

Zakaj uporabljamo avtomobil tudi na razdaljah, ki bi jih lahko enostavno prekolesarili ali prehodili?



IZVLEČEK

Prometni sistem v Sloveniji se že več desetletij razvija neenakomerno – ob nezadostnem razvoju drugih oblik prometa se prednostno zagotavljajo ustrezne razmere za avtomobilski promet. V zadnjem obdobju se uveljavlja celostno prometno načrtovanje, s katerim v ospredje postavljamo družbo, okolje, kakovost bivanja in javno zdravje, ob hkratnem zadovoljevanju potreb po premikanju. Kljub prizadevanjem za sledenje ciljem trajnostne mobilnosti je v Sloveniji še vedno primarna izbira prevoznega sredstva za vsakdanje poti avtomobil. Uporabljamo ga tudi na zelo kratkih razdaljah, ki bi jih sicer lahko skoraj vsak enostavno opravili aktivno – peš, s kolesom, rolko, skirojem. V članku so predstavljeni rezultati dveh raziskav, s katerimi smo poskušali odgovoriti na vprašanja, na kakšen način potujemo v Sloveniji na kratke razdalje in zakaj potujemo tako, kot potujemo.

Ključne besede: promet, potovalne navade, trajnostna mobilnost, hoja, kolesarjenje, Slovenija.

ABSTRACT

Why do we use the car for distances that we could easily undertake by bike or on foot?

The transport system in Slovenia has been developing unevenly for several decades – priority is given to providing appropriate conditions for car traffic, whilst insufficient development of other forms of transport. In the last period, integrated traffic planning has been gaining ground, with which we focus on society, the environment, the quality of life and public health, while satisfying the needs for movement. Despite efforts to pursue the goals of sustainable mobility, in Slovenia the primary choice of means of transport for everyday travel is still the car. We also use it for very short distances, which could easily be done actively by anyone – on foot, by bike, etc. The article presents the results of two researches with which we answer the questions of how we travel in Slovenia for short distances and why we travel as we travel.

Key words: transport, mobility habits, sustainable mobility, walking, cycling, Slovenia.

Promet in mobilnost sta temeljni dejavnosti razvitih družb. Promet je storitvena dejavnost, ki se ves čas razvija in spreminja, hkrati z drugimi procesi – gospodarsko rastjo, prostorskimi spremembami in naraščanjem prebivalstva (Erjavec in Mali 2001). V preteklosti je razvoj motoriziranih oblik prometa prinesel številne pozitivne učinke, na primer večjo mobilnost prebivalcev, dostopnost do delovnih mest in drugih storitev, zadovoljevanje potreb po blagu in spodbujanje splošnega gospodarskega razvoja. S prednostnim zagotavljanjem ustreznih razmer za avtomobilski promet in nenehno rastjo deleža uporabnikov ima ob hkratnem nezadostnem razvoju drugih oblik prometatudi številne negativne posledice za okolje, družbo, zdravje in gospodarstvo (Lep in sodelavci 2004).

Nasprotno tradicionalnemu načrtovanju prometa, katerega rezultat je prometni sistem, ki v ospredje postavlja avtomobilski promet, je celostno prometno načrtovanje, ki se je v Sloveniji začelo uveljavljati pred desetletjem. S celostnim prometnim načrtovanjem se ob hkratnem zadovoljevanju potreb po premikanju v ospredje postavlja človeka, družbo in okolje oziroma kakovost bivanja in javno zdravje. Cilj celostnega prometnega načrtovanja je trajnostna mobilnost, v okviru katere je osebni avtomobilski promet enak javnemu potniškemu prometu ter aktivnim oblikam premikanja – hoji in kolesarjenju (Plevnik in sodelavci 2012; Plevnik 2016).

Čeprav se vse več prizadevanj tako na državni kot lokalni ravni usmerja v načrtovanje in izvajanje ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti, je v Sloveniji še vedno najbolj pogosto uporabljen način mobilnosti vožnja z osebnim avtomobilom. Do neke mere je to razumljivo, saj se v povprečju naše vsakdanje poti podaljšujejo, kar je povezano z družbenimi in prostorskimi spremembami pa tudi nesorazmernim razvojem prometnega sistema v zadnjih desetletjih. Problematično je predvsem na krajših razdaljah, ki bi jih zlahka opravili aktivno – peš, s kolesom ali s skirojem, rolko. Na državni ravni tako kar petina prebivalcev opravi vsakdanje poti na razdalji do enega kilometra z avtomobilom, na razdaljah do pet kilometrov pa je takšnih tri petine.

V Sloveniji k izpustom toplogrednih plinov največ prispeva prometni sektor, v okviru katerega večino prispeva cestni promet (Urbančič in Česen 2017). Če bi večji delež ljudi kratke vsakdanje poti namesto z avtomobilom opravil peš ali s kolesom, bi s tem pomembno vplivali na zmanjšanje izpustov pa tudi na svoje zdravje in trajnostni razvoj.

