
Vita Žlender

Uporaba in dostopnost zelenih površin v Ljubljani in okolici: Potrebe in želje starejših prebivalcev Ljubljane

POVZETEK

Številne raziskave navajajo, da so zelene površine na obrobju mest pomembne za zagotavljanje prostora za prostočasne in rekreacijske dejavnosti mestnih in obmestnih prebivalcev. Raziskava, opisana v tem članku, se je osredotočila na Ljubljano in na vprašanje, kako starejši prebivalci, ki živijo v središču Ljubljane, dostopajo in uporabljajo ljubljanske mestne in obmestne površine. Raziskava je bila opravljena empirično, na podlagi fokusnih skupin, v katerih je sodelovalo 20 udeležencev. Rezultati so pokazali, da udeleženci vsakodnevno uporabljajo samo zelene površine v neposredni bližini njihovega doma oziroma tiste, ki so jim hitro dostopne. Velikost zelene površine je bila edina značilnost, zaradi katere so se udeleženci odločili za obisk zelene površine tudi, če je bila ta nekoliko bolj oddaljena. Nadalje je raziskava pokazala, da ljudje cenijo pol-naravne obmestne zelene površine, kot so primestni gozdovi, travniki in rečni koridorji. Ti prostori so ljudem pomembni, ker jim nudijo možnost uživanja narave, sprostitve in miru. Uporabljajo jih za različne oblike aktivne rekreacije, največkrat za hojo. Na podlagi izsledkov te raziskave so bila v zvezi z dostopnostjo do zelenih površin osnovana priporočila, ki lahko služijo kot smernice za tiste akterje, ki načrtujejo, oblikujejo in upravljajo ta območja zdaj in v prihodnosti.

Ključne besede: obmestne zelene površine, fokusne skupine, Ljubljana, dostopnost

AVTORICA: Dr. Vita Žlender je krajinska arhitektka, ki je diplomirala na Biotehniški fakulteti Univerze v Ljubljani. Med in po študiju je izkušnje pridobivala s krajinsko-arhitekturno prakso v Sloveniji, Nemčiji in v ZDA. Pri svojem delu si je vedno prizadevala upoštevati tako lokalne značilnosti prostora kot tudi želje in potrebe ljudi, ki ta prostor uporabljajo. Raziskovalno jo je zanimalo spreminjanje in upravljanje obmestnih krajin, kar je tudi osrednja tema njene doktorske dizertacije, ki jo je opravila na Univerzi v Edinburgu na Škotskem.

ABSTRACT

The use of, and transport accessibility to, green, open spaces on the boundary of Ljubljana: The needs and wishes of the older inner-city dwellers

A substantial amount of research has shown that peri-urban areas are important for the provision of extensive green open spaces for leisure and recreation of urban and suburban dwellers. The study, described in this paper, focused on Ljubljana and on the question, how do the older Ljubljana's residents access and use Ljubljana's urban and peri-urban green spaces. The research was carried out empirically; data was collected using focus groups with total sum of 20 participants. The results showed that the participants on their every day level use only the green spaces located close to where they lived or those that are easily accessible. The

size of a green space was the only variable which would overcome too great a distance to a green space. The results also showed that people appreciated semi-natural peri-urban green spaces such as peri-urban forests, meadows and river corridors. These spaces are important for people because they provide opportunities for enjoying nature, relaxation and peace. People also use them for active recreation, mainly for walking. The results of this study offer guidance, to spatial and city planners, in planning and management of peri-urban green spaces according to both people's preferences and sustainability aims.

Key words: Peri-urban green spaces, focus groups, Ljubljana, accessibility

AUTHOR: Dr. Vita Zlender is a landscape architect. She graduated from the Biotechnical Faculty, University of Ljubljana. During and after her study years she was working in the practice as a landscape architect in Slovenia, Germany and the United States. She has been striving to practice landscape architecture that takes into account genius loci very carefully, along with the consideration of the users of the spaces and their own wishes. Change and management of landscapes have remained her primary research interests to date. This is reflected in her PhD research, which she finished at the University of Edinburgh, Scotland.

1. UVOD

Stik z zelenim okoljem je pomemben del kakovostnega življenja ljudi. Številne raziskave so potrdile, da uporaba zelenih površin, tako mestnih kot obmestnih, pozitivno vpliva na psihično in fizično zdravje ljudi, ki te površine uporabljajo (Richardson et al., 2011). Po podatkih EEA (2006) ima danes 75 % Evropejcev, ki živijo v urbanih območjih, velike naravne oziroma pol-naravne zelene površine na dosegu roke. Na tem mestu se je potrebno vprašati, kakšne so značilnosti tega dosega in kakšne so te površine? Kakšna je njihova družbena, okoljska in gospodarska vloga in ali jih lahko ohranimo tudi v prihodnosti? Pričujoča raziskava se ukvarja s trenutnim stanjem obmestnih zelenih površin in z značilnostmi njihovega dostopa in uporabe.

