



**B&B**  
**VISOKA ŠOLA ZA TRAJNOSTNI RAZVOJ**

Diplomsko delo visokošolskega strokovnega študija  
Program: Varstvo okolja

**PROJEKT CITYWALK Z VPLIVI NA  
OKOLJE IN MNENJI ZA UVEDBO  
PROJEKTA V VEČJA SLOVENSKA MESTA**

Mentor: mag. Branko Lotrič  
Lektorica: Marjeta Vozlič, prof. slov. jezika

Kandidatka: Klavdija Vidmar

Kranj, marec 2022

## ZAHVALA

Mentorju mag. Branku Lotriču se kot prvemu zahvaljujem, da me je sprejel pod svoje mentorstvo in me spretno in prijazno vodil pri izdelavi diplomske naloge. K tej tematiki diplomske naloge sem pristopila predvsem zaradi aktualne tematike in zanimivega predavanja mag. Branka Lotriča.

Zahvaljujem se tudi lektorici Marjeti Vozlič, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Zahvalila bi se tudi vsem intervjuvancem in anketirancem, ki so izpolnili anketo.

Iskrena hvala vsej moji družini in prijateljem, ki so me podpirali v času študija. Še posebej bi se zahvalila svakinji Maji Sušnik, ki me je vselej podpirala, mi pomagala in svetovala med študijem in pisanju diplomske naloge.

Največja zahvala pa gre mojemu možu Roku in mojima hčerama Piji in Sari za moralno podporo v času študija in da so z razumevanjem sprejeli, da sem smela biti ponovno študentka.

## IZJAVA

Študentka Klavdija Vidmar izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Branka Lotriča.

Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.

Dne \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

## **POVZETEK**

Za življenje ljudi, tako v mestih kot zunaj njih, so dostopnost različnih storitev, promet in mobilnost zelo pomembni. Vendar pa lahko le dobro načrtovan in uravnotežen prometni sistem prispeva k visoki kakovosti bivanja prebivalcev ter hkrati omogoča gospodarski razvoj. Iz tega razloga trajnostna urbana mobilnost v mestih postaja vedno bolj pomembna. Dobri mestni prometni sistemi morajo zagotoviti, da se ljudje (delovna sila in potrošniki) in blago čim lažje premikajo med različnimi lokacijami v mestu. Bolj kot se večja število prebivalcev v mestih, bolj se povečuje tudi število avtomobilov. Mesta po vsem svetu, ki se zavedajo te težave, iščejo rešitve, ki omogočajo učinkovito in trajnostno mobilnost v mestih. V diplomskem delu je predstavljen projekt CityWalk, njegove prednosti in slabosti ter način oziroma možnosti uvedbe projekta v večjih mestih v Sloveniji. Projekt CityWalk pomaga mestom zmanjšati emisije in hrup ter postati varnejša, boljša za življenje, s povečanjem vloge bolj trajnostnih oblik mobilnosti v mešanici mestnega prometa, zlasti aktivnih oblik prometa, kot je hoja. V Sloveniji so bili projekti CityWalk že uvedeni, in sicer na Ptuju in v Kamniku. Glede na proučeno literaturo, zbrane intervjuje o dobrih praksah in opravljeno anketo je v diplomski nalogi ugotovljeno, da tudi v drugih slovenskih mestih obstajajo povsem realni pogoji in osnove za implementacijo projekta CityWalk. Prebivalstvo je namreč naklonjeno temu in podobnim projektom, saj se zaveda, da tovrstni projekti prinašajo ogromno koristi v njihova življenja. Uvedba trajnostno naravnanih projektov, kakršen je CityWalk, bi glede na rezultate raziskave dobila zadostno podporo in bi v Sloveniji lahko zaživel v realnosti. Večina prebivalcev Slovenije se namreč zaveda, da so take vrste projekti naša prihodnost in zagotovilo, da bo ta kvalitetna, zdrava in uspešna.

## **KLJUČNE BESEDE**

- hodljivost
- okolje
- trajnostni razvoj
- trajnostna mobilnost
- promet

## **ABSTRACT**

Access to various services, transport and mobility, are essential for people's lives, both in cities and outside. However, only a well-planned and balanced transport system can contribute to a high quality of life for the population while enabling economic development. For this reason, sustainable urban mobility in cities is becoming increasingly important. Sound urban transport systems must ensure that people (labour and consumers) and goods move as efficiently as possible between different locations in the city. The more the population of cities increases, the more the number of cars also increases. Aware of this problem, cities worldwide are looking for solutions that enable efficient and sustainable urban mobility. The diploma thesis presents the CityWalk project, its advantages and disadvantages, and the method or possibilities of introducing the project in major cities in Slovenia. The CityWalk project helps cities reduce emissions and noise and become safer, better places to live by increasing the role of more sustainable forms of mobility in the urban transport mix, especially active modes of transport such as walking. CityWalk projects have already been introduced in Slovenia, namely Ptuj and Kamnik. According to the studied literature, collected interviews on good practices, and the conducted survey, it is established in the diploma thesis that in other Slovenian cities, there are natural conditions and bases for the implementation of the CityWalk project. Namely, the population favours this and similar projects, as they are aware that such projects bring enormous benefits into their lives. According to the research results, the introduction of sustainable projects, such as CityWalk would receive sufficient support and could come to life in Slovenia. Namely, the majority of the population of Slovenia is aware that such projects are our future and a guarantee that only this one will be of high quality, healthy and prosperous.

## **KEYWORDS**

- walkability
- environment
- sustainable development
- sustainable mobility
- transport

## KAZALO

1	UVOD .....	1
1.1	Predstavitev problema .....	1
1.2	Cilji naloge .....	2
1.3	Raziskovalna vprašanja .....	2
1.4	Predpostavke in omejitve .....	2
1.5	Metode dela .....	3
2	TEORETIČNE OSNOVE.....	4
2.1	Vpliv prometa na okolje.....	6
2.2	Trajnostna mobilnost.....	7
2.3	Projekt CityWalk .....	11
2.3.1	Namen projekta.....	13
2.3.2	Prednosti in slabosti .....	13
2.3.3	Vpliv projekta na okolje .....	15
2.3.4	Pogoji za implementacijo.....	15
3	OBSTOJEČE STANJE.....	17
3.1	Posnetek stanja glede odnosa prebivalcev mest do hoje in projekta CityWalk.....	21
3.2	Kritična analiza .....	26
4	VPELJAVA IZBOLJŠAV V OBSTOJEČE STANJE .....	29
4.1	Učinki izboljšav .....	32
5	RAZPRAVA IN UGOTOVITVE.....	35
5.1	Ocena učinkov .....	37
5.2	Predlagana izhodišča za uvedbo projekta CityWalk v večja slovenska mesta.....	37
5.3	Ugotovitve naloge.....	41
5.4	Možnosti nadaljnega razvoja .....	42
6	LITERATURA IN VIRI .....	45
	PRILOGI.....	50

## KAZALO SLIK

Slika 1: Projekcija števila urbanega in ruralnega prebivalstva do leta 2050 .....	7
Slika 2: Število ljudi, ki živijo v mestih in na podeželju skozi obdobje med leti 1960 in 2017 .....	18
Slika 3: Vzorec ankete glede na spol.....	21
Slika 4: Struktura vzorca glede na izobrazbo.....	22
Slika 5: Struktura vzorca glede na delovno dobo.....	22
Slika 6: Struktura vzorca glede na sektor zaposlitve.....	23
Slika 7: Struktura vzorca glede na ekonomski status.....	23
Slika 8: Katero prevozno sredstvo anketiranci največ uporabljajo za prevoz po mestu .....	24
Slika 9: Poznavanje projekta CityWalk .....	24
Slika 10: Strinjanje s trditvami v povezavi s prometom v mestih .....	25
Slika 11: Odgovori na vprašanja v povezavi z mestnim prometom .....	26





# 1 UVOD

Za vsako skupnost so ključni promet, dostopnost in mobilnost. Od vseh je odvisno učinkovito premikanje ljudi in dobrin, s tem pa tudi kakovost življenja celotne skupnosti. Dobro razvit in uravnotežen prometni sistem lahko pomembno prispeva k visoki kakovosti bivanja ter omogoča gospodarski razvoj. Kljub temu da je kakovostno urejen promet eden od osnovnih elementov kakovosti bivanja, se sodobna družba sooča s pomembno razvojno dilemo. Po eni strani želimo zagotoviti visoko raven dostopnosti in mobilnosti, po drugi strani pa se želimo izogniti njunim negativnim učinkom. Ljudje se zadnja desetletja vse bolj zavedamo negativnih vplivov prometa na okolje, zdravje in na kakovost bivanja na splošno in smo zaradi tega zaskrbljeni. Promet nam po eni strani služi, po drugi pa nam škoduje. Za reševanje te razvojne dileme je, podobno kot na drugih razvojnih področjih, v ospredju trajnostni pristop. Ta zadovoljuje gospodarske, socialne in okoljske potrebe družbe, medtem ko zmanjšuje neželene učinke prometa na gospodarstvo, družbo in okolje. V praksi to pomeni predvsem možnost, da prebivalci kakovostno živijo tudi brez osebnih avtomobilov, saj se izboljša dostopnost z javnimi prevoznimi sredstvi ter ustvarijo ustrezni pogoji za hojo in kolesarjenje. Prebivalci se v tako urejenem prometu počutijo varno, saj je prometna kultura na visoki ravni, manj je nesreč in poškodb, ulice in drugi javni odprti prostori v naseljih postanejo spet prostor srečevanja, igre in užitka ter manj prostor prevažanja in parkiranja. Tako urejen promet prispeva tudi k čistejšemu zraku, zmernejšemu hrupu ter manjši porabi fosilnih virov energije. Trajnostni pristop k obravnavi prometa s tem predstavlja eno ključnih razvojnih priložnosti sodobne družbe (Mordet, 2021).

## 1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Trajnostna urbana mobilnost je v mestih po svetu vse pomembnejša. Z vztrajno naraščajočim mestnim prebivalstvom potrebe po mobilnosti znotraj mest naraščajo, zaradi česar se posledično nenehno zvišuje število avtomobilov, ki se vozijo po mestnih ulicah (Huston, 2021). Naša, še vedno zelo avtomobilsko usmerjena mesta, se spopadajo s tem pritiskom na mobilnost – in različnimi negativnimi posledicami. Avtomobilski sistemi mestnega prometa povzročajo različne negativne vplive na okolje (onesnaževanje, hrup), zdravstvene težave in pomanjkanje kakovostnih javnih prostorov v mestih. Mesta po vsem svetu, ki se zavedajo te težave, iščejo rešitve, ki omogočajo učinkovito in trajnostno mobilnost v mestih.

Devet držav – Slovenija, Madžarska, Slovaška, Hrvaška, Romunija, Bolgarija, Češka, Avstrija in Srbija – je začelo delati na projektu CityWalk – »K energetsko odgovornim krajem: vzpostavljanje pohodniških mest v Podonavju«. V projektu, namenjenem vzpostavljanju pohodniških mest v Podonavski regiji, je bilo v okviru transnacionalnega programa Interreg Danube dodeljenih več kot 2,2 milijona EUR.

Projekt CityWalk pomaga mestom v Podonavski regiji, da bodo zmanjšala emisije in hrup ter postala varnejša oziroma primernejša za življenje, s pomočjo okrepljene vloge trajnostnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje (Interreg, 2017a). Ko govorimo o zmanjšanju uporabe avtomobilov v mestih, najprej pomislimo na okoljske koristi, zato bomo v diplomskem delu podrobneje proučili, na kakšen način bi projekt CityWalk lahko implementirali v večji slovenski mesti, v Ljubljano in Maribor. Gre za edini mesti oziroma mestni občini v Sloveniji z več kot 100 tisoč prebivalci.

## 1.2 CILJI NALOGE

Namen diplomskega dela je predstaviti projekt CityWalk, njegove prednosti in slabosti ter opredeliti način oziroma možnosti uvedbe projekta v večjih mestih v Sloveniji. Z raziskavo bomo proučili mnenje populacije o uvedbi omenjenega projekta.

Cilji diplomskega dela so:

- opredeliti projekt CityWalk,
- konkretizirati pogoje za implementacijo,
- opredeliti vpliv projekta na okolje,
- raziskati mnenje populacije o uvedbi projekta v večji mesti v Sloveniji,
- podati izhodišča za uvedbo projekta CityWalk v večjih slovenskih mestih.

## 1.3 RAZISKOVALNA VPRAŠANJA

Obrađnavani problem v diplomski nalogi je implementacija projekta CityWalk v večji mesti v Sloveniji. Raziskovalna vprašanja, ki smo jih postavili v diplomskem delu, so:

RV 1: Kako dobro populacija pozna projekt CityWalk in ali se zaveda pomembnosti zmanjšanja prometa?

RV 2: Kako populacija sprejema spremembo prometa v mestih?

RV 3: Kako se bo projekt, po mnenju strokovnjakov, razvijal v prihodnosti?

RV4: Katere so glavne prednosti projekta, ki se projicirajo na okolje?

## 1.4 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Predpostavljamo, da implementacija projekta CityWalk v večja slovenska mesta prinaša dobrobit za prebivalce mest skozi zmanjšanje onesnaževanja okolja in drugih negativnih posledic, ki jih prinaša promet v življenje prebivalcev mest. Omejitve, ki jih lahko navedemo, so, da obstaja malo dosedanjih raziskav na obrađnavano temo, ki jih bomo lahko uporabili za primerjavo s svojimi rezultati. Predvidevamo, da je ena od pomembnejših omejitev tudi navajenost prebivalstva na

uporabo avtomobila. Naloga ne obravnava kolesarjenja v mestu, temveč govori o hoji, pri čemer so možne tudi skupne površine.

## **1.5 METODE DELA**

V teoretičnem delu smo uporabili deskriptivno metodo, pri čemer smo povzeli predvsem dosedanje ugotovitve avtorjev o vplivu prometa na okolje, projektu CityWalk itd. Ugotovitve avtorjev smo med seboj primerjali, zato bomo uporabili tudi metodo komparacije. Literatura, ki je uporabljena v teoretičnem delu, v večini ni starejša od deset let.

V empiričnem delu smo izvedli kvantitativno analizo med populacijo in kvalitativno analizo med strokovnjaki, ki sodelujejo na projektu CityWalk. Za namen kvantitativne raziskave smo oblikovali spletni vprašalnik v internetnem programu 1ka, ki smo ga po metodi snežne kepe delili med splošno populacijo preko družbenega omrežja Facebook. V vprašalniku so bila zajeta vprašanja, ki so se nanašala na vizijo projekta CityWalk in na njegov vpliv na okolje. V sklopu kvalitativne analize smo izvedli intervju s tremi strokovnjaki na tem področju, in sicer K. K. iz Občine Kamnik, K. B. iz MEGAKOM Development Consultants z Madžarskega, ter A. M. iz Mestne občine Maribor. Vprašanja v intervjuju so se nanašala na projekt CityWalk, njegov doprinos posamezni občini ter možnosti uvrstitve projekta na njihovo območje.

## 2 TEORETIČNE OSNOVE

Onesnaževanje zraka postaja vse večji problem zaradi svojih učinkov na javno in posameznikovo zdravje. Onesnaževalci zraka, kot so trdni delci, ozon, dušikov oksid, žveplov dioksid, hlapne organske spojine, dioksini, policiklični aromatski ogljikovodiki, obstojna organska onesnaževala, ogljikov monoksid, azbest in težke kovine, štejejo za pomembne dejavnike tveganja za različne bolezni. Dolgotrajna izpostavljenost onesnaževalom zraka je povezana tudi z različnimi vrstami raka. Trdni delci v okolju so najtesneje povezani s povečano incidenco pljučnega raka. Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije (WHO) je bilo leta 2016 tri milijone smrti na leto povezanih z izpostavljenostjo onesnaženemu zraku na prostem (De Maria idr., 2021). Po podatkih svetovne zdravstvene organizacije iz leta 2021 pa je bilo leta 2020 že 4,2 milijona smrti zaradi izpostavljenosti onesnaženemu zraku na prostem (World health organization, 2021). Eden izmed najpomembnejših onesnaževalcev zraka je promet, ki je odgovoren za več kot 25 % emisij toplogrednih plinov v Evropski uniji in pomembno prispeva k podnebnim spremembam (European environment agency, b. d.).

Evropa je visoko urbanizirano območje. Velika večina Evropejcev živi v mestih, kar vpliva na naravno okolje ter njegovo kakovost. Večja strnjena naselja spremlja tudi večji promet, predvsem osebnih avtomobilov. Posledično je to eden izmed vzrokov za visoko onesnaženost zraka v mestnih središčih, prometne zastoje, prekomerni hrup in velike izgube časa zaradi zastojev. To negativno vpliva na kakovost življenja prebivalcev in na privlačnost določene regije. Zaradi emisij škodljivih spojin v ozračje organi Evropske unije izvajajo projekte, katerih cilj je zmanjšati število osebnih avtomobilov, predvsem tistih z motorji z notranjim zgorevanjem, v korist javnega prevoza, električnih avtomobilov in drugih rešitev (Huk & Agata, 2021).

Tako bo npr. avtomobilska industrija morala v prihodnjih petih letih investirati na milijarde evrov v električno mobilnost, avtonomno vožnjo, nove storitve mobilnosti ter v digitalizacijo vozil in tovarn. S tem naj bi dosegla izboljšanje poslovnih rezultatov, kar bo omogočilo nove naložbe in s tem ohranitev konkurenčnosti. Vendar je to po drugi strani tudi izziv, saj bi pri, denimo, vesplošno uveljavljeni souporabi avtomobilov lahko njihova prodaja začela hitro upadati (Kristan Fazarinc, 2019).

Ena izmed drugih (ugodnejših) rešitev je tudi spodbujanje prebivalstva k uporabi alternativnih oblik prevoza (npr. kolo, skiro ...) ter čim pogostejšega pešačenja, kar predstavlja pozitivne učinke tako na posameznika (izboljšanje zdravja oziroma psihofizičnega počutja) kot tudi na okolje.

Mejniki, ki si jih Evropska unija zastavlja v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, so do leta 2030 naslednji (Evropska komisija, 2020):

- na evropskih cestah bo najmanj 30 milijonov brezemisijevih vozil,
- 100 evropskih mest bo podnebno nevtralnih,
- promet na železniških povezavah za visoke hitrosti se bo podvojil,
- načrtovana kolektivna potovanja na razdalji do 500 km v EU bi morala biti ogljično nevtralna,
- avtomatizirana mobilnost se bo uporabljala v velikem obsegu,
- brezemisijevska plovila bodo pripravljena za trg.

Do leta 2035 k mejnikom dodaja še, da bodo brezemisijevski veliki zrakoplovi pripravljene za trg. K tem mejnikom pa dodajajo v strategiji tudi mejnike za leto 2050, ti so naslednji:

- skoraj vsi avtomobili, kombinirana vozila, avtobusi in nova težka vozila bodo brezemisijevski,
- železniški tovorni promet se bo podvojil,
- promet na železniških povezavah za visoke hitrosti se bo potrojil,
- multimodalno vseevropsko prometno omrežje (TEN-T), opremljeno za trajnosten in pameten promet s povezljivostjo za visoke hitrosti, bo delovalo v celotnem omrežju.

Prometni sektor je opisan kot krvni sistem družbe in kot tisti, ki je metaforično skrčil planet (Chapman, 2007). V zadnjem stoletju sta se prevoz ljudi in blaga ter pretok informacij izjemno povečala, kar odraža jasne gospodarske in družbene koristi prometa. Svetovno gospodarstvo deluje prek (mednarodnih) potovanj in trgovine, med prometom in gospodarstvom pa obstajajo pomembne pozitivne povratne zanke, saj rast enega spodbuja rast drugega. Poleg tega, da omogoča delovanje drugim gospodarskim sektorjem, je promet (tj. infrastruktura, logistika in informacijski sistemi, ki upravljajo in usmerjajo dejansko gibanje vozil, ladij in letal) sam po sebi postal pomemben sektor v svetovnem gospodarstvu. Na individualni ravni prevoz ljudem omogoča potovanje; dostop do zaposlitvenih možnosti in storitev, vključno z zdravstvenim varstvom, nakupovanjem in prostim časom. Obstajajo tudi politične koristi: v Evropski uniji na primer medmestni premiki ljudi, blaga in informacij prispevajo k procesu evropskega povezovanja in oblikovanju skupne evropske identitete. Naložbe v hitre vlake so ključnega pomena pri uresničevanju tega cilja, saj skrajšajo potovalne čase med večjimi evropskimi mesti in se tako domneva, da so skrčili in bolj povezali celino (Banister idr., 2011). Pomembnosti prometa torej ne gre spregledati, niti ga zmanjševati. Pa vendar se je sočasno treba zavedati tudi vseh njegovih slabosti oziroma pomanjkljivosti, ki jih je treba v čim večji meri sanirati oziroma jih vsaj v največji možni meri zmanjšati.

