

Naja MAROT

Mag. Dominic Weiss o Dunaju kot pametnem mestu: »Naša skrivnost je učinkovita uprava ...«

Dunaj se na različnih lestvicah merjenja uspešnosti urbanega razvoja vedno uvršča visoko. Ne samo da je prvo po kakovosti bivanja – to mesto je držalo kar štiri leta med letoma 2009 in 2012, temveč je uspešno tudi na področju inovativnosti, uveljavljanja trajnosti. Lestvice temeljijo na različnih kazalnikih, zato nas je zanimalo, kaj upravljavci mesta delajo prav oziroma kaj delajo v splošnem, da so tako uspešni.

V ta namen smo se pogovarjali z magistrom Dominicom Weissom, ki skrbi za odnose z javnostmi na področju pametnih mest v podjetju Tina Vienna. Podjetje je v stodontni lasti Mesta Dunaj in je center, pristojen za področje prometa, infrastrukture, mobilnosti, komunikacijske tehnologije in drugih tehnoloških rešitev, zdaj se ukvarja tudi s konceptom pametnih mest. Prav koncept pametnih mest je bil osrednja tema najinega pogovora, ki je potekal v okviru strokovnega obiska na Dunaju.

– Izraz pametno mesto se danes pogosto uporablja, kadar govorimo o urbanem razvoju. Iskanje po spletu ne ponudi enovitega odgovora. Po eni opredelitvi je izraz precej povezan z dostopnostjo do infrastrukture in izrazi, kot je pametna mreža, po drugi opredelitvi se navezuje na energijsko učinkovito mesto ali celo širše na celoten urbani razvoj. Kaj torej opisuje izraz?

»Pravzaprav gre za zelo zapleteno vprašanje in tudi sami se zavedamo problematičnosti opredelitve. Ko smo se pred dva letoma prvič seznanili z izrazom, smo storili enako kot vi – brskali po spletu. Zakaj? Zato ker s tem, da je bil Dunaj prepoznan kot pametno mesto, najprej nismo imeli nič. Tako kot drugi smo to zasledili v časopisu in po številnih klicih iz drugih svetovnih mest smo se odločili pozanimati o konceptu, potem pa tudi začeti projekt.

Na začetku smo želeli zastaviti precej na široko in povezati različne deležnike v mestu in zunaj njega. Poleg tega smo povprašali različne evropske akterje, da bi bila ta opredelitev sprejeta in veljavna tudi za evropsko raven.



Slika 1: Mag. Dominic Weiss (vir: TINA Vienna)

Kljub vloženim naporom nismo prišli do samo ene opredelitve. V Barceloni se osredotočajo na popolnoma druge teme kot v Istanbulu ali Londonu, zato nekaj, kot je svetovna oz. samo ena opredelitev koncepta ne obstaja, ampak vedno potrebujemo lokalni pristop. Zato smo se odločili poiskati ustrezno opredelitev le za Dunaj. Res je, mogoče se posvečamo preveč oskrbi z energijo in podnebnim spremembam, vendar imamo pred seboj vedno dokument Evropske komisije Energetski načrt za leto 2050. Prvi cilj pametnega mesta je zato zmanjšanje emisij CO₂, da bi mesto čim prej postalo pofosilno mesto, ki ne potrebuje fosilnih goriv. Ta cilj je nad vsemi.