2. DRUŽBENO IN PROSTORSKO SPREMINJANJE MEST V EVROPI

V zadnjih desetletjih je v Evropi zabeležen trend preseljevanja ljudi v mesta. Posledično se mesta širijo, kar se lahko ob neustreznem planskem usmerjanju poselitve odraža v razpršeni gradnji. Slednja ima številne negativne posledice za mesto in njegovo ruralno zaledje. Ena največjih posledic je izguba velikih odprtih (naravnih, kmetijskih in gozdnih) površin zaradi pozidave ali neprimerne rabe, kot so na primer divja odlagališča odpadkov, nedovoljeno prilaščanje in ograjevanje zemljišč, postavitve reklamnih panojev itd. Tovrstne rabe imajo negativen vpliv na dolgoročen razvoj prostora, ker prispevajo k izgubljanju intrinzične vrednosti obmestnih odprtih površin. Navezanost ljudi na te površine oz. t. i. *genius loci*¹, ekološka vrednost in uporaba teh površin za prostočasne aktivnosti se zato zmanjšujejo, kar še olajša pot neželenemu prostorskemu razvoju, kot je na primer razpršena gradnja.

Razpršena gradnja je v večini primerov povezana z dajanjem prednosti rabi osebnih pred javnimi prevoznimi sredstvi. Zaradi tega pride do socialne segregacije, ki je tako kot izguba

¹ *Genius loci* oz. duh prostora se nanaša na značilnosti nekega prostora, njegovo lokalno identiteto (Butina Watson, 1997).

obmestnih zelenih površin pomembna posledica neustreznega načrtovanja širitve mest. Po podatkih EEA o stanju prometa v Evropi (EEA, 2009) je med leti 1995 in 2006 število lastnikov avtomobila naraslo za 22 %. Ob tem je pomembno dejstvo, da poti, povezane s prostočasnimi aktivnostmi, predstavljajo eno tretjino vseh poti, ki jih opravijo ljudje v Evropi (EEA, 2009). Te poti so manj predvidljive od poti do službe ali šole. Poleg tega so velikokrat povezane s prenosom različne športne opreme in z območji, ki so težko dosegljiva z javnimi prevoznimi sredstvi. Načrtovanje povezav z javnimi prevoznimi sredstvi je tako soočeno s precej drugačnimi potrebami od potreb pri načrtovanju povezav v zvezi z dnevnimi migracijami (EEA, 2009). Posledično je nemalokrat postavljeno ob stran in dostopnost do obmestnih zelenih površin je mogoča samo z osebnimi prevoznimi sredstvi. Dajanje prednosti uporabi osebnega prevoza pred javnim lahko privede do nedostopnosti velikih zelenih površin izven mesta za ljudi, ki nimajo avtomobila (EEA, 2006; Van Herzele et al., 2005). Med njimi so najbolj izpostavljeni starejši ljudje, ki so starostna skupina, na splošno bolj vezana na javna prevozna sredstva kot mlajši oziroma delovni ljudje. To je problem, ki bi ga morale oblasti, ki si prizadevajo za vključujočo in trajnostno dostopnost do zelenih površin na robu mesta, ustrezno nasloviti.

Na podlagi zgoraj navedenih dejstev in izpostavljenih problemov se je raziskava, opisana v tem članku, osredotočila na vprašanje, kakšna je dostopnost in uporaba ljubljanskih mestnih in obmestnih površin pri starejših prebivalcih Ljubljane. Raziskava je temeljila na naslednjih raziskovalnih vprašanjih.

- Katere obmestne odprte površine uporabljajo starejši prebivalci osrednjih predelov Ljubljane in za katere aktivnosti?
- Kakšne so značilnosti obmestnih zelenih površin?
- Kakšne so želje in potrebe prebivalcev v zvezi s temi površinami?
- Kako vpliva dostopnost do zelene površine z določenim prevoznim sredstvom na uporabo te površine?
- Kako lahko želje in potrebe prebivalcev v zvezi z obmestnimi zelenimi površinami pripomorejo k boljšemu upravljanju teh površin?

V nadaljevanju so predstavljene metode dela, zbrani podatki in končne ugotovitve raziskave.

3. RAZISKOVALNA METODOLOGIJA

Ta članek je del obsežnejše doktorske raziskave o tem, kako lahko poznavanje odnosa in uporabe obmestnih krajin prispeva k njihovemu boljšemu upravljanju. Raziskava je temeljila na primerjavi dveh mest, Ljubljane in Edinburga. V obeh mestih so bile izvedene ankete s prebivalci centra mesta, fokusne skupine s starejšimi in mlajšimi prebivalci, intervjuji s strokovnjaki in upravnimi organi ter prostorske analize. V pričujočem članku so predstavljeni izvedba in rezultati fokusnih skupin s starejšimi prebivalci Ljubljane.

Osnovni namen fokusnih skupin s starejšimi je bil zbrati podatke o tem, katere obmestne zelene površine uporabljajo in zakaj ravno te. Glavni cilji izvedbe fokusnih skupin so bili:

- pridobiti informacije o tem, kateri tipi obmestnih krajin so privlačni za mestne prebivalce in njihove prostočasne dejavnosti;
- izvedeti, kakšni so njihovi dnevni/tedenski/sezonski vzorci rabe teh prostorov;
- izvedeti njihove želje in mnenja v zvezi z videzom, delovanjem in upravljanjem obmestnih območij;

- izvedeti, katere krajinske značilnosti jih privlačijo;
- dobiti predstavbo o tem, kakšna bi bila največja razdalja, ki bi jo bili pripravljeni prepotovati do nekega območja, in dejavnikov, ki na to vplivajo;
- dobiti predstavbo o stanju in možnostih za boljšo trajnostno dostopnost do obmestnih zelenih površin.

