

Aljaž PLEVNIK

Pravni ukrepi za doseganje trajnostnega prometa v evropskih mestih¹

1. Uvod

Pravni ukrepi imajo velik pomen pri doseganju trajnostnega prometa v evropskih mestih. Tovrstni ukrepi pomembno sooblikujejo prometni sistem v smislu zmanjševanja prometa, izbire prometnega sredstva, upravljanja prometnih tokov itd., zato zmanjšujejo njegove okoljske vplive. Kljub njihovem izrednemu pomenu pa so ti ukrepi najučinkovitejši, če so del celostnih prometnih konceptov.

V prispevku so predstavljeni rezultati raziskovalnega projekta LEDA(3), ki ga je financirala Generalna direkcija za promet pri Evropski komisiji v okviru 4. okvirnega programa raziskovalnih in tehnološko razvojnih aktivnosti Evropske unije (dalje EU). V projektu je sodelovala skupina 15 partnerjev iz 9 držav članic EU ter iz 5 držav pridruženih članic. Projekt je koordiniral deželni Inštitut za regionalni in urbani razvoj iz Dortmunda, iz Slovenije pa je v projektu sodeloval Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

Cilj projekta je bil, da se na evropski ravni preučijo tisti pravni ukrepi, ki so primerni za preusmeritev prometnega povpraševanja v korist javnega in nemotoriziranega mestnega prometa. Težišče projekta je bilo usmerjeno na preučitev, ali in pod katerimi pogoji so posamezni ukrepi prenosljivi na države z drugačnim pravnim sistemom. V projektu je bila opravljena primerjava najboljših ukrepov širom Evrope, zato se LEDA razlikuje od drugih projektov s podobno tematiko. Namen projekta je bil vzpostavi-

tev pomoči nosilcem odločitev na lokalni ravni pri oblikovanju prometnega sistema.

V prispevku najprej predstavljamo izhodišča, na katerih temelji koncept raziskave. V nadaljevanju predstavljamo metodologijo, za njo pa rezultate naloge. V zaključku naloge povzemamo glavne ugotovitve projekta in podajamo pomen ugotovitev.

2. Izhodišča projekta

Izredna rast potniškega in tovornega prometa v večini evropskih držav povzroča številne probleme, ki so najbolj pereči v mestih in njihovem zaledju: zastoje, nesreče, onesnaževanje okolja, porabo energije in prostora, spreminjanje poselitvene strukture, izgubo urbanosti in drugi. Prerazporeditev rabe prometnih sredstev iz pretežno osebnega motornega prometa na javni potniški promet in nemotorizirana sredstva je najpogostejši način reševanja problemov. Spodbujanje rabe trajnostnih prometnih sredstev se v evropskih mestih izvaja na različne načine, na različnih ravneh, temelječ na različnih izhodiščih in predvsem z različnimi ukrepi:

- izobraževalni in informativni ukrepi se osredotočajo na oblikovanje javne zavesti o obstoječih problemih ter promocijo rabe javnih in nemotoriziranih prometnih sredstev;
- ukrepi na področju infrastrukture zajemajo predvidene gradnje, ki krepijo vlogo trajnostnih prometnih sredstev tako pri novogradnjah kot pri spremembah na obstoječe infrastrukture;
- široko paleto zavzemajo finančni ukrepi, ki obsegajo po-

Evropska unija LEDA Promet Trajnostni promet

Prispevek predstavlja raziskovalni projekt LEDA, ki je obravnaval pravne ukrepe za doseganje trajnostnega prometa v evropskih mestih. Izvajalci projekta so zbrali in analizirali že delujoče pravne ukrepe v evropskih mestih. Rezultati so pokazali, kakšni so pogoji, da so obravnavani ukrepi uspešni, kateri so pogosto in kateri redko uporabljeni ukrepi ter kakšne so možnosti njihovega prenosa v druga mesta in države.