Sicer se osredotočamo na štiri stebre: oskrbo z energijo, mobilnost, infrastrukturo, ki vključuje informacijsko-komunikacijsko tehnologijo, in sektor stavb. V ta namen smo izrisali energijski tok za Dunaj. Sektor transporta in sektor stavb porabita vsak skoraj 40 %. Če želite torej postati pametno mesto v okviru pofosilne družbe, je popolnoma jasno, da so potrebne spremembe na področju mobilnosti in stavb, kar je seveda povezano z oskrbo z energijo in infrastrukturo. Mesto brez ogljika mora zato ob štirih omenjenih temah poseči tudi na

področja okoljevarstva, gospodarstva, konkurenčnosti, zdravja, izobraževanja in druga, ki (ne)posredno vplivajo na doseganje ciljev. Ker je na teh področjih Dunaj že precej napreden (op. a. prvo mesto na Mercerjevi lestvici vrednotenja kakovosti mest), smo jih opredelili kot podpornike, medtem ko večino prizadevanj usmerjamo na štiri stebre. Če povzamem, sicer uradno še nismo zapisali opredelitve, lahko pa rečemo, da gre pri pametnem mestu za preobrazbo mesta s ciljem postati CO₂ nevtralno mesto na področjih infrastrukture, oskrbe z energijo, mobilnosti, stavb, pri čemer se stalno zagotavlja kakovost bivanja, družbeno vključenost, okoljevarstvo, gospodarstvo, izobraževanje in zdravje.«

– Če bi koncept povzeli s tremi besedami, katere bi uporabili? Ali obstaja slogan, s katerim promovirate ta koncept?

»Ne, nimamo posebnega slogana, ampak se poslužujemo kar slogana mesta Dunaj: *Dunaj, mesto za življenje*. V primeru pametnega mesta poudarimo še preobrazbo v CO₂ nevtralno mesto.«

– Omenili ste že, da veliko sodelujete z déležniki. Ali bi lahko opisali, kdo so ti in kako je organiziran proces sodelovanja?

»Imeli smo projekt, ampak saj veste, projekti se začnejo in tudi končajo. Tak je bil tudi projekt *Pametno mesto Dunaj*, ki smo ga končali leta 2012. Pomagal nam je poiskati relevantne partnerje in déležnike. Znotraj mesta so to najprej oddelek za urbanistično načrtovanje, oddelek za energetska načrtovanje in agencija Smart City Dunaj. Potem seveda déležniki z višje ravni, kot so direktor mestne uprave, in oddelek, ki se ukvarja s strateškimi pristopi.

Podpira nas županova pisarna, hkrati delamo skupaj z drugimi déležniki na politični ravni. Sodelujejo pisarne političnih svetovalcev, vendar ne na operativni ravni. Najbrž sem koga pozabil, npr. v kontaktu sem z oddelkom za upravljanje odpadkov, okoljevarstvenim oddelkom in oddelkom za upravljanje voda. Kadar organiziramo dogodek z veliko déležniki, sodeluje vsaj 15 oddelkov, na dnevni, operativni ravni pa okrog pet teh. Za primerjavo z drugimi evropskimi mesti so vse javne službe energetskega sektorja – proizvodnja in distribucija – še vedno v lasti mesta, in sicer podjetja Wien Energie. Oni proizvajajo energijo in imajo v lasti distribucijsko omrežje. Sicer imajo svoje cilje in načrt delovanja, toda pri tem sledijo tudi politiki mesta. Enako je s podjetjem Wiener Linie, ki skrbi za javni transport in je skupaj s podjetjem Wien Energie vodilni mestni akter na področju izvajanja ukrepov pametnega mesta. Dalje, podjetniška agencija Mesta Dunaj, ki je odgovorna za financiranje mesta, skrbi za povezavo z zasebnimi podjetji, univerzami in centri za inovativno tehnologijo, kot tudi za razpise, prek katerih mesto financira projekte s področja pametnega mesta.«

– Med déležniki niste omenili javnosti.

»Prav imate.«

– Kako so torej prebivalci vključeni v uveljavljanje koncepta pametnega mesta?