Krajše razdalje na dnevnih poteh so značilne predvsem za urbana območja oziroma območja večje poselitvene zgoščenosti. Ravno na teh območjih se najbolj kažejo negativne posledice, ki jih prinaša čezmerna uporaba osebnih avtomobilov (Exceedance of air ... 2021).

Avtorici besedila:

NELA HALILOVIĆ, magistra geografije
IPoP – Inštitut za politike prostora
Tržaška cesta 2, 1000 Ljubljana
E-pošta: nela.halilovic@ipop.si

PETRA OČKERL, magistra sociologije
IPoP – Inštitut za politike prostora
Tržaška cesta 2, 1000 Ljubljana
E-pošta: petra.ockerl@ipop.si

Avtorja fotografij:

ANDREJ TARFILA, **GORAN JAKOVAC**

COBISS 1.04 strokovni članek

Pozitivne učinke zmanjšanja avtomobilskega prometa smo lahko zaznali v času omejitev gibanja zaradi koronavirusa. Zaščitni ukrepi in spremembe ustaljenih vsakdanjih ritmov so močno vplivali tudi na potovalne navade ljudi. Število potovanj se je bistveno zmanjšalo, več jih je bilo opravljenih na krajših razdaljah. Za vsakdanje opravke je veliko ljudi izbralo hojo

ali vožnjo s kolesom (Koronavirus in naša ... 2020). Te spremembe v predstavljeni analizi še niso vidne, saj se je raziskava izvajala na začetku epidemije leta 2020, anketirance pa smo prosili, da odgovarjajo, kot da epidemije ne bi bilo. Kljub temu so ugotovitve opravljene analize dragocene v času okrevanja po epidemiji, ko se število potovanj vrača na običajno raven.

V nadaljevanju bomo predstavili del rezultatov raziskave Dnevna mobilnost potnikov, ki jo je leta 2017 pripravil Statistični urad Republike Slovenije in del rezultatov panelne raziskave Zakaj ljudje potujejo, kot potujejo?, ki jo je leta 2020 opravil IPoP – Inštitut za politike prostora v sodelovanju s podjetjem Ninamedia d. o. o. Pri analizi obeh raziskav smo se osredotočili na poti, dolge do pet kilometrov, ki bi jih lahko posameznik opravil aktivno.

Raziskava Dnevna mobilnost potnikov, ki jo je izvedel Statistični urad Republike Slovenije, zajema 15.015 prebivalcev Slovenije, starih med 15 in 84 let. V petih sklopih pojasnjuje zbrane podatke o opravljenih poteh, njihovih razdaljah, porabljenem času za poti ter o stopnji zasedenosti osebnih vozil in udeleženosti prebivalcev Slovenije v dnevni mobilnosti. Metodologija raziskave je usklajena z metodologijo Evropske statistične službe – EUROSTAT in bo predvidoma ponovljena na vsake tri leta. Iz raziskave Dnevna mobilnost potnikov smo analizirali podatke o izbiri prevoznih sredstev na razdalji do enega kilometra in na razdalji do petih kilometrov (Halilović in sodelavci 2020a). Zanimali so nas podatki na ravneh Slovenije, Ljubljanske urbane regije in Mestne občine Ljubljana.

Raziskava IPoP – Inštituta za politike prostora in Ninamedie d. o. o. zajema odgovore 2859 oseb. Vzorec respondentov je reprezentativen po spolu, starostnih skupinah, izobrazbeni strukturi ter statističnih regijah oziroma regijah, zajemal pa je splošno populacijo (stare 15 let in več). Cilj raziskave je bil ugotoviti odnose, motive, vrednote za potovalne navade prebivalcev in pod kakšnimi pogoji bi jih bili pripravljene spremeniti. Anketiranje se je izvajalo ob pričetku epidemije Covid-19 v Sloveniji, ki je vsekakor vplivala na potovalne navade Slovencev, zato smo anketirance prosili, naj na zastavljena vprašanja odgovarjajo, kot da bi bile razmere normalne. Raziskava bo ponovljena panelno, še trikrat, vsakič po izvedeni raziskavi SURS. Spremljali bomo enak vzorec ljudi skozi obdobje osmih let in ugotavljali, če se bodo odnosi, motivi in vrednote za potovalne navade spreminjali skupaj s spremembami deležev potovanj po izbranih prevoznih sredstvih.