European Union LEDA Sustainable traffic Traffic

The article presents the LEDA research project that dealt with legal measures needed to achieve sustainable traffic in European cities. The participants in the project gathered and analysed operational legal measures in European cities. The results showed what are the needed conditions for successful measures, which measures are often used and which are not, as well as the possibilities for their transfer to other cities and countries.

- dročja od parkirnin in cestnin do različnih davščin in drugih dajatev;
- pravni ukrepi se nanašajo na konkretni pravni red; prevladuje sprejemanje novih ali spreminjanje obstoječih zakonov in drugih pravnih norm.

Projekt LEDA je osredotočen na zadnjo skupino ukrepov in se zato razlikuje od dosedanjih projektov, ki so se sicer ukvarjali s podobno problematiko, a so se redko spoprijeli z njenimi pravnimi vidiki. Pravni vidik ukrepov pa je izjemno pomemben in je lahko odločilen za dolgoročni uspeh posameznega projekta.

Čeprav se je projekt ukvarjal predvsem s pravnimi ukrepi, so bile v obravnavo vključene tudi druge vrste ukrepov, ki pa imajo pomembno pravno komponento. Gradnja ločenega pasu za mestne avtobuse je na primer tipični infrastrukturni ukrep, vendar ima zaradi razmejitev razpoložljivega cestnega prostora in omejevanja dostopa za druga vozila hkrati tudi pravno komponento. Pravila uporabe tovrstnega pasu se med državami in mesti razlikujejo – ponekod velja omejitev uporabe za druga vozila le v času prometnih konic, v nekaterih mestih je seznam možnih uporabnikov ločenega pasu širši (npr. taksi, kolesarji, uporabniki javnih avtomobilov itd.).

Težišče projekta sloni na prometnem sektorju, kljub temu pa so obravnavana tudi sosednja področja (urbanizem, varstvo okolja, energetika), ki so v vzajemnem odnosu s prometnim sistemom. Pregled sorodnih področij je zmanjšal možnost spregleda kategega od zanimivih in manj znanih, a relevantnih ukrepov.

3. Metodologija

Projekt je bil razdeljen v vrsto delnih, smiselno zaključenih sklopov, imenovanih »work packages« (dalje WP), ki so si sledili v logičnem zaporedju.

3.1 WP 1

Pregled ciljev prometnih politik in pravnih okvirjev v obravnavanih državah

Prvi korak WP 1 je obsegal pregled tistih delov dokumentov s področja prometne politike, ki se nanašajo na promet v urbanih območjih, prostorsko planiranje in varovanje okolja. Pregledanih in analiziranih je bilo 74 dokumentov iz 17 evropskih držav. Podrobnost analize se je razlikovala glede na izvor dokumenta. Dokumenti iz držav članic delovne skupine so bili obdelani podrobneje.

Na osnovi pregleda omenjenih dokumentov je bila opravljena primerjalna analiza rezultatov z namenom, da se odkrije morebitna nasprotja ali podobnosti ciljev politik na državni, regionalni pa tudi evropski ravni. Skupna značilnost pregledanih dokumentov je, da so vprašanjem mestnega prometa namenjali precejšnjo težo. Ugotovitve tega sklopa so omogočile vzpostavitev ocenjevalnih kriterijev za pregled pravnih ukrepov v naslednjih korakih projekta.

Drugi korak WP 1 je obsegal pregled pravnih okvirjev ter pristojnosti in ravni odločanja v vseh obravnavanih državah. Osnovni vprašanji te analize sta bili: »Na katerih administrativnih ravneh se odloča o in izvaja posamezne ukrepe, ki spodbujajo trajnostno mobilnost?« ter »Kaj lahko mestne oblasti storijo same ter s katerimi postopki znotraj obstoječih pravnih in upravljavskih okvirjev?« Analiza je bila izvedena v 20 evropskih državah z različno stopnjo podrobnosti glede na sodelovanje države v projektu.