»Na začetku smo se še malo iskali in nismo želeli preveč vpletati prebivalcev, preden nismo zares vedeli, kaj želimo. V zadnjih štirih mesecih (op. a. intervju je bil opravljen konec maja 2013), torej v letu 2013, smo popolnoma spremenili koncept, saj smo postali samozavestnejši. Zdaj vemo, kaj želimo sporočiti javnosti: kateri projekti so povezani s pametnim mestom, vemo, kakšne cilje zasledujemo, česar ne bi mogli trditi pred pol leta. Tako smo pred nekaj meseci začeli sodelovati z mestnim oddelkom za komuniciranje z javnostjo MA53, ki zdaj sodeluje pri vseh srečanjih z déležniki in dogodkih na temo pametnih mest. Skupaj smo izdali veliko tiskanega promocijskega materiala, npr. informacijska besedila, plakate, čez dva meseca naj bi objavili našo spletno stran, ki bo vsebovala različna interaktivna orodja. Z javnostjo komuniciramo prek elektronske pošte in, verjemite, ta izmenjava je obsežna. Prav tako smo postali dejavni na konferencah in javnih srečanjih, ki jih sicer tudi sami organiziramo. Ko so nas pred pol leta vprašali, ali bi želeli imeti javno predavanje, smo jih največkrat zavrnili, zdaj to opravimo z veseljem, udeležujemo pa se tudi čim večjega števila konferenc.«

– Kaj pa delavnice v mestnih četrtih ali kakšne druge oblike aktivnega sodelovanja javnosti?

»Mesto Dunaj se je že od nekdaj posluževalo takih oblik sodelovanja javnosti, le da jih nismo imenovali *pametno mesto Dunaj*. Interakcija z mestnimi četrtmi poteka od nekdaj že zaradi tega, kako mesto funkcionira. Za to so zadolženi posamezniki, ki delajo za mesto in skrbijo za komunikacijo s četrtmi. Čeprav koncepta pametnega mesta v upravljaljskem smislu še nismo uveljavili na četrtni ravni.«

– Pričakovala bi, da nevladne organizacije take koncepte podpirajo. Kako je v tem primeru?

»To je dobro vprašanje. Nevladne organizacije so del procesa sodelovanja z déležniki in tako prejmejo povabilo na dogodke na naši organizaciji. Z njimi sicer tudi sedimo skupaj na različnih javnih razpravah in v skupnih delovnih skupinah.«

– Vsaka dva meseca organizirate dogodek?

»Da, vsaka dva meseca organiziramo forum *Pametno mesto Dunaj*. Začeli smo pred več kot letom in vsak od teh dogodkov je namenjen drugi tematiki. Običajno povabimo okrog 1.000 udeležencev. Za določene tematike pridobimo za organizacijo, ki je sicer poteka pod okriljem naše agencije in oddelka za urbanistično načrtovanje, tudi tretjega partnerja. Na primer,



Slika 2: Na dunajski podzemni železnici, najbolj priljubljeni vrsti transporta. Na dan jo uporablja kar milijon Dunajčanov (vir: TINA Vienna).

v aprilu smo povabili agencijo za podjetništvo, saj se je forum osredotočal na majhne projekte zasebnega sektorja – mala in srednje velika podjetja, ki lahko prispevajo k uresničitvi in krepitvi koncepta pametnega mesta.«

– Omenili ste, da tesno sodelujete z oddelkom za urbanistično načrtovanje?

»Da, oni so naš glavni partner.«

– Koncept pametnega mesta je potem tudi vključen v dolgoročni občinski prostorski načrt?