Nedvomno so poceni naravni viri (npr. nafta) prebivalstvu in gospodarstvu omogočili, da izkoristijo prednosti prometa in potujejo dlje, pogosteje in s skoraj

neomejeno svobodo. Kljub temu imajo nenehna potovanja in transport svojo ceno. Sodobni promet je skoraj v celoti odvisen od nafte.

## 2.1 VPLIV PROMETA NA OKOLJE

V zadnjem času v velikih mestih držav v razvoju (mesta z več kot 10 milijoni prebivalcev) prevladujejo prav problemi, povezani s prometom in njegovimi vplivi na okolje. Takšni problemi po naravi niso novi (podobni so tistim, ki so jih imeli v Zahodni Evropi v zadnjih šestdesetih letih), vendar izstopajo po velikosti in obsegu. Dva glavna razloga za razlike med megamesti v razvitih državah in državah v razvoju sta gneča in stanje voznega parka. Endemična gneča v megamestih ni posledica visoke stopnje motorizacije, temveč je bolj povezana z visoko rastjo prebivalstva in relativno nizko ravno oskrbe z infrastrukturo (Banister idr., 2011).

V smislu vpliva na okolje obstaja širok spekter dejavnikov, ki vplivajo na povečanje emisij CO<sub>2</sub> zaradi cestnega prometa, kot so ponudba in povpraševanje po avtomobilih, individualne potrebe po mobilnosti, razpoložljivost/nerazpoložljivost alternativnih storitev javnega prevoza in s tem povezani stroški osebnega avtomobila. Ena najpomembnejših posledic, ki jih ima promet na zdravje ljudi, je povezana s škodljivimi izpušnimi plini, ki vsebujejo NO, CO, SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, hlapne organske spojine, delce težkih kovin (svinec, kadmij, baker, krom, nikelj, selen, cink) (Pîrlea & Burlacu, 2014). Vzrok podnebnih sprememb je prav šest glavnih toplogrednih plinov, zmanjšanje njihovih izpustov pa predvideva Kjotski sporazum (The Carbon Trust, 2007). Onesnaženje namreč povzroča akutne in kronične težave z dihalni, lahko celo poslabša druge bolezni. Poleg tega gost promet povzroča visoko raven hrupa in tresljajev, kar pri posamezniku povzroča stres, včasih z velikimi posledicami za zdravje (Pîrlea & Burlacu, 2014).

Po podatkih Organizacije združenih narodov 55 % svetovnega prebivalstva živi v urbanih območjih in ocenjuje se, da bo ta številka do leta 2050 dosegla 68 %, za skupno svetovno populacijo, ocenjeno na okoli 7,75 milijarde ljudi. Poleg tega je treba poudariti obstoj velikih razlik v stopnjah urbanizacije po geografskih območjih, pri čemer so najbolj urbanizirane regije Severne Amerike (82 %), Latinske Amerike in Karibov (80 %) ter Evrope (74 %) (Rubio idr., 2019).

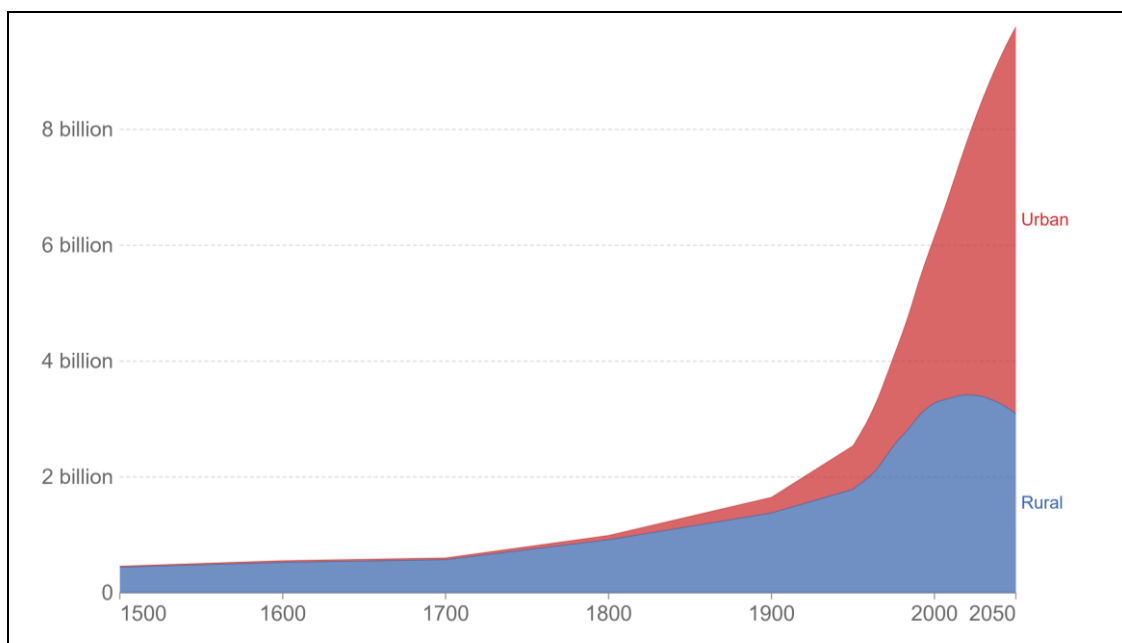
Kot je bilo že omenjeno, promet v mestih vpliva na kakovost življenja njihovih prebivalcev. Zato je tako pomembno, da se izvajajo ukrepi, katerih cilj je zmanjšati negativne učinke prometa in narediti možnosti javnega prevoza privlačnejše za potnike ter s tem zmanjšati emisije škodljivih snovi iz potniškega prometa (Huk idr., 2016). Organi Evropske unije so zaradi velikega vpliva prometa na naravno okolje uvedli številne zakonske predpise za zmanjšanje obsega negativnega vpliva (Dhonde & Patel, 2021). Ti med drugim vključujejo Belo knjigo prometa iz leta 2011, ki predvideva precejšnje zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov do leta 2030 in

odpravo vozil z motorji z notranjim zgorevanjem iz mest do leta 2050 ter »Green Deal« (evropski zeleni dogovor) iz leta 2019, ki predvideva, da bo do leta 2050 Evropa postala okoljsko najbolj nevtralna celina na svetu. Ureditev javnega prevoza je eden od ciljev logističnega koncepta mesta. Ukrepi mestnih oblasti morajo biti skladni tudi z ohranjanjem trajnostnega razvoja in kakovosti življenja prebivalcev ter privlačnosti regije za vlagatelje (Huk & Agata, 2021).

## 2.2 TRAJNOSTNA MOBILNOST

Mesto je urbano območje in kot sistem predstavlja eno najpomembnejših področij človekovih dejavnosti. Pomembno vlogo v tem sistemu imata prevoz in dostava blaga. Ti področji sta tudi predmet urbane logistike (Lemke idr., 2021). Koncept urbane logistike definirajo številni avtorji. Urbana logistika je pogosto definirana kot proces načrtovanja izvajanja in nadzora logističnih tokov. Mestno logistiko se opredeljuje kot vse procese upravljanja pretoka ljudi, tovora in informacij v okviru logističnega sistema mesta, skladno z razvojnimi potrebami in cilji mesta, ob spoštovanju varovanja naravnega okolja ter ob upoštevanju, da je mesto družbena organizacija, katere primarni cilj je zadovoljevanje potreb prebivalcev (Huk & Agata, 2021).

Do leta 2050 naj bi v urbanih območjih živel skoraj 7 milijard ljudi, kar je razvidno tudi s slike 1.



Slika 1: Projekcija števila urbanega in ruralnega prebivalstva do leta 2050  
(Vir: Ritchie & Roser, 2018)

Dolati Neghabadi idr. (2019) urbano logistiko opredeljujejo kot eno od pomembnih vej upravljanja dobavne verige, ki se ukvarja z logističnimi in transportnimi dejavnostmi v urbanih območjih. Glede na definicijo in obsege, urbana logistika ne zajema samo mestnega tovornega prometa in distribucije, temveč zajema tudi ravnanje z blagom in skladiščenje, ravnanje z odpadki in dostavo na dom (Dolati Neghabadi idr., 2019). Pri tem pa Lagorio, Pinto in Golini (2016) ugotavljajo, da čeprav se urbana logistika raziskuje že nekaj let, se ta tema še vedno razvija zaradi nenehnih sprememb navad potrošnikov, kot so e-trgovina in večja občutljivost za okoljska vprašanja, pa tudi zaradi nenehnega tehnološkega razvoja, ki omogoča nove scenarije dostave, kot so na primer električna vozila z večjo avtonomijo, droni in vozila brez voznika.

V zadnjih desetletjih se mesta po svetu vse bolj zavedajo potrebe po trajnostnih oblikah mobilnosti za zmanjšanje števila motoriziranih osebnih vozil in preprečevanje povezanih negativnih učinkov, kot so emisije toplogrednih plinov ali lokalno onesnaževanje zraka. Vendar pa je prehod na trajnostno mobilnost zapleten in dinamičen proces, ki je pogosto predmet sporov, zlasti v zvezi z avtomobilskim prometom. Najnovejša literatura se osredotoča na upravljanje prehodov trajnostne mobilnosti in ponazarja večdimenzionalno naravo takšnih procesov, veliko raziskav v literaturi pa je predstavilo posebne študije primerov in izpostavilo relativno uspešnost posameznih pobud ali ukrepov (Fenton, 2016).

Vodilo trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva. Z ukrepi prometne politike moramo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov (TRAMOB, 2013).

Države v Evropi, pa tudi po svetu se vse bolj zavedajo, da je spodbujanje trajnostne mobilnosti ena izmed prioritet sedanjega časa. Tudi Slovenija je prepoznala ključne probleme na področju trajnostne mobilnosti in pristopila k načrtu za reševanje te problematike s pomočjo kohezijskih sredstev. Tako je npr. sofinancirana izdelava celostnih prometnih strategij, ureditev oziroma gradnja površin za pešce, kolesarska infrastruktura, sistem P+R (parkiraj in se pelji) in ureditev postajališč javnega prevoza (Republika Slovenija, 2021).

Reševanja omenjenega problema se države lotevajo različno. Tako na primer v nekaterih državah namenjajo denarne spodbude za tiste, ki se na delo vozijo s kolesom, spodbude za souporabo ali skupno uporabo avtomobilov, za izogibanje prometnim konicam ... Prav tako so npr. ponekod uvedli spodbude podjetjem, ki najemajo ljudi za delo od doma. Zgoraj navedeni primeri so zgolj nekateri izmed ukrepov za zmanjšanje prometa ter s tem posledično tudi zmanjšanje njegovih



negativnih vplivov na okolje. Ti ukrepi kažejo, da ni nujno, da se rešitve prometnih težav osredotočajo zgolj na izboljšave samega prometnega omrežja, ampak jih je mogoče povezati tudi z drugimi področji. Je pa res, da te naložbe in spodbude pogosto ne zadostujejo za spreminjanje navad ljudi in izbire prevoza, zato se pogosto uporabljajo tudi odvračilni ukrepi in kazni, ki so zasnovani tako, da zmanjšajo neželjeno vedenje, kot je uporaba osebnih avtomobilov v gostih urbanih regijah (Rezende Amaral idr., 2018).

Danes je trajnostna mobilnost vse bolj vključena v strategije in politike tako javnih kot zasebnih akterjev, ki delujejo na nacionalni, regionalni in lokalni ravni. Evropska komisija na primer spodbuja občine, da razvijejo načrte trajnostne mobilnosti v mestih, da bi pomagali pri načrtovanju in prispevali k širšim evropskim ciljem v zvezi s podnebjem, energijo in prometom. Vendar pa prehod na trajnostno mobilnost zahteva korenite spremembe uveljavljenih vzorcev vedenja in načrtovanja. Na primer Berger idr. (2014) poudarjajo prisotnost štirih kritičnih izzivov:

- nenamerni povratni učinki ali neučinkoviti rezultati;
- pomanjkanje soglasja glede bolj trajnostnega sistema mobilnosti;
- ljudje so odvisni od poti in pogosto prevladajo lastni interesi pred trajnostnimi;
- nujnost diferenciranih strategij, ki ustrezno zadovoljijo potrebe različnih skupin.

Trajnostna mobilnost je koncept, ki hkrati nakazuje in spodbuja premik v načinu prevoza od praks, ki veljajo za netrajnostne, na bolj trajnostne alternative, bodisi v smislu neposrednih in lokalnih okoljskih ali družbenih vplivov (npr. onesnaževanje zraka, vplivi na javno zdravje itd.) ali v smislu širših vplivov (npr. svetovna poraba energije, emisije toplogrednih plinov itd.). Za prekinitev vzorca odvisnosti od starih oblik prometa je potreben prehod na trajnostno mobilnost. Trajnostna mobilnost tako spodbuja k dajanju prednosti načinom prevoza, ki zmanjšujejo negativne vplive na okolje in hkrati spodbujajo učinkovitejšo uporabo potrebnega motoriziranega prevoza. Na splošno to vzpostavlja hierarhijo načinov prevoza oziroma gibanja, ki jim je treba dati prednost pri javnem načrtovanju. Ti načini so (Bruun & Givoni, 2015):

- hoja;
- kolesarjenje;
- javni prevoz; in nazadnje
- motorna vozila.

V bolj obsežni, sistematični hierarhiji se ta spekter razširi in vključuje širok nabor alternativ (sestavljajo ga na primer izogibanje potovanju, kolesarske poti, souporaba avtomobilov, žičnice, rečni promet itd.). Če povzamemo, bi bilo treba učinkovito uporabiti obsežno prepletanje (bolj ali manj) trajnostnih oblik mobilnosti, da se čim bolj zmanjša potreba po netrajnostnih oblikah prevoza, kot je individualna uporaba

zasebnih motornih vozil. To pa olajša nastanek in utrditev nove oblike urbanističnega načrtovanja, v kateri so življenje, prostor in stavbe prednostno pred prometom, ki je vtkan v skladu z zgoraj opisanimi načeli, s čimer zagotavlja okvir, ki podpira trajnostni razvoj mest (Fenton, 2016).

Te perspektive kažejo, da morajo akterji, ki želijo povečati raven trajnostne mobilnosti, delovati natančno in reflektivno, pri čemer morajo izkoristiti potencial postopnih pristopov, hkrati pa si prizadevati nenehno premikati meje in spodbujati ponovno ocenjevanje takšnih pristopov. To še posebej velja za tiste akterje s ključnimi institucionalnimi vlogami, kot so politiki in javni uslužbenci (Rodrik, 2014).

Trajnostno mobilnost v povezavi z mobilnostjo v mestnih središčih opredeljuje tudi strategija za trajnostno in pametno mobilnost (2020), in sicer: »Kot je določeno v načrtu za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, bosta povečanje modalnih deležev kolektivnega prevoza, hoje in kolesarjenja ter avtomatizirana, povezana in multimodalna mobilnost občutno zmanjšala onesnaževanje in zastoje zaradi prometa, zlasti v mestih, ter izboljšala zdravje in dobro počutje ljudi. Mesta so torej vodilna pri prehodu na večjo trajnostnost in bi to vlogo tudi morala ohraniti. Komisija bo še naprej sodelovala z mesti in državami članicami za zagotovitev, da vsa velika in srednje velika mesta, ki v omrežju TEN-T predstavljajo urbana vozlišča, do leta 2030 uvedejo svoje načrte za trajnostno mobilnost v mestih. Načrti bi morali vključevati nove cilje, na primer ničelne emisije in nič smrtnih žrtev na cestah. Uporaba aktivnih načinov prevoza, kot je kolesarjenje, se je povečala, mesta pa so napovedala več kot 2.300 km dodatne kolesarske infrastrukture. To bi se moralo v prihodnjem desetletju podvojiti in doseči 5.000 km varnih kolesarskih stez. Komisija razmišlja tudi, da bi na področju podnebno nevtralnih in pametnih mest razvila poslanstvo v obliki strateške prednostne naloge pri skupnem ukrepanju za razogljichenje velikega števila evropskih mest do leta 2030.«

Z namenom uvedbe trajnostne mobilnosti oziroma izboljšanja mobilnosti in multimodalnosti železniške, cestne in zračne povezave so se za Podonavsko regijo (kamor sodi tudi Slovenija) razvili številni projekti, ki pomembno prispevajo k razvoju in izboljšanju tega področja človeškega življenja. To so npr. projekti:

- LinkingDanube: multimodalne informacijske storitve, kot so načrtovalci potovanj, obveščajo potnike o podrobnostih njihovega potovanja in o najboljših prevoznih sredstvih. Zato prispevajo k intenzivnejši uporabi javnega prevoza. Medtem ko za lokalna in regionalna območja že obstajajo visokokakovostni informacijski sistemi, čezmejne informacije zaostajajo. To je mogoče pripisati dejstvu, da so sistemi potovalnih informacij omejeni na lokalna, regionalna ali nacionalna prevozna sredstva in da je integrirana le majhna količina čezmejnih podatkov. Zaradi navedenega je bil razvit projekt LinkingDanube, ki rešuje to težavo s povezovanjem pretežno izoliranih

sistemov preko meja. LinkingDanube pomeni »Povezovanje transnacionalnih, multimodalnih popotniških informacij in načrtovalcev potovanj za okolju prijazno mobilnost v Podonavju«. Projekt je podprt s strani transnacionalnega programa EU INTERREG Donava (Interreg, 2017b). Kot navedeno, se projekt loteva problema pomanjkanja storitev zagotavljanja čezmejnih potovalnih informacij o javnem prevozu. Pri tem se osredotoča tudi na čezmejni prevoz na delo in mobilnost na ruralnih območjih;

- TRANSGREEN: zagotoviti okolju prijazen in varen transport s ciljem zmanjševati konflikt med razvojem infrastrukture in zaščite okolja;
- CHESTNUT: boljše povezan in povezljiv transportni sistem z drugimi operacijami oziroma projekti preko razvoja mobilnih scenarijev;
- CityWalk: razvijanje trajnostne mobilnosti preko spodbujanja privlačnosti prostora za pešačenje v urbanem okolju;
- eGUTS: e-transportne rešitve, ki bazirajo na skupno razvitih standardih in strategiji z on-line orodjem;
- RADAR (Risk assessment on Danube Area Roads): usposabljanje za organizacije, ki so pristojne za cestno varnost, da določijo nevarnosti na njihovih cestnih povezavah in s tem zmanjšajo tveganja (Program interreg Europe – EU Skladi) (Evropska unija, 2022).

## 2.3 PROJEKT CITYWALK

Kot je bilo že omenjeno, je razvijanje in spodbujanje trajnostne mobilnosti oziroma njenih mnogoterih oblik eden izmed glavnih ciljev v zvezi z okoljsko problematiko ne le v Evropi, pač pa tudi v svetu. Tako se vse bolj spodbujata tudi kolesarjenje in hoja, kar je še posebej poudarjeno v večjih mestih. V zvezi s tem se je že pred časom razvil tudi projekt CityWalk, ki je eden izmed ukrepov, ki akterjem pomaga vzpostaviti pogoje za čim boljše trajnostno mobilnost na konkretnem območju. Projekt CityWalk je bil sicer odobren v okviru programa sodelovanja Interreg Podonavje in je sofinanciran iz dveh evropskih skladov: Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) in Instrumenta za predpristopno pomoč (IPA).

V povezavi s projektom CityWalk se pogosto uporablja izraz hodljivost, ki ga urbanistični terminološki slovar opredeljuje kot: »značilnost prostora, ki je primeren in privlačen za hojo« (Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša, 2022), k temu pa je dodano, da se termin *hodljivost* uporablja v strokovnih besedilih s področja urbanizma.

Projekt CityWalk je bil zasnovan tako, da doseže raznovrstne cilje, predvsem:

- ozavešča lokalne oblasti o pomenu hodljivosti in njeni vlogi pri bolj trajnostnem mestnem prometu ter na splošno pri izboljšanju kakovosti življenja v mestih;

- zagotavlja jasne argumente lokalnim oblastem, zakaj je hodljivost koristna za mesto in njegove prebivalce – argumente, ki jih lahko uporabijo za vključevanje različnih deležnikov;
- omogoča občinam oblikovanje in izvajanje kompleksnih programov za izboljšanje hodljivosti, pa tudi za merjenje stopnje izboljšanja.

Snovalci projekta so si zastavili za cilj, da bo rezultat projekta izboljšana urbana mobilnost ob zmanjšanih emisijah, ravneh hrupa in prometnih zastojih, povečani varnosti in tudi prispevanju k zdravju prebivalcev. Čeprav je poudarek projekta na pešačenju, projekt predstavlja tudi izziv celostnega pristopa – izboljšanje urbane mobilnosti preko učinkovitega kombiniranja različnih načinov transporta. Mestom v Podonavski regiji pomaga identificirati ovire, nato pa razviti in implementirati načrte za reševanje teh izzivov.