Dobljene informacije so omogočile oblikovanje pregleda, ki je izpostavil podobnosti in razlike med državnimi in regionalnimi pravnimi okvirji na področju mestno-prometnih, prostorskoplanerskih in okoljevarstvenih politik. Razen tega so bili podani prvi predlogi sprememb nekaterih pravnih okvirjev na lokalni ravni.

3.2 WP 2

Regionalne skupine uporabnikov (RUG³)

Uspeh projekta je bil v veliki meri vezan na udeležbo lokalnih akterjev. Zato so bile ustanovljene štiri regionalne skupine, katerih člani so spremljali projekt, svetovali pri izboru mest in ukrepov, zagotavljali povratne informacije raziskovalni skupini ter v okviru svojih pristojnosti komentirali predvidene faze projekta. V regionalnih skupinah so sodelovali predstavniki lokalnih oblasti, različnih organizacij ter drugih zainteresiranih skupin. Po regionalnem ključu so bili razdeljeni v štiri regionalne skupine:

- skandinavske države;
- države severozahodne Evrope;
- mediteranske države;
- države srednje Evrope s pristopnimi članicami EU.

3.3 WP 3

Inventarizacija obstoječih pravnih ukrepov

Na osnovi rezultatov WP 1 je bila izvedena inventarizacija relevantnih pravnih ukrepov, ki spodbujajo trajnostni razvoj prometa v evropskih mestih. V izogib podvajanju področja obdelave z obstoječimi raziskavami ter za dopolnitev obstoječe ravni vedenja o obravnavani problematiki, so bili najprej pregledani rezultati vseh primerljivih in dostopnih evropskih projektov.

V nadaljevanju je bilo podrobneje analiziranih 41 izbranih evropskih mest z vidika obstoječih pravnih ukrepov, kar je prispevalo k boljšemu pregledu stanja na tem področju. V skladu s cilji projekta v raziskavo niso bili vključeni zgolj pravni ukrepi, temveč tudi izobraževalni in informativni, infrastrukturni ter finančni ukrepi, vendar le kadar so imeli pravno komponento. Zbrani so bili tudi podatki o mestnih značilnostih, ki so omogočili vpogled v mestne razmere. Vsi zbrani podatki so bili razvrščeni v posebej pripravljeno bazo podatkov LEDA. Natančna navodila so zagotavljala primerljivost

zbranih podatkov, zato baza podatkov nudi zanesljive in koristne informacije o možnostih prenosa učinkovitih ukrepov v druga mesta in države.

Izbranih in analiziranih je bilo 217 ukrepov. Za zagotovitev ustreznega pregleda je bila izdelana preglednica, ki vsebuje informacijo o kraju in obsegu izvedbe posameznega ukrepa. S preglednico so bile zagotovljene dodatne informacije, ki so predstavljale osnovo izbora 20 ukrepov za poglobljeno preučitev v WP 4.

3.4 WP 4

Podrobnejša preučitev manj znanih pravnih ukrepov

Naloga WP 4 je bila poglobljena preučitev dvajsetih manj znanih, a učinkovitih pravnih ukrepov. Na podlagi rezultatov WP 3 so bili opredeljeni naslednji kriteriji za izbor mest in ukrepov:

- poznavanje ukrepa;
- razlike v izvajanju ukrepa po Evropi;
- zagotovitev izbora podrobneje preučeni ukrepov širom Evrope.

Razen podatkov iz predhodnega WP, so bile za poglobljeno preučitev zbrane dodatne informacije, ki so vključevale podatke o sodelujočih akterjih, okoliščinah, ki so privedle do sprejemanja restriktivnih ukrepov v javnosti, pomembnih vzporednih ukrepih, preprekah, stroških in rezultatih izvedbe posameznega ukrepa.