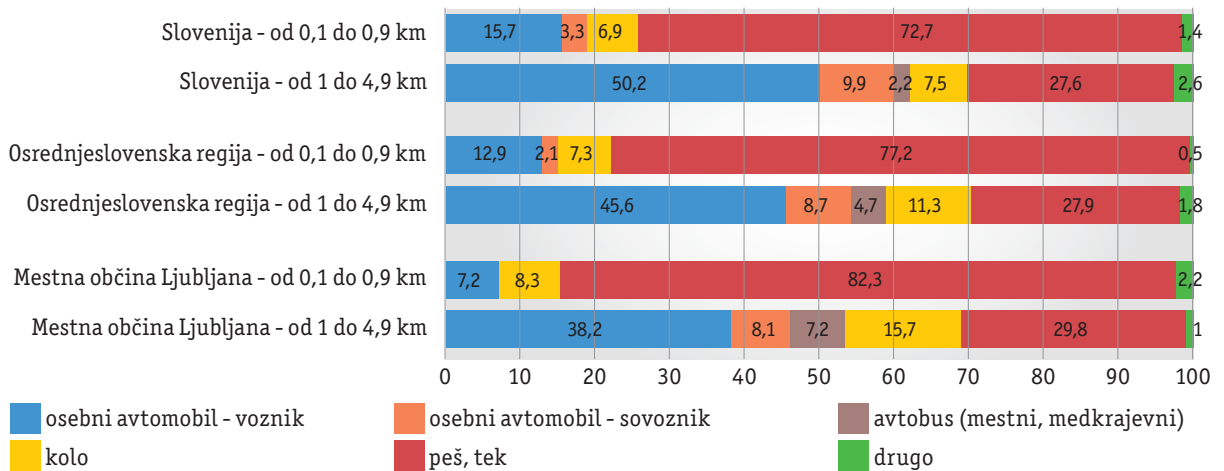
Poti, dolge do enega kilometra, kar petina ljudi opravi z osebnim avtomobilom, do pet kilometrov dolge pa tri petine

Podatki kažejo na razlike v uporabi posameznih prevoznih sredstev na različnih prostorskih ravneh. Medtem ko je v prevladujoče urbanem okolju Mestne občine Ljubljana delež potovanj z avtomobilom na razdalji do 1 km dokaj manjši, se na območjih z več podeželskimi značilnostmi več uporablja avtomobil. Delež je tako enkrat večji v Osrednjeslovenski regiji, še nekoliko večji pa na ravni celotne Slovenije. Hkrati je v Mestni občini Ljubljana več poti opravljenih aktivno, medtem ko je v delež aktivnih potovanj na ravni Osrednjeslovenske regije manjši in na ravni celotne Slovenije še nekoliko manjši.

Poti na razdaljah med 1 in 5 km so na vseh prostorskih ravneh v večinskem deležu opravljene z avtomobilom. Delež aktivnih poti se deležu poti, opravljenih z avtomobilom približa le na območju Mestne občine Ljubljana. Na ravni Osrednjeslovenske regije je razlika med deležem poti, opravljenih z avtomobilom in aktivno opravljenimi potmi že nekoliko večji. Na državni ravni je delež poti, opravljenih z avtomobilom, skoraj dve tretjini, delež aktivno opravljenih poti pa dosega le dobro tretjino.

Z avtom je najenostavneje in najudobneje

Raziskava potovalnih navad Zakaj ljudje potujejo, kot potujejo? (Halilović in sodelavci 2020b) je pokazala, da se vprašani o izbiri načina potovanja



Slika 1: Primerjava deležev opravljenih poti, dolgih do 1 in do 5 km po prevoznih sredstvih (vir: Dnevna mobilnost potnikov 2017).

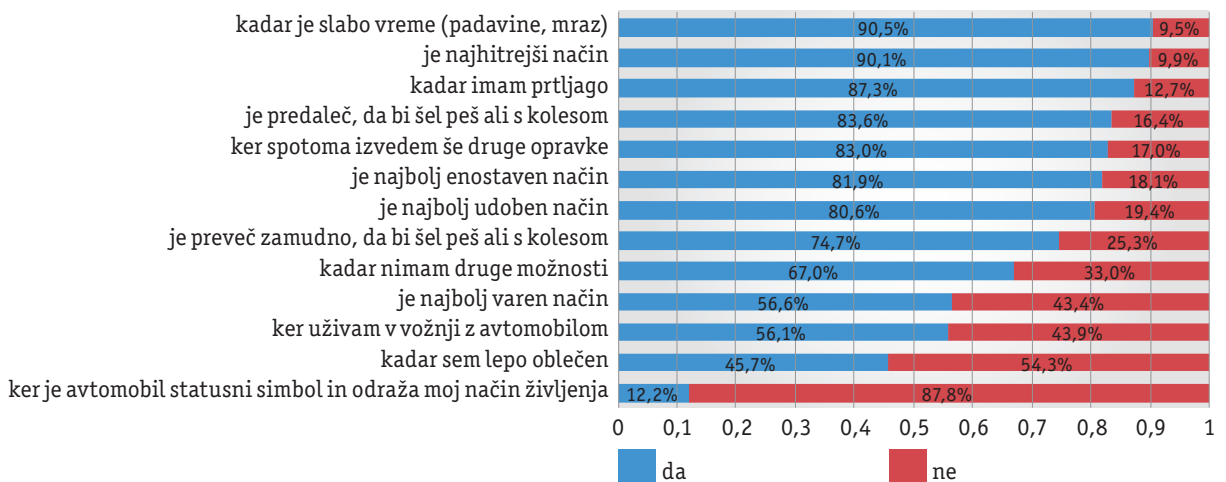
odločajo zelo praktično, manj pa na njihove odločitve vplivajo vrednote in prepričanja. Za uporabo osebnega avtomobila, tudi za premagovanje krajših razdalj, se v večini ne odločajo, ker bi se jim zdelo, da avtomobil izraža njihov življenjski slog ali jim daje ugled in status, ampak zato, ker se jim to zdi lažja in priročnejša izbira. Več kot polovica tistih, ki avtomobil najpogosteje izberejo za vsakdanje

poti, navaja tudi, da tako storijo, ker uživajo v vožnji. Uporaba avtomobila je za večino vsakdanjih poti še vedno dovolj privlačna, saj jo respondenti v primerjavi z aktivno mobilnostjo zaznavajo kot enostavnejšo, udobnejšo in hitrejšo.