V okviru projekta CityWalk sodeluje 17 partnerjev iz devetih držav (Avstrije, Bolgarije, Češke, Hrvaške, Madžarske, Romunije, Srbije, Slovaške in Slovenije), da bi mesta v Podonavju postala zdravju bolj prijazna in varnejša, kar bi se doseglo s povečanjem vloge aktivnih načinov prevoza oziroma gibanja – predvsem hoje in kolesarjenja – v ponudbi mestnega prometa. V skladu s tem je najpomembnejši cilj projekta izboljšati ključne pogoje in ustvariti celostni koncept tako imenovanega pešcem prijaznega mesta. Projekt pokriva obsežen del Podonavja in je zato sposoben zbrati in strukturirati širok nabor dobrih praks in strokovnih rešitev v celovito metodologijo. Kakovost projekta zagotavlja tudi tesno sodelovanje lokalnih, regionalnih in nacionalnih partnerjev (občine, mestne občine, razvojne agencije, raziskovalne ustanove itd.).

Poleg dejavnosti projektnega vodenja in komunikacij je projekt strukturiran okoli treh glavnih delovnih paketov, ki so tesno povezani s hojo (Interreg, 2019a):

- WP3 (načrtovanje hodljivosti) je namenjen vzpostavitvi strokovnega konteksta za projektne dejavnosti in zagotavljanju orodij, ki partnerskim mestom omogočajo pripravo lastnih lokalnih načrtov. Glavni rezultati v okviru tega delovnega programa vključujejo osnovno študijo, podprto z nizom infografik in predstavitvenega gradiva. Na osnovi vodnika za načrtovanje (ki ga spremlja 2-dnevni tečaj usposabljanja) in metodologije, opisane v vodniku, lahko partnerska mesta pripravijo svojo lokalno strategijo.
- WP4 (zbirka orodij) razvija praktična orodja, ki jih lahko partnerska mesta (in druga mesta znotraj in zunaj Podonavja) takoj in učinkovito uporabijo za izboljšanje ključnih pogojev za uvedbo hoje kot pomembnega dejavnika mobilnosti. Zbirka orodij vključuje: vodnik o hoji, katalog dobrih praks, indeks hodljivosti, ki pomaga kvantificirati pešcem prijazno naravo različnih mestnih sosesk; in spletno orodje za oceno s sorodno mobilno aplikacijo.
- WP5 (preizkusi, integracija politike) se osredotoča na pragmatične ukrepe, ki bodo – na podlagi virov, razvitih v okviru WP3 in WP4 – privedli do izboljšav,

ki jih je mogoče po projektu prilagoditi tudi v mestih, ki niso partnerska: majhen pilot z nizkim proračunom akcije v vseh partnerskih mestih; preizkušanje in prilagajanje WP4 v dejanskih razmerah; ter pripravo političnih priporočil na lokalni, nacionalni in ravni Evropske unije.

### 2.3.1 Namen projekta

Namen projekta CityWalk ni le zagotovitev trdnega teoretičnega ozadja za razvoj hoje kot mobilnosti, ampak – kar je še pomembneje – tudi sprožiti pozitivne spremembe na ravni partnerskih mest. CityWalk namerava prispevati k izboljšanju hodljivosti v vseh partnerskih mestih. Prvi korak v tem procesu je podpora načrtovanju hodljivosti v vsakem mestu. Dokumenti o vključitvi hoje kot mobilnosti so orodja, ki prispevajo k premiku k trajnostni mobilnosti v mestih. Opredeljujejo ovire, ki ovirajo hojo, in predlagajo intervencije za odpravo teh ovir. S postavitvijo temeljev trajnostne mobilnosti dokumenti prispevajo k zmanjšanju izpustov CO<sub>2</sub>, povezanih s prometom, in vodijo k bolj integrirani uporabi trajnostnih načinov prevoza in izboljšani prometni varnosti v vključenih mestih. Za podporo partnerskim mestom pri izvajanju procesa načrtovanja, ki ima za posledico edinstvene, prilagojene, a hkrati strokovno utemeljene in primerljive dokumente o hoji, je bila razvita kompleksna metodologija. Poleg vodnika je bil oblikovan tudi tečaj usposabljanja o vključitvi hoje v mobilnost v mestih. Kombinacija vodnika in tečaja usposabljanja partnerjem omogoča usklajevanje priprave lastnih načrtov (Interreg, 2019b).

### 2.3.2 Prednosti in slabosti

**Prednosti projekta CityWalk** so predstavljene v naslednjih točkah (Interreg, 2019a):

#### 1. Ekonomske prednosti:

Mesto z vključeno hojo kot mobilno možnostjo privablja nadarjene ljudi. Vse več izobraženih milenijcev se preseljuje v urbana jedra – večina jih najprej izbere prebivališče, nato išče delo lokalno, po nedavni študiji pa jih 63 % želi živeti v mestu, kjer jim ni treba imeti v lasti avta za prevoz oziroma mobilnost. Zato bo imelo mesto, ki zagotavlja mestni življenjski slog, ki vključuje hojo kot možnost mobilnosti, konkurenčno prednost na trgu za visokokakovostno delovno silo.

Razpoložljiva delovna mesta v mestu bodo boljša (in jih bo več) v okolju, kjer je hoja pomemben dejavnik mobilnosti. Poleg dejstva, da je raziskovalna skupina iz Londona dokazala, da pešci običajno potrošijo 70 % več kot vozniki, kar vodi v uspešno gospodarstvo, je študija v Baltimoru pokazala tudi, da je vsak dolar, porabljen za objekte za pešce, ustvaril 57 % več delovnih mest v primerjavi z naložbami v avtoceste.

## 2. Prednosti za zdravje:

Verjetnost individualne debelosti se zmanjša za 4,8 % na vsak kilometer hoje na dan in dejavnost dejansko zmanjša tveganje za smrtnost zaradi vseh vzrokov za do 20 %. To še posebej velja za nekatere bolezni, kot so visok krvni tlak in holesterol, možganska kap in rak debelega črevesa. Hoja pomaga tudi pri krepitvi kosti, zmanjša tveganje za poškodbe zaradi padcev ter poveča prožnost mišic in gibljivost sklepov. Zdravljenje teh bolezni in težav je drago za družbo, njihov obstoj pa prizadetim posameznikom povzroča veliko problemov; zato okolje, ki je dovolj privlačno za aktivno hojo, lahko koristi vsem. Če upoštevamo še število prometnih nesreč in prezgodnjih smrti, ki jih pripisujejo onesnaženosti zraka, lahko mirno rečemo, da hoja rešuje življenje.

## 3. Prednosti za okolje:

V nedavni preteklosti je »okoljevarstvena miselnost« pomenila »protimestno miselnost«. Šele izpopolnitev merjenja izpusta ogljika (ob spoznanju, da je najboljši način za merjenje emisij ogljika na gospodinjstvo in ne po površini) je pokazala, da je najmanjši okoljski odtis, ki ga lahko nekdo ima, dejansko v najbolj gostih mestih. Ta pojav se imenuje učinkovitost lokacije. Ker pomemben del tega odtisa predstavljajo emisije iz izpušne cevi, bolj ko je mesto naklonjeno pešcem, manj onesnažuje svoje okolje in škoduje svojim prebivalcem (zrak, hrup, toplota itd.).

## 4. Prednosti za socialno okolje:

Hoja v mestih pomaga starejšim, da ostanejo dlje samooskrbni, saj niso izolirani od različnih ugodnosti – vsaka pomembna destinacija jim je na voljo peš v relativno kratkem času. Prej se bodo osamosvojili tudi otroci – hoja v šolo se dojema kot privlačna izbira, če je mesto varno. Tudi invalidi imajo koristi: večina jih ne zmore voziti avtomobila, a če imajo večjo možnost dostopa do različnih lokacij, se jim ni treba zanašati na pomoč pri vodenju svojih vsakodnevnih dejavnosti.

Če upoštevamo socialni status, lahko zatrdimo, da družine z nizkimi dohodki dajejo prednost hoji in kolesarjenju, saj sta za posameznika najcenejši način prevoza – vsako izboljšanje, osredotočeno na hodljivost, jim bo dobro služilo.

Ne gre spregledati niti pozitivnih učinkov hoje na praktično prav vsakega posameznika. Če del dolge, dolgočasne vožnje z avtomobilom na delo nadomestimo s kratkim sprehodom, nas takšna malenkost pogosto zelo osreči (zavedanje, da smo naredili nekaj zase oziroma svoje zdravje). Redna hoja izboljšuje tudi samozavest, razpoloženje, prispeva k pozitivni miselnosti in zmanjšuje stres.

Prava skupnost se lahko oblikuje le, če prebivalci komunicirajo med seboj – prav to zagotavljata hoja in kolesarjenje.

Kljub naštetim prednostim pa ima vpeljava hodljivosti kot mobilne možnosti v mestih tudi nekatere slabosti.

Najznačilnejše **slabosti** so navedene v nadaljevanju (Interreg, 2019a):

Najbolj pereč problem – in najtežje ga je premagati – je ljubezen družbe do avtomobilov in njihove uporabe. Število in obseg promocijskih aktivnosti, ki so zgrajene okoli avtomobilske industrije, je postalo resnično ogromno – zagovorniki hoje jih težko dohitijo.

Druga resna ovira je velika količina infrastrukture, namenjene avtomobilom. Trenutno stanje v večini mest je, da so postavitve in značilnosti ulic oblikovane oziroma prilagojene potrebam voznikov – in samo njih. Težko je izvajati ukrepe za spodbujanje ljudi k več hoje, če osnovna struktura mesta tega ne podpira.

Ne nazadnje je treba omeniti še pomanjkanje zakonodaje, ki bi podpirala aktivnosti k spodbujanju hoje. Za napredovanje hodljivosti ni mogoče veliko narediti, če so hkrati drugi razvojni projekti še vedno prvenstveno naklonjeni motornemu prometu, ob tem pa pešcev ne štejejo za pomembno ciljno skupino. Večina mest potrebuje smernice, ki opredeljujejo tudi pogoje urbane mobilnosti, na katere se lahko sklicujejo v primeru različnih izvedbenih aktivnosti. Tako npr. projekt, katerega cilj je razširitev ceste v središču mesta, ne more biti odobren, če smernice določajo, da so interesi pešcev na primer prednostni dejavnik pri vsaki odločitvi. Priprava takšnih predpisov je dolg proces, vendar je ključnega pomena za doseganje dolgoročnih rezultatov.

### 2.3.3 Vpliv projekta na okolje

Promet je bistveni del sodobnega življenja in predpogoj za dobro delujoče gospodarstvo (ustvarja znaten dohodek), vendar pa je po drugi strani jasno, da povzroča tudi velik strošek oziroma škodo (povečane emisije toplogrednih plinov in onesnaževanje zraka). Mesta si morajo prizadevati za učinkovitejše zagotavljanje pogojev za trajno mobilnost, za zmanjševanje potreb po motoriziranem prometu in razvoj učinkovitejših in okolju prijaznejših rešitev mobilnosti, da bi ustvarili trajnostni sistem, ki prebivalcem zagotavlja zdravo bivalno okolje. Kljub vsem prizadevanjem nekateri trenutni in prihodnji globalni trendi delujejo proti tem potrebam urbanega razvoja (Interreg, 2019a).

### 2.3.4 Pogoji za implementacijo

Pri načrtovanju in implementaciji vključitve hoje v mestno mobilnost je treba upoštevati naslednja ključna načela (Interreg, 2019b):

- Proces načrtovanja mora biti resnično participativen: hodljivost neposredno vpliva na življenje občanov, poleg tega izboljšanje pogojev za pešce pogosto povzroča nevšečnosti za voznike (objekti obcestne prehrane, določitev nižjih hitrostnih omejitev, zmanjšanje števila parkirnih mest v središču mesta itd.). Dobra strategija ali načrt omogoča bistveno boljše okolje za pešce – in nekoliko manj priročno okolje za voznike. To pogosto povzroča konflikte, ki jih je treba obvladovati že med izvajanjem, torej že v fazi načrtovanja, saj bo tako lažje ublažiti negativne posledice. Vključitev vseh zainteresiranih strani v proces je ključnega pomena.
- Načrtovanje hodljivosti se mora zanašati na temeljito analizo – podrobno analizo hodljivosti. Ta analiza uporablja informacije iz različnih virov:
  - statistični podatki višje ravni;
  - podatki v zvezi z mobilnostjo (so na voljo na nacionalni ali lokalni ravni);
  - obsežne raziskave, ki zbirajo informacije o potovalnih navadah, ovirah pri hoji, zaznavah in občutkih v mestu, povezanih s hojo.
- Načrtovanje hodljivosti mora uporabljati celosten pristop: v prvi vrsti je povezovanje z lokalno prometno politiko in vsemi drugimi lokalnimi prometnimi oblikami ključnega pomena, vendar to ne zadostuje. Dokumente o hodljivosti je treba uskladiti tudi z drugimi urbanimi razvojnimi območji. Pomembno je tudi poudariti, da boljša hodljivost ne pomeni le izboljšane infrastrukture za pešce: dokumenti morajo obravnavati izziv hodljivosti na integriran način. Zato morajo dokumenti za načrtovanje hodljivosti predlagati naložbe v infrastrukturo za pešce, mehke posege, kot so ukrepi za boljšo uskladitev različnih načinov prevoza, ali pobude za ozaveščanje o pomenu hodljivosti, pa tudi predloge za spremembo lokalnih predpisov (npr. gradbeni predpisi). Poleg oblikovanja intervencij in predlogov politike bi morali dokumenti za načrtovanje hodljivosti priporočiti tudi načela in prakse hodljivosti, ki jih je treba uporabiti v katerem koli projektu urbanega razvoja (na primer pri gradnji nove ceste ali ob sanaciji javnega prostora itd.).



### 3 OBSTOJEČE STANJE

Število osebnih avtomobilov v Sloveniji raste. V zadnjem desetletju se je število registriranih osebnih avtomobilov povečalo za 10 % (leta 2011 jih je bilo 1.066.495, leta 2020 pa 1.170.690). V letu 2020 je bilo v Sloveniji 555 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev. Na ravni statističnih regij je imela Goriška najvišje število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, 621. Drugo največje število je bilo zabeleženo v Primorsko-notranjski statistični regiji s 601 avtomobilom na 1.000 prebivalcev in tretje v Posavski statistični regiji s 586 avtomobilov na 1000 prebivalcev. Najmanj osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev so imele Zasavska (529), Osrednjeslovenska (535) ter Podravska in Gorenjska (po 542) statistična regija. V letu 2019 je bilo v Sloveniji 556 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je več od povprečja EU (520 avtomobilov na 1.000 prebivalcev). Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev je bilo največje v Luksemburgu (681), najnižje pa v Romuniji (357) (Statistični urad Republike Slovenije, 2021).

Mesta so danes prevladujoči kraj bivanja svetovnega prebivalstva. 54 % svetovnega prebivalstva namreč prebiva v urbanih območjih (The world bank, 2020). Podobno ugotavljata tudi (Ritchie & Roser, 2018), ki ugotavljata, da več kot 4,3 milijarde ljudi trenutno živi v urbanih območjih. To pomeni, da več kot polovica sveta (55 %) živi v urbanih okoljih. Mejniki – ko je število ljudi v mestnih območjih prehitelo število na podeželju – se je zgodil leta 2007 (Ritchie & Roser, 2018). Na sliki 2 dodajamo tudi grafikon, ki prikazuje gibanje števila prebivalcev na ruralnih in mestnih območjih med leti 1960 in 2017. V vseh državah naj bi se delež prebivalstva v mestih v prihodnjih desetletjih povečal, čeprav z različnimi stopnjami. Do leta 2050 je predvideno, da bo 68 % svetovnega prebivalstva živel v urbanih območjih (povečanje s 54 % leta 2016). Pravzaprav je do leta 2050 opredeljenih zelo malo držav, kjer naj bi bili deleži ruralnega prebivalstva višji od mestnih. To so predvsem države v podsaharski Afriki, Aziji, pacifiških otoških državah in Gvajani v Latinski Ameriki (Ritchie & Roser, 2018).

Kar zadeva mesti Ljubljana in Maribor, so trendi primerljivi gornjim ugotovitvam.

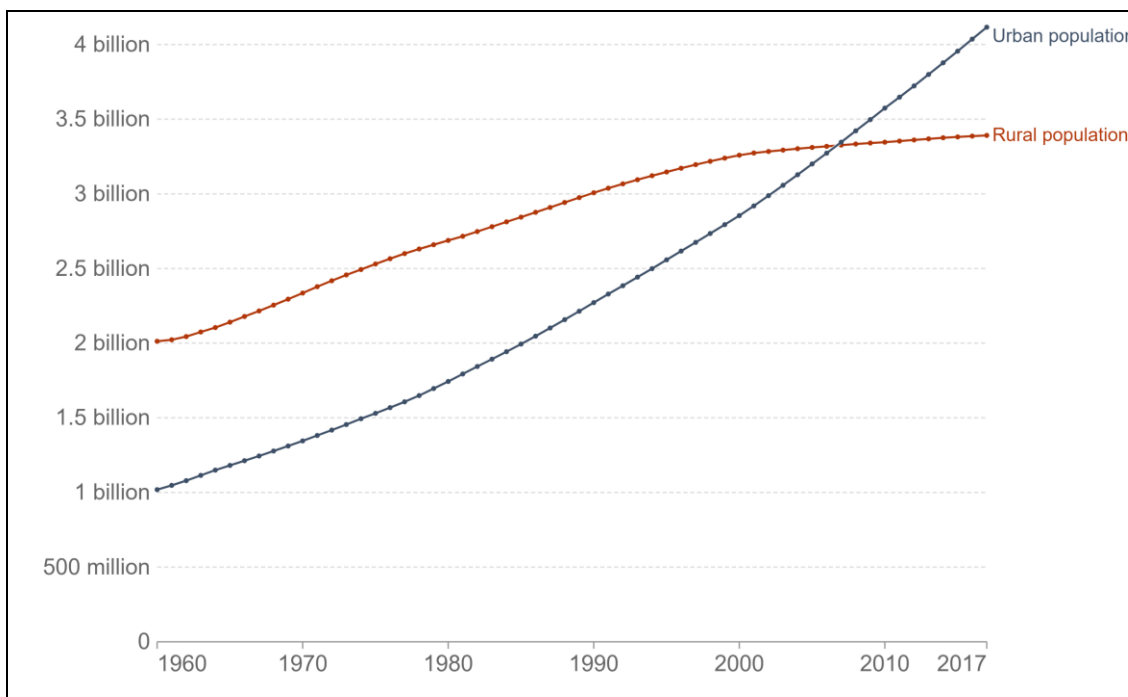
Ljubljana je del Osrednjeslovenske statistične regije. Meri 275 km<sup>2</sup>. Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 11. mesto. Sredi leta 2020 je imela občina približno 294.050 prebivalcev. Po številu prebivalcev se med slovenskimi občinami uvršča na prvo mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 1.069 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (104 prebivalci na km<sup>2</sup>) (Statistični urad Republike Slovenije, 2020).

Maribor je del podravske statistične regije. Meri 148 km<sup>2</sup>. Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 40. mesto. Sredi leta 2020 je imela občina približno 112.400 prebivalcev, kar jo med slovenskimi občinami po številu prebivalcev uvršča

na drugo mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 762 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (104 prebivalci na km<sup>2</sup>) (Statistični urad Republike Slovenije, 2020).

Če se bodo gibanja iz preteklih let nadaljevala, bo do leta 2025 Ljubljana zelo verjetno imela več kot 300 tisoč prebivalcev. Povečevalo se bo tudi prebivalstvo nekaterih obljublanskih občin. Enako velja za nekatere občine v bližini Maribora, sama mariborska občina pa bi ob sedanjih trendih ohranila približno enako število prebivalcev (N.Š., 2017).

Lahko torej ugotovimo, da delež prebivalstva v mestih praviloma narašča, kar je še posebej pomembno za okoljske načrtovalce, ki morajo zagotoviti, da bodo mesta tudi v prihodnje zagotavljala kakovostno življenjsko okolje tako za prebivalce kot tudi za obiskovalce.



Slika 2: Število ljudi, ki živijo v mestih in na podeželju skozi obdobje med leti 1960 in 2017.

(Vir: Ritchie & Roser, 2018)

Mesta tudi koncentrirajo pomemben delež gospodarskih dejavnosti in poslovnih priložnosti ter ustvarijo več kot 80 % svetovnega BDP. Trenutno je 64 % vseh transportov realiziranih v urbanih okoljih (mesta in okolica), skupno število prevoženih mestnih kilometrov pa naj bi se do leta 2050 potrojilo. Čeprav imajo mesta lahko drugačno zgodovino, kulturo in geografijo, imajo vsa mesta v povezavi

z mestnim transportom podobne probleme, ki imajo tako lokalni vpliv kot globalni obseg (The world bank, 2020).