3.5 WP 5

Študija prenosljivosti ukrepov

Na osnovi dvajsetih ukrepov, ki so bili podrobno preučeni v prejšnjem sklopu, je bila opravljena študija prenosljivosti ukrepov v druga mesta. Njen namen je bila priprava priporočil lokalnim akterjem, kako izvajati prenos ukrepov ter kako se izogniti glavnim oviram, ki lahko otežijo prenos. Za zagotovitev primerljivosti rezultatov celotne raziskave so bila najprej pripravljena navodila za oceno prenosljivosti ukrepov.

Jedro študije prenosljivosti je obsegala simulacija prenosa ukrepa. Mesta so bile razdeljena v dve skupini – v izvorna in ciljna mesta. Izvorna mesta so bila tista, v katerih je že vpeljan kateri izmed dvajset podrobno preučenih ukrepov, v ciljnih mestih pa je bila preučena možnost prenosa teh ukrepov.

Študije so bile opravljene na delavnicah z lokalnimi strokovnjaki. Namen delavnic je bil ocena prenosljivosti ukrepov glede na mestne značilnosti. Z njeno opredelitvijo bi lahko v bodoče pomagali mestnim predstavnikom pri prenosu ukrepa. Prenosljivost je bila ocenjena skozi simulacijske vaje v obliki matrik. Ta postopek je bil opravljen v petnajstih ciljnih mestih in v vsakem je bil simuliran prenos petih izmed dvajset obravnavanih ukrepov. Prenos je bil simuliran skozi več korakov odločanja, v katerih je bil preverjen pomen posameznih vidikov, kot so mestne strateške usmeritve, prav-

ni okvir mestnega delovanja, politični okvirji mesta, naklonjenost javnosti ter vprašanja izvajanja in nadzora.

Ciljne skupine za rezultate tega sklopa so bili torej lokalni strokovnjaki, kot tudi predstavniki regionalne in državne administracije, ki naj bi dobili na razpolago usmeritve, kako pri vpeljevanju obravnavanih ukrepov podpreti lokalne oblasti.

3.6 WP 6

Razširjanje rezultatov

Zadnji izmed delovnih sklopov je bil namenjen zagotavljanju optimalne predstavitve in promocije rezultatov projekta. Izdelana je bila informativna brošura, spletna stran projekta ter priročnik z najboljšimi primeri in podatki o prenosljivosti rezultatov. V Dortmundu je bila junija 1999 organizirana mednarodna konferenca, vzporedno pa je potekala vrsta aktivnosti, ki so prenašale rezultate projekta v prakso.

4. Rezultati

4.1 Pregled ciljev prometnih politik in pravnih okvirjev v obravnavanih državah

Pregled je vključeval širok nabor dokumentov s področja prometne, prostorske in okoljevarstvene politike – od strategij do posameznih zakonov in uredb. Vključeval je tudi različne administrativne ravni – od lokalne do evropske. Večina strateških dokumentov se je nanašala na državno in nacionalno raven, medtem ko so bili dokumenti na lokalni ravni bolj specifični in manj programski, hkrati pa so postavljali strožja pravila. Čeprav so bili ožje usmerjeni na posamezne vidike, so hkrati jasno poudarjali širše trajnostne kriterije.

Dokumenti Evropske komisije v glavnem postavljajo splošne okvirje, izpostavljajo posamezne strategije ter vzpostavljajo izhodišča za nadaljnjo diskusijo.



Karta 1: Pregled 41 obravnavanih mest (Ils in dr., 2000)

Pravno niso obvezujoči, čeprav bodo v kasnejših fazah najbrž večinoma vključeni v evropsko zakonodajo. Večina evropskih dokumentov se osredotoča na promet, vendar v ozki povezavi s področji prostorske, okoljske in socialne politike. Očitno je, da se komisija zaveda medsektorskih vplivov modernih prometnih sistemov. Skupna tema pregledanih evropskih dokumentov pa je spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Na osnovi pregledanih dokumentov je možno presoditi, da se Evropska komisija ter pripravljavci prometnih politik v večini evropskih držav v veliki meri zavedajo naraščajočih problemov, ki jih povzročajo okoljski, socialni, prostorski in ekonomski vplivi prometa. Promocija trajnostnega razvoja prometa ni mišljena v nasprotju z drugimi cilji EU, temveč skladno z namenom krepitve in razvoja skupnega trga ter spodbujanja konkurenčnosti in gospodarske rasti.