Večina vprašanih, ki za vsakdanje poti najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil, tega uporablja, kadar je

slabo vreme oziroma zato, ker je to najhitrejši način prevoza. Velik delež se jih za avtomobil odloča zato, ker to izberejo ocenjujejo kot najbolj enostaven in najbolj udoben način mobilnosti. Za avtomobil se odločijo tudi, kadar imajo prtljago ali, kadar spotoma izvedejo še druge opravke. Večini se zdita hoja ali vožnja s kolesom predaletč oziroma preveč zamudni.

Slika 2: Razlogi, da anketiranci za vsakdanje prevoze najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil (n = 1680, vir: Halilović in sodelavci 2020b).



Za več aktivnih vsakdanjih poti bo potrebna boljše prometna infrastruktura

Preverjali smo tudi, zakaj ljudje ne uporabljajo katerega od aktivnih načinov mobilnosti. Med najpogostejšimi razlogi, ki jih navaja slaba tretjina anketirancev, so pomanjkanje primerne infrastrukture oziroma kolesarskih stez, nevarnosti prometa na poti, več različnih obveznosti in nepredvidljivost vremenskih razmer.

Skoraj tretjina vprašanih je odgovorila, da se za druge načine ne odločijo, ker imajo avtomobil, kar potrjuje vlogo avtomobila kot primarnega načina potovanja. Gre za skupino prebivalcev, ki imajo v lasti avtomobil in praktično vse poti opravijo z njim, ne da bi sploh razmišljali o drugih možnostih.

V raziskavi smo preverjali tudi, pod kakšnimi pogoji bi bili vprašani pripravljeni opustiti osebni avtomobil in se na pot odpraviti peš, s kolesom ali drugim podobnim prevoznim sredstvom.

Osebni avtomobil bi za kolo ali drugo podobno prevozno sredstvo dobra polovica vprašanih zamenjala, če bi bila na voljo boljše infrastruktura (kolesarske steze) in če bi bile kolesarske povezave varnejše. Slaba polovica vprašanih pa bi se za zamenjavo odločila, če bi imeli na cilju možnost varnega hranjenja kolesa oziroma drugega podobnega prevoznega sredstva.

Le dobra tretjina vprašanih bi bilo pripravljih zamenjati avtomobil za kolo, če bi to imelo dokazano koristen učinek na njihovo zdravje, kar na nek

način preseneča in nakazuje potrebo po še večjem ozaveščanju o pozitivnih učinkih aktivne mobilnosti. Od vseh ponujenih odgovorov imajo najmanj potenciala za spremembe finančne sankcije, to je podražitev vožnje z avtomobilom, kot sta dodatna obdavčitev in dražje parkiranje.

Najmočnejši motiv za zamenjavo osebne avtomobila za hojo je prometna gneča, v tem primeru bi se na pot peš odpravilo skoraj dve tretjini vprašanih. To potrjuje naše predhodne domneve, da je prevoz z avtomobilom še vedno dovolj udoben, zastoji in gneče pa očitno niso dovolj veliki, da bi ljudi odvrgnile od uporabe avtomobila.

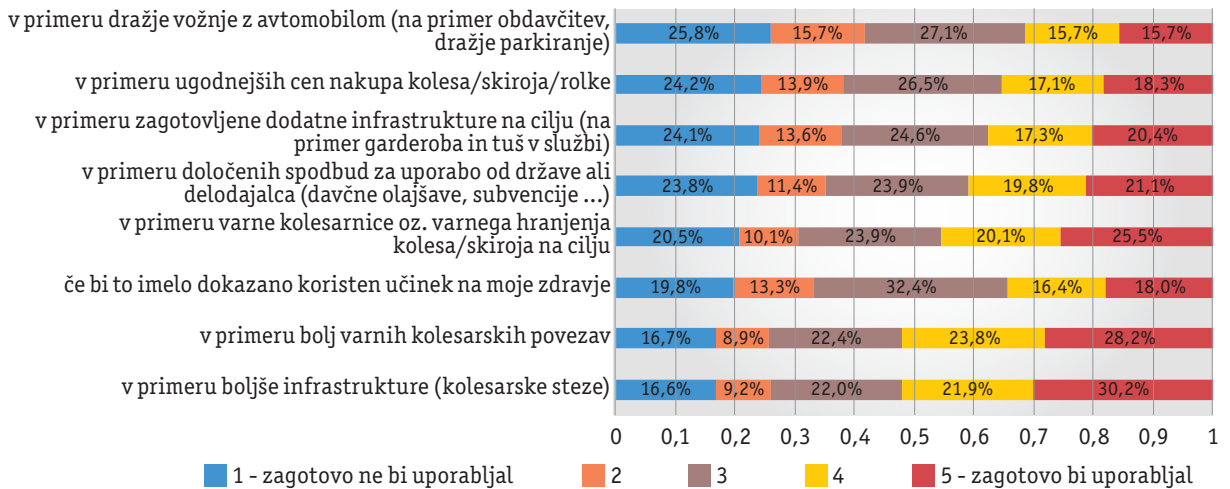
Več kot polovica vprašanih bi se na pot namesto z avtomobilom odpravilo peš, če bi bile zagotovljene varne in udobne razmere za pešačenje, kot so široki pločniki, nadhodi in drevesa. Tako kot pri zamenjavi za kolo je tudi pri zamenjavi avtomobila za hojo najšibkejši motiv za zamenjavo podražitev vožnje z avtomobilom, saj bi se v tem primeru za zamenjavo odločilo le dobra tretjina vprašanih.