Fokusne skupine so bile izvedene v maju in juniju 2012. Poleg let (udeleženci so morali biti stari nad 55 let) je bil edini pogoj za sodelovanje bivanje v širšem jedru Ljubljane. Izvedene so bile tri fokusne skupine, vsaka je trajala približno uro in pol. Skupno je v skupinah sodelovalo 17 žensk in 3 moški, udeleženci so bili v povprečju stari 70,5 leta. Pogovori so bili posneti in kasneje dobesedno prepisani po zvočnem posnetku.

4. DOSTOPNOST OBMESTNIH ZELENIH POVRŠIN – GLAVNE UGOTOVITVE

Interpretacija in analiza fokusnih skupin je bila izvedena na podlagi t. i. *utemeljevalne teorije* (angl. *grounded theory*), ki sta jo razvila Glaser in Strauss leta 1967. Utemeljevalna teorija ne sloni na postavljanju hipotez, ampak se znanje in spoznanja o določenem problemu oblikujejo skozi postavljanje raziskovalnih vprašanj, zbiranje podatkov in označevanje glavnih konceptov, ki so razvidni iz zbranih podatkov. Glavni koncepti se nadalje primerjajo in razvrstijo v kategorije, kar je zadnji korak pri oblikovanju novega spoznanja. V nadaljevanju so predstavljeni koncepti, razviti na podlagi podatkov, zbranih v fokusnih skupinah.

Pri raziskovanju značilnosti dostopnosti je bil glavni poudarek na treh temah: (1) na pogledih in težnjah po trajnostni mobilnosti udeležencev in vplivu na njihovo izbiro prevoznega sredstva; (2) na njihovem zadovoljstvu z obstoječo prometno mrežo in (3) zanimanju, ali bi bili pripravljeni spremeniti svoje potovalne navade, če bi s tem lahko pripomogli k dosegu trajnostnih ciljev.

4.1 RAZLOGI UDELEŽENCEV ZA IZBIRO DOLOČENEGA PREVOZNEGA SREDSTVA

Udeleženci so do zelenih površin najpogosteje šli peš, s kolesom ali z avtobusom. Zanimiv podatek je bil, da se udeleženci, ki niso imeli avtomobila, niso počutili nemobilne, kadar so želeli obiskati zeleno površino, do katere je dostop mogoč samo z avtomobilom. V taki situaciji so si pomagali s taksijem ali pa so se odločili za obisk lokacije, ki je bila dovolj blizu, da so do nje lahko šli peš ali s kolesom. Alternativno so se odločili za organiziran izlet z najetim avtobusom za celo skupino. Udeleženci, ki so imeli avto, so ga uporabljali za vožnjo do svoje počitniške hiše, zelo redko pa za vožnjo v mestu.

Ž79: "Midva prideva na Rožnik tako, da greva do Čada s kolesom, potem pa gor. Na Golovec pa najprej z avtobusom, potem pa peš."

Ž76: "Eni kombiniramo s kolesom, drugi pa vse peš."

Ž79: "Do Orl grem peš iz Grada preko Golovca. – M79: "Mimo observatorija, potem je pač markirana pot planinska, s planinskimi znaki, pa Pot spominov se vleče čez Golovec."

Razlogi za izbiro določenega prevoznega sredstva, ki so jih navedli udeleženci, so bili razvrščeni v naslednje kategorije:

- **udobje:** v nasprotju z mlajšimi udeleženci, ki so večkrat navajali udobje kot razlog, da za prevoz izberejo avto namesto avtobusa ali kolesa, nihče izmed starejših udeležencev ni navedel tega razloga;
- **način gibanja, ki ga prevozno sredstvo omogoča:** udeleženci so izpostavili kolo kot hitrejše prevozno sredstvo od avta za premike po mestu; za obisk zelenih površin so določeno prevozno sredstvo najpogosteje izbrali na podlagi trenutnih vremenskih razmer;
- **omejitve zaradi prevelikega fizičnega napora:** udeleženci so za dostop do bolj oddaljenih površin uporabljali avto in avtobus; uporaba kolesa ali hoja do tja bi bila za njih prenaporna;
- **varnost:** ta razlog ni bil omenjen, čeprav so nekateri udeleženci izpostavili, da se počutijo ogroženi, ko se morajo zaradi pomanjkanja kolesarskih povezav voziti po cesti;
- **fizična aktivnost:** nekateri mlajši udeleženci so navedli hojo in kolesarjenje kot združevanje rekreacije in prevoznega sredstva, čeprav so opozorili, da kadar bi radi obiskali bolj oddaljeno lokacijo, to zaradi pomanjkanja kolesarske infrastrukture ni mogoče;
- **navade:** nekateri udeleženci so spremenili svoje navade zaradi zunanjih dejavnikov, kot je na primer omejevanje avtomobilskega dostopa do centra Ljubljane, in zaradi lastne nezmožnosti za vožnjo avta zaradi bolezni;
- **osebna naklonjenost določeni obliki prevoznega sredstva:** poročanja udeležencev glede te kategorije so bila zelo različna; nekateri udeleženci so za dostop do zelenih površin najraje uporabljali kolo; tisti, ki niso kolesarili, so najraje šli peš, ker se jim je avtobus zdel prepočasen;
- **sprostitve in uživanje okolice:** udeleženci so navedli hojo in kolesarjenje kot obliki mobilnosti, pri kateri lahko človek opazuje okolico, se kadarkoli ustavi in govori z ljudmi, ki jih sreča na poti.