Eden takšnih problemov je negativni vpliv prometa na okolje zaradi onesnaževanja, saj mesta največ prispevajo k podnebnim spremembam. Po podatkih Združenih narodov mesta porabijo 78 odstotkov svetovne energije in proizvedejo več kot 60 odstotkov emisij toplogrednih plinov, pri tem pa predstavljajo manj kot 2 odstotka zemeljske površine (United nations, 2022). Onesnaženost zraka in prometni hrup povzročata nelagodje in spodkopavata kakovost življenja v mestih, poleg tega pa predstavljata izgubo časa zaradi zastojev in porabo več energije, kar – poleg vpliva na zdravje prebivalstva – vodi tudi v izgubo gospodarske produktivnosti in učinkovitosti.

Onesnaževanje, ki večinoma predstavlja stranski produkt urbanih krajin, je povezano tudi s podnebnimi spremembami. Tako podnebne spremembe kot onesnaževanje zraka še poslabša zgorevanje fosilnih goriv, ki povečujejo emisije CO<sub>2</sub>, kar je vzrok za globalno segrevanje (United nations, 2022).

V Sloveniji se je predvsem zaradi pandemije covid-19 zmanjšala uporaba javnega transporta v letih 2020 in 2021. V desetletju od 2011 do 2020 je npr. število potnikov v cestnem javnem linijskem prevozu naraščalo in vrh doseglo v letu 2017, ko je bilo prepeljanih več kot 30 milijonov potnikov. V mestnem javnem potniškem prevozu je v zadnjem desetletju število potnikov naraščalo do leta 2016, ko je bilo prepeljanih skoraj 62 milijonov potnikov. Na uporabo javnega prevoza vplivajo tudi subvencionirane vozovnice za dijake in študente ter brezplačne vozovnice za upokojeince; prve so bile uvedene v letu 2012, druge sredi leta 2020. V letih 2020 in 2021 je bila uporaba javnega avtobusnega prometa omejena s preventivnimi ukrepi za zajezitev širjenja covid-19. Število potnikov je bilo v letu 2020 tako v cestnem javnem prevozu kot v mestnem za več kot polovico nižje kot v predhodnem letu. V cestnem javnem prevozu je bilo prepeljanih približno 13 milijonov potnikov, kar je 57 % manj kot v letu 2019. V mestnem prevozu je bilo v letu 2020 prepeljanih 25 milijonov potnikov, v letu 2019 pa več kot 58 milijonov (Statistični urad Republike Slovenije, 2021).

Ni dvoma, da je covid korenito posegel v navade ljudi ter bistveno spremenil način transporta – posledice pa niso le negativne. Po uvedbi socialne distance so številne mestne ulice samevale, ali pa so se po njih prevažali samo kolesarji in tako skrbeli za gibanje tudi v času številnih omejitev.

Zaradi zmanjšanega prometa je bil zrak bolj čist, kar je nekatere mestne oblasti prepričalo, da takšno stanje poskušajo ohraniti tudi v času po koronavirusu. Vpliv pandemije na okolje je bil pozitiven. Emisije ogljikovega dioksida so po svetu padale za 5,5 do 5,7 odstotka. Od sredine januarja do sredine februarja so na Kitajskem

zabeležili kar 25-odstotni padec emisij ogljikovega dioksida. V Delhiju je bilo za 59 odstotkov manj prometa, emisije pa so padle za 75 odstotkov. Čistejši zrak so občutili tudi v Parizu, kjer so izmerili kar 70-odstotni padec v količini dušikovega dioksida. V Londonu je promet upadel za 73 odstotkov, emisije v bližini večjih cest pa za 50 odstotkov. Ker so številna mesta in tudi države v prizadevanju, da bi zajezile širjenje koronavirusa, ukinile javni promet, so se predvsem meščani na delo vozili s kolesi. V Pekingu so zabeležili 150-odstotno rast izposoje javnih koles, 67-odstotno pa v New Yorku. V Filadelfiji so zabeležili 151-odstotno rast kolesarskega prometa. Da bi omogočile čim bolj tekoč kolesarski promet, so nekatere mestne oblasti določene ceste zaprle za motorni promet. In zdi se, da bo tako ostalo tudi v prihodnje. Milanske mestne oblasti so že sporočile, da bodo kar 35 kilometrov cest v mestu spremenile v območja brez prometa, gibanje pa bo dovoljeno samo kolesarjem in pešcem. V Bruslju bo center v celoti zaprt za promet. Trenutno začasne kolesarske steze v Berlinu, Budimpešti, Mexico Cityju, New Yorku, Dublinu, Bogoti, Vancouvru, Sydneyju, Bostonu, Denverju, Oaklandu, mestih po Novi Zelandiji in Škotski pa bi lahko ostale za nedoločen čas. Številni so prepričani, da je pandemija odprla novo pot in pokazala, da so spremembe lahko dramatične in možne (T.S.P, 2020).

Poleg kakovosti zraka je onesnaževanje s hrupom še eden od večjih problemov evropskih mest. Neviden, a nevaren, lahko povzroči resne zdravstvene težave, poleg tega pa vpliva tudi na prstoživeče živali in je škodljiv tako za ljudi kot za živali. Onesnaženost zraka in hrup vplivata na življenje prebivalcev mest in več mest išče načine za ublažitev težave in celo za načrtovanje vnaprej, da bi se izognili težavam v bližnji prihodnosti (Eurocities, 2021).

Evropski odbor regij (2021) je izdal mnenje o izzivih za javni prevoz v mestih in na mestnih območjih, kjer opredeljuje 43 točk, v katerih poudarja, da je potreben prehod na trajnostne načine prevoza in ugotavlja, da je glavna grožnja za trajnostni razvoj mest in regij problem širjenja mestnih funkcij v obliki suburbanizacije in razraščanja mest, ter podaja različne druge predloge in ugotovitve v povezavi s prevozom v mestnih območjih.

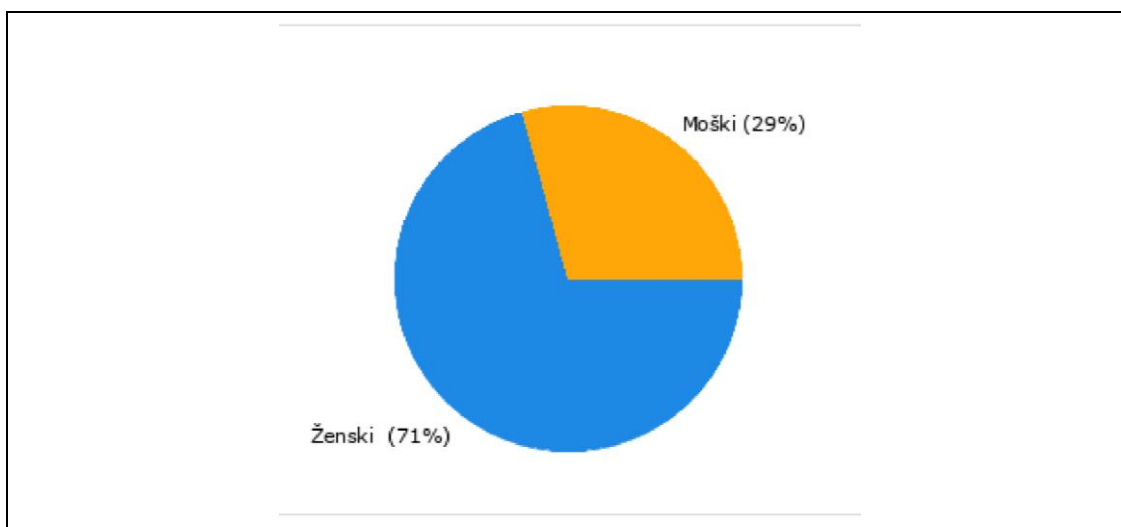
Hitra rast sistemov mestne mobilnosti predstavlja velik izziv za mestne oblasti po vsem svetu. Zato je danes ključni cilj v mestih povečati mobilnost in hkrati zmanjšati zastoje, nesreče in onesnaževanje. Koristi za bivanje v metropolitanskem okolju je treba zagotoviti s trajnostno mobilnostjo (Mozos-Blanco idr., 2018). Zavedati se moramo, da vsako leto okoli 7 milijonov ljudi po vsem svetu prezgodaj umre zaradi bolezni, povezanih z onesnaženostjo zraka, od tega več kot 350 tisoč na območju EU (Eurocities, 2021).

Svetovna zdravstvena organizacija priporoča in podpira izvajanje politik za zmanjšanje onesnaženosti zraka, vključno z boljšim ravnanjem z odpadki, uporabo

čistih tehnologij in goriv za kuhanje v gospodinjstvu, ogrevanje in razsvetljava (United nations, 2022).

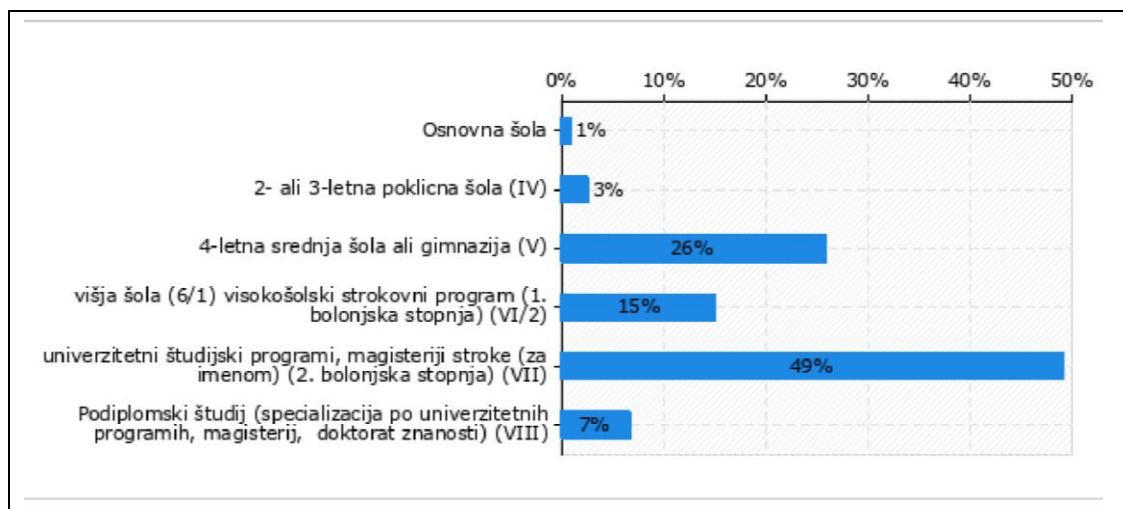
### 3.1 POSNETEK STANJA GLEDE ODNOSA PREBIVALCEV MEST DO HOJE IN PROJEKTA CITYWALK

Za potrebe ocene stanja glede sprejema projektov CityWalk smo opravili raziskavo med prebivalci slovenskih mest. V vzorcu je bilo 120 oseb. Od tega je bilo 85 žensk in 35 moških. Rezultati so v odstotkih prikazani v sliki 3. Povprečna starost anketirancev je bila 42 let.



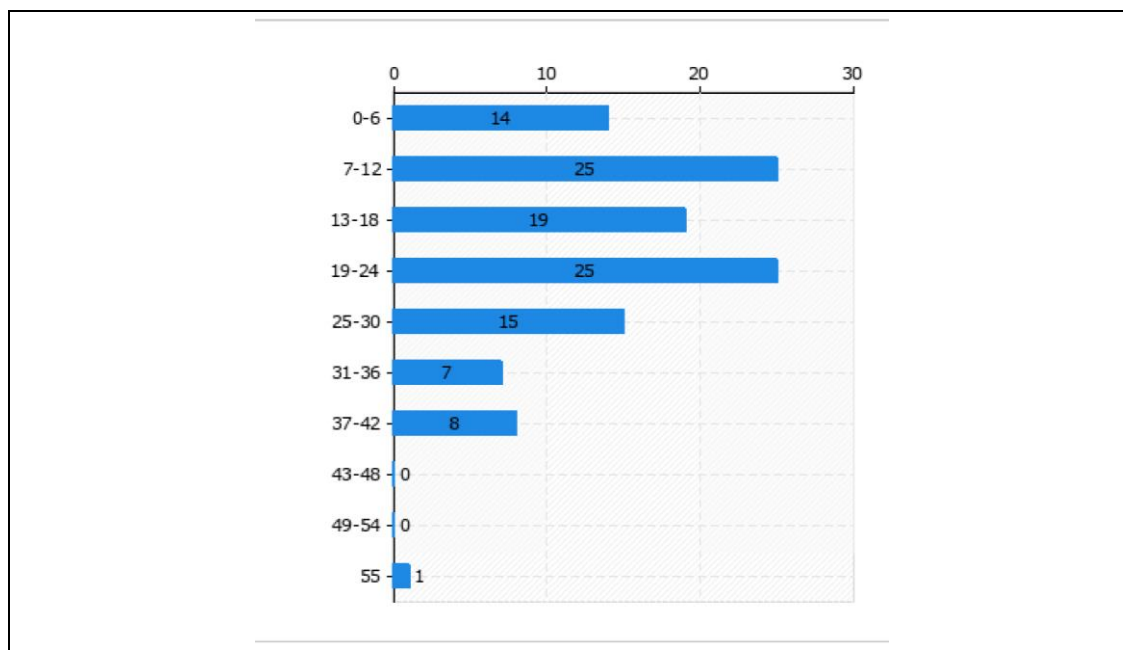
Slika 3: Vzorec ankete glede na spol  
(Vir: anketni vprašalnik, 2021)

Izobrazbena struktura je prikazana v sliki 4. Kot je razvidno, je imelo največ anketirancev zaključeno sedmo stopnjo izobrazbe, sledi pa jim četrtnina anketirancev, ki so imeli zaključeno 4-letno srednjo šolo ali gimnazijo.



Slika 4: Struktura vzorca glede na izobrazbo  
(Vir: anketni vprašalnik, 2021)

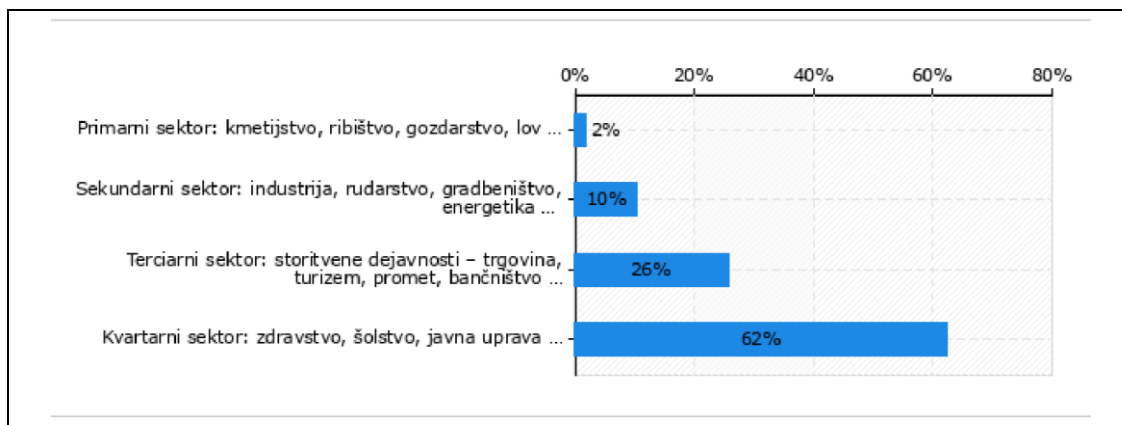
Največ anketiranih je imelo delovno dobo dolgo med 7 in 12 let ter med 19 in 24 let. Rezultati so v odstotkih prikazani v sliki 5. Delovno dobo, daljšo od 45 let, je imel le en anketiranec.



Slika 5: Struktura vzorca glede na delovno dobo  
(Vir: anketni vprašalnik, 2021)

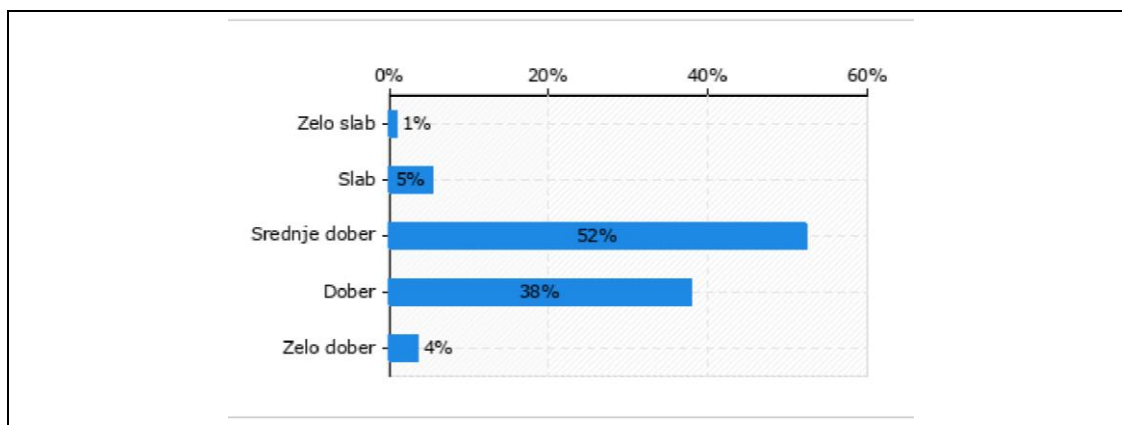
Prav tako nas je v raziskavi zanimalo, v katerem sektorju so zaposleni anketiranci. Največ jih je zaposlenih v kvartalnem sektorju, najmanj pa v primarnem, kar je

razumljivo, saj smo raziskavo opravili med mestnim prebivalstvom. Drugi rezultati so prikazani v sliki 6.



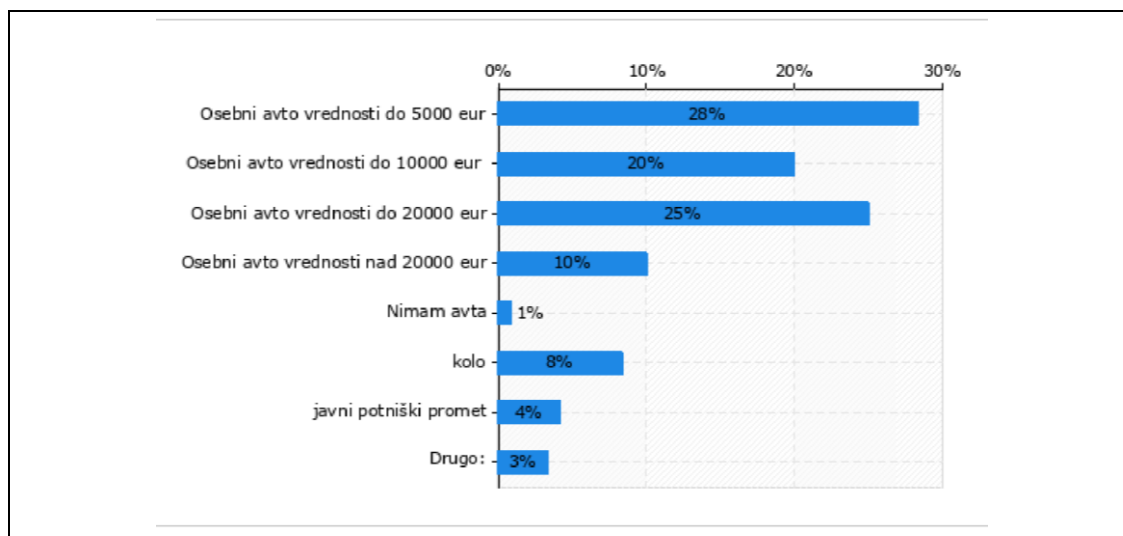
*Slika 6: Struktura vzorca glede na sektor zaposlitve*  
(Vir: anketni vprašalnik, 2021)

Zanimalo nas je tudi, kako anketiranci ocenjujejo svoj ekonomski status. Največ, več kot polovica, ocenjuje svoj ekonomski status kot srednje dober, dobra tretjina pa kot dober. Rezultati so prikazani v odstotkih v sliki 7.