Ali vemo, kaj so potovalne navade?

Potovalne navade razvijemo za poti na istih relacijah, ki se ponavljajo, na primer vsak dan, večkrat tedensko ali ob določenih dnevih. Navadno gre za poti v službo, šolo ali po drugih rednih opravkih. Potovalna navada pomeni, da za določene poti izbiramo vedno ista prevozna sredstva oziroma načine potovanja. Navadno za isti namen izberemo vselej isti način, na primer v službo gremo s kolesom, po

Slika 3: Večina anketirancev bi bila pripravljena zamenjati osebni avtomobil za aktivni način prevoza v primeru boljše prometne infrastrukture (foto: Goran Jakovac).





Slika 4: Načelna pripravljenost za zamenjavo osebnega avtomobila z aktivnimi prevoznimi sredstvi za vsakdanje poti (n=2859, vir: Halilović in sodelavci 2020b).

večjih nakupih pa z avtom. Navade razvijemo zato, da si poenostavimo življenje, saj bi bilo odločanje vsakič znova naporno. Zato po določenem številu ponovitev načina potovanja ne izbiramo več glede na dane razmere, ampak ga izberemo avtomatsko, iz navade in brez razmišljanja. Pri ponavljajočih se poteh posameznik energije ne vlaga več v razmislek, ali je izbran način potovanja res smiseln, saj si želi priti na cilj udobno, v istem času, pravočasno in brez kakršnihkoli odstopanj od povprečnih preteklih izkušenj (Oulette in Wood 1998; Verplanken in Aarts 1999).

Najpogosteje na delo, prostočasne in športne aktivnosti ter manjše opravke

Potovalne navade se torej vežejo na poti, ki jih opravljamo pogosto ali redno. Z anketno raziskavo smo zato želeli ugotoviti, s kakšnim namenom se vprašani najpogosteje odpravijo na pot, kako daleč se morajo odpraviti in katere načine potovanja izberejo za posamezne namene.

Vsak dan oziroma večkrat tedensko se več kot polovica vprašanih odpravi na pot zaradi dela, dobra tretjina zaradi prostočasnih aktivnosti, slaba tretjina se jih odpravi zaradi manjših opravkov in športnih aktivnosti. Ostale vsakdanje poti, kot je na primer spremljanje otrok v šolo sli obiskovanje družine in sorodnikov, pogosto opravlja manjši delež vprašanih.

Razdalja kot pomemben dejavnik izbire vsakodnevnega načina prevoza

Zelo pomemben dejavnik pri izbiri vsakdanjih prevoznih sredstev je nedvomno razdalja. Načeloma velja, da je najdaljša razdalja, ki bi jo povprečen odrasli še lahko opravil aktivno, na primer s kolesom, med 5 in 10 kilometrov. Z vse dostopnejšimi električnimi alternativami se ta razdalja

Slika 5: Najpogostejše vsakdanje poti (vsak dan ali večkrat na teden) (n=2859, vir: Halilović in sodelavci 2020b).



lahko podaljša in postane bolj zanimiva širšemu krogu ljudi.

Pomislili bi, da so v Sloveniji vsakdanje poti tako dolge, da je k aktivni mobilnosti težko spodbuditi več ljudi. Vendar to le deloma drži. Od vsakdanjih poti, ki jih opravljamo najbolj pogosto, so za velik delež vprašanih zunaj dosega aktivne mobilnosti samo poti na delo oziroma v službo ter poslovni opravki. Polovica vprašanih je namreč od službe in poslovnih opravkov oddaljenih več kot 10 kilometrov. Ta razdalja je manj primerna za aktivno mobilnost, zato je pomembno razmišljati o alternativah za prevoz z osebnim avtomobilom na daljše razdalje. Vse druge vrste vsakdanjih opravkov pa večina vprašanih opravlja na razdalji do 5 kilometrov.