4.2 MNENJE UDELEŽENCEV GLEDE POVEZANOSTI IN VARNOSTI OBSTOJEČE PROMETNE MREŽE

Stanju obstoječih cest, kolesarskih in pešpoti ter trenutni prometni ureditvi Ljubljane in okolice je bil namenjen velik del pogovora. Udeleženci so imeli raznolike poglede na obstoječo prometno mrežo, strinjali pa so se v dveh pogledih: v zvezi s kolesarjenjem je bilo izpostavljeno pomanjkanje varnosti kolesarjev na cestah in v zvezi z javnim prevozom so bili izpostavljeni počasni avtobusi, pomanjkanje avtobusnih povezav in premajhna frekvenca voženj z avtobusi.

Občina Ljubljana je v zadnjih letih sprožila precejšnje prometne spremembe, ki se nanašajo predvsem na zapiranje centra mesta za avtomobile in vzporedno spodbujanje pešačenja in kolesarjenja. V Ljubljani v zadnjih letih priljubljenost kolesarjenja narašča, k čemur je doprinesla tudi uvedba sheme izposoje mestnih koles (BicikeLJ). Vendar pa se je s povečanjem kolesarjenja razkrilo pomanjkanje ustreznih kolesarskih poti, kar so omenili tudi udeleženci fokusnih skupin.

Najbolj pereči problemi, ki so jih navedli udeleženci, so bili razvrščeni v naslednje kategorije:

- (ne)omogočanje osebne mobilnosti;

- javni prevoz – premalo pogost, ni povezav;
- kolesarjenje – povezanost kolesarskih poti, varnost, oprema;
- nesoglasja med udeleženci v prometu.

Neomogočeno osebno mobilnost v zvezi z obiskovanjem primestnih zelenih površin so izpostavili predvsem tisti udeleženci, ki so bili vezani na javni prevoz, kolesarjenje ali pešačenje. Čeprav so pohvalili izboljšanje nekaterih avtobusnih povezav centra mesta z njegovim zaledjem, so bili mnjenja, da je povezav še vedno premalo in da so premalo pogoste, še posebno ob koncu tedna. Zanimivo, nihče od udeležencev ni izpostavil prepočasnega in predragega javnega prevoza, medtem ko sta bila to glavna razloga za neuporabo javnega prevoza med mlajšimi prebivalci Ljubljane (starimi od 18 do 30 let), s katerimi so bile v okviru širše raziskave tudi opravljene fokusne skupine.

V zvezi s kolesarjenjem so vsi udeleženci videli največjo potrebo po izboljšanju kolesarske mreže, tako v centru mesta kot tudi kolesarskih poti v primestnih območjih. V centru mesta je kolesarska mreža šele v nastajanju in kolesarske poti in steze so na nekaterih predelih še nepovezane. To so udeleženci povezovali s pomanjkanjem varnosti in s porastjo nesoglasij med udeleženci v prometu. Nekateri udeleženci so bili zato pri kolesarjenju bolj previdni, drugi pa so se namesto za kolo raje odločili za pešačenje ali za uporabo avtobusa. Avtomobila za vožnjo po mestu ni navedel nihče med njimi. Vsekakor pa so pomanjkanje varnosti zaradi odsotnosti kolesarskih poti kot večji problem izpostavili na primestnih cestah, kjer mimo vozeči avtomobili dosegajo večje hitrosti.

Kot pozitiven ukrep mesta so udeleženci navedli sistem mestnega kolesa BicikeLJ, katerega so se nekateri med njimi redno posluževali, in na novo vzpostavljene avtobusne povezave centra Ljubljane z zaledjem, na primer s Podpeškim jezerom, ki jim je predstavljalo dobro izhodiščno točko za pohode na okoliške vrhove.

Tabela 1: Mnenja udeležencev fokusnih skupin in njihovo zadovoljstvo s prometno infrastrukturo in upravljanem prometa

(Ne)omogočanje osebne mobilnosti

Ž60: "Res je, da smo upokoјenci, pa imamo čas, pa se vozimo. [...] Hočem reči dve stvari: da je slaba informiranost o vseh možnostih potovanja razen z osebnim avtomobilom, in drugič, da tiste točke, ki so pomembne za rekreacijo – ne samo za delovne dneve in zato, da ljudje pridejo v center v službo – niso povezane. Recimo jaz imam resne težave, ker nimam avtomobila. In ne morem iti pozimi s kolesom pod eno vznožje, da bom šla potem na vrh. Recimo na Grmado." – Vita: "Torej če nimate avta, se čutite zelo prikrajšani?" – Ž60: "Ja!"

Ž60: "Ne samo vlakov, tudi avtobusov ni!" – M70: "Verjetno, ane. Jaz tega problema ne poznam, ker imam pač avto in se usedem in odpeljem, kamor pač hočem."

Ž72: "Če nimaš svojega avta, potem si omejen na okolico."

M79: "Midva pa nisva šla povsod, ker nisva imela prevoza, je daleč, ampak sva pa hodila."

