

Poročilo: WORKSHOP SMILE (»Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment«)

Delavnico (»workshop«) je organizirala evropska akademija za mestno okolje (European Academy of the Urban Environment) v sodelovanju s partnerji, ki sodelujejo v projektu SMILE. Delavnice se je udeležilo cca. 53 strokovnjakov iz polnopravnih in pridruženih članov EU. Delavnica je potekala v Berlinu in trajala 2 dni.

V okviru projekta SMILE je 14 mest predstavilo konkretne projekte oz. ukrepe, ki jih že implementirajo ali pripravljajo. S stališča mestnih ljubljanskih »land use« in transportnih planerjev je posebno poučen primer mesta Nottingham, ki je:

- približno enake velikosti kot je Ljubljana (270.000 prebivalcev) in ima enako gravitacijsko območje (750.000 prebivalcev)
- vsak dan na delo v mesto pride približno enako število delavcev in študentov/dijakov kot v Ljubljani (100.000 potnikov). Nottingham je tako kot Ljubljana tudi izobraževalni center.
- pred desetimi leti je bil Nottingham v »enaki« prometni situaciji kot je danes Ljubljana (dotrajali in »osovraženi« avtobusi so bili edino, zelo redko koriščenno prevozno sredstvo)

Danes je situacija precej drugačna. V tem času so od ministrstva za transport in na podlagi feasibility študije dobili finančna sredstva (ne vsa ampak le delež !) za uvedbo tramvaja, ki prej sploh ni obstajal. Mesto kontrolira (je postalo lastnik) cca. 30% parkirne ponudbe. Uveden je oster in dosleden nadzor parkiranja (nihče ne more v centru in širši okolici parkirati »zastonj«, residenti imajo dovolilnice). Denar, zbran od parkiranja in kazni se uporablja izključno za financiranje javnega transporta in nemotoriziranih prevoznih sredstev (predvsem kolesarjev). Po UK zakonu mesto ne more biti lastnik podjetja, ki se ukvarja z javnim prometom. Problem so rešili tako, da je mesto lastnik 80% delnic in ima na ta način pod kontrolo tudi javni promet. Zanimivo je in skorajda neverjetno, da v mestu 46% (v regiji 27%) gospodinjstev nima avtomobila. Podatki za Ljubljano so 20%/10%.

Kot ključ uspeha so navedeni:

- **»integrated land use planning« / »transit and pedestrian friendly urban design«.** Združeno kraljevstvo (UK) je spremenilo zakonodajo tako, da je pooblastilo lokalne oblasti, da obdavčijo parkirne prostore tudi če se nahajajo na privatni parceli. Gradnja »shopping« centrov je možna le na lokacijah, ki so dobro servisirane z javnim prometom. Vsak investitor mora, preden pridobi zeleno luč za gradnjo, lokalnim oblastem predstaviti tim. »transportatio plan«. Jasno je, da plana ni dovolj samo priložiti in na ta način zadovoljiti »birokracijo«, ampak ga je v resni treba izvajati.
- **temeljita in agresivna marketinška kampanja.** Prebivalce je bilo treba prepričati da gre za radikalne spremembe (uporabljena je beseda »revolucija«), ki bodo vsem prinesle le koristi in do so oni tudi »udeleženci revolucije«. Kampanjo je organizirala in vodila Mrs. Helene Batifois, ki je na povabilo pripravljena priti v Ljubljano in v detajle razložiti vse elemnte projekta.

Kot izhodišče dolgoročnega transportnega plana (20 let) je narejena prognoza prebivlastva in zaposlenosti (20% več novih delovnih mest). **Porast motoriziranega prometa je od leta 1997 ustavljen (stagnira).** Do leta 1997 je v povprečju motorizirani promet rasel 1.3% letno. Približno enak porast prometa beležimo v Ljubljani.

Ostale predstavitve:

- Predstavnik Sofie (Bolgaria) je povedal, da so »master« plan delali 6 let in kot osnovno in nujno orodje koristili transportni model regije.
- Iz predavanj predstavnika Modene je, med drugim, bilo možno razbrati, da so residentne cone in območja bolnišnic glede hrupa najbolj varovana območja (po EU štandardih dovoljena meja »dnevnega« hrupa je max. 50 dB). Predstavljena je tudi »before/after« študija, kar pomeni obstoj rednega monitoringa in predstavlja visoko strokoven pristop k razrešitvi problemov.
- Predstavnik Berlina je predstavil prognozirane prometne obremenitve (leto 2020) in posledične karte hrupa za različne scenarije prometne strategije. Berlin se je odločil, da bo predvsem moderniziral obstoječe kapacitete (tramvaje, avtobuse) in ne bo širil omrežja. V Berlinu je zelo visok odstotek gospodinjestev, ki ne posedujejo osebnega avtomobila, obenem pa zelo široka in razvita ponudba javnega prevoza (situacija izhaja iz zgodovinskega dejstva, da je bil Berlin sorazmerno zaprto območje, brez stika z regijo (vsaj za zahodni del to velja). Predvidene so relativno majhna vlaganja v cestno infrastrukturo.
- V Aalborgu so se odločili spremeniti pristop k urejanju javnega prometnega omrežja. Kaže, da javni transport pri njih izgublja »socialno« funkcijo (»javni transport mora biti dostopen dobesedno vsakem prebivalcu«) in se vse bolj »ekonomsko«/«tržno« orientira. Nerentabilne linije se ukinjajo in vozila uporabijo množično v transportnih »konicah«. Posamezniki, ki se na novo odločijo, da prebivajo na »slabo« dostopnih lokacijah, morajo sami prevzeti posledice svoje odločitve. Restriktivna parkirna politika omejuje dostop avtomobila v mesto in na posamezne predmestne lokacije (npr. nakupovalne centre) ali je ta dostop zelo drag . Istočasno je to povezano z regeneracijo centra mesta. Sicer revitalizacija centra ne more biti ravnopraven tekmeč s predmestnim, lahko dostopnim in brezplačnim parkingom predmestnih nakupovalnih centrov.
- Prav revitalizacija mesta GRAZ (Avstrija) je predstavila ta princip – ponudba v mestnem središču mora aktivno in načrtno, organizirano skozi aktivnosti mestnih oblasti in primerno koncipiranega, vsestransko domišljenega prostorskega plana, tekmovati s konkurenco, ki se želi pojavljati na obrobjih mesta kot novi trgovski centri. Mestni center lahko s to konkurenco tekmuje na način, da ponudi prijetno (izločen moteč promet, urejene kolesarske in peš površine, lahko dostopen javni prevoz, parkovne ureditve, urejeni javni prostori), kulturno zanimivo preživljanje časa v centru z bogato gostinsko, kulturno ponudbo in vzporedno dovolj koncentrirano in ciljno naravnano trgovsko ponudbo.
- Zelo zanimiva je bila tudi predstavitev rešitev prometnih in prostorskih problemov v mestu Gent (Belgija), njihovi naporu za osveščanje prebivalstva, da hodijo več peš in uporabljajo kolesa ter javni prevoz in navedba akcij, ki jih je mesto izvedlo, da bi prebivalce pritegnilo v kar največji meri. Problem suburbanizacije in beg prebivalcev iz mestnih središč je vesplošno prisoten. Tega projekta so se lotili prav iz razloga, ker se je v mestu zaradi neprijetnih bivanjskih razmer začelo zmanjševati število prebivalcev na račun naseljevanja v prijetnejši okolici. Izvedli so obsežne in natančne analize prometnih tokov in drugih odločujočih dejavnikov. Kot zgleden primer drugim za pospešitev revitalizacije mestnega središča se je župan mesta iz predmestja preselil v mesto.
- Edino mesto iz vzhodno evropskih držav, ki je predstavilo obširno zastavljene rešitve »Sustainable transport policy« po obstoječih vzorih zahodno evropskih mest, je bilo mesto Krakow. Izhajali so iz aktivnost v okviru izdelave »master« plana, nato pa temu sledili v okvirih načrtovanja, investiranja ter organizacije in izvedbe načrtovanega. Pri tem so morali zelo paziti na zahteve kulturne dediščine mesta Krakow. Na nivoju »master« plana so izdelali model prometa in onesnaževanja okolja

s strani prometa. Pri tem so izpostavili glede »študije politike prostorskega razvoja« sledeče:

- A. ustvariti vizijo mestnega razvoja
- B. opredeliti politiko prostorskega razvoja
- C. urediti koordinacijo med lokalnimi načrti
- D. ustvariti pogoje za vodenje na terenu
- E. zbrati in analizirati vse podatke o mestu
- F. ustvariti podobo mesta Krakow in promovirati mesto

Del celotne prostorske strategije v okviru »master« plana je bil tudi »Projekt sprememb prometnega sistema v mestnem centru«

EDEN OD POMEMBNEJŠIH ZAKLJUČKOV »DELAVNICE«: Evropa s svojimi (zgodovinskimi) mesti ne more prevzeti »ameriškega« modela gradnje super nakupovalnih centrov nekje na samem izven mestnih območij. Zato je treba v okviru načrtnih koordiniranih akcij v okviru zdržnega prostorskega razvoja mest, regij, držav in EU tak trend ustaviti in omejiti.

Mestnim oblastem v državah članicah EU se priporoča, da se poslužujejo podatkov in rešitev iz **SMILE** (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment) programa.

Ljubljana 17.12.2004

Lipnik Martina
Blagota Radović