Za vsakdanje poti do pet kilometrov pravimo, da so kratke vsakdanje poti. Zanje velja, da bi jih lahko opravili aktivno. Približno tri četrtine vprašanih na razdalji do pet kilometrov opravlja poti zaradi manjših opravkov, spre-

mljanja otrok v vrtec ali šolo, pristočasnih aktivnosti, večernih oziroma nočnih dogajanj ter športnih aktivnosti. Približno dve tretjini vprašanih se odpravi na pot do pet kilometrov zaradi večjih nakupov ali obiska prijateljev, približno polovica pa zaradi poti v šolo in na fakulteto ter študentskega dela. Pot v službo in druge službene opravke na razdalji do petih kilometrov ima približno tretjina vprašanih..

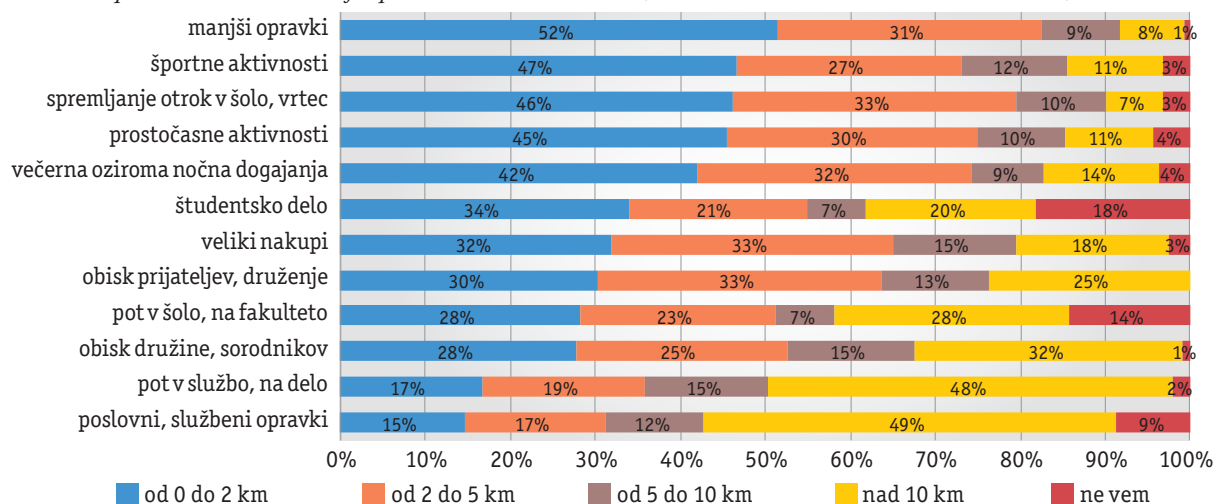
Poti, ki jih opravljamo na razdalji do dveh kilometrov, štejemo med zelo kratke poti. Praviloma bi se na pot do dveh kilometrov vsakdo lahko odpravil aktivno, ne samo s kolesom ali skirojem, ampak tudi peš. Približno polovica respondentov na zelo kratkih razdaljah opravlja poti zaradi manjših opravkov, spremljanja (vožnje) otrok v vrtec ali šolo, športnih aktivnosti in pristočasnih dejavnosti. Zelo majhen delež jih je manj kot dva kilometra oddaljenih od službe oziroma dela in od drugih poslovnih oziroma službenih opravkov. In kateri način potovanja običajno izberemo za te poti?

Izbira avtomobila na poteh, ki bi jih lahko opravili aktivno

Velik delež respondentov pogosto izbere avtomobil tudi na razdaljah, ki niso daljše od dveh oziroma petih kilometrov, predvsem za manjše opravke, športne in pristočasne aktivnosti ter spremljanje oziroma vožnjo otrok v šolo.

Medtem ko se manjši opravki, recimo obisk pošte, pojavljajo bolj naključno in navadno niso redni, so ostale kratke poti, za katere pogosto izberemo avtomobil (spremljanje otrok v šolo, športne aktivnosti in pristočasne aktivnosti), ciklične oziroma sezonske narave. Športne in pristočasne aktivnosti so navadno vezane na sezono, zanje se po poletnem premoru vsako leto odločimo znova. Enako velja za spremljanje otrok v šolo, pri čemer starši vsako jesen na novo vzpostavijo sistem in urnik njihovega odlaganja in pobiranja v šoli ter na obšolskih dejavnostih. Tako se vsako leto znova odločajo za način potovanja, ki se jim po njihovi presoji zdi najbolj praktičen. Možnost za spremembe teh potovalnih navad je torej največja ob začetku vsake sezone.

Slika 6: Povprečna dolžina vsakdanjih poti za različne aktivnosti (n=2859, vir: Halilović in sodelavci 2020b).



Poleg tega manjši opravki, športne in prostočasne dejavnosti niso zelo obvezujoče poti v smislu vsakodnevnega ponavljanja in pravočasnosti. Brez težav bi jih opravili aktivno. Še posebno to velja za športne in prostočasne aktivnosti, saj tako aktivna pot postane njihov sestavni del. Pri športnih aktivnostih, do katerih se kar četrtnina vprašanih vozi z avtomobilom, čeprav so oddaljene le dva kilometra, je prostora za spremembo potovalnih navad veliko. Pri tem je na mestu vprašanje o smiselnosti vožnje z avtomobilom do kilometer in pol oddaljenega fitnes studia, kjer nato eno uro tečemo na traku.