M79: "Ždaj je konkretno fajn, ker vozi tale avtobus tudi tja do Podpeškega jezera, devetnajstica. Saj ne vsak, ampak tam je tudi ena taka točka, od kjer lahko več izletov narediš. Recimo Sv. Ana, Sv. Jožef, kaj je še ... Žalostna gora, kajne?"

Ž76: "V glavnem Ljubljana in okolica Ljubljane ima zelo veliko zelenih površin. In so tudi dostopne, moram reči. Ampak izven majčken je pa že problem, res. Ker so ukinjene linije, tako da če nimam svojega avta ..."

Javni prevoz

Premalo pogost	Ž67: "Ni fajn zdej ob nedeljah, ko vsi vozijo na pol ure in potem vsi en za drugim odpeljejo, potem si pa pol ure fraj. To ni fajn. To bi morali nekako razdelit."
Ni povezav	M79: "Prvič ker so najbližje, drugič če lahko to nadaljujem; recimo bi šli radi tudi kam drugam, pa so včasih prometne zveze z Ljubljano, bodisi avtobusne ali pa z vlakom, zelo revne, zmeraj bolj revne!" – Ž76: "Ja, to je res, ja. Če nimaš svojega avta, potem si omejen na okolico." Ž60: "[...] Sploh recimo v Polhov Gradec, kajne – če nimam avtomobila, imam težave – da bi prišla do vznožja Grmade. Vedno ne morem začeti hodit izpred lastne hiše." Ž60: "Niso še vse te točke, ki so zelo dobro znane, vsaj v smislu sprostitve in rekreacije, sploh ob vikendih, niso dobro povezane."

Kolesarjenje

Povezanost kolesarskih poti	M79: "Te kolesarske steze bi se lahko malo bolj uredile, kajne? Nekje je, potem pa zgine, potem pa ne veš, a moreš iti po Beethovnovi ulici ali po Župančičevi, da prideš lahko spet do Pošte..." Ž69: "[...] Ampak fajn bi bilo narediti kakšne kolesarske poti za ven, da greš malo primestno, iz Ljubljane v naravo. Tega manjka!"
Varnost	Ž55: "Pa je tak promet, mislim, gneča je na cesti, tako da si niti ne upamo na kolo usest." Ž60: "Ja, to kar naj naredijo, kajne, pa več kolesarskih stez, da bi izven Ljubljane peljali, da se varno voziš, ne pa tam po cestah! [...] Pa tudi tja proti Črni vasi pa tam ... tko bolj v naravi ..." Ž69: "Meni se pa zdijo te primestne ceste zelo nevarne za kolesarje. Ker v bistvu nimaš kolesarske steze. Ti se pelješ po tistem ozkem makadamu in si skozi v nevarnosti, ali te bo spodneslo, če boš zabremzal, ker je pesek, ali pa če greš na asfalt, če te bo kdo zbil." Ž69: "Kamorkoli se pelješ, na Barje, recimo, ali pa če se pelješ proti Gorenjski, recimo, na Tacen pa proti Nikrčam pa proti Smledniku ... tam je mene zmeraj strah." Ž69: "Recimo do Brezovice krasno prideš po kolesarski stezi, že dol na Barje proti sveti Ani, pa proti Vnanjim pa Notranjim Goricam, pa tja dol, ne, ni več kolesarske steze. En čas je še pločnik narejen, ampak potem ga tudi zmanjka. Pa tam kar hitro vozijo avtomobili. Pa ozka cesta je, ker so domačini in vijugasta in vozijo zelo zelo hitro."
Oprema	Ž68: "Bicikelj je zdaj fajn, se usedeš pa greš tja, pa ga tam pustiš."

Nesoglasja med udeleženci v prometu

Ž60: "Ja, ampak tle v centru sploh moraš pazit, ko pelješ, saj pešci včasih kar po kolesarski stezi hodijo." –
Ž68: "Ali pa kolesarji grejo po pločniku."
M66: "Kar poskusite na prehodu za pešce čez iti. Na prehodu za pešce stopiš na cesto, pa ti jih [avtomobilov] bo še pet mimo skočilo. Celo ko greš že po zebri, bo šel čez polno črto na drugo stran prehitevat."

4.3 DEJAVNIKI, KI BI VPLIVALI NA ZAMENJAVO PREVOZNEGA SREDSTVA

To vprašanje je bilo udeležencem zastavljeno z dvema namenoma:

1. ugotoviti, do katere mere bi bili udeleženci pripravljeni žrtvovati udobje in spremeniti svoje potovalne navade za doseg trajnostnih ciljev;
2. ugotoviti, ali bi izboljšanje prometnega stanja oz. odstranitev ovir, ki ljudem trenutno preprečujejo uporabo določenega prometnega sredstva, pripomogla k bolj pogosti uporabi obmestnih zelenih površin.

