



Koliko Danske je v Ljubljani?

DANSKA JE ENA IZMED NAJBOLJ OKOLJU PRIJAZNIH DRŽAV. KØBENHAVN JE PRVI NA SVETU SPREJEL OBVEZNO POLITIKO ZELENIH STREH, DO LETA 2025 PA BO PRVA OGLJIČNO NEVTRALNA PRESTOLNICA. KAKO DALEČ PA SMO PRI ZELENIH POLITIKAH PRI NAS?

SIMONA DREVENŠEK

Pred kratkim je revija *Ecologist* označila København za najbolj zeleno evropsko mesto. Laskav naziv si je danska prestolnica prislužila zaradi okolju prijaznega prevoza, ekoloških restavracij, ogljično nevtralnih piv, ekoloških nakupov, zelenih hotelov in zelenih površin, ki se razprostirajo tudi v središču mesta. Že leta daje kolesarstvu večji pomen kot katerikoli drugo mesto na svetu. Okoli 1,1 milijona ljudi se vsak dan odpravi na delo s kolesom. V jutranji prometni konici pa most Dronning Louise v središču mesta prepelje okoli 35.000 kolesarjev (v Londonu, ki ima osem milijonov ljudi, jih kolesari na delo le 25.000, je opozorila britanska medijska hiša BBC), s čimer je København eno izmed kolesarsko najbolj obremenjenih mest v zahodnem svetu. Ampak kaj je pravzaprav zeleno mesto? »Na to lahko gledamo z več vidikov: trajnostne politike (najbolj splošno tistih, ki so jih definirali Združeni narodi), prijaznosti okolja do prebivalcev ali z vidika na prvi pogled nevidnih stvari (recimo proizvodnja električne energije, uporaba biomase ali oskrba z dobrinami – so te iz lokalnega okolja ali večinoma uvožene ipd.),« je zelena mesta opredelil filozof Luka Omladič.

København, ki je leta 2009 gostil podnebni vrh, v primerjavi s Cancúnom ali poljskim mestom Katowice, kjer bo prihodnji mesec podnebni vrh, dejansko živi, kar

pridiga. Ste vedeli, da je voda v pristanišču tako čista, da se je v njej mogoče kopati? In da je danska prestolnica prva uvedla finančno spodbudo za recikliranje plastenk ter davčno olajšavo za nakup električnega avtomobila? Da je prestolnica čiste energije, ki jo pridobivajo predvsem z vetrnicami tako na kopnem kot na morju, čivkajo že ptiči. Kulinarično se navdušujejo nad sezonskim in lokalnim, tudi moda je precej »zelena«.

København je po svoje zelo sistematično začrtal cilje trajnostnega razvoja. Medvladni forum o podnebnih spremembah (IPCC) je v nedavno novem objavljenem poročilu opozoril, da lahko samo še do leta 2030 presedlamo na čiste vire energije, da bi omilili podnebne spremembe. Tako si je København začrtal ambiciozen cilj, da bo do leta 2025 celotna oskrba z energijo v mestu ogljično nevtralna, kar pomeni, da energija za ogrevanje in električno energijo ne bo proizvedena iz fosilnih virov, ki so osrednji krivec za podnebne spremembe. To ne pomeni, da v Københavnu, ki je do zdaj za prevetritev energetskega sektorja porabil 1,7 milijarde evrov (emisije so od leta 2005 zmanjšali za 38 odstotkov), ne bodo več proizvajali ogljikovega dioksida. Povečan delež toplogrednih plinov na eni lokaciji bodo kompenzirali z nižjimi na drugih, pri čemer bodo upoštevali celotno mrežo: promet, stavbe, energijo in vodo.

Kje v luči »zelenega« smo pri nas v primerjavi s Københavnom? Ljubljana, ki je bila pred dvema letoma zelena prestolnica Evrope, je zelena, a kot je opozoril filozof Luka

Omladič, v naši prestolnici manjka naslavljanje najtežjih sistemskih problemov. Če je eden izmed ciljev trajnostnega razvoja čista energija, za katero si prizadevajo v danski prestolnici, se pri nas dogaja diametralno nasprotno. Do leta 2020 je načrtovana gradnja plinsko-parne enote v enoti TE-TOL. A ker je tudi zemeljski plin »fosilni vir energije in ne čista energija, Ljubljana do leta 2030 ne bo nizkoogljično mesto«, je opozoril Omladič. To tudi pomeni, da ne bomo zmanjšali odvisnosti od fosilnih goriv. »Res je, da ima danska prestolnica na voljo izrabo vetrne energije, a pišejo tudi, da bodo 60.000 kvadratnih metrov stavb pokrili s solarnimi celicami. Tako ambiciozno načrto v Ljubljani nismo priča. Na površini sicer vidimo zeleno mesto, a najtežji razvojni izzivi so sistemski,« je razmišljal Omladič, ki predava na ljubljanski filozofski fakulteti.