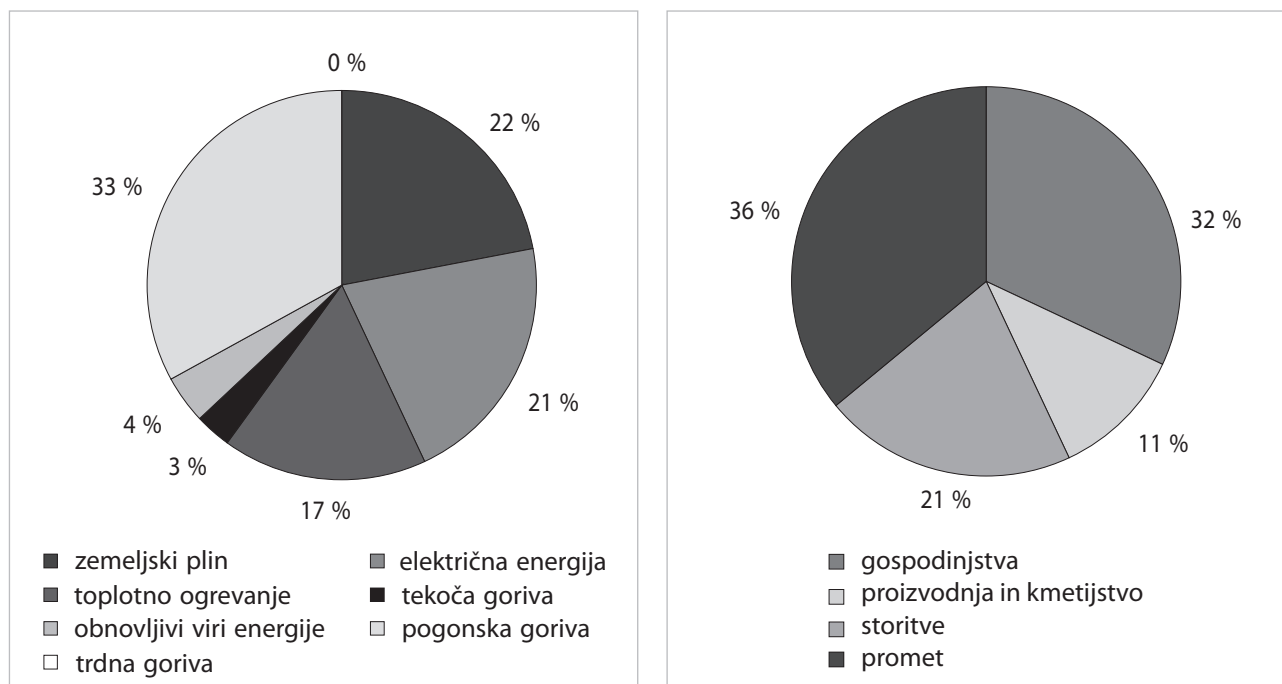
»Drži. Trenutno oddelk pripravlja nov strateški načrt (STEP) za naslednjih, če se ne motim, 12 let. Veljaven naj bi bil do leta 2025. Sicer je res, da je tema pametnih mest pomembna za urbanistično načrtovanje, vendar ni njihova največja tema. Enako pravico do tega, da jo imajo za glavno temo, ima tudi oddelk za energetska načrtovanje. Čeprav so bili urbanisti prvi, ki so se začeli ukvarjati s to temo, s čimer so pridobili možnost, da jo vključijo v strateški urbanistični načrt za naslednjih 12 let. Sam sodelujem v eni od šestih delovnih skupin, ki pokrivajo mobilnost, oskrbo z energijo in infrastrukturo. Imajo tudi horizontalno skupino za tematiko pametnega mesta, ki je zato predmet debate v vseh delovnih skupinah.«

– Strateški načrt vsebuje podrobnejši načrt rabe zemljišč?

»Ne, strateški načrt je dokument, ki je dolg 25 strani ter opredeljuje glavne smernice in cilje razvoja. Ampak seveda, vplival naj bi tudi na načrt rabe zemljišč in prostorski red oziroma na gradbena pravila.«

– Poleg prostorskega načrta je Mesto Dunaj pripravilo dokumente, kot so *Pametna vizija 2050* ali *Program urbane energetske učinkovitosti*. Kako so ti dokumenti povezani med seboj?