Od 20 udeležencev fokusnih skupin jih je imelo osebni avto samo 8. Avto so uporabljali za daljše izlete ob koncu tedna in opravila, kot so prevoz večje prtljage in podobno. Njihove potovalne navade so se izkazale za sorazmerno trajnostne, saj avtomobil uporabijo le v skrajni sili in če se le da, se raje poslužujejo drugih oblik mobilnosti. Za izogibanje vožnji avtomobila so bili navedeni drugi vzroki (npr. bolezen, nikoli se niso naučili voziti, prevelik

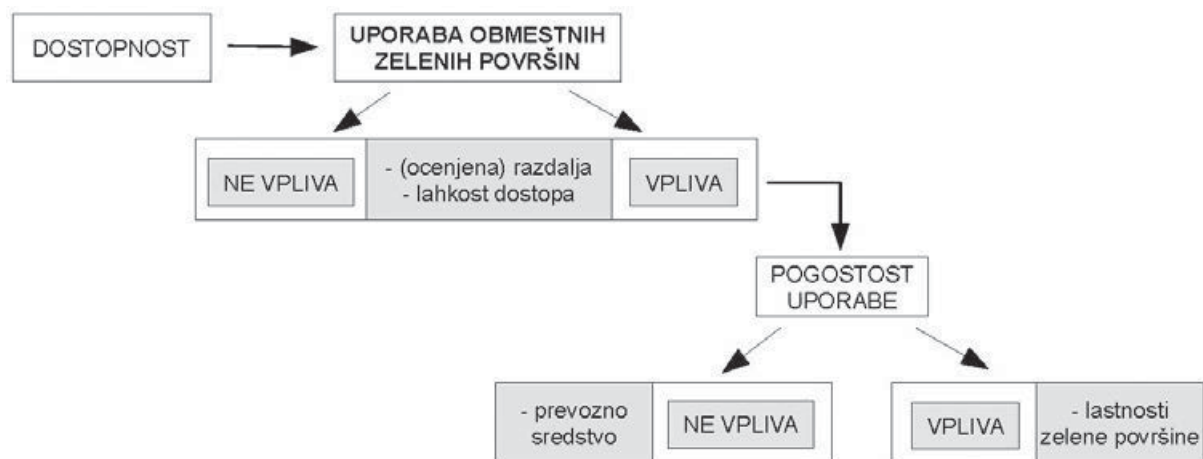
strošek) in ne trajnostni cilji, čeprav so se udeleženci, zmožni kolesarjenja, strinjali, da bi jih izboljšanje kolesarskih povezav spodbudilo k bolj pogosti uporabi kolesa namesto kakšnega drugega prevoznega sredstva.

Udeleženci, ki niso imeli avtomobila in ki jim je zdravje dopuščalo določeno fizično aktivnost, so se strinjali, da bi se večkrat odpravili na izlete v okolico Ljubljane, če bi bila ta dostopna z javnimi prevoznimi sredstvi oz. če bi bile do tja speljane varne kolesarske poti. Obisk teh površin bi jih veselil predvsem zato, da bi izkusili nekaj novega, saj trenutno za svoje prostočasne in rekreativne aktivnosti izbirajo samo lokacije, ki so jim na dosegu roke.

5. RAZPRAVA

Zbrani podatki so pokazali, da v približno polovici primerov ljudje določenih zelenih površin ne obišejo zaradi osebnih razlogov (npr. zaradi pomanjkanja časa, utrujenosti, nazanimanja itd.). Načrtovanje in upravljanje zelenih površin na te razloge nima neposrednega vpliva. Razloge za neobisk, povezane s prometno dostopnostjo (npr. slaba dostopnost z javnimi prevoznimi sredstvi, pomanjkanje kolesarskih in pešpoti od doma do zelenih površin, slabo vzdrževane obstoječe poti, pomanjkanje smerokazov do nekega območja itd.) je navedlo okrog 30 % ljudi. Pri tem je najpomembnejši podatek, da ljudje niso izpostavili nedostopnosti samo z določenim prevoznim sredstvom, ampak nedostopnost v splošnem, s katerimkoli prometnim sredstvom.

Slika 1: Dejavniki, ki (ne) vplivajo na uporabo obmestnih zelenih površin, pridobljeni na podlagi skupnih ugotovitev raziskovalnih metod



Pogostost obiska je bila odvisna še od nekaterih drugih dejavnikov: značilnosti poti do zelene površine, oznak poti, vizualne dostopnosti krajev, osebnih preferenc do določenega prometnega sredstva itd. Ti dejavniki niso v neposredni povezanosti z izbiro prometnega sredstva, vendar so bistveni za uporabo obmestnih zelenih površin in bi zato morali biti upoštevani pri prihodnjih načrtovalskih ukrepih. Na podlagi rezultatov fokusnih skupin skupaj z ostalimi metodami raziskave je bilo ugotovljeno, da na obisk obmestnih zelenih površin najbolj vpliva razdalja oz. lahek dostop, pomembne pa so tudi značilnosti določene zelene površine. Podrobnosti so opisane v nadaljevanju.