*Slika 7: Struktura vzorca glede na ekonomski status*  
(Vir: anketni vprašalnik, 2021)

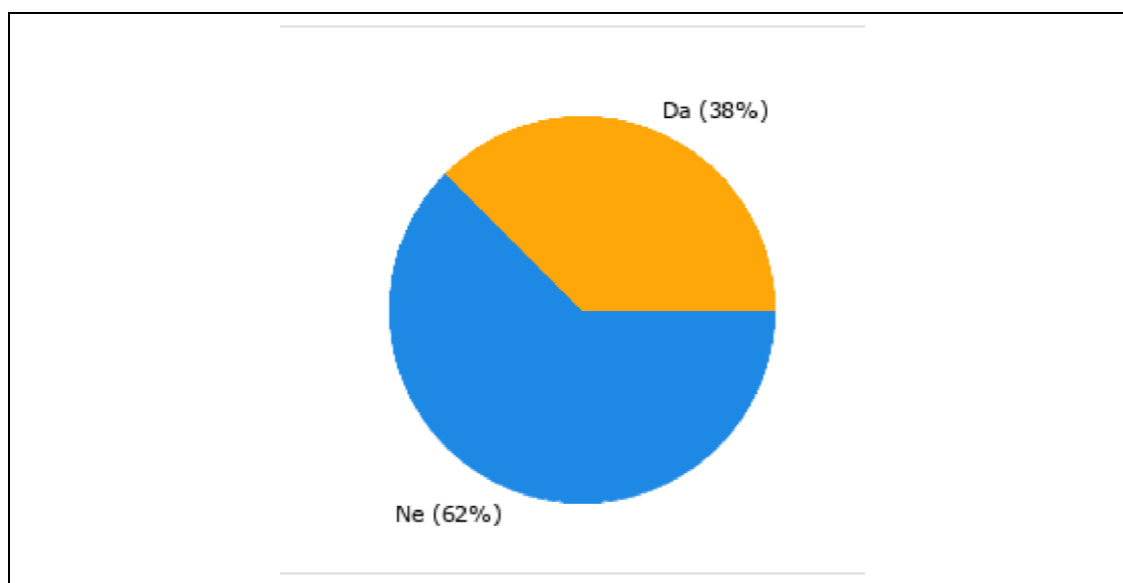
V nadaljevanju ankete smo se osredotočili na vprašanja v povezavi z mobilnostjo anketirancev. Največ anketirancev za prevozno sredstvo v mestu uporablja avtomobil v vrednosti do 5.000 evrov. Takih je več kot četrtina. Le en odstotek anketirancev nima avta. 4 odstotki uporabljajo javni potniški promet, 8 odstotkov pa kolo. Rezultati so prikazani v sliki 8.



Slika 8: Katero prevozno sredstvo anketiranci največ uporabljajo za prevoz po mestu

(Vir: anketni vprašalnik, 2021)

S pomočjo raziskave, ki smo jo izvedli, smo ugotovili, da kar 41 anketirancev pozna projekt CityWalk. Rezultati so v odstotkih prikazani v sliki 9.



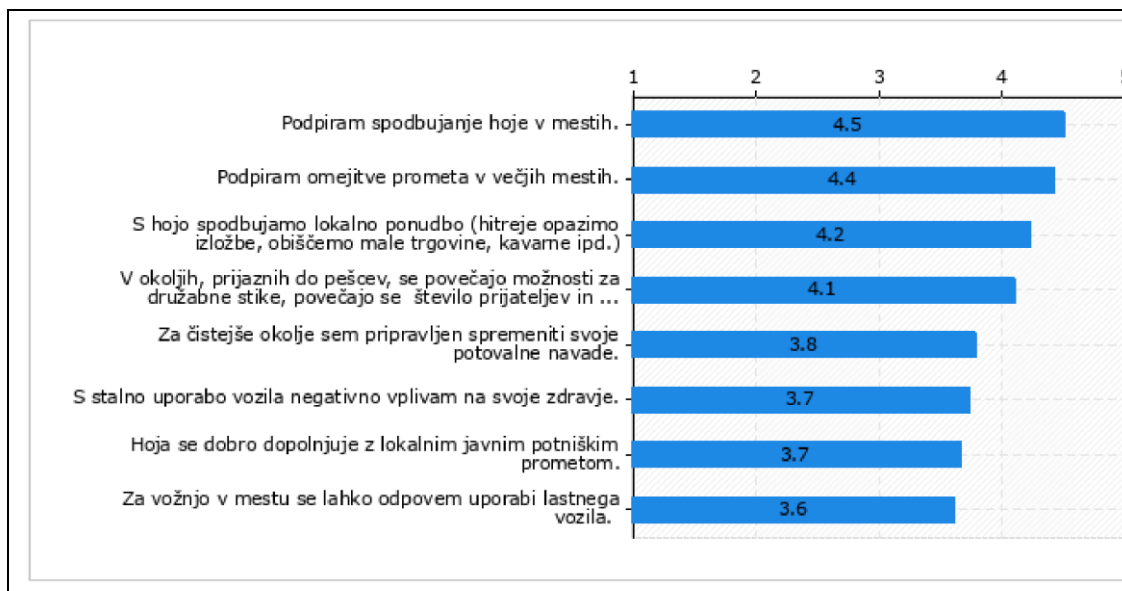
Slika 9: Poznavanje projekta CityWalk

(Vir: anketni vprašalnik, 2021)

Naslednje vprašanje, ki smo ga zastavili anketirancem, je bilo v obliki strinjanja s trditvami. Poprosili smo jih, naj ocenijo dane trditve po Likertovi lestvici – za vsako trditev so se opredelili glede na stopnjo strinjanja z ocenami od 1 do 5, pri čemer



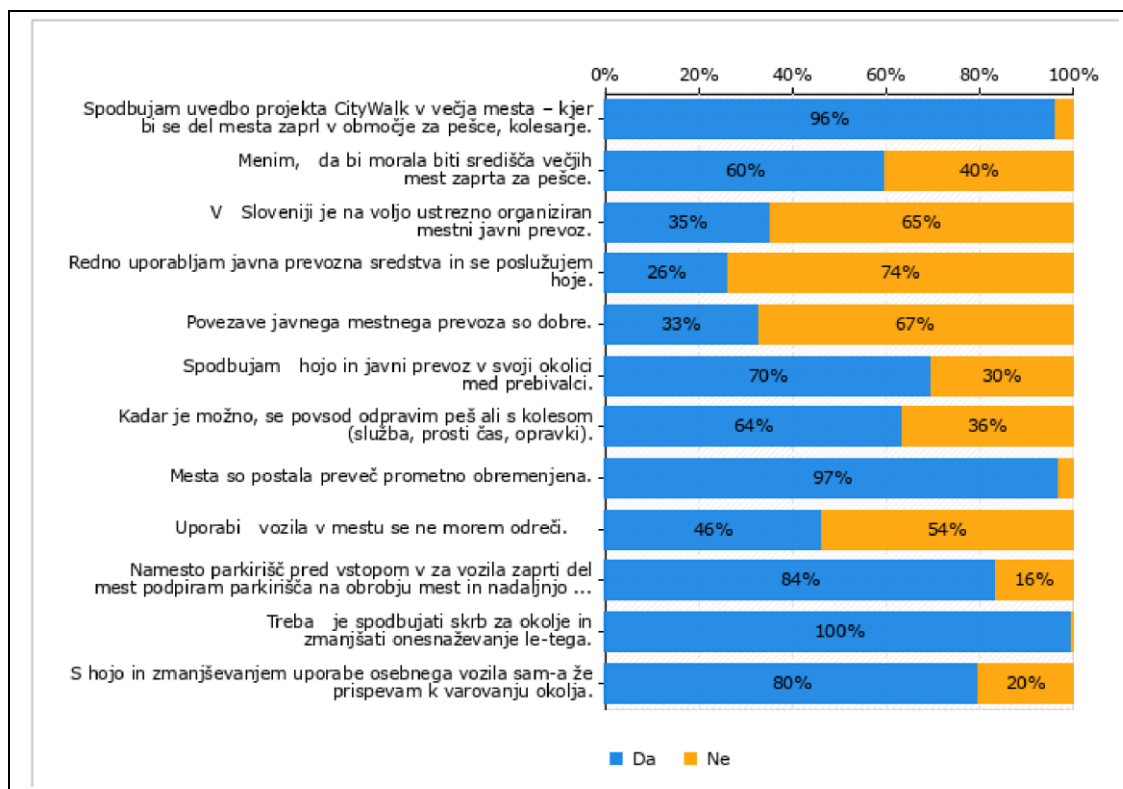
pomeni: 1- sploh se ne strinjam, 2- se ne strinjam, 3- niti se strinjam niti se ne strinjam, 4- se strinjam, 5- popolnoma se strinjam. Rezultati so prikazani v sliki 10.



*Slika 10: Strinjanje s trditvami v povezavi s prometom v mestih*  
(Vir: anketni vprašalnik, 2021)

Kot je razvidno iz rezultatov, lahko vidimo, da anketiranci podpirajo spodbujanje hoje v mestih, prav tako se strinjajo z omejitvami prometa v večjih mestih, kar je presenetljivo, sploh glede na dejstvo, da jih večina uporablja avto za prevoz po mestu.

Zadnje vprašanje, ki smo ga zastavili anketirancem, je bilo v povezavi s prevozom v mestih. Rezultati so prikazani v sliki 11.



Slika 11: Odgovori na vprašanja v povezavi z mestnim prometom  
(Vir: anketni vprašalnik, 2021)

Kot je razvidno s slike 11, kar 96 % anketirancev spodbuja uvedbo projekta CityWalk v večja mesta, saj so mnenja, da so mesta postala preveč prometno obremenjena. 80 % anketirancev je mnenja, da že sedaj prispevajo k varovanju okolja s hojo. Zelo razveseljujoče je tudi dejstvo, da prav vsi (100 %) anketiranci menijo, da je treba spodbujati skrb za okolje in zmanjšati njegovo onesnaževanje. To je po našem mnenju vendarle posledica večje ozaveščenosti prebivalstva glede okoljske problematike.

### 3.2 KRITIČNA ANALIZA

Promet in s tem povezana mobilnost sta pomembna za vse prebivalce. Pod izrazom »mobilnost« razumemo vse od vsakodnevne vožnje na delo, različnih obiskov družine in prijateljev in seveda tudi turizma, katerega pomemben del je mobilnost. Promet je pomemben tudi za delovanje svetovnih dobavnih verig za oskrbo podjetij z blagom in proizvodnjo, je temelj našega gospodarskega in družbenega življenja. Prometni sektor kot drugo največje področje odhodkov evropskih gospodinjstev prispeva 5 % k evropskemu bruto domačemu proizvodu in neposredno zaposluje približno 10 milijonov ljudi (Evropska komisija, 2020).

Danes imajo velika mesta vse pomembnejšo vlogo v evropski teritorialni politiki. Upravljanje velikih mest že dolgo ni več izključno odgovornost lokalnih oblasti; število ljudi, ki so vključeni v upravljanje, se nenehno povečuje. Tako je tudi v primeru prometa. Kljub temu da promet prinaša velike koristi, pa po drugi strani prinaša tudi veliko slabosti in nevarnosti.

Ena najpomembnejših posledic prometa so emisije toplogrednih plinov in posledično onesnaženje zraka. Promet povzroča tudi hrup, onesnaženje vode, prometne nesreče, zastoje in izgubo biotske raznovrstnosti, kar pa posledično vpliva na naše zdravje in dobro počutje. Emisije toplogrednih plinov v prometnem sektorju so se sčasoma povečale in danes predstavljajo kar četrtno vseh emisij Evropske unije (Evropska komisija, 2020).

Pristop trajnostne mobilnosti zahteva ukrepe za zmanjšanje potrebe po potovanjih (manj potovanj, manj premikov), za spodbujanje spreminjanja načina prevoza, za zmanjšanje dolžine potovanj in za spodbujanje večje učinkovitosti v prometnem sistemu. Čeprav je sporno, celo nekateri avtorji raziskav menijo, da so nekatera evropska mesta pokazala, da je mogoče rast mestnega prometa ločiti od gospodarske rasti (Lyons, 2018).

Pristop k trajnostni mobilnosti prinaša izzive v smislu naraščajoče koncentracije ljudi in s tem povezanih tokov virov, potrebnih za podporo gospodarske blaginje in socialnega blagostanja, pa tudi za obravnavo nastalih odpadkov. Pomemben sestavni del mobilnosti v mestih je gibanje ljudi. To ima velike posledice za porabo energije in emisije, ki nastanejo ob tem. Trajnostna mobilnost je dolgoročen izziv za mestne oblasti, ki se soočajo z omejenimi zmogljivostmi in znatnim povpraševanjem zaradi rasti mestnega prebivalstva (Lyons, 2018).

Prvi izziv za trajnostno mobilnost je zapletena in sistemska narava vprašanja. V zadnjih sto letih sta tako prebivalstvo kot mobilnost izjemno narasla. Trend povečanja potovanj, zlasti po cesti in zraku, se bo verjetno nadaljeval še desetletja, vsaj v svetovnem merilu. Medtem ko je bila rast prometa na splošno ocenjena kot ekonomsko in družbeno koristna, so negativni družbeni in okoljski učinki povečane motorizirane mobilnosti, zlasti cestnega in letalskega potovanja, splošno priznani kot negativni dejavniki razvoja prometa (Berger idr., 2014).

Mobilnost je glavna skrb v trenutnih razpravah o prehodu na bolj trajnostne vzorce proizvodnje in potrošnje. Poleg tega prometna infrastruktura prispeva k razdrobljenosti krajine in uničenju habitatov in ekosistemov, številni sistemi javnega prevoza pa ne sledijo urbanemu in prostorskemu razvoju. Še eden izmed problemov mobilnosti je, da Evropejci potujejo vse pogosteje na daljše razdalje in na destinacijo želijo priti hitreje kot kadar koli prej, kar povzroča povečanje potrebe po mobilnosti (Berger idr., 2014).

Izzivi glede doseganja trajnostne mobilnosti so izjemni:

- Globoko zakoreninjene navade prebivalcev, zaradi katerih določeni ukrepi, ki spodbujajo k trajnejši mobilnosti, naletijo na neodzivnost. Primeri so uvedba brezplačnih možnosti parkiranja na obrobju mest in vožnje z javnim prevozom za zmanjšanje zastojev v mestnih središčih, ki povzročajo več potovanj z avtomobili ali brezplačne vožnje z avtobusom, ki spodbujajo potovanja z nizko vrednostjo in vodijo k zmanjšanju kolesarjenja namesto uporabe avtomobila. Medtem ko prometni sektor hitro proizvaja tehnološke in organizacijske inovacije, te pogosto ne izboljšajo trajnosti vzorcev potovanj in mobilnosti (Geels idr., 2012).
- Drugič, zdi se, da ni soglasja o natančni naravi in definiciji bolj trajnostnega sistema mobilnosti, kar povzroča delitve med različnimi razumevanji narave trajnostne mobilnosti. Pri opredelitvi izraza trajnost pogosto pride do nejasnosti, še zlasti glede temeljnega strateškega vprašanja, ali je treba zmanjšati prevladujočo odvisnost prebivalcev od avtomobila in ali je mogoče sistem avtomobilizma preoblikovati v trajnostni.
- Tretjič, množična uporaba avtomobila, kot načina mobilnosti, ustvarja odvisnost od tega načina mobilnosti, povečuje interese uporabnikov avtomobilov. Posledično se med številnimi možnimi pristopi za doseganje trajnostne mobilnosti pogosto zdi, da je poudarek na izboljšanju učinkovitosti obstoječih virov in manj na spreminjanju potovalnega vedenja in uporabe načina mobilnosti (Berger idr., 2014).
- Četrtoč, potrebe po mobilnosti so precej različne za različne skupine prebivalstva na različnih lokacijah, kar zahteva kompleksne in diferencirane strategije in javne politike. Oblika mobilnosti posameznikov je globoko zakoreninjena v vsakodnevnih potrebah, praksah in življenjskem slogu ljudi, odločitve o potovanjih pa se spreminjajo lokalno in glede na navade in potrebe. Oblika mobilnosti in odločitev o potovanju ter njuna kompleksnost prispevajo k nadaljevanju prevlade avtomobila za namen mobilnosti prebivalcev. Poleg tega uporabniki ocenjujejo možnosti prevoza glede na njihove individualne potrebe in vrednote; posledično socialni in ekonomski vidiki, kot sta dostopnost delovnega mesta ali udobje potovalne izkušnje, pogosto presegajo okoljske vidike. Iz naštetih razlogov se bo uveljavljenost trajnostnih sistemov mobilnosti med skupinami uporabnikov in lokacijami, kjer se nahajajo, zelo razlikovala (Geels idr., 2012).

Glede na to, da ima Evropska unija visok delež emisij toplogrednih plinov, bo načrtovani cilj glede najmanj 55-odstotnega zmanjšanja toplogrednih plinov do leta 2030 in doseganja podnebne nevtralnosti do leta 2050 dosežen zgolj, če bodo politike za zmanjšanje odvisnosti prometa od fosilnih goriv sprejete nemudoma in v sodelovanju s prizadevanji za ničelno onesnaževanje (Evropska komisija, 2020).

Kot je razvidno iz rezultatov raziskave, ki smo jo opravili za namen diplomske naloge, lahko vidimo, da večina anketirancev za prevoz po mestu uporablja avto, kar je z vidika trajnosti zelo slabo. Le malo jih hodi peš, uporablja kolo ali pa mestni promet. Pri tem pa je treba poudariti, da jih več kot četrtina uporablja avto, ki je vreden manj kot 5.000 evrov, kar verjetno pomeni, da je star in iz tega razloga povzročča še več hrupa in onesnaženja zraka.

Glede rezultatov ankete so nadalje nekoliko presenetljivi tudi rezultati glede možnosti uvedbe hoje v mesta, saj se anketiranci zelo nagibajo k uporabi hoje in zmanjšanju prometa v mestih. Glede na to, da velika večina podpira uvedbo projekta CityWalk (96%) v večja mesta, smo mnenja, da so prebivalci mest pripravljeni na projekte CityWalk, ki bi jih lahko implementirali v večja slovenska mesta. Prav tako se anketiranci strinjajo (97 %), da so mesta postala preveč prometno obremenjena. 70 % anketirancev spodbuja hojo in javni prevoz v svoji okolici med prebivalci.

Anketiranci se v večini (65 %) ne strinjajo, da je v Sloveniji v mestih dobro organiziran javni prevoz, le 33 % jih meni, da so povezave javnega prometa dobre. To je po našem mnenju eden pomembnejših razlogov, zakaj prebivalci v tako velikem številu uporabljajo osebne avtomobile za prevoz po mestu.

Vseeno pa ne gre spregledati dejstva, da se 64 % anketirancev, kadar je možno, odpravi kamorkoli peš, kar vseeno nakazuje na zavedanje prebivalstva, da je gibanje pomembno tako za nas kot tudi za okolje, v katerem živimo.

84 % anketirancev podpira parkirišča za avtomobile zunaj mest. Čisto vsi anketiranci se strinjajo, da je treba spodbujati skrb za okolje in zmanjševati onesnaževanje. 80 % anketirancev se strinja, da so s hojo že prispevali k zmanjšanju onesnaženja okolja.

Po drugi strani pa se anketiranci ne strinjajo tako zelo z dejstvom, da bi se odpovedali avtomobilu za mobilnost po mestu. Na žalost se skoraj polovica anketirancev uporabi vozila v mestu ne more odreči, kar je zaskrbljujoče. Prav tako le 26 % anketirancev uporablja javni prevoz.

## **4 VPELJAVA IZBOLJŠAV V OBSTOJEČE STANJE**

Da bi izboljšali prehodnost in olajšali pametno integracijo trajnostnih načinov prevoza v urbanih območjih, je ključnega pomena imeti jasen pogled na trenutno stanje tehnike v zvezi s tem vprašanjem, vključno z rezultati povezanih znanstvenih raziskav, opredelitvami ključnih izrazov, dejavnostmi, ki se izvajajo v različnih mestih

na tem področju po Evropi in zunaj Evrope, dokumentirane najboljše prakse ... Poleg tega je pomembno tudi razumeti in predstaviti, kako se razvoj trajnostne mobilnosti v mestih povezuje z drugimi področji politike razvoja mest. Ne nazadnje moramo tudi jasno opredeliti trenutno stanje – politike, prednostne naloge, načrte v mestih, ki so zastopana v našem partnerstvu (Interreg, 2017a).

Intervju z madžarskim partnerjem, K. B. iz MEGAKOM Development Consultants, Hungary, ki je sodeloval v projektu CityWalk, nam daje odgovor na to, kaj je bilo najbolj problematično pri vpeljavi projekta v mesto Nyíregyháza na Madžarskem. Intervjuvanec je mnenja, da ustvarjanje metodologije, ki bi bila uporabna za različne tipe mest, ni bila lahka naloga, vendar jo je bilo treba narediti, da bi začeli nadaljnji razvoj. Na partnerski ravni so imela madžarska mesta – med njimi Nyíregyháza – le osnovne izkušnje s participativnim načrtovanjem v tistem času, zaradi česar je bilo sodelovanje državljanov bolj zahtevno. Leta od takrat so privedla do pomembnega napredka na tem področju, tako z vidika interaktivnih metod kot odnosa meščanov in mestnih uradnikov. Čeprav je ta vidik projekta potekal takrat dokaj dobro (še posebej glede na zgoraj omenjene okoliščine), bi bila udeležba državljanov danes še bolj razširjena in reprezentativna, glede na to, kar smo se naučili.