»Problem je prav v tem, da niso idealno povezani. Ne gre samo za omenjena dokumenta, ampak tudi za načrt urbane mobilnosti, strateški načrt za podnebje ... Pravzaprav lahko rečem, da je Dunaj mesto strategij. Vsak oddelk ima svojo strategijo in tega se popolnoma zavedamo. Težava je, da so strategije veljavne v različnih obdobjih; nekatere so začele veljati pred dvema letoma, nekatere pred desetimi leti, nekatere pred petimi in bodo veljavne le do naslednjega leta. Zavedamo se, da bi pametno mesto moralo poskrbeti za interakcijo med njimi in te strateške dokumente tudi uskladiti. Seveda vsaka področna strategija svoje področje obravnava najbolj poglobljeno in dovršeno. Skupina za pametno mesto ne bo nikoli narekovala oddelku za mobilnost, katere cilje morajo doseči, saj so oni strokovnjaki za svoje področje. Prav tako ne moremo iti do oddelka za podnebne spremembe in od njih zahtevati, naj zmanjšajo emisije CO₂ do leta 2017 za 17,53 %. Kar torej počnemo kot skupina za pametno mesto skupaj z



Sliki 3 in 4: Končna poraba energije po sektorjih in po porabniku za leto 2012, 37.764 GWh (vir: Statistik Austria)

oddelkom za urbanistično načrtovanje in zunanji eksperti, je priprava strateškega okvirnega programa za pametno mesto. Pripravljamo krovno strategijo, kratek dokument, ki obsega od 25 do 30 strani. Ne nameravamo določiti kvantificirane cilje, ampak se osredotočamo na kvalitativne, kot je na primer ta, da želimo postati vodilno evropsko mesto pri zmanjšanju emisij CO₂. Na neki način gre za vizijo, ki naj bi bila več kot le to. Veljavna naj bi bila do leta 2050, dokončali naj bi jo do konca leta. Pri pripravi imamo tudi podporo župana, zlasti ker je strategija krovni strateški program za druge programe. V idealnem svetu bi torej morali na primer ob prenovi načrta za zaščito pred podnebnimi spremembami upoštevati določila krovne strategije. Lahko bi rekel, da je trenutno to tudi naša glavna aktivnost v okviru pametnega mesta Dunaj.«

– Nekaj ste že povedali o načinu financiranja. Ali za dejavnosti pridobite evropska sredstva? Sodelujete v evropskih projektih, vas financira država? Sklepala bi, da je na voljo precej sredstev, saj je oskrba z energijo danes ena najpomembnejših tem.

»Pri financiranju gre za kombinacijo različnih virov. Najprej, delovanje podjetja Tina Vienna deloma financira mesto. Mi kot taki ne izvajamo nobenega projekta za pametno mesto, ampak TINA Vienna je več kot le agencija za pametno mesto. Projekti naših partnerjev so financirani na različnih ravneh. Npr. oddelek za urbanistično načrtovanje, naš glavni partner, izvaja zdaj raziskovalni projekt FP7, ki je sofinanciran s strani Evropske komisije in se imenuje Transform. Sodeluje tudi v Interreg IVc projektu, imenovanem Clue, o podnebno nevtral-

nih urbanih četrtih v EU (<http://www.clue-project.eu/>). Cilj obeh projektov je preobrazba izbranih mest v EU v pametna mesta. Tudi drugi partnerji, kot so oddelek za energetske načrtovanje, Wien Energie ali oddelek za mobilnost, uporabljajo evropska in nacionalna sredstva. Na primer, ministrstvo za promet razpiše sredstva na temo podnebnih sprememb. Tudi prvi projekt pametnega mesta je bil financiran s strani države prek posebnega razpisa. Na primer, v novi soseski Aspern stoji za zdaj le ena stavba – Aspern IQ –, ki je bila sofinancirana prav s strani strukturnih skladov. S sofinanciranjem EU vendar ne moremo zgraditi pametnega mesta. To zaradi nizkih subvencij preprosto ni mogoče.«

– Veliko sem razmišljala o tem, zakaj je Dunaj tako uspešen po različnih vrednotenjih, in mislim, da morda zaradi svoje velikosti. Nekako po konceptu: ima vse, kar imajo veliki, je metropola, nima pa toliko prebivalstva kot druga svetovna mesta, s katerimi se primerja na lestvicah. Bi lahko bila to formula za uspeh?