Vožnja otrok v šolo z osebnim avtomobilom ni slaba le za okolje, porabo časa in finančna sredstva staršev, temveč tudi za zdravje otrok. Z aktivno potjo v šolo zagotovimo minimalno dnevno količino gibanja za otroke, ki v šolo pridejo zbujeni in zato lažje sledijo pouku. Na poti lahko poklepetajo z vrstniki, spoznavajo svojo sosesko in se učijo prometne varnosti.

Deleža respondentov, ki se z avtomobilom vozijo v službo in na delo na kratke in zelo kratke razdalje, sta nekoliko manjša – slaba desetina do 2 km in četrtnina do 5 km. Vendar je potovalne navade za te poti običajno težje spremeniti. Ponavljajo se vsak dan, zahtevajo pa tudi pravočasnost in čim manj stresa na poti. Zato je izbira avtomobila za te poti pogosto nesmiselna, ljudje se zanj odločajo na podlagi navade. Ne le da takšna pot ni najbolj optimalna z vidika okolja, zdravja ali denarja, pogosto niti ni najhitrejša.

Zakaj ljudje potujejo, kot potujejo?

Rezultati anketne raziskave (Haličević in sodelavci 2020b) kažejo, da je **uporaba avtomobila za večino vsakdanjih poti še vedno dovolj privlačna**, saj jo respondenti v primerjavi z aktivno mobilnostjo vidijo kot enostavnejšo, udobnejšo in hitrejšo. Respondenti navajajo, da **za hojo, kolesarjenje ali katero od drugih oblik aktivne mobilnosti ni ustreznih ali vsaj dovolj privlačnih infrastrukturnih razmer**. To je glede na vlaganja v kolesarsko infrastrukturo v večini slovenskih občin v zadnjih letih nekoliko presenetljivo. Vse do leta 2023 bo glede na razpoložljiva sredstva za črpanje občin potekala gradnja več sto kilometrov novih kolesarskih in peš povezav. Vpliv teh vlaganj na potovalne navade lahko pričakujemo v naslednjih letih, pri čemer ne gre zanemariti mehkih ukrepov, kot so ozaveščanje, promocija, mobilnostni načrti za institucije, priprave parkirnih politik in podobno. Infrastrukturnim ukrepom je treba dodati ustrezne mehke ukrepe in tako uporabnike

seznaniti z izboljšanimi možnostmi za hojo in kolesarjenje.

Kako spremeniti potovalne navade?

Ovire za aktivno mobilnost respondenti zaznavajo tudi v opremljenosti njihovih vsakdanjih ciljev. Podjetja, javni zaposlovalci in izobraževalne ustanove bi morali biti boljše opremljeni tako z garderobami kot z ustreznimi prostori za hranjenje koles in podobnih prevoznih sredstev. Pri tem gre torej za upoštevanje potreb aktivne mobilnosti pri prostorskem načrtovanju in gradbenih posegih ter za normalizacijo prihodov s kolesi in peš.

K spremembam potovalnih navad bi lahko do določene mere prispevali tudi finančni ukrepi, tako spodbude kot sankcije, saj je njihov potencial za morebitne spremembe potrdila približno tretjina vprašanih, tako pri hoji kot kolesarjenju. **Pri oblikovanju ukrepov za spodbujanje aktivne mobilnosti je treba veliko pozornost nameniti praktičnim vidikom.** Torej, kako organizirati vsakdanje poti,

Potovalne navade lahko spreminjamo z velikimi koraki in se odločimo, da uporabo osebnega avtomobila na kratkih vsakdanjih poteh popolnoma opustimo. Večje možnosti za uspeh imamo, če nekatere spremembe uvedemo postopoma. Razmislimo, katere vsakdanje poti bi lahko opravili peš ali s kolesom. In poskušamo avtomobil čim večkrat pustiti doma. Opravke, ki so na daljših razdaljah ali zahtevajo več prtljage, načrtujemo v enem dnevu, in se na pot samo takrat odpravimo z avtomobilom. Vsakdanje poti lahko začnemo dojemati kot priložnost za več telesne aktivnosti. Če o poti v službo ali šolo razmišljamo kot o priložnosti za več gibanja, nas morda ne bo motilo, da bomo za pot porabili kakšno minuto več. Pomislimo, kako izbira načina mobilnosti vpliva na naše počutje in zdravje. Razmislimo lahko o prilagoditvah, ki nam bodo pešačenje in kolesarjenje olajšale, na primer udobnejši obutvi, rabi nahrbtnika namesto torbice, namestitvi košare na kolesu, pelerini.

da jih je mogoče večinoma opraviti peš ali s kolesom, kako se opremiti za različne vremenske razmere in kako organizirati prenos oziroma prevoz prtljage. Kot močan motiv se kaže tudi **zdravje**, pri čemer je verjetno treba vložiti še več truda v ozaveščanje o vplivu vsakdanjega gibanja, ki ga večina ljudi najlažje opravi prav s spremi-njanjem potovalnih navad.