K temu intervjuvanec dodaja še, da je bil eden ključnih elementov projekta njegov celostni pristop, ki je bil že omenjen. Ne gre samo za izboljšano infrastrukturo za pešce (tj. gradnja in vzdrževanje pločnikov) in lokalne predpise glede prometne ureditve (tj. zapiranje nekaterih delov mesta za avtomobile): konkretno mesto se mora z izzivom hodljivosti soočiti na celosten način. Zato bi morala strategija hodljivosti predlagati:

- naložbe v infrastrukturo za pešce in povezano infrastrukturo (npr. kolesarske steze),
- mehke posege, kot so ukrepi za boljšo uskladitev različnih načinov prevoza ali pobude za ozaveščanje državljanov o pomenu hodljivosti, ter
- predloge za spremembo lokalnih predpisov (na primer predpisov o parkiranju in gradnji).

Vpeljava izboljšav v obstoječe stanje vključuje različne korake, povezane s pešci in urbanizmom:

- urbanistično načrtovanje: razvoj trajnostnih mest;
- pravičnost mobilnosti: dostop za vse uporabnike;
- otroci in mesto: varno gibanje, dostop do igralnih prostorov;
- načrtovanje prometa: razvoj fizične infrastrukture in omrežja za gibanje pešcev;
- lokalno gospodarstvo: vpliv načrtov za pešce na lokalno gospodarstvo;
- zdravje: koristi hoje za fizično in duševno zdravje, tako na ravni posameznika kot skupnosti;

- ohranjanje: zaščita zgodovinskih sosesk in grajenega okolja z območjem za pešce;
- okoljska psihologija: kulturni, družbeni in prostorski vplivi na miselnost glede hoje;
- varstvo okolja: cilji trajnosti kot osrednja značilnost številnih pobud brez avtomobilov.

Kot pravi madžarski intervjuvanec, je bil dolgoročno namen projekta ustvariti uporabno in celotno metodologijo načrtovanja hodljivosti, ki je podprta z empiričnimi podatki in praktičnimi primeri ter preizkušena tudi s strani končnih uporabnikov – mest samih. Velikost mesta ne vpliva na metodologijo, vpliva le na število ljudi, ki bi morali biti vključeni (da bi bili čim bolj reprezentativni).

Glede časovnice projekta CityWalk intervjuvanec pravi, da je potekal 30 mesecev, vendar je to vključevalo tudi izdelavo metodologije. Sama izvedba je trajala približno 1 do 1,5 leta – odvisno od partnerskega mesta – in je obsegala:

- ustanovitev lokalne interesne skupine za podporo procesu in redno srečanje;
- izdelavo lokalnega načrta hodljivosti za celotno mesto in strategije hodljivosti v soseščini za središče mesta (ki je med drugim temeljila na rezultatih ankete po mestu);
- organiziranje izobraževalnih dogodkov in uličnih presoj za lokalne strokovnjake ter dogodkov za ozaveščanje in sprehodov za prebivalce;
- opredelitev in izvajanje dveh pilotnih ukrepov majhnega obsega;
- pripravo paketa predlogov politike za mesto.

Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (Evropska komisija, 2020) poudarja, da mora biti okolju prijazna mobilnost temelj za rast prometnega sektorja. K temu dodajajo, da bi mobilnost v Evropi morala temeljiti na učinkovitem in medsebojno povezanem multimodalnem potniškem in tovornem prometnem sistemu, ki bi bil okrepljen s »cenovno dostopnim železniškim omrežjem za visoke hitrosti, obsežno infrastrukturo za polnjenje in oskrbo z gorivom za brezemisijška vozila ter oskrbo z obnovljivimi in nizkoogljičnimi gorivi ter čistejšo in dejavnejšo mobilnostjo v okolju prijaznejših mestih, ki prispevajo k dobremu zdravju in dobremu počutju svojih prebivalcev«. Komisija si bo prizadevala, da bi ustvarila pogoje, v katerih bi lahko prevozniki v Evropski uniji do leta 2030 svojim potnikom ponudili ogljično nevtralne izbire za načrtovana potovanja do 500 km znotraj meja Evropske unije (Evropska komisija, 2020).

V Evropi je kar nekaj primerov dobrih praks uporabe različnih projektov, namenjenih trajnostni mobilnosti. V Valenciji je v teku projekt za izboljšanje kakovosti zraka za »aglomeracijo ES1016«, ki vključuje mesto Valencio. Valencia prav tako spodbuja in preoblikuje svoj mestni prometni sistem, uvaja cono z nizkimi emisijami in napreduje

pri dekarbonizaciji mesta z donacijo Evropske unije. Merjenje in spremljanje onesnaženosti zraka in hrupa, štiri nove kolesarske steze, vključitev dvajsetih novih električnih avtobusov in izboljšanje dostopnosti do avtobusnih postajališč spodbujajo trajnostno mobilnost v Valenciji. Kljub širokemu naboru strategij v mestnem akcijskem načrtu za spopadanje z onesnaževanjem zraka in hrupom, kot so npr. zvočne izboljšave na občutljivih območjih ter zmanjšanje hrupa, povezanega z mobilnostjo, se pojavljajo tudi novi izzivi. Med njimi so npr. tudi možnosti, kako pridobiti več in bolj kakovostne informacije, ki pomagajo pri odločanju. Na ta način bi se razširila mreža tako zvočnih kot okoljskih senzorjev z različnimi pobudami, vključno z izvajanjem nizkoemisijskih območij, vključevanjem prebivalcev v doseganje ciljev in pridobivanjem več sredstev za razvoj in vzdrževanje trajnostnega modela mesta (Eurocities, 2021).

V Helsinkih je kakovost zraka običajno dobra v primerjavi z drugimi večjimi evropskimi mesti. Glavni dejavnik, ki vpliva na kakovost zraka v Helsinkih, je promet, pri čemer so najbolj nevarne emisije izpušnih plinov v prometu drobni delci in dušikov oksid. Promet je tudi glavni vir uličnega prahu. Drug izziv, zlasti v zimskem času, so emisije od uporabe lesa za ogrevanje. Glede onesnaževanja s hrupom Helsinki sledijo akcijskemu načrtu za zmanjševanje hrupa, ki je prav tako razdeljen na tri teme: načrtovanje in usmerjanje, vpliv na vir hrupa in zmanjševanje strukturnega hrupa. Preprečevanje težav, ki jih povzroča hrup, je glavno sredstvo za zmanjševanje hrupa. Rešitve, ki se uporabljajo pri načrtovanju rabe zemljišč in prometa, so tako nujne. Poleg tega so potrebni ukrepi za zmanjšanje ravni hrupa. Ti ukrepi vključujejo uporabo protihrupnih premazov in zmanjšanje omejitev hitrosti (Eurocities, 2021).

Pri vpeljavi projektov hodljivosti v mesta lahko pride tudi do težav s strateškimi in zakonodajnimi dokumenti in neodobravanjem oblasti ter prebivalcev. Tako je bilo npr. v primeru Varne v Bolgariji. Nizka stopnja udeležbe javnosti (državljanov in nevladnih organizacij) v procesu in realizaciji projektov EU v Bolgariji in zlasti v Varni je predvsem posledica nepripravljenosti lokalne oblasti, da organizira in vodi koristne, neformalne, obvezne javne razprave. Zaradi nezadostne prisotnosti problema hodljivosti v javnem prostoru in nizke ozaveščenosti zainteresiranih strani se pojavlja tudi nekaj apatije na strani občanov do te teme. Da bi obrnili in spremenili to situacijo, mesto potrebuje integriran okvir prometne politike, kjer bo hoja postala prednostna naloga urbanega razvoja. Ugotovljeno je bilo, da regulativni okvir v Bolgariji in na lokalni ravni ne upošteva ustrezno (z majhnimi izjemami) drugih oblik aktivne mobilnosti (Nikolov & Nozharova, 2019).

## 4.1 UČINKI IZBOLJŠAV

Projekt CityWalk pomaga mestom zmanjšati emisije in hrup ter postati varnejše, boljše mesto za življenje, s povečanjem vloge bolj trajnostnih oblik mobilnosti v



mešanici mestnega prometa, zlasti aktivnih oblik prometa, kot sta hoja in kolesarjenje. Pri tem je glavni poudarek projekta izboljšati ključne pogoje hodljivosti. Z našo nalogo želimo prispevati k predstavitvi izboljšav kakovosti življenja s pomočjo uvedbe projektov hodljivosti.

Vse večje emisije toplogrednih plinov in prometni zastoji so negativni stranski učinki urbanizacije, ki so posledica neučinkovitih in netrajnostih lokalnih prometnih sistemov. Ključni izziv v mestih je izboljšati prometne sisteme in dostopnost na okolju prijazen način. Projekt CityWalk bo izboljšal mobilnost v mestih, hkrati pa zmanjšal emisije, raven hrupa in gneče, povečal varnost in naredil mesta primernejša za življenje (prispeval pa bo tudi k bolj zdravemu prebivalstvu).

Čeprav je poudarek na hoji, predlagani projekt izziv obravnava s celostnim pristopom – izboljšanje mobilnosti v mestih z učinkovitim kombiniranjem različnih prevoznih sredstev. Učinkoviti mestni prometni sistemi s poudarkom na aktivnih oblikah prometa – predvsem pešačenje ima različne pogoje – pomaga mestom prepoznati ovire ter razviti in izvajati načrt za odpravo teh ovir. V ta namen je partnerstvo razvilo zbirko orodij (vodnik za hodljivost, kazalo in spletno orodje), in oblikovalo 8 načrtov hodljivosti, izvedlo 8 pilotnih akcij ter razvilo in predstavilo predloge politik, ki naj bi se izvajale.

Projekt CityWalk je lahko tudi zanimiv primer implementacije ideje o produktih turistične mreže. Produkti lahko temeljijo na osnovnih značilnostih slovenskih mest. Ena izmed značilnosti je privlačna kulturna dediščina mest. Dejanske učinke prisotnosti projekta na turizem je težko izmeriti, kar je posledica specifičnosti turizma kot gospodarskega sektorja. Z vidika imidža pa obsežna ponudba za turiste povečuje privlačnost turistične destinacije z rastjo njene »turistične uporabnosti«. Pod uporabnostjo v tem primeru razumemo možnost uporabe obstoječih turističnih vrednosti in zanimivosti za potrebe turističnega obiska, ki je tesno povezana s stopnjo obstoječega turističnega razvoja, bogastvom turistične ponudbe in napredkom pri prodaji turističnega produkta. Gre za nekakšno komercializacijo turističnega produkta, ki pa ga odlikujejo pomembne značilnosti – ponujanje zanimivosti, podprtih s trdno osnovo resnično privlačnih turističnih elementov, in ne gradnje elementov razvoja turizma, ki niso podprti z ustreznimi vrednotami narave in okolja.

Intervju z madžarskim partnerjem pri projektu CityWalk nam razkriva nekatere prednosti oziroma izboljšave, ki so jih dosegli s projektom. Metodologija CityWalk prikazuje sliko mesta, kjer je hoja:

- KORISTNA: ljudje izberejo redno hojo kot svoj prednostni način gibanja le, če so številne funkcije/storitve dostopne peš (delovno mesto, šola, trgovina z živili itd.). To je najbolje narediti v gostih soseskah – torej soseskah, ki mešajo stanovanjske, poslovne, kulturne, institucionalne in nekatere vrste

industrijskih funkcij. Takšna struktura omogoča ljudem, da živijo, delajo, se igrajo in nakupujejo na enem mestu. Če se te funkcije nahajajo v povsem različnih delih mesta, so ljudje prisiljeni gibati se na druge načine.

- VARNA: ljudje se odločijo za hojo, če zlahka dosežejo različne storitve, ob tem pa je treba upoštevati, da jih lahko prepričamo v koristnost hoje le pod pogojem, da je hoja varna in se počutijo varni (zaznave so pomembne – spreminjanje pa je pogosto težje). Varnost pri hoji ima dva glavna vidika: prometno varnost in nizko stopnjo kaznivih dejanj. To zahteva kombinacijo različnih vrst posegov:
  - skupne ulice s strogimi omejitvami hitrosti za avtomobile;
  - ustrezni pločniki ob vseh mestnih cestah;
  - možnosti varnega prehoda s pravilno umestitvijo in signalizacijo na prehodu za pešce;
  - zmanjšana hitrost avtomobilov s pomočjo fizičnih ovir (cestne ovire, hitrostne ovire);
  - posebne (ločene) kolesarske steze za kolesarjenje;
  - boljša vidljivost z ustrezno ulično razsvetljavo;
  - kontrole na ulici (npr. prisotnost policije, varnostne kamere);
  - pravilna lega in višina rastlin, grmovja.
- UDOBNA: pešci obožujejo učinkovitost, pa tudi sovražijo izgubljanje časa in energije. Mrežaste ulične strukture ter majhne do srednje velikosti blokov pomenijo hitrejše poti in širši izbor možnosti za obhod ovir. Poleg tega pešci niso ravno navdušeni, ko je njihov prosti pretok prekinjen – če morajo večkrat dolgo čakati, da prečkajo (nevarne) ceste, se raje odločijo za druge možnosti mobilnosti (ob predpostavki, da lahko). Včasih si pešci, predvsem starejši in majhni otroci, radi malo odpočijejo, zato so priložnosti za sedenje (ulične klopi) ob poti koristne. Učinkovitost in priročnost pomenita tudi enostaven dostop do »pospeševalnikov za pešce« – objektov javnega prevoza in kolesarske infrastrukture (celo souporabe koles), predvsem kadar jih zahteva razdalja, ki jo je treba premagati.
- ZANIMIVA: če so stavbe ob ulicah ogromni bloki betona, opeke ali neprozornega stekla in so izložbe grde in/ali neurejene, sprehod ni zanimiv; zato je arhitektura pomembna pri ustvarjanju hodljivega mesta. Površine morajo biti čiste in urejene, saj nihče ne gleda rad zanemarjenih in nasmetenih površin – takšne površine niso nikomur zanimive. Pomembne so tudi zelene površine – ljudje si želijo enostaven in hiter dostop do narave (mestni parki ali drevesa, igrišča za otroke in odrasle – dostopna vsem itd.). Toda tisto, kar naredi hojo resnično zanimivo, so drugi ljudje – ljudje radi hodijo tja, kjer so drugi ljudje, zato so kavarne na prostem, restavracije, pivski vrtovi, telovadnice, vse objekti, katerih postavitve je treba spodbujati, saj pritegnejo ljudi (in ljudje privlačijo druge ljudi). Upoštevati je treba, da smo ljudje socialna bitja: radi se družimo, se pogovarjamo ali pa samo opazujemo naravo in druge ljudi.

Na splošno je, kot pravi naš intervjuvanec, oblikovanje hodljivega mesta zapleten podvig, ki med seboj povezuje več področij urbanističnega načrtovanja kot tudi urbano mobilnost in prometno ureditev.

Ideja projekta, v katerem je sodeloval naš intervjuvanec, je bila ustvariti čezmejno mrežo mestnih turističnih poti, ki bi vključevala čim več kulturno zanimivih mest. Naslednja faza je razširitev dosega znamke z novimi mesti. Leta 2013 sta še dve mesti – Rychnov nad Kněžnou in Świebodzice – izjavili, da se želita vključiti v omrežje CityWalk. Partnerska mesta – ustvarjalci blagovnih znamk – so ustvarila splošen koncept mestnih poti, opremljenih s sodobnimi tehnološkimi rešitvami (avdio video oprema, multimedijski kioski), lastnim sistemom vizualne identifikacije in promocijskimi orodji: multimedijska sejemska stojnica, novinarski in internetni članki, študijsko potovanje za novinarje, promocijske brošure in mini zemljevid ter bogato ilustriran vodnik po vseh šestih mestih projekta.

Natančni učinki uvedbe znamke CityWalk niso znani. Turistična statistika ne beleži sprememb turističnega prometa, ki bi jih povzročil en specifičen dejavnik. V enem od partnerskih mest – Świdnica, je bilo število izposojenih avdiovodnikov v letih 2011–2013 (do konca avgusta) 1.925 kosov. Vendar tovrstnih podatkov ne moremo šteti za zanesljive, saj so avdiovodniki eni od številnih elementov celotnega projekta in jih uporablja majhen delež turistov, ki obišejo turistično pot mesta. Stiki med mesti, vključenimi v blagovno znamko CityWalk, ki se vzdržujejo štiri leta in zajemajo pripravo in izvedbo projekta, so ustvarili močne vezi, ki se bodo v prihodnje uporabljale pri izvajanju nadaljnjih poljsko-čeških pobud. Prizadevanja so bila že vložena tudi v nadaljevanje projekta, predvsem v razširitev njegove funkcionalnosti in obsega, ki pa je zaradi visoke kapitalske intenzivnosti oblikovan kot nadaljnje vloge za sofinanciranje v okviru Evropske unije. Mrežni turistični produkt – blagovna znamka CityWalk je pokrival dve pokrajini in štiri okraje na Poljskem ter dve pokrajini in dva okraja na Češkem. Spodbujanje razvoja sodelovanja v turistični panogi poljsko-češkega zamejstva je bilo namenjeno ustvarjanju temeljev za določen tip turističnega grozda, ki bi se moral nato spontano razvijati na podlagi že obstoječega, obsežnega produkta.

## 5 RAZPRAVA IN UGOTOVITVE

Telesna dejavnost je na več načinov povezana z javnim zdravjem, hoja pa je njena najbolj priljubljena oblika. Sodobni modeli načrtovanja mest so bili uporabljeni v namen hitre urbane širitve, vendar je ta praksa v današnjih mestih privedla do nizke stopnje hodljivosti in močne odvisnosti od avtomobila (Jamei idr., 2021).

Hodljivost je (oziroma mora biti) ključna sestavina urbanističnega načrtovanja in oblikovanja mest in krajine v prihodnosti. Hoji prijazno urbano okolje je zasnovano z upoštevanjem uporabnosti pri načrtovanju in izvedbi. Dobro urbanistično načrtovanje omogoča hojo s povezljivostjo, dostopnostjo, užitkom, varnostjo in učinkovitostjo v soseščini. Poleg tega načrtovalci pripisujejo velik pomen izvedbi nemotorizirane mobilnosti, kot je kolesarjenje (Yang, 2014).

Hodljivost v kontekstu urbanega oblikovanja in načrtovanja se nanaša na urbana okolja, ki so prijazna in podpirajo pešce. Okolja, skozi katera se je mogoče sprehoditi, ponujajo številne gospodarske, socialne, zdravstvene in okoljske koristi ter prispevajo k ciljem trajnostnega razvoja. Na javnih mestih, vključno z mestnimi središči, je hodljivost pomembna prednost za njihovo živahnost s privabljanjem pešcev, vključno s turisti. Ni naključje, da imajo vrhunske turistične destinacije in mesta, primerna za bivanje, pa tudi priljubljena mestna središča in ulice, skupen značaj hodljivosti. Kakovost ureditev okolja na ulicah mestnega središča in v katerem koli mestnem okolju zahteva načrtovanje. Dobro načrtovanje pa mora temeljiti na merjenju in ocenjevanju stanja hodljivosti v obstoječih ulicah in okoljih (Radha idr., 2020).

Skupaj z javnim prevozom, hoja in kolesarjenje za kratka mestna potovanja zagotavljajo največje koristi za zdravje ljudi in okolja v mestnih območjih. Prav tako je koristna vpeljava souporabe vozil, ki temelji na aplikacijah. Car sharing predstavlja obetavno rešitev za trajnostni prevoz. Glede na to, da obstaja množica avtomobilov, ki niso izkoriščeni v celoti, so skupnosti razvile način za souporabo avtomobilov, pri katerih si skupina ljudi deli dostop do avtomobila, kar predstavlja dobrodošlo trajnostno alternativo. Ta možnost prikazuje alternativno obliko prevoza: namesto da bi bili vsi lastniki avtomobila, si skupina ljudi deli dostop do istega avtomobila prek skupnosti za skupno rabo (Hartl & Hofmann, 2021).

Prednosti hoje so dobro dokumentirane v literaturi. Znanstveniki so navedli, da hoja ne vodi le do višje ravni telesne aktivnosti in bolj zdravega načina življenja, ampak prispeva tudi k zmanjšanju ravni emisij toplogrednih plinov in s tem izboljšanju okoljske trajnosti (Boarnet idr., 2008). Poleg tega hoja koristi družinam z nizkim socialno-ekonomskim statusom, ki so zelo odvisne od hoje, da dosežejo svoje cilje (šola, služba). Ne nazadnje ne gre spregledati dejstva, da so bila zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in zmanjšanja ogljika z izboljšanjem hodljivosti in uporabe javnega prevoza v mestih pozitivno ocenjena oziroma dokazana z več raziskavami in statističnimi podatki (Maizlish idr., 2017).