4.2 Pregled pravnih izhodišč v obravnavanih državah

Prometne politike na državni, regionalni in lokalni ravni bi formalno morale biti usklajene ter konsistentne. Vendar podrobnejši pregled kaže, da je tesno sodelovanje med posameznimi ravni na tem področju zelo redko. Večini pregledanih prometnih politik manjka multimodalni vidik, saj večina obravnava prometni sistem sektorsko in ne integralno.

Posebej težavno je stanje v državah pridruženih članicah EU, kjer je stopnja rasti individualnega motornega prometa večinoma višja kot v državah članicah, nekdanj solidna raven javnega potniškega prometa pa nenehno upada.

Posebno pereč problem urbanih območij je nerazvitost regionalnega prometnega planiranja oziroma celostnega načrtovanja prometnega sistema na tej ravni obravnave. Zaradi šibkosti regionalne administracije v številnih državah to pomanjkljivost nado-

meščajo s povezovanjem občin. Takšna neformalna regionalna združenja so pogosto ustanovljena z namenom reševanja prometnih težav. Ključ delovanja takih združenj je seveda višina sredstev, ki jih lahko zberejo taka združenja in ki so pogoj za učinkovito izvajanje sprejetih politik.

4.3 Inventarizacija obstoječih pravnih ukrepov

Izbor in analiza obstoječih 217 pravnih ukrepov iz 42 evropskih mest kažeta na razlike med mestnimi prometnimi politikami na področju pravnih ukrepov. Same mestne prometne strategije so si v splošnem zelo podobne, vendar je podrobna analiza osvetlila pomembne specifične pogoje za uspeh posameznih ukrepov.

Zbrani podatki v širšem naboru ukrepov so bili podlaga za oblikovanje baze podatkov. Baza podatkov LEDA je namenjena strokovnjakom s področja mestnega prometa ter upravi na lokalni, regionalni in državni ravni. Dostopna je v digitalnem zapisu po naročilu ali na spletni strani projekta. Vsebuje pravne ukrepe iz 41 evropskih mest, ki so predstavljena na karti.

V bazi podatkov LEDA so zbrane informacije o vsakem obravnavanem mestu in podatki o vsakem preučnem ukrepu. V mestnem delu datoteke so uporabniku na razpolago statistični podatki o mestih, podatki o značilnostih njihovega prometnega sistema, mestni upravni strukturi ter razmerah v prostoru in okolju. Ukrepov ni bilo mogoče obravnavati neodvisno od mestnih značilnosti in prometno-političnih okvirjev, v katerih je bil posamezni ukrep izpeljan. Poznavanje tovrstnih ozadij je ključno za vrednotenje ukrepov ter omogoča širše razumevanje procesa njihove implementacije. Razumevanje povezav med ukrepi in načinom, krajem ter razlogi njihove uveljavitve je nujno za preučitev možnosti prenosa ukrepov med posameznimi mesti, kot tudi med državami.