5.1 RAZDALJA IN LAHKA DOSTOPNOST

Razdalja oz. hiter dostop se je pri izbiri zelene površine izkazal za najpomembnejši dejavnik. Po mnenju vprašanih bi za obisk oddaljene lokacije porabili veliko časa, kar jim današnji hiter tempo življenja ne dovoljuje, kljub temu da so upokojeni. Zanimiv izsledek je bila samo-ocenjena razdalja do določenih lokacij. Ljudje se namreč za obisk neke lokacije niso odločili, ker so ocenili, da bi jim pot do tja vzela preveč časa. Vendar pa je analiza dejanskih razdalj od centra mesta do izbranih zelenih površin², opravljena vzporedno s fokusnimi skupinami, pokazala, da je za pot do tja potrebnega manj časa, kot so ocenili ljudje. Vzroki, zakaj se je pot do zelene površine udeležencem zdela daljša, kot v resnici je, so povezani z značilnostmi poti in prevoznih sredstev do zelene površine (npr. nevzdrževana pot, veliko semaforjev, redki avtobusi itd.). Načrtovanje sklenjenih, udobnih in varnih povezav je poglavitno za omogočanje lahkega dostopa. Posledično se zmanjšajo ne samo fizične, ampak tudi vizualne prepreke za bolj pogosto uporabo zelenih površin. Udeleženci fokusnih skupin so namreč poudarili pomembnost tako lahkega dostopa kot tudi značilnosti poti do zelene površine. Varna, povezana in zvezna pot je bila omenjena v zvezi z vsemi prevoznimi sredstvi, vendar še posebej v zvezi s kolesarjenjem in pešačenjem. Te značilnosti so bile navedene kot osnovne za uporabo poti. Poleg tega so ljudje cenili tudi poti, obdane z zelenjem (npr. z drevoredom), ločene poti za posamezne udeležence v prometu, oznake in informativne table in kakovostno podlago poti. Omogočen lahek dostop skupaj z značilnostmi poti bi lahko torej pomembno usmerjali prihodnje načrtovalske odločitve o tem, do katerih območij se bo omogočil dostop in s katerimi prevoznimi sredstvi.

Čeprav v časovnem okviru te raziskave ni bilo mogoče preizkusiti, ali bi se z izboljšanjem poti pogostost obiska zelenih površin povečala, so številne raziskave pokazale pozitivni vpliv okoljskih značilnosti poti na njihovo pogostost uporabe (Ball et al., 2001; Hosseini et al., 2012; McGinn et al., 2007; Schipperijn et al., 2010). Pomembno je poudariti, da v vseh naštetih raziskavah avtorji poleg dejanskih poudarjajo pomembnost ocenjenih razdalj pri načrtovanju grajenega okolja.

5.2 PREVOZNO SREDSTVO

Na podlagi izsledkov je mogoče trditi, da je izbira prevoznega sredstva odvisna od osebnih preferenc, kulturnih značilnosti in prostorske strukture mesta. Kolesarjenje je v Ljubljani v porastu med vsemi generacijami. Starejši kolo uporabljajo predvsem kot prevozno sredstvo, poleg urbanih premikov tudi do lokacij, ki z avtobusom niso dosegljive ali pa jim zaradi preredkih voženj avtobusov avtobusni prevoz do tja ni omogočen. Pomembno pa je poudariti, da kolo ne more nadomestiti avtobusa pri prevozu do bolj oddaljenih lokacij. Kadar bi želeli doseči te lokacije, so se ljudje, ki niso imeli avta, čutili prikrajšane.

5.3 LASTNOSTI ZELENE POVRŠINE

Velikost zelene površine je bila edina značilnost, zaradi katere so se ljudje odločili za obisk zelene površine tudi, če je bila ta nekoliko bolj oddaljena. V znanstveni literaturi so mnenja

² Izbrane zelene površine so bile naslednje: Šmarna gora, Rašica, Toško čelo, Ljubljansko barje, območje ob Savi, Zajčja dobrava, Rožnik in Šišenski hrib, Mostec, Golovec, PST, Janče in Orle, Krim, Podpeško jezero in Bizovik.

o vplivu razdalje na uporabo zelenih površin deljena. Na primer, medtem ko sta Grahin in Stigdotter (2003) s svojo raziskavo potrdila vpliv razdalje na uporabo zelene površine, so Schipperijn in sod. (2010) izpostavili, da se v njihovi raziskavi prevelika razdalja ni pokazala kot ovira za uporabo. Po mnenju Giles-Corti in sod. (2005) je velikost *glavni* atribut zelenih prostorov, ki je temelj za vse ostale, na primer za drevesa, vodne značilnosti, prosto živeče živali itd. Velikost zelene površine spodbudi ljudi, da se odločijo za obisk, še posebno za fizične aktivnosti, ki morda niso možne na manjših zelenih površinah.

Izsledki raziskave nakazujejo dve značilnosti obiskov zelenih površin. Prvič, udeleženci so obmestne zelene površine večinoma obiskovali ob koncu tedna, vendar so takrat za obisk namenili več časa. Drugič, udeleženci so obiskovali določene zelene površine za določene dejavnosti (npr. Ljubljansko barje za kolesarjenje, Rožnik za pohod).

Na podlagi izsledkov lahko sklepamo, da je pri načrtovanju zelenih površin bistveno omogočiti dostop do množice različnih zelenih površin ali pa zagotoviti zelene površine, ki so večnamenske in zato nudijo dobro okolje za številne dejavnosti.

6. SKLEPNE UGOTOVITVE

Raziskava je pokazala, da ljudje cenijo obmestne zelene površine, kot so primestni gozdovi, travniki in rečni koridorji. Ti prostori so ljudem pomembni, ker jim nudijo možnost uživanja narave, sprostitve in miru. Uporabljajo jih za različne oblike aktivne rekreacije, največkrat za hojo. Na podlagi izsledkov te raziskave so bila v zvezi z dostopnostjo do zelenih površin osnovana priporočila, ki lahko služijo kot smernice za tiste akterje, ki načrtujejo, oblikujejo in upravljajo ta območja zdaj in v prihodnosti.