Kdaj enotna vozovnica in nakup prek aplikacije?

Ljubljana je po številnih kazalnikih zeleno mesto. Tako kot Danska ima zelo dragocene zelene pasove, naravna območja, ki segajo do središča mesta, in vodne vire. Soočamo se s težavami pri širjenju urbanizacije, »kjer včasih divje posegamo v Ljubljansko barje in zelene pasove, in kot vemo, še ni rešen tudi problem poplaven varnosti. Nepremišljeno se gradi na način, ki ne izboljšuje poplaven varnosti, lahko jo celo poslabša,« je

opozoril Omladič. Podobna težava, ki je Ljubljana ne naslavlja, je promet, ki ima več spornih vidikov, ne le onesnaženje zraka – tudi hrup in preobremenjenost. »Ko bo drugi tir zgrajen, se bo tovorni železniški promet skozi Ljubljano še povečal, čeprav je že zdaj velika obremenitev za prebivalce ob progi in mesto,« je opozoril. Gradnja obvozne proge okoli Ljubljane je zato nujen projekt, da bi lahko govorili o trajnostnem razvoju prestolnice. Razlika med nami in Københavnom je tudi v urejenosti javnega prometa. Danci poleg koles (za ves dan si ga je mogoče izposoditi tudi s kavcijo 20 danskih kron) prisegajo na javni prevoz. Vse vožnje lahko načrtujejo z aplikacijo, s katero tudi kupijo vozovnice.

Pri nas imamo po zakonodaji ločeno centralno vodenje javnega potniškega prometa na medkrajevnih linijah in mestni javni prevoz. Od leta 2016 lahko enotno vozovnico za primestni in mestni promet uporabljajo le dijaki in študenti, ki imajo subvencionirane vozovnice, je pojasnil sekretar na ministrstvu za infrastrukturo Bojan Žlender. Bo pa vlada kmalu obravnavala medresorsko uredbo o načinu izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa, s čimer bo enotna vozovnica bliže realnosti tudi za druge uporabnike javnega potniškega prometa. »Ocenjujemo, da bi naj bila zakonodaja sprejeta že decembra, s 1. marcem prihodnje leto pa bi že lahko imeli enotne mesečne vozovnice,« je povedal Žlender.

Kdaj bo mogoče plačevati prevoz z aplikacijo? »Za subvencionirano vozovnico že imamo urejeno plačilo prek spleta. Trije prevozniki to že ponujajo: LPP, Nomago in Ariva,« je prvi korak plačevanja prek spleta opisal Žlender. Dodal je, da si prizadevajo, da bi imeli vse na pametnih telefonih v enem letu: »Vsi si želimo, da bi lahko na pametnem telefonu tudi pogledali, kdaj pelje vlak, kdaj kateri avtobus, po kakšni ceni me pelje, ali lahko vzamem s sabo tudi kolo ipd.«

Kje šepamo pri zelenih politikah?

Zakaj je København ultimativno mesto, primer dobre prakse, po katerem se je treba zgledovati? Ker ima trajnostne zelene politike, je najbolj splošen odgovor.

Je pa mesta težko primerjati, ker so na različnih geografskih območjih pa tudi različno velika. S kolesarsko infrastrukturo se lahko recimo trudijo tudi v Parizu, a je ta v Ljubljani kolesarjem bolj prijazna, ker je naša prestolnica manjša in bolj obvladljiva. »To je tudi priložnost, da Ljubljana še bolje uredi kolesarski promet,« je prepričan Omladič.

»Model zelenega mesta je namreč le model in modele je treba prilagoditi kontekstu,« je pritrdila Saša Dobričič, profesorica z **novogoriške univerze**, ki se že vrsto let ukvarja z zelenimi mesti. »Zeleno mesto v Sredozemlju ni enako zelenemu mestu na severu Evrope. Trajnostne rešitve, ki si jih je zgodovinsko zamislilo Sredozemlje, so radikalno drugačne od modelov v severni Evropi, a to ne pomeni, da so manj učinkoviti,« je pojasnila.