Nabor ukrepov obsega široko vsebinsko paleto, ki jo lahko razvrstimo v naslednje vsebinske sklope:

- ukrepi, povezani z organizacijo prometa: koncesije za parkirišča, prometna koordinacija, car-sharing skupine itd.;
- ukrepi, ki urejajo lastništvo vozil: licence za taksi itd.;
- ukrepi, povezani s fizičnim urejanjem parkiranja: uvajanje parkirnih mest, elektronsko vodenje do prostih parkirišč itd.;
- ukrepi, povezani s prometno signalizacijo za parkiranje;
- ukrepi, povezani z rabo tal: urbanistični ukrepi lahko posredno ali neposredno vplivajo na rabo posameznih prometnih sredstev;
- ukrepi, povezani z okoljskimi vprašanji: tovrstni ukrepi lahko neposredno vplivajo na mestni promet z npr. uvajanjem okoljskih con, hrupnih pragov, omejitev za onesnažujoča vozila itd.;
- ukrepi, ki administrativno urejajo promet: sistem dovolilnic itd.;
- ukrepi fizičnega urejanja prometa: lokacije semaforjev, preurejanje ulic, zapiranje ulic za tranzitni promet z različnimi ovirami inp.;
- ukrepi, ki zadevajo splošne prometne oznake: nadzor cestnega prometa je eno najpomembnejših področij pravnih ukrepov, s tem povezani prometni znaki pa osnovno orodje za izvedbo avtobusnih pasov, sistema usmerjanja parkiranja, kolesarskih stez in omrežij inp.

5. Podrobnejša preučitev manj znanih ukrepov

Izvajalci projekta, predstavniki Evropske komisije ter številni drugi strokovnjaki, ki so delovali v štirih regionalnih skupinah uporabnikov, so izbrali 20 manj znanih, a učinkovitih ukrepov, ki so bili v nadaljevanju projekta podrobneje preučeni. V splošnem se izbrani ukrepi razlikujejo v tem, da so nekateri izmed njih del širših zasnov upravljanja prometa (npr. skupni pas za kolesarje in

avtobuse v Ghentu), nekateri delujejo relativno samostojno, del ukrepov pa lahko nadalje razdelimo v podukrepe (npr. parkirna politika v Luksemburgu). Izbrane ukrepe lahko vsebinsko razvrstimo v naslednje kategorije:

- A. Upravljanje dostopnosti:
- povečanje dostopnosti v portugalski Lizboni;
 - omejevanje dostopa do središča nemškega Erfurta;
 - mestne cestnine v norveškem Oslu;
 - umirjanje prometa v italijanski Bologni;
 - okoljske cone v švedskem Lundu.

- B. Upravljanje parkiranja:
- parkirna politika v portugalski Evori;
 - celostna parkirna politika v Luksemburgu;
 - sistem parkirnin v belgijskem Ghentu;
 - parkirišča javnih avtomobilov v avstrijskem Wiener Neustadtu.

- C. Javni potniški promet:
- zagotavljanje prednosti avtobusov v madžarski Budimpešti;
 - avtobusni koridorji v irskem Dublinu;
 - dvosmerni avtobusni pasovi v švicarskem Zugu;
 - skupni pas za kolesarje in avtobuse v belgijskem Ghentu;
 - taksi za osebe na invalidskih vozičkih v škotskem Edinburgu;
 - prometno obdavčenje podjetij v francoskem Strasbourg.

- D. Peš in kolesarski promet:
- kolesarska ulica v nemškem Lemgu;
 - območja, rezervirana za pešce v danskem Kopenhagnu.

- E. Prostorsko planiranje in okolje:
- ABC lokacijska politika v nizozemskem Haagu;
 - lokacijska politika za poslovne dejavnosti v Haagu;
 - ukrepi za doseganje kakovosti zraka v francoskem Lyonu.