- **Zeleni koridorji.** Raziskava je pokazala, da ljudje cenijo in uporabljajo zelene koridorje, kot je na primer PST, zato ti predstavljajo priložnost, ki bi lahko bila bolj(e) izkoriščana za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Poleg tega, da zeleni koridorji omogočajo varnejšo mobilnost pešcev in kolesarjev kot po cesti, so tudi zelena površina sama po sebi, imajo pa tudi številne ekološke prednosti.
- **Ločeni pasovi za različne udeležence v prometu.** Prometne ceste in gneča na njih mnogim predstavlja preveliko oviro za uporabo kolesa, zato za prevoz do obmestnih zelenih površin raje uporabijo avtomobil. Kolesarske steze in pešpoti, ki so jasno ločene od ceste, zato predstavljajo drugo najboljšo možnost za varnejše in bolj trajnostno mobilnost na območjih, kjer izvedba zelenih koridorjev fizično ni mogoča.
- **Sprememba prioritet v prometu.** Če želimo doseči trajnostne cilje, ki jih navaja večina prostorskih in prometnih politik, je potrebno sprejeti strožje in jasneje določene ukrepe za zmanjšanje vožnje z avtomobilom in spodbujanje uporabe drugih oblik potovanja. Takšni ukrepi so na primer ulice z omejitvijo hitrosti na 30 km/h, zapiranje ulic za avtomobile in spodbujanje uporabe javnega prevoza ob sočasnih izboljšavah hitrosti in mreže javnega prevoza.
- **Več informacij.** Z raziskavo je bila ugotovljena potreba po več in boljših informacijah o različnih zelenih površinah v mestu in okrog njega. To se nanaša predvsem na podatke o tem, kakšne pristočasne aktivnosti te površine nudijo in na informacije o prometni dostopnosti do njih. Informativne publikacije kot tudi več smerokazov in informativnih

tabel na samih območjih so samo nekateri izmed načinov, kako bi se lahko pripomoglo k bolj pogosti rabi (obmestnih) zelenih površin.

7. ZAKLJUČEK

Empirična spoznanja, pridobljena na podlagi pogovorov s starejšimi uporabniki obmestnih površin ponazarjajo poglede 'resničnih ljudi' na raziskovalno problematiko. Zato so dragocen vir podatkov, ki lahko pomembno prispevajo k prihodnjemu načrtovanju in upravljanju obmestnih površin na način, da se zadovolji željam in potrebam ljudi ter tudi doseže trajnostne cilje.

LITERATURA

- Ball, K., Bauman, A., Leslie, E. & Owen, N. (2001). Perceived environmental aesthetics and convenience and company are associated with walking for exercise among Australian adults. V: *Preventive medicine*, 33, 434-440.
- Butina Watson, G. (1997). Izgrajevanje lokalne in regionalne identitete. V: *Urbani izziv*, 3-8.
- EEA (European Environmental Agency) (2006). *Urban sprawl in Europe: The ignored challenge*. Luxembourg: European Communities.
- EEA (European Environmental Agency) (2009). *Transport at a crossroads: TERM 2008: Indicators tracking transport and environment in the European Union*. EEA Report. Copenhagen: EEA.
- Giles-Corti, B., Broomhall, M. H., Knuiaman, M., Collins, C., Douglas, K., Ng, K., Lange, A. & Donovan, R. J. (2005). Increasing walking: How important is distance to, attractiveness, and size of public open space? V: *American journal of preventive medicine*, 28, 169-176.
- Grahn, P. & Stigsdotter, U. A. (2003). Landscape planning and stress. V: *Urban Forestry & Urban Greening*, 2, 1-18.
- Hosseini, S. B., Maleki, S. N. & Azari, A. K. (2012). The influences of access improvements in pedestrian street use. V: *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 35, 645-651.
- McGinn, A. P., Evenson, K. R., Herring, A. H., Huston, S. L. & Rodriguez, D. A. (2007). Exploring associations between physical activity and perceived and objective measures of the built environment. V: *Journal of Urban Health*, 84, 162-184.
- Richardson, E. A., Mitchell, R., Hartig, T., De Vries, S., Astell-Burt, T. & Frumkin, H. (2011). Green cities and health: A question of scale? V: *Journal of Epidemiology and Community Health*, 66, 160-165.
- Schipperijn, J., Stigsdotter, U. K., Randrup, T. B. & Troelsen, J. (2010). Influences on the use of urban green space - A case study in Odense, Denmark. V: *Urban Forestry & Urban Greening*, 9, 25-32.
- Van Herzele, A., De Clercq, E. M. & Wiedemann, T. (2005). Strategic planning for new woodlands in the urban periphery: Through the lens of social inclusiveness. V: *Urban Forestry & Urban Greening*, 3, 177-188.

ZAHVALA

Zahvaljujem se Mateji Zabukovec in prof. dr. Jožetu Ramovšu z Inštituta Antona Terstenjaka in Sabini Fridl z DCA Ljubljana za pomoč pri organizaciji fokusnih skupin. Zahvaljujem se tudi vsem udeležencem fokusnih skupin; ti so s svojimi mnenji pomembno prispevali h končnemu rezultatu doktorske naloge. Upajmo, da bodo zaključki raziskave in, posredno, videnja udeležencev fokusnih skupin prispevali k izboljšanju dostopnosti obmestnih zelenih površin Ljubljane in drugih mest po Sloveniji in po svetu.

Kontaktne informacije:

Vita Žlender

vita.zlender@gmail.com