»Mogoče bi lahko bila. Vendar ko pogledam Evropo, sta mogoče le London in Pariz resnično velika. Tudi Berlin ima le milijon prebivalcev več, vsa druga partnerska mesta, kot so Hamburg, Stockholm, København, Barcelona, Amsterdam, torej naši glavni partnerji na področju pametnih mest, so približno enako velika. Tako da ne bi rekel, da je prav velikost naša skrivnost za uspeh. Velika razlika je, če primerjate naša 2 milijona z 10 milijoni v Londonu. Pravzaprav se tega ne da primerjati. Naša skrivnost je učinkovita uprava, ki vpliva na celotno mestno dogajanje. To je sicer lahko ovira, vendar

hkrati tudi naša pozitivna prednost. Včasih sicer nismo fleksibilni, smo pa zato stabilni. Po statistiki nismo prvi pri vsakem kazalniku, smo pa pri vseh kazalnikih med prvimi desetimi. In to je glavna razlika od drugih. København je veliko boljši v sektorju mobilnosti in pri emisijah CO₂, toda slabši v drugih kategorijah. Naše povprečje in stalno mesto med prvimi desetimi tako naredita razliko. Na kar smo še posebej ponosni in kar je naša edinstvena prodajna prednost, je zagotovo visoka kakovost življenja, ki jo mesto ponuja prebivalcem.«

– Eno od mojih vprašanj, na katero ste sicer deloma že odgovorili, je bilo, kako bi Dunaj primerjali z drugimi mesti?

»Primerjava mest ni vedno preprosta. Seveda smo redno v kontaktu z drugimi mesti, z njimi se tudi skoraj vsak mesec srečujemo na dogodkih in konferencah o pametnih mestih. In dobro vemo, kateri projekt bo predstavil Amsterdam in katera Barcelona. Uspešnost je odvisna tudi od komunikacijske in promocijske strategije. Na primer, res izstopa København, ki se oglašuje kot mesto, ki bo do leta 2025 CO₂ nevtralnno. Kar seveda ni mogoče. Veliko evropsko mesto v naslednjih 13 letih ne more postati CO₂ nevtralnno. Ampak oni to pač uspešno uporabljajo kot svoj slogan. Ker si to lahko privoščijo. Ker so »super pametni«. Na primer, Barcelona uporablja enak sistem »car-to-go« (kratkotrajna izposoja avtomobila) kot mi. Ne vem, ali ste videli te avtomobile, ampak ne bi jim dejansko rekel pametni, saj jih poganja navaden bencin. Dunaj ima okrog 700 takih avtomobilov, vendar jih na dogodkih nikoli ne omenjamo. Predvsem gre za zasebno podjetje, ki ga mesto podpira. Gre za produkt prihodnosti – skupno lastništvo avtomobilov, ampak mesto tega ne bo promoviralo ne glede na število razpoložljivih avtomobilov. Torej, Barcelona je tak projekt predstavljala kot inovacijo, imajo pa samo 120 avtomobilov. In vsi so bili navdušeni. Sam sem bil ... no ja ... Mogoče si postavljamo previsoke standarde, kar nas včasih celo ovira. Ker nismo dovolj pogumni, da bi promovirali vse, kar smo dosegli, in mogoče tudi zato, ker vemo, kako kompleksno in zahtevno je upravljanje mesta v takih primerih.«

– Še vedno me malo bega to sodelovanje javnosti. Doseganje vseh teh prvih mest, čeprav prebivalstvo ni vključeno v oblikovanje in izvajanje ukrepov. V Sloveniji je zdaj precej močna civilna iniciativa, da je prebivalstvo treba vključevati povsod. Mogoče je z vidika učinkovitosti res bolje, da včasih mesto izvede ukrep brez posebnega posvetovanja s prebivalci.