Skupna lastnost izbranih ukrepov je, da je bila večina namenje-

nih reševanju prometnih problemov. To je še posebej pomembno v centralnih mestnih območjih, kjer so dostop, kakovost bivanja ter trajnostna prometna sredstva temeljna vprašanja upravljanja mobilnosti. To hkrati pomeni, da je potrebno v mestih interesom prebivalcev nameniti prioriteto pred interesi dnevnih migrantov, nakupovalcev ali obiskovalcev ter da je v novih urbanih območjih potrebno upoštevati in uravnotežiti zahteve vseh uporabnikov. Iz izbranih ukrepov je možno razbrati trend v reševanju tovrstnih situacij: prvi sklop predstavlja uvedba neposrednih ukrepov na vozilih ali infrastrukturi, drugi sklop pa predstavlja uvajanje celostne politike za nadzor tistih elementov, ki povzročajo prometne probleme. Večina ukrepov pripada prvemu sklopu, kar je rezultat želje po najhitrejšem reševanju lokalnih problemov (z učinkovanjem npr. na parkiranje, javni potniški promet ali z omejevanjem dostopa z avtomobili). Oba sklopa v splošnem zahtevata enake postopke izvedbe (čeprav na različnih ravneh), enako vključevanje občin in vrh vsega enako stopnjo zavedanja in sprejemanja problema v javnosti.

Naslednja pomembna skupna lastnost izbranih ukrepov je njihova neločljiva poveznost z obstoječimi celostnimi prometnimi politikami. Vsi izmed dvajsetih ukrepov so specifični primeri celostnih pristopov k upravljanju mestnih problemov, ki temeljijo na integraciji posameznih prometnih sredstev ter iskanju novih trajnostnih načinov življenja. Večina izbranih ukrepov teži k zmanjšanju motoriziranega prometa ter pričakovanim pozitivnim okoljskim rezultatom.

Zanimivo je tudi, da je bila večina izbranih ukrepov uvedenih pred kratkim. To hkrati pomeni, da merjenje njihove učinkovitosti še traja in da še ni jasno, če so ukrepi izpolnili vsa pričakovanja. Vseeno možnost nadzora učinkovitosti predstavlja pomembno pozitivno novost, ki do nedavnega ni bila del procesa uvajanja novih

ukrepov. Na osnovi izkušenj dvajsetih ukrepov je zato mogoče zaključiti, da je upravljanje mobilnosti zelo napredovalo v smislu nadzora problemov in učenja na prejšnjih napakah.

5.1 Prenosljivosti ukrepov

Izmed vseh sklopov raziskave se je slednji soočil z največ težavami. Izbran pristop in uporabljene analize niso potrdili hipoteze, da je mogoče prenosljivost ukrepov napovedati z analizo povezanosti posameznih značilnosti izvornih in ciljnih mest. Osnovni problem je predstavljala uporabljena metoda. Velikost vzorca in izbrana statistična metoda namreč nista zagotovili pomembnih razlik med mestnimi značilnostmi. Posledica je bila neobstoje korelacijske povezanosti med preučevanimi elementi.

Kljub temu rezultati tega sklopa naloge ne pomenijo, da je celoten pristop projekta – izdelava smernic za pomoč pri izboru in prenosu posameznih ukrepov med mesti – neizvedljiv. Rezultati kažejo, da so mestni prometni strokovnjaki v najboljšem položaju za izbor ukrepov v svojem mestu, saj poznajo lokalne politične razmere in naklonjenost javnosti. Zato jim je potrebno omogočiti kakovosten dostop do informacij o obstoječih ukrepih v strukturirani obliki. To omogoča vzpostavljena baza ukrepov LEDA, ki predstavlja pomembno vseevropsko orodje prometnih strokovnjakov in ki v veliki meri izpolnjuje zastavljene cilje projekta.

Obravnavani sklop je z rezultati delavnic omogočil izdelovalcem projekta dostop do vrste praktičnih informacij o možnostih in težavah prenosa ukrepov med mesti. Skupni imenovalec večine preučenih ciljnih mest je, da so tisti ukrepi, ki so povezani s spodbujanjem javnega potniškega, kolesarskega in peš prometa v mestih, relativno enostavno prenosljivi. Nasprotno ukrepi, povezani z omejevanjem rabe osebnih avtomobilov, doživljajo pri preno-

su veliko več ovir, še posebej politična nasprotovanja in nesprije-manje v javnosti. Slednja značilnost je manj izrazita v mestih, ki imajo izrazito nižjo raven motorizacije, npr. mestih pridruženih članic EU.