Še en pomemben rezultat povečane stopnje hoje v mestih je gospodarska rast. Orodje za ekonomsko ocenjevanje zdravja je bilo uporabljeno za oceno koristi za zdravje in gospodarske rasti mestnih politik, ki spodbujajo hojo v grajenem okolju.

Ugotovili so, da so urbane politike, ki so usmerjene v človeka, vodile do več hodljivosti v mestih in večjih gospodarskih koristih (Jamei idr., 2021).

Zdrava družba je tudi bolj produktivna družba, kar pomeni, da se zdravje prebivalstva tako posredno in kot tudi neposredno odraža na gospodarski uspešnosti družbe. Zdravo prebivalstvo namreč pomeni tudi zdravo gospodarstvo. Poudariti je treba, da je zdravo prebivalstvo strukturni indikator razvoja gospodarstva in blaginje držav, kot je zapisano v lizbonski strategiji. Samo zdravi državljani bodo lahko ustvarjali, ohranjali in iskali prepotrebna delovna mesta ter se lažje spoprijemali z negotovostjo in stresom vse zahtevnejšega globalnega trga. Povezavo med zdravjem in blaginjo so dokazale številne strokovne študije. Poleg tega zdravstveni sektor sestavlja kar 10 % evropskega BDP in tako postaja pomembna narodnogospodarska kategorija vsake države (Kramar Zupan, 2013).

## 5.1 OCENA UČINKOV

Pri oceni učinkov projekta CityWalk so nam lahko v pomoč priporočila madžarskih partnerjev, ki imajo izkušnje s tega področja. Zbirka orodij za hodljivost (merjenje hodljivosti, analiza stroškov in koristi, načrtovanje hodljivosti), ki jo je razvil projekt, vključuje indeks hodljivosti. Učinke lahko merimo s pomočjo:

- opisa trenutnega stanja hodljivosti in njenih ključnih pogojev v mestu;
- postavljanja merljivih ciljev za razvoj različnih vidikov hodljivosti;
- spremljanja in vrednotenja izvajanja intervencij hodljivosti;
- omogočanja primerjav med mesti ali celo različnimi soseskami v mestu.

V Občini Kamnik pravijo, da se z merjenjem okoljskih vplivov ukvarjajo nekateri najsodobnejši razvojni projekti, zlasti projekti pametnih mest, ki se med drugim navezujejo na pametno upravljanje, ekonomijo, mobilnost, okolje, ljudi in bivanje. Tudi Občina Kamnik trenutno sodeluje v konzorciju mest, ki kandidirajo za nepovratna sredstva na enem od razpisov, ki je namenjen krepitvi pametnih mest.

## 5.2 PREDLAGANA IZHODIŠČA ZA UVEDBO PROJEKTA CITYWALK V VEČJA SLOVENSKA MESTA

V Sloveniji že potekajo projekti CityWalk, in sicer na Ptuju in v Kamniku. Občina Kamnik je spomladi 2019 zaključila z izvajanjem aktivnosti projekta CityWalk, in med drugim, kot eno od dveh slovenskih mest (poleg Ptuja), izdelala Strategijo hodljivosti in lokalni načrt hodljivosti ter izvedla pilotne aktivnosti za spodbujanje hoje (Po mestu s pravljičo v žepu kot turistični produkt za najmlajše, knjižica/vodnik ter mobilna aplikacija, promocijska trganka z zemljevidom parkirnih površin in ključnih kulturno-zgodovinskih znamenitosti Kamnika, razlogi za pešačenje ter osnovnimi informacijami o sistemu Kamkolo). Po besedah predstavnice Občine Kamnik sta ključna pogoja za implementacijo kakršnihkoli večjih mobilnostnih projektov politična

volja ter zadostna finančna sredstva za njihovo postopno realizacijo. Lokalna skupnost lahko s posameznimi manjšimi trajnostno naravnanimi projekti poskuša vplivati na miselnost prebivalstva in mu približati nekatere sodobne trende mobilnosti. Tako so v Kamniku npr. uvedli sistem izposoje električnih koles KAMKOLO. Dejstvo pa je, da se morajo vse večje prometne spremembe (npr. projektiranje lokalnih prometnih površin s poudarkom na pešačenju in kolesarjenju) zgoditi ob širšem družbenem konsenzu, saj gre v teh primerih za nezanemarljiv poseg v ustaljene prometne prakse, ki mu sledi ustrezno pripravljen občinski proračun.

Predstavnica Občine Kamnik, K. K., ki smo jo intervjuvali za potrebe te diplomske naloge, je mnenja, da je projekt CityWalk z različnimi dejavnostmi, kot npr. z anketiranjem občanov, s srečanji, namenjenimi različnim deležnikom s področja prometa in splošni zainteresirani javnosti, poskrbel za vključevanje javnosti v samo izvedbo projekta, s čimer so se izognili rešitvam, ki bi služile zgolj same sebi, hkrati pa so ugotovili, da si ljudje želijo trajnostne urbane mobilnosti. Poseben poudarek so namenili tudi skrbi za ranljive ciljne skupine (pri ukrepih, o katerih govori lokalni načrt hodljivosti, so upoštevali potrebe invalidov, ki jih zaradi izobraževalnega centra v Kamniku ni malo), v pilotne aktivnosti pa so vključili predšolske in osnovnošolske otroke, ki lažje kot odrasli sprejemajo idejo o trajnostni mobilnosti.

K temu dodaja, da so na občinskem svetu sprejeli Strategijo hodljivosti s strateškimi usmeritvami in Lokalni načrt hodljivosti s konkretnimi dolgoročnimi in kratkoročnimi ukrepi za izbran koridor. Verjame, da podpora projektnim rezultatom obstaja, treba je le poskrbeti za zadostna sredstva za postopno izvajanje vseh načrtovanih ukrepov.

Največ težav pri vseh trajnostno naravnanih projektih po njenem mnenju predstavlja prepričevanje lokalnega prebivalstva o koristnosti predlaganih sprememb. Ljudje si namreč želijo varnih poti v šolo, kolesarskih poti, pločnikov ter obsežnih peš površin, prikupnih zaprtih mestnih jeder, obenem pa se neradi odrečejo parkiriščem v centru mesta in novim cestam za osebna vozila, torej prometnim režimom, ki favorizirajo netrajnostno mobilnost. Na to kažejo tudi rezultati naše ankete.

Intervjuvanka pravi, da drugih prometnih ureditev ne pozna dobro, lahko pa sklepa, da projekt CityWalk načrtuje podobne rešitve, kot jih v omejenem obsegu že izvajajo omenjena mesta, vendar jih Kamnik zaradi svoje majhnosti lažje učinkovito implementira. Srednje velika mesta imajo to prednost, da že z manjšimi prilagoditvami javnega potniškega prometa in hkratno preusmeritvijo motornih vozil na parkirišča na obrobju ter s povečanjem nekaterih peš ter kolesarskih površin lahko hitro in učinkovito vplivajo na zmanjšanje emisij, medtem ko večja mesta to počnejo počasneje in precej bolj parcialno.

Ljudje v mestu se redno gibljejo med različnimi deli mesta – zato običajno želijo v čim krajšem času doseči določen cilj. Hoja z mislijo na cilj pomeni, da je sprehod koristen. Ljudje izberejo hojo kot svoj najljubši način gibanja, če so storitve, ki jih potrebujejo, dostopne s hojo. Ljudje torej hodijo na delovno mesto, v šolo, v trgovino z živili, v kavarno ali v koncertno dvorano – če do teh objektov lahko pridejo peš (Interreg, 2017b).

Mobilnost je bistvena sestavina mestnega življenja. Dobri mestni prometni sistemi morajo zagotoviti, da se ljudje (delovna sila in potrošniki) in blago na čim lažji način premikajo med različnimi lokacijami v mestu. Mestno gospodarstvo, produktivnost, družbeno življenje – v bistvu celotno življenje mest – je odvisno od tega, kako učinkovito in uspešno delujejo mestni prometni sistemi (Interreg, 2019b).

Glede na proučeno literaturo, zbrane intervjuje o dobrih praksah in opravljeno anketo ugotavljamo, da lahko v več slovenskih mestih poskusijo z implementacijo projekta CityWalk, saj je prebivalstvo naklonjeno temu in podobnim projektom, ker se zavedajo, da jim prinaša veliko koristi v njihovo življenje.

Po drugi strani pa se je vendarle treba zavedati, da je projekt, kakršen je CityWalk, predvidoma lažje umestiti v neko manjšo občino, v kateri so tudi posamezni ukrepi oziroma učinki zelo hitro vidni. Primer: ko je npr. Občina Kamnik konkretno javno površino zaprla za promet, so bili učinki, pa tudi pozitivne in negativne posledice vidni takoj, ljudje so se nemudoma odzvali na spremembo in zadevo tudi pokomentirali. Nekateri so celo predlagali, kako ukrep narediti bolj dostopen in prijaznejši ljudem. Včasih je namreč treba določen ukrep nekoliko korigirati, kljub temu da so bile pred izvedbo opravljene javne razprave in delavnice s prebivalci in zainteresirano javnostjo. Zdi se, da so manjše občine nekoliko bolj fleksibilne glede uvajanja sprememb ter tudi njihovega morebitnega korigiranja.

Poleg tega v zgoraj navedenem primeru npr. ni bilo treba zaradi navedenega ukrepa spremeniti predpisov ter prometnega režima okoliških ulic, kar je verjetno v večjih mestih nekoliko težje. Upoštevati je treba, da sta Ljubljana in Maribor veliki mesti, v katerih pa je locirano tudi večje število delovnih mest. V mestih vodi veliko število prometnih vpadnic (praviloma regionalnega, ne lokalnega ranga), ki so ravno iz tega razloga zelo obremenjene, zaradi česar obstajajo tudi močne tendence po širitvi teh prometnih površin.

Morda ni odveč omeniti tudi dejstva, da imajo manjše občine pač tudi manjše število svetnikov, kar pomeni, da je za neko rešitev, o kateri mora odločiti občinski oziroma mestni svet, potreben manjši kvorum.

Pa vendar: glede na to, da se v zadnjih desetletjih pri realizaciji množice projektov povezuje več občin (ali drugih deležnikov) skupaj, saj imajo tako npr. tudi več

možnosti za uspeh pri pridobitvi nepovratnih ali sofinancerskih sredstev, se po našem mnenju ni bati, da projekti, kakšen je CityWalk, v večjih občinah, kakršna sta Ljubljana in Maribor, ne bi zaživel. Prav tako lahko z gotovostjo zatrdimo, da bi bili učinki uvedbe tega (ali podobnega) projekta za omenjeni mesti izjemni.

Iz intervjuja z A. M. iz Urada za komunalo, promet in prostor Mestne občine Maribor lahko razberemo, da je mestna občina zelo naklonjena uvedbi kakršnihkoli trajnostno naravnanih projektov, saj se zavedajo, da je treba čim prej in čim konkretnije pristopiti k reševanju okoljske problematike, vse z namenom čim hitrejšega in učinkovitejšega organiziranja javnih površin, ki bodo prijazne, čiste in urejene za vse uporabnike. S tem se bo bistveno povečala kakovost življenja v mestih, kar je vsekakor cilj vsake mestne oblasti. Intervjuvanec nam je povedal, da je Mestna občina Maribor k nekaterim ukrepom v zvezi s povečanjem hodljivosti oziroma z zmanjševanjem motornega prometa v mestu že pristopila, in sicer z različnimi ukrepi, npr:

- gradnja dodatnih kolesarskih in peš povezav v mestu;
- urejanje mestnih parkovnih in drugih površin ter njihovo opremljanje z urbano opremo (klopce, koši, igrala ...), da so čim bolj prijazne za uporabo;
- urejanje površin za rekreacijo (predvsem ob rekah, potokih, gozdovih, vzpetinah ...);
- opremljanje mestnih ulic z urbano opremo ter njihovo čim pogostejše čiščenje;
- gradnja novih peš in kolesarskih povezav med perifernimi krajevnimi skupnostmi in mestom;
- posodabljanje in dopolnjevanje urbane opreme v mestu (dodate klopi, koši, tende, razsvetljava);
- priprava projektne dokumentacije za mobilnostno vozlišče v železniškem trikotniku (pri Europarku); gre za multimodalno vozlišče z velikim parkiriščem za avtomobile, kolesa, motorje in avtobuse, z navezavo na MJPP, železnico, car sharing in e-bus; planirana je tudi PV elektrarna in hranilnik za polnjenje e-vozil;
- gradnja dodatnih parkirnih mest na obrobju mesta;
- vzpostavitev dodatnih stojal za kolesa (na frekventnih lokacijah parkirišča nadomeščamo s stojali za kolesa);
- vzpostavitev dodatnih parkirišč za motorna kolesa;
- širitev območja belih con (plačljivo parkiranje);
- elektrifikacija mestnih avtobusnih linij in postavitve 2 pantografov za polnjenje;
- širitev mreže car sharing z družbo Avant2Go;
- postavitve sistema izposoje/souporabe javnih koles;
- vodenje aktivnosti za izvedbo mestnega predora pod centrom Maribora (Gospodsvetska, Slovenska, Partizanska, Meljska);



- priprava sistema cargo bike za »last-mile« dostave;
- modernizacija historičnih prehodov v starem delu mesta;
- širitev območja omejene hitrosti – cona 30;
- širitev in modernizacija avtobusnih nadstrešnic na linijah mestnega javnega potniškega prometa;
- izvajanje preventivnih izobraževalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti;
- izvajanje aktivnosti za revitalizacijo plovbe po reki Dravi – sprememba Uredbe o ureditvi plovnosti;
- sprememba prometnega režima na Titovi cesti – trenutno je v fazi projektiranja (ena glavnih vpadnic v mesto);
- posodabljanje, poenotenje in dopolnjevanje urbane opreme v mestu (dodate klopi, koši, razsvetljava);
- izvajanje eksperimentalnih začasnih prometnih ureditev.

### 5.3 UGOTOVITVE NALOGE

Na osnovi navedenega so ugotovitve, ki jih predlagamo za uvedbo projekta CityWalk v Sloveniji, naslednje:

- raziskava ugotavlja, da je odnos prebivalcev Slovenije naklonjen uvedbi projektov CityWalk, saj jih veliko ta projekt tudi pozna; iz teh ugotovitev izhaja, da bodo projekti med splošno javnostjo in prebivalci dobro sprejeti;
- poleg tega je (intervjuvanka K. K.) nujno predhodno proučiti mnenje javnosti in jo seznaniti s projektom; ob sami seznanitvi je treba izpostaviti koristi projekta za prebivalce mest, zelo pomembno pa je med prebivalci tudi dvigniti zavest o pomenu hoje;
- zagotoviti je treba varnost v mestu, saj bodo prebivalci mesta hodili le, če se bodo počutili varne; varnost pri hoji ima dva glavna vidika: prometno varnost in nizko stopnjo kaznivih dejanj; oba glavna vidika je treba zagotoviti pred uvedbo projekta hodljivosti, kar poudarja tudi intervjuvanec K. B.; ker ljudje hodijo tudi ob mraku ali ponoči, ima ulična razsvetljava brez dvoma pomembno vlogo pri varnosti v prometu in tudi na splošno (pri preprečevanju kriminala); vsekakor boljša vidljivost koristi vsem: voznikom, pešcem – zlasti starejšim z okvarjenim vidom – in kolesarjem;
- poti morajo biti zanimive in privlačne; poti je treba vzpostaviti ob rečnih bregovih, zanimivih mestnih predelih, parkih, med igrišči in podobno; če so fasade stavb ob poti stare in neurejene, če ni uličnega življenja, če so izložbe neurejene, če ni kavarn na prostem, sprehod ni zanimiv in ljudje takih poti ne bodo z veseljem pogosto uporabljali; tudi če je hoja koristna, varna in udobna – če ni zanimiva, bodo ljudje raje izbrali druge oblike gibanja;
- pomembno je proučiti ekonomske in okoljske koristi uvedbe projekta hodljivosti; da bi upravičili poseg v urbani razvoj (tudi naložbe, namenjene izboljšanju hodljivosti), je pomembno razumeti in pokazati odločevalcem in prebivalcem njegove ocenjene stroške in pričakovane koristi;

- načrtovanje mora vključevati lokalne, regionalne in državne strategije razvoja;
- proces načrtovanja mora biti resnično participativen, saj hodljivost neposredno vpliva na življenje prebivalcev, poleg tega izboljšanje pogojev za pešce pogosto povzroča nevšečnosti za voznike (projekti cest, določitev nižjih omejitev hitrosti, zmanjšanje števila parkirnih mest v središču mesta itd.); dober načrt hodljivosti povzroči bistveno boljše okolje za pešce in nekoliko manj priročno okolje za voznike; to pogosto povzroča konflikte, ki jih je treba obvladovati že med uvedbo ali celo prej, saj bomo na ta način lažje ublažili negativne posledice; vključitev vseh zainteresiranih strani v proces je ključnega pomena (Interreg, 2017b);
- načrtovanje hodljivosti mora temeljiti na natančni in podrobni analizi, ki uporablja informacije iz različnih virov: statistične podatke, podatke o mobilnosti, ki so na voljo na nacionalni ali lokalni ravni. Tudi načrtovanje prehodnosti mora temeljiti na obsežnih in natančnih raziskavah, ki zbirajo informacije o potovalnih navadah, ovirah pri hoji, zaznavah in občutkih, povezanih s hojo (Interreg, 2019b);
- pri načrtovanju hodljivosti je treba uporabiti celosten pristop: povezovanje z lokalno prometno politiko in vsemi drugimi lokalnimi prometnimi oblikami je sicer ključnega pomena, vendar zgolj to ne zadostuje; načrte prehodnosti je treba uskladiti tudi z drugimi urbanimi razvojnimi območji (Interreg, 2017a);
- postopek načrtovanja hodljivosti ima dve glavni ravni: priprava lokalne strategije hodljivosti na mestni ravni, ki pokriva celotno mesto in je običajno namenjena povečanju deleža aktivnih oblik mobilnosti, predvsem hoje, na račun uporabe avtomobila; strategija zagotavlja konceptualni okvir za izboljšanje prehodnosti v mestu in opredeljuje soseške, v katere je treba vlagati; poleg tega vsebuje načrte hodljivosti v soseščini za prepoznavanje zelo specifičnih izboljšav, ki so potrebne v določenem delu mesta – ti načrti so specifični in usmerjeni v ukrepanje;
- da bi bilo mesto hodljivo in da bi povečali delež hoje (in občutno zmanjšali uporabo avtomobilov), je treba vzpostaviti učinkovit multimodalni mestni prometni sistem, kjer imajo svoje mesto različne oblike mobilnosti: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in avtomobilski prevoz (avtomobili v zasebni lasti in različne nove oblike uporabe avtomobilov) (Interreg, 2017a).

## 5.4 MOŽNOSTI NADALJNJEGA RAZVOJA

V zadnjih desetletjih so v mobilnosti v mestih močno prevladovali avtomobili. Vožnja in parkiranje hitro naraščajočega števila avtomobilov je povzročilo krčenje javnega prostora, ki je na voljo prebivalcem. Prehod na hojo, kolesarjenje in javni prevoz bo ključnega pomena, če želi Evropa izpolniti svoje dolgoročne trajnostne cilje in cilje politike v okviru evropskega zelenega dogovora, ki ga je decembra 2019 predlagala Evropska komisija (Svet evropske komisije, 2019). Digitalizacija in aplikacije za

mobilnost lahko naredijo dober sistem mobilnosti v mestih, ne morejo pa nadomestiti nerazvitega javnega prevoza, opozarja poročilo. Da bi imele zelene oziroma trajnostne oblike mobilnosti poštene možnosti za konkurenco avtomobilom, morajo cene avtomobilov odražati tudi škodo, povzročeno zdravju in okolju.

Tradicionalno načrtovanje prometa, ki je osredotočeno na avtomobile, ni le povečalo emisij toplogrednih plinov, ampak je tudi škodljivo vplivalo na kakovost zraka, poškodbe in smrtne žrtve na cestah ter prometne zastoje.

Doseganje in ohranjanje visokih stopenj hoje in kolesarjenja – znanih tudi kot aktivna mobilnost, ter načini prevoza z najnižjo vsebnostjo ogljika – so med najmočnejšimi spremembami, ki jih skupnosti lahko naredijo, da bi dosegle svoje trajnostne, gospodarske in družbene cilje. Dajanje prednosti pešcem in kolesarjem pred motornimi vozili ter zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu je najbolje doseči z vlaganjem v infrastrukturo in s pobudami za aktivno mobilnost. Kljub temu sta hoja in kolesarjenje kot možnosti za mobilnost še vedno premalo financirana, medtem ko je načrtovanje in oblikovanje mobilnosti še vedno v pretežni meri osredotočeno na avtomobile.