»Vsekakor se zavedamo, da v preteklosti nismo komunicirali dovolj s prebivalci, vendar se stvari zdaj spreminjajo. Dobili smo proračun za sodelovanje z javnostjo in zdaj vzpostavljamo različne komunikacijske kanale. Moj sodelavec Lucas je zadolžen za komunikacijo v pisarni pametnega mesta in skrbi za profila Facebook in Twitter ter komunikacijo prek drugih

socialnih omrežij, s čimer smo začeli šele pred nekaj meseci. Seveda bomo šli tudi na ulico in aktivno vključili ljudi.«

– No, mogoče je bilo moje vprašanje preveč ukazovalno. Nisem želela trditi, da to morate storiti.

»Ne, imate prav. Stvari vedno delujejo bolje, če jih sporočite ljudem, pridobite njihovo mnenje. Tako delajo druga mesta, s prebivalstvom komunicirajo na različne načine, prek različnih virov; tako tudi pridobite ljudi, da o tematiki razpravljajo. Ljudi je treba osvestiti, da bodo opazili kakšen ukrep ali rezultat in bili potem ponosni – to je naše mesto. Ne pa komentirali: Jah, pač gradijo nekaj pametnega. To nas ne zadeva. Menim pa, da neposredna interakcija s prebivalci ni najlažja, sploh če dolgo dobro shajate brez tega. Skupaj s tehnično univerzo zdaj iščemo način za vizualizacijo koncepta pametnega mesta, da bodo prebivalci natanko vedeli, kaj si je v okviru tega mogoče predstavljati.

Drug primer sodelovanja z javnostjo je iniciativa dostopni podatki, saj mesto zbira veliko podatkov, ki do pred enim letom niso bili dosegljivi za javnost. To je še posebej oviralo ustvarjalne ljudi, raziskovalce, ki so želeli raziskovati ali oblikovati aplikacije. Tako smo se začeli zavedati, da dostopnost podatkov pomeni tudi možnost za boljše inovativne rešitve, nova orodja. Sicer se ne navezuje na projekt dostopnosti podatkov, ampak rad bi omenil projekt sončne elektrarne, v katero lahko vlagajo prebivalci, od tega pa imajo tudi dobiček. Zlasti s takimi malimi projekti želimo pridobiti prebivalce.«

– Govorila sva o velikih mestih. Kaj pa srednje velika mesta, ki so tipična za Srednjo Evropo in imajo, recimo, okoli 40.000 prebivalcev. Ali je koncept pametnih mest izvedljiv tudi zanje? Težko si predstavljam, da bi razvili zapletene mobilnostne mreže in vozlišča. Je koncept sploh prenosljiv na druge prostorske ravni?

»Vsekakor to ni preprosto. Tako velikokrat, še posebej v Avstriji – no, v Avstriji imamo samo eno veliko mesto ...«

– Ljudje v Salzburgu in Gradcu ne bodo preveč zadovoljni ...

»No, Gradec ima 300.000 prebivalcev. Seveda smo v kontaktu z njimi, saj tudi oni opravljajo odlično delo. Vendar sodelovanje ni vedno preprosto. Zasnova je včasih različna, in če se vrneva na začetek, sem omenil, da pametno mesto potrebuje lokalni pristop, kar pomeni, da dunajskega pristopa ne moremo kar prenesti v Gradec. Ko ste omenili mesta v velikost od 20.000 do 40.000 prebivalcev – taka mesta so še posebej pomembna za Dunaj, saj najbrž čez 10 ali 15 let ne bomo govorili le o pametnih mestih, ampak o pametnih regijah. Še posebej ker gre za probleme s področja oskrbe z energijo in mobilnosti, ki jih je treba reševati znotraj regije. Npr. če govorimo o dnevni migraciji, ki prihajajo na Dunaj. Gre za energijo, ki nastane