Čeprav smo nasploh pri zelenih mestih v Sloveniji napredni, se soočamo tudi s težavami. »Največja težava je prehod iz strateške usmeritve, celostne urbanistične, politične, družbene strategije, v operativni akcijski načrt. Težava je zagotavljanje celostnega pristopa pri strategiji, ki je zelo pomemben in mora biti konsolidiran, pri čemer je ključna država. Zagotoviti je treba tudi udeležbo lokalnih deležnikov in organizacij pri odločanju,« je Saša Dobričič nanizala nekaj pomanjkljivosti in mednje prištela tudi povečano nezaupanje v institucije. »Nevladne organizacije, ki so na severu Evrope zelo aktivne, močne in dobro sodelujejo, so dejansko lepilo med vlado in prebivalstvom in to pri nas ne deluje najbolje,« je opozorila. Minister za okolje in prostor Jure Leben je, kot je bilo pred časom zapisano v *Delu*, obljubil, da se bodo predstavniki ministrstva vsak mesec sestali z nevladniki, kar je Saša Dobričič pozdravila, a opozorila, da je »treba razumeti kooperacijo in soustvarjalnost kot fundament družbene izkušnje in ne kot nujno zlo«.

Da je sodelovanje vseh deležnikov na vseh ravneh pomembno, kaže

tudi nezadovoljstvo Ljubljčanov in Ljubljčank ob napovedi prepovedi prometa v središču mesta, kar se je naknadno pokazalo za eno od strateških in predvsem prebivalcem naklonjenih potez, »torej vključevanje deležnikov in upoštevanje želja še ne pomeni participacije in ne zagotavlja pravih odločitev«. »Zato je pri tem zelo pomembna vloga strokovnjakov, vlade in nevladnikov, ki spremljajo strategijo,« je poudarila Saša Dobričič in dodala, da je slednje tudi kulturno pogojeno. »Kulturo lahko gradiš 500 let, a ti jo nemudoma uniči nespameten zakon,« je povedala. Pomembno je v te projekte vključiti tudi prebivalstvo, nihče se namreč ne more sam odločati. Na Reki na Hrvaškem so recimo prebivalci zelo projektno usmerjeni, povezani tudi z občino, se je pokazalo pri projektu Clic, pri katerem je projektni partner **Univerza v Novi Gorici**.

Do zelenega s spremembo vrednot

Zavedati se je tudi treba, da so vse zelene politike dolgoročne, tudi krajinske. »Če želimo senco, lahko postavimo senčnik ali posadimo drevo. V zadnjem primeru bo sicer trajalo dlje, a to je pravzaprav preobrat vrednot,« je odločitev orisala Saša Dobričič. Šele ko bo ljudi sram, da imajo tri avtomobile in da se v službo ne vozijo z javnim prevozom ali s kolesom, kot je to na Danskem, se bo zgodila družbena sprememba. »Ni novih politik, če ni družbene spremembe. Pri preobratu vrednot je ključno izobraževanje. In na področju prostorske organizacije je pri nas treba še veliko narediti,« je poudarila. Sicer pa tudi participacija ni dovolj. Ključno je graditi zaupanje, ki ga pri nas opazno manjka.

simona.drevensek@delo.si

ŠELE KO BO LJUDI SRAM, DA IMAJO TRI AVTOMOBILE IN DA SE NE VOZIJO V SLUŽBO Z JAVNIM PREVOZOM ALI S KOLESOM, KOT JE TO NA DANŠKEM, SE BO ZGODILA DRUŽBENA SPREMEMBA.

LUKA OMLADIČ, FILOZOF: KO BO DRUGI TIR ZGRAJEN, SE BO TOVORNI ŽELEZNIŠKI PROMET SKOZI LJUBLJANO ŠE POVEČAL, ČEPRAV JE ŽE ZDAJ VELIKA OBREMNITEV ZA PREBIVALCE OB PROGI IN MESTO.



SAŠA DOBRIČIČ, UNIVERZA V NOVI GORICI: ZELENO MESTO V SREDOZEMLJU NI ENAKO ZELENEMU MESTU NA SEVERU EVROPE, A TO NE POMENI, DA SO NAŠI MODELI MANJ UČINKOVITI.



København že leta daje kolesarstvu večji pomen kot katerokoli drugo mesto na svetu. Okoli 1,1 milijona ljudi se vsak dan odpravi na delo s kolesom. FOTO REUTERS



København je za prevetritev energetskega sektorja porabil 17 milijard evrov in od leta 2005 so zmanjšali emisije za 38 odstotkov. FOTO REUTERS