Tako kot spreminjanje drugih navad je za spremembo potovalnih navad potrebno utrjevanje. Praviloma je potrebno od 20 do 30 ponovitev in približno tri mesece, da jih popolnoma usvojimo. Namero za spremembo navade pogosto spremljata negotovost in strah pred novim. To sta tudi glavna razloga za razkorak med prepričanji in ravnanjem. Čeprav se

zavedamo, da vsakodnevna vožnja z avtomobilom na kratke razdalje ne prinese nič dobrega ne za okolje ne za družbo, pa tudi, da je to slabo tudi za nas same, se zaradi različnih vzrokov, pogosto strahu pred neznanim, pa tudi potrebnega vložka (finančnega, energijskega ...), ne odločimo za drugačen način prevoza. Temu primerno je treba oblikovati ukrepe, tako mehke kot infrastrukturne in predvsem oboje združevati. **Novo navade je lažje oblikovati ob večjih življenjskih spremembah**, na primer ob rojstvu otroka, pri selitvi v nov kraj ali menjavi službe. Takrat smo bolj dojemljivi za spremembe in prevzemanje novih navad, saj smo že zunaj svoje cone udobja (Fujii, Gärling in Kitamura 2001; Bamberg 2006). Ali pa vsako leto jeseni, ko se začeta novo šolsko

leto ter nova sezona pristočasnih in športnih aktivnosti. V letih 2020 in 2021 se je zaradi epidemije koronavirusa marsikomu vsakdan močno spremenil, zato je tudi zdaj zelo primeren čas za vzpostavitev novih potovalnih navad.

Analiza raziskave Dnevna mobilnost potnikov in raziskava »Zakaj ljudje potujejo, kot potujejo?, je del aktivnosti integralnega projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007), sofinanciranega s sredstvi evropskega programa LIFE, Sklada za podnebne spremembe in s sredstvi projektnih partnerjev.

Del vsebine prispevka je bil prvotno objavljeno na spletni strani IPoP – Inštituta za politike prostora.



Viri in literatura

1. Erjavec, F., Mali, I. 2001: Prometna geografija. Celje.
2. Bamberg, S. 2006: Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? Environment and Behaviour 38-6. Medmrežje: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0013916505285091> (3. 3. 2021).
3. Dnevna mobilnost potnikov 2017. SURS – podatkovna baza. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/48/transport> (5. 4. 2021).
4. Exceedance of air quality standards in Europe 2021. European Environmental Agency. Medmrežje: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exceedance-of-air-quality-limit-2/assessment> (24. 5. 2021).
5. Fujii, S., Gärling, T., Kitamura, R. 2001: Change in drivers' perceptions and use of public transport during a freeway closure: Effects of temporary structural change on cooperation in a real-life social dilemma. Environment and Behavior 33-6. Medmrežje: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.918.6524&rep=rep1&type=pdf> (3. 3. 2021).
6. Halilović in sodelavci 2020a: Analiza izbranih podatkov raziskave Dnevna mobilnost potnikov. Elaborat, IPoP – Inštitut za politike prostora. Ljubljana.
7. Halilović in sodelavci 2020b: Zakaj ljudje potujejo, kot potujejo? Analiza odnosa motivov vrednot in navad za mobilnostne navade v Sloveniji. Elaborat, IPoP – Inštitut za politike prostora. Ljubljana.
8. Koronavirus in naša mobilnost 2020. Avto moto zveza Slovenije. Medmrežje: <https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2020-05-27-amzs-raziskava-koronavirus-in-nasa-mobilnost> (3. 3. 2021).
9. Lep, M., in sodelavci 2004: Analiza eksternih stroškov prometa. Končno poročilo, CRP Konkurenčnost Slovenije 2001–2006. Fakulteta za gradbeništvo Maribor, Inštitut za ekonomska raziskovanja, Primorski inštitut za naravoslovne in tehnične vede Koper, Maribor, Ljubljana, Koper.
10. Oulette, J. A., Wood, W. 1998: Habit and Intention in Everyday Life: The Multiple Processes by Which Past Behavior Predicts Future Behavior. Psychological Bulletin 124-1.
11. Plevnik, A. 2016: Okolje, promet in zdravje. Elaborat, Agencija RS za okolje Ministrstva za okolje in prostor, Ministrstvo za infrastrukturo. Ljubljana. Medmrežje: https://www.nijz.si/sites/www.nijz.si/files/publikacijedatoteke/okolje_promet_in_zdravje.pdf (3. 3. 2021).
12. Plevnik, A., in sodelavci 2012: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Elaborat, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. Ljubljana.
13. Urbančič, A., Česen, M. 2017: Izpusti toplogrednih plinov energetskega izvora. Kazalci ARSO. Medmrežje: <http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izpusti-toplogrednih-plinov-energetskega-izvora-4> (3. 3. 2021).
14. Verplanken, B., Aarts, H. 1999: Habit, Attitude, and Planned Behaviour: Is Habit an Empty Construct or an Interesting Case of Automaticity? European Review of Social Psychology 10-1.