Simulacija prenosa obravnavanih ukrepov v ciljna mesta je izpostavila številne možne ovire, poveza-ne z mestnimi strateškimi usmeritvami, politično klimo, nasprotovanjem javnosti in vprašanji nadzora. Jasno je, da vseh ovir ni mogoče preseči. Veliko je odvisno od zavzetosti sodelujočih pri projektu, soudeležbe javnosti in mestne zgradbe.

6. Sklep

Rezultati naloge omogočajo razumevanje razmer, v katerih so obravnavani ukrepi za doseganje trajnostnega razvoja mestnega prometa uspešni. Kažejo tudi na to, kateri ukrepi so pogosto in kateri redko uporabljeni ter na možnosti prenosa posameznih ukrepov v druga mesta in države.

Zelo uporaben rezultat naloge je predvsem baza podatkov z več kot 200 pravnimi ukrepi in njihovimi podrobnimi opisi, ki je dostopna na spletni strani projekta ali v digitalni obliki po naročilu.

Pomemben zaključek naloge je spoznanje, da imajo lokalne oblasti večinoma veliko svobode pri izvajanju aktivnosti na področju prometnega sistema. To sicer ne preseneča, vendar ima za doseganje trajnostnega razvoja prometa v mestih pomembne posledice. Relativno široke pristojnosti omogočajo lokalnim oblastem, da takoj pričnejo z izvajanjem primernih ukrepov, ki pokrivajo upravljanje parkiranja, umirjanje prometa, javni promet, kolesarjenje in hojo, in to brez čakanja na spremembe na višjih upravnih ravneh.

Širok pogled v evropske razmere na tem področju je izdelovalcem projekta LEDA omogočil, da obli-

kujejo še nekaj dodatnih priporočil lokalnim strovnjakom. Uspeh posameznega ukrepa je v veliki meri povezan z njegovo vlogo v celostni prometni politiki mesta, ki zagotavlja medsebojno podporo in oplajanje ukrepov. V mestih, ki pri razvoju prometnega sistema pomembno zaostajajo za primerljivimi evropskimi mesti, je smiselno, da pri uvajanju novih ukrepov uporabijo pristop »najboljših primerov« (angl. »best practice«) oziroma da uporabijo razpoložljivo znanje in izkušnje drugih mest. Zato je zelo priporočljivo, da mesta maksimalno izkoristijo svoje pristojnosti in potencialne s sodelovanjem pri izmenjavi informacij in izkušenj z drugimi mesti v evropskem merilu. Izjemno koristno orodje za tovrstno izmenjavo je iniciativa ELTIS, ki jo je vzpostavila Evropska komisija. Dodatno pa bo k izmenjavi prispevala tudi metodologija prenosljivosti projekta LEDA, ki spodbuja skupen in strukturiran pristop k širši uporabi lokalno razvitih ukrepov.

Aljaž Plevnik, univ. dipl. geogr., Urbanistični inštitut RS, Ljubljana
e-pošta: aljaz.plevnik@urbinstitut.si

Opombe

- ¹ Prispevek je bil deloma predstavljen na V. slovenskem kongresu o cestah in prometu na Bledu, 25. oktobra 2000.
- ² LEDA = Legal and Regulatory Measures for Sustainable Transport in Cities (Pravne in regulacijske mere za trajnostni promet v mestih).
- ³ RUG = Regional User Groups (Regionalne skupine uporabnikov).

Viri

Ils in dr.: Leda: legal and regulatory measures for sustainable transport in cities: final report; European Commission, Brussels 2000.

Plevnik, A.: Leda: legal and regulatory measures for sustainable transport in cities: Work package 1: aims of transport policies: Slovenian report, Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, Ljubljana 1998.