Evropska komisija (2020) navaja: »Trajnostni evropski prometni sistem, za katerega si prizadeva EU, mora biti pameten, prožen in prilagojen nenehnim spremembam prometnih vzorcev in potreb ter mora temeljiti na najnovejšem tehnološkem napredku, da bi vsem evropskim državljanom zagotovil nemoteno, varno in zanesljivo povezljivost. Promet bi moral biti odličen primer evropske iznajdljivosti in prizadevnosti: biti mora na čelu raziskav, inovacij in podjetništva ter usmerjati dvojni prehod (zeleni in digitalni).«

Kaj lahko napišemo ob zaključku tega diplomskega dela? Vsekakor so projekti, kakršen je CityWalk, izjemnega pomena za našo prihodnost. Zavedati se namreč moramo, da je naša skupna skrb, ki bi se ji morali v celoti in popolnoma posvetiti, skrb za naš planet in okolje. To ne bi smelo biti pretežko, saj skrb za navedeno nujno rezultira tudi v skrbi za nas same, za naše zdravje. Ob tem pa se odgovor na vprašanje, kje sploh začeti, ponuja sam od sebe: začeti je treba pri ozaveščanju ljudi. Veliko je bilo že narejenega pri izobraževanju otrok v vrtcih in šolah, zato je odrasla populacija dejansko tista, ki je v današnjem trenutku »najbolj problematična«, hkrati pa lahko že danes največ prispeva v smeri izboljšanja življenjskega prostora ter okolja. Varstva okolja ne smemo razumeti zgolj kot strošek in skupek prepovedi oziroma zapovedi. Povsem relevantno dejstvo je, da je varstvo okolja tudi pomemben dejavnik razvoja in sprememb v proizvodnji ter porabi dobrin (kot osnovnega vira okoljskih problemov).

V diplomskem delu smo ugotovili, da skrb za okolje ne pomeni stagnacije ali celo nazadovanja gospodarskega razvoja, pač pa ponuja nove možnosti, nove poslovne

modele in proizvodne procese, nova znanja, nove (zelene) tehnologije, nove zaposlitve. Tudi bolj trajnostno naravnano življenje ne pomeni izgube časa, denarja in energije, pač pa bistveno bolj kakovostno življenje, nove možnosti in več zdravja. Zaradi vsega navedenega se po našem mnenju ni bati, da uvedba trajnostno naravnanih projektov, kakršen je CityWalk, ne bi dobila zadostne podpore ter ne bi zaživela v realnosti. Celo nasprotno: ti projekti so naša prihodnost in zagotovilo, da bo le-ta kvalitetna, zdrava in uspešna.

## 6 LITERATURA IN VIRI

Banister, D., Anderton, K., Bonilla, D., Givoni, M. in Schwanen, T. (2011). Transportation and the Environment [elektronska izdaja]. *Annual Review of Environment and Resources*, 36(1), 247–270.

Berger, G., Feindt, P. H., Holden, E. in Rubik, F. (2014). Sustainable Mobility—Challenges for a Complex Transition [elektronska izdaja]. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16(3), 303–320.

Boarnet, M. G., Greenwald, M. in McMillan, T. E. (2008). Walking, Urban Design, and Health: Toward a Cost-Benefit Analysis Framework [elektronska izdaja]. *Journal of Planning Education and Research*, 27(3), 341–358.

Bruun, E. in Givoni, M. (2015). Sustainable mobility: Six research routes to steer transport policy [elektronska izdaja]. *Nature News*, 523(7558), 29.

Chapman, L. (2007). Transport and climate change: A review [elektronska izdaja]. *Journal of transport geography*, 15(5), 354–367.

De Maria, L., Caputi, A., Tafuri, S., Cannone, E. S. S., Sponselli, S., Delfino, M. C., Pipoli, A., Bruno, V., Angiuli, L., Mucci, N., Ledda, C. in Vimercati, L. (2021). Health, Transport and the Environment: The Impacts of the COVID-19 Lockdown on Air Pollution [elektronska izdaja]. *Frontiers in Public Health*, 9.

Dhonde, B. in Patel, C. (2021). Identifying the factors inhibiting research on urban freight transport in developing countries: review of studies in India [elektronska izdaja]. *Acta Logistica*, 8(1), 1–10.

Dolati Neghabadi, P., Evrard Samuel, K. in Espinouse, M.-L. (2019). Systematic literature review on city logistics: Overview, classification and analysis [elektronska izdaja]. *International Journal of Production Research*, 57(3), 865–887.

Evropska komisija. (2020). *Sporočilo komisije evropskemu parlamentu, svetu, evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in odboru regij*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=SL>

Eurocities. (2021, december 30). *Air quality and noise pollution are major concerns for European cities*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://eurocities.eu/latest/air-quality-and-noise-pollution-are-major-concerns-for-european-cities/>

European environment agency. (b.d.). *Greenhouse gas emission intensity of fuels and biofuels for road transport in Europe*. Pridobljeno 2. 2. 2022 z naslova <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emission-intensity-of>

Evropska komisija. (2020). *Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost*. Pridobljeno 2. 2. 2022 z naslova <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>

Evropska unija. (2022). *Evropski strukturni in investicijski skladi*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova [https://www.eu-skladi.si:https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.eu-skladi.si%2Fsl%2Fdokumenti%2Fnapovedi-razpisov-2014-2020%2F2019-5\\_31\\_projekti\\_tip\\_tematsko-maj-2019-slovensko.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK](https://www.eu-skladi.si:https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.eu-skladi.si%2Fsl%2Fdokumenti%2Fnapovedi-razpisov-2014-2020%2F2019-5_31_projekti_tip_tematsko-maj-2019-slovensko.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK)

Evropski odbor regij. (2021). *Mnenje Evropskega odbora regij – Izzivi za javni prevoz v mestih in na mestnih območjih*. Uradni list Evropske unije. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sl/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020IR2613&rid=4>

Fenton, P. (2016). Sustainable mobility as Swiss cheese? – Exploring influences on urban transport strategy in Basel [elektronska izdaja]. *Natural Resources Forum*, 40(4), 143–155.

Geels, F. W., Kemp, R., Dudley, G. in Lyons, G. G. (2012). *Automobility in transition? A socio-technical analysis of sustainable transport*. London: Routledge.

Hartl, B. in Hofmann, E. (2021). The social dilemma of car sharing – The impact of power and the role of trust in community car sharing [elektronska izdaja]. *International Journal of Sustainable Transportation*, 1–24.

Huk, K. in Agata, G. (2021). Impact of private transport on the environment and society in the concept of city logistics and life cycle assessment [elektronska izdaja]. *Acta Logistica*, 8(3), 287–295.

Huk, K., Witkowski, K. in Wasilewski, W. (2016). *Social aspects of urban logistics in the context of CSR*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova [https://www.researchgate.net/publication/354852276\\_Social\\_aspects\\_of\\_urban\\_logistics\\_in\\_the\\_context\\_of\\_CSR](https://www.researchgate.net/publication/354852276_Social_aspects_of_urban_logistics_in_the_context_of_CSR)

Huston, M. (2021). *Birmingham CityWalk project delayed but should be completed for World Games*. Inside the games. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://www.insidethegames.biz/articles/1105425/birmingham-citywalk-2022-world-games>

Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša. (2022). *Urbanistični terminološki slovar*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://isjfr.zrc-sazu.si/sl/terminologisce/slovarji/urbanisticni/iskalnik?iztocnica=hodljivost>

Interreg. (2017a). *CityWalk. Baseline study*. Interreg. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova [https://bistra.si/images/vsebina/rezultati-projektov/CityWalk\\_Baseline\\_Study.pdf](https://bistra.si/images/vsebina/rezultati-projektov/CityWalk_Baseline_Study.pdf)

Interreg. (2017b). *Six Countries of the Danube Region work on the transnational interconnection ("linking") of Multimodal Travel Information Services*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova [https://rralur.si/wp-content/uploads/2020/03/Newsletter1\\_LinkingDanube\\_Julij-2017.pdf](https://rralur.si/wp-content/uploads/2020/03/Newsletter1_LinkingDanube_Julij-2017.pdf)

Interreg. (2019a). *CityWalk. Walkability Guide*.

Interreg. (2019b). *CityWalk. Walkability Planning Guide*.

Jamei, A., Ahmade, K., Chau, H., Seyedmahmoudian, M., Horan, B. in Stojcevski, A. (2021). Urban Design and Walkability: Lessons Learnt from Iranian Traditional Cities [elektronska izdaja]. *Sustainability*, 13(10).

Kramar Zupan, M. (2013, avgust 30). Zdravo prebivalstvo = zdravo gospodarstvo. *Delo*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://old.delo.si/zgodbe/sobotnapriloga/zdravo-prebivalstvo-zdravo-gospodarstvo.html>

Kristan Fazarinc, M. (2019, februar 27). Mobilnost pred največjimi izzivi doslej. *Delo*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://www.delo.si/mobilnost/mobilnost-pred-najvecjimi-izzivi-doslej/>

Lagorio, A., Pinto, R. in Golini, R. (2016). Research in urban logistics: A systematic literature review [elektronska izdaja]. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 46(10), 908–931.

Lemke, J., Kijewska, K., Iwan, S. in Dudek, T. (2021). Six Sigma in Urban Logistics Managemet: Case Study [elektronska izdaja]. *Sustainability*, 13, 4302.

Lyons, G. (2018). Getting smart about urban mobility – Aligning the paradigms of smart and sustainable [elektronska izdaja]. *Smart urban mobility*, 115, 4–14.

Maizlish, N., Linesch, N. J. in Woodcock, J. (2017). Health and greenhouse gas mitigation benefits of ambitious expansion of cycling, walking, and transit in California [elektronska izdaja]. *Journal of Transport & Health*, 6, 490–500.

Mordet, A. (2021). *Better urban mobility*. UITP – International Association of Public Transport. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://www.sptm.si/gradiva/prirocniki>

Mozos-Blanco, M. Á., Pozo-Menéndez, E., Arce-Ruiz, R. in Baucells-Aletà, N. (2018). The way to sustainable mobility. A comparative analysis of sustainable mobility plans in Spain [elektronska izdaja]. *Transport Policy*, 72, 45–54.

Nikolov, P. in Nozharova, B. (2019, 13. 4). *Strategies and regulations for walkability in the city of varna*. Conference: IRASA International Scientific Conference SETI, Republic of Serbia, Belgrade.

N.Š. (2017, 14.5). Projekcije: Ljubljana bo imela do leta 2025 več kot 300.000 prebivalcev, več ljudi bo tudi v Kranju in Kopru. Pridobljeno 7. 3. 2022 z naslova <https://www.24ur.com/novice/slovenija/projekcije-ljubljana-bo-imela-do-leta-2025-vec-kot-300-000-prebivalcev-vec-ljudi-bo-tudi-v-kranju-in-kopru.html>

Pîrlea, E. O. in Burlacu, A. (2014). The impact of road transport on the environment [elektronska izdaja]. *Revista Romana de Inginerie Civila*, 5(2), 95–102.

Program interreg europe - EU Skladi. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://eu-skladi.si> >dokumenti>2019-5\_31\_2019-5\_31projekti\_tip\_tematsko-maj-2019-slovensko.xlsx (live.com).

Radha, R., Mohammed-Amin, R. K. in Faraydoon Ali, A. (2020). Assessing Walkability in Sulaimani City Center [elektronska izdaja]. *Kurdistan Journal of Applied Research*, 5(1).

Republika Slovenija. (2021). *Ukrepi trajnostne mobilnosti*. Trajnostna mobilnost. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://www.gov.si teme/ukrepi-trajnostne-mobilnosti/>

Rezende Amaral, R., Šemanjski, I., Ghuatama, S. in Aghezzaf, E.-H. (2018). Urban Mobility and City Logistics – Trends and Case Study [elektronska izdaja]. *Promet – Traffic & Transportation*, 30(5), 613–622.

Ritchie, H. in Roser, M. (2018). *Urbanization*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://ourworldindata.org/urbanization>

Rodrik, D. (2014). When ideas trump interests: Preferences, worldviews, and policy innovations [elektronska izdaja]. *Journal of Economic Perspectives*, 28(1), 189–208.

Rubio, S., Jiménez-Parra, B., Chamorro-Mera, A. in Miranda, F. (2019). Reverse Logistics and Urban Logistics: Making a Link [elektronska izdaja]. *Sustainability*, 10(20), 1–17. <https://doi.org/10.3390/su11205684>

Statistični urad Republike Slovenije. (2021, september 13). *In 2018, railway transport in the EU contributed 0.4% and road transport 72% of transport*



*greenhouse gas emissions*. European mobility week. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://www.stat.si/StatWeb/en/News/Index/9805>

Svet evropske komisije. (2019). *Evropski zeleni dogovor*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://www.consilium.europa.eu/sl/policies/green-deal/>

SURS. (2022). Statistični urad Republike Slovenije. Sstat. Pridobljeno 7. 3. 2022 z naslova <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/H232S.px/table/tableViewLayout2/>

The Carbon Trust. (2007). *Ogljični odtis*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <http://www.umanotera.org/wp-content/uploads/2014/10/Ogljicni-odtis.pdf>

The world bank. (2020, april 20). *Urban Development*. Urban Development. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview#1>

TRAMOB. (2013). *Trajnostna mobilnost*. Pridobljeno 7. 3. 2022 z naslova <http://www.tramob.si/trajnostna-mobilnost.html>

T.S.P. (2020, maj 2). Mestne oblasti po svetu razmišljajo o ohranitvi določenih omejitev. *Delo in dom*. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://deloindom.delo.si/energija-in-okolje/okolje/mestne-oblasti-po-svetu-razmisljajo-o-ohranitvi-dolocenih-omejitev>

United nations. (2022). *Cities and Pollution*. Climate action. Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://www.un.org/en/climatechange/climate-solutions/cities-pollution>

World health organization. (2021). *Our world is data*. Data Review: How many people die from air pollution? Pridobljeno 1. 2. 2022 z naslova <https://ourworldindata.org/data-review-air-pollution-deaths>

Yang, C. (2014). Does Ethical Leadership Lead to Happy Workers? A Study on the Impact of Ethical Leadership, Subjective Well-Being, and Life Happiness in the Chinese Culture [elektronska izdaja]. *Journal of Business Ethics*, 123(3), 513–525.

## PRILOGI

Priloga 1: Anketni vprašalnik

Spoštovani/a,

sem Klavdija Vidmar, študentka B&B Visoke šole za trajnostni razvoj in pod mentorstvom mag. Branka Lotriča pripravljam diplomsko delo z naslovom: Projekt CityWalk z vplivi na okolje in mnenji za uvedbo projekta v Sloveniji.

Projekt CityWalk je namenjen vzpostavljanju pohodniških mest v Podonavju. Projekt CityWalk pomaga mestom, da zmanjšajo emisije, hrup in postanejo varnejša in boljša mesta za življenje s povečanjem vloge bolj trajnostnih oblik mobilnosti v mešanici mestnega prometa, zlasti aktivnih oblik prevoza, kot sta hoja in kolesarjenje.

Vljudno Vas prosim za sodelovanje v raziskavi. Vprašalnik je anonimen, vse zbrane podatke bom uporabila izključno za diplomsko delo.

Za največ pet minut vašega časa se Vam vnaprej zahvaljujem.

S spoštovanjem,

Klavdija Vidmar

### VPRAŠALNIK

#### SKLOP – SPLOŠNI PODATKI O ANKETIRANIH

##### 1. SPOL

ženski

moški

2. STAROST (napišite svojo starost v letih) \_\_\_\_\_

##### 3. IZOBRAZBA

Osnovna šola

2- ali 3-letna poklicna šola (IV)

4-letna srednja šola ali gimnazija (V)

Višja šola (VI)

Visoka šola, univerzitetni študijski programi, akademija, specializacija po visokošolskih strokovnih programih (VII)

Podiplomski študij (specializacija po univerzitetnih programih, magisterij, doktorat znanosti) (VIII, IX)

4. DELOVNA DOBA (napišite svojo delovno dobo v letih) \_\_\_\_\_

##### 5. POKLIC, KI GA OPRAVLJATE, SPADA MED:

Primarni sektor: kmetijstvo, ribištvo, gozdarstvo, lov ...

Sekundarni sektor: industrija, rudarstvo, gradbeništvo, energetika ...

Terciarni sektor: storitvene dejavnosti – trgovina, turizem, promet, bančništvo ...

Kvartarni sektor: zdravstvo, šolstvo, javna uprava ...

#### 6. KATERO PREVOZNO SREDSTVO NAJVEČ UPORABLJATE V MESTU?

Osebni avto vrednosti do 5000 eur

Osebni avto vrednosti do 10.000 eur

Osebni avto vrednosti do 20.000 eur

Osebni avto vrednosti nad 20.000 eur

Nimam avta

kolo

javni potniški prevoz

drugo

#### 7. KAKO OCENJUJETE SVOJ SOCIALNO EKONOMSKI STANDARD?

zelo slab

slab

srednje dober

dober

zelo dober

8. V KATEREM KRAJU V SLOVENJI ŽIVITE? \_\_\_\_\_

#### 9. ALI POZNATE PROJEKT CITYWALK?

Da

Ne

#### SKLOP – PROJEKT CITY WALK

10. Hoja v večjih mestih. Ocenite dane trditve po Likertovi lestvici: za vsako trditev se opredelite glede na stopnjo strinjanja z ocenami od 1 do 5, kjer pomeni: 1- sploh se ne strinjam, 2- se ne strinjam, 3- niti se strinjam niti se ne strinjam, 4- se strinjam, 5- popolnoma se strinjam.

	1	2	3	4	5
Za vožnjo v mestu se lahko odpovem uporabi lastnega vozila.					
S stalno uporabo vozila negativno vplivam na svoje zdravje.					
S hojo spodbujamo lokalno ponudbo (hitreje opazimo izložbe, obiščemo male trgovine, kavarne ipd.)					
Hoja se dobro dopolnjuje z lokalnim javnim potniškim prometom.					

Podpiram spodbujanje hoje v mestih.					
Podpiram omejitve prometa v večjih mestih.					
Za čistejše okolje sem pripravljen spremeniti svoje potovalne navade.					
V okoljih, prijaznih do pešcev, se povečajo možnosti za družabne stike, povečajo se število prijateljev in znancev, občutek ponosa in lokalne pripadnosti, več je prostovoljstva.					

11. Odgovorite na dane trditve z Da ali NE.

	Da	Ne
Spodbujam uvedbo projekta CityWalk v večja mesta – kjer bi se del mesta zaprl v območje za pešce, kolesarje.		
Menim, da bi morala biti središča večjih mest zaprta za pešce.		
V Sloveniji je na voljo ustrezno organiziran mestni javni prevoz		
Redno uporabljam javna prevozna sredstva in se poslužujem hoje.		
Povezave javnega mestnega prevoza so dobre.		
Spodbujam hojo in javni prevoz v svoji okolici med prebivalci.		
Kadar je možno, se povsod odpravim peš ali s kolesom (služba, prosti čas, opravki).		
Mesta so postala preveč prometno obremenjena.		
Uporabi vozila v mestu se ne morem odreči.		
Namesto parkirišč pred vstopom v za vozila zaprti del mest podpiram parkirišča na obrobju mest in nadaljnjo uporabo javnega potniškega prometa.		
Treba je spodbujati skrb za okolje in zmanjšati onesnaževanje letga.		
S hojo in zmanjševanjem uporabe osebnega vozila sam/-a že prispevam k varovanju okolja.		

## Priloga 2: Vprašalnik za intervjuvance

1. Katere prednosti predstavlja uvedba projekta CityWalk v mesta?
2. Kakšni so pogoji za implementacijo projekta?
3. Kako je potekala uvedba projekta CityWalk v mesto, kjer ste vi sodelovali?
4. Kje so se pojavile težave pri uvedbi projekta in kaj bi naredili drugače, če bi lahko?
5. V čem se projekt CityWalk razlikuje od obstoječih prometnih ureditev v za promet motornih vozil zaprtih območjih mest (Ljubljana, Maribor, Kamnik, Kranj ...)?
6. Se vam zdi smiselno, da bi se projekt uvedlo tudi v dve največji slovenski mesti – Ljubljano in Maribor, in kakšne bi bile po vašem mnenju prednosti uvedbe projekta CityWalk v omenjeni mesti?
7. Kaj je namen projekta CityWalk v prihodnosti in kako dolgotrajna je uvedba le-tega v večje mesto?
8. Kako bomo merili (ocenili) vpliv na okolje po vpeljavi projekta v mestih?