Slika 5: Pogled na prometno vozlišče Uraniatraße in stavbo UNIQA Tower (vir: TINA Vienna)

zunaj mesta in gre neposredno v mesto. Tudi v primeru vetrnih elektrarn; čeprav bi jih želeli postaviti, v mestu preprosto ni več prostora. Ni več prostora. Donava? Iz Donave ne morete pridobiti več energije, kot jo že uporabljamo. Zato so viri za rabo OVE razen sončne energije na Dunaju že izčrpani. Torej vsekakor potrebujemo širšo regijo, ki vključuje tudi manjša mesta, v katera seže naš sistem mobilnosti. Tako je regionalna raven vsekakor izziv, ki ga imamo pred seboj.«

– Ko govoriva o regijah, brala sem o pobudi za srednje-evropsko regijo, ki poleg Dunaja vključuje še Bratislavo, Budimpešto in Brno. Tukaj gre res za večje merilo, kajne?

»Bi se strinjal, ja. Evropska regija CENTROPE (<http://www.centrope.com>) in njeni čezmejni projekti bodo lahko pozitivno prispevali k pametni regiji.«

– Na spletu sem videla številke o modalni porazdelitvi Dunaja, ki jih najbrž vključujete tudi v svoje cilje. So se ciljne vrednosti že kaj spremenile?

»Pravkar se ukvarjam z njimi. Radi bi izdelali grafične prikaze in oblikovali cilje.«

– Torej gre za »vroče številke«?

»Jah, govoriti o teh številkah je težko. Še posebej, če želimo Dunaj primerjati z Amsterdamom. Najraje v kontekstu mo-

dalne porazdelitve omenim javni transport, saj ta na Dunaju resnično funkcionira, hkrati pa si ves čas prizadevamo za njegovo izboljšanje. Znižali smo ceno letne vozovnice in zdaj ga uporablja veliko več ljudi. Seveda pa moramo vložiti še veliko sredstev in uvesti izboljšave zlasti na obrobju mesta, tako na severu kot na jugu. Delež kolesarjev za zdaj znaša le 7 %, vendar se izboljšuje, za kar si še posebej prizadeva stranka zelenih. Trenutno mesto veliko vlaga v gradnjo kolesarskih poti (op. a. njihova dolžina trenutno znaša 1220 km). Njihov primanjkljaj je tudi zgodovinski. Kolesarjenje na Dunaju nikoli ni bilo tako priljubljeno kot na primer v Skandinaviji. Kolesarski kulturi se popolnoma razlikujeta med seboj. Zdaj poteka iniciativa Fahhrad 2030 in po mestu lahko najdete rožaste zabojnike, v katerih vam brezplačno pregledajo kolo. Poleg tega organiziramo dogodke, kot je bil na primer junijski dogodek Velo-City. Cilj je jasen: navdušiti čim več ljudi, da bi spet kolesarili. Treba pa se je zavedati tudi vprašanja varnosti, ko imate na ulicah naenkrat precej večje število kolesarjev.«

– Tukaj bi lahko potegnili vzporednice z Ljubljano, ki ima v prostorskem smislu precej neprilagodljivo prometno infrastrukturo.

»Treba je vedeti, da čeprav povečamo delež kolesarjev, ne bomo postali pametno mesto, saj je delež individualnega prometa še vedno previsok. Ne želimo pa po sili razmer – za dosego boljše modalne porazdelitve – uvajati novih davkov ali

taks, kot je to storil London. Naš cilj je prebivalcem ponuditi različne možnosti, kot so izposoja avta po sistemu car-to-go, električni avtomobili, izposoja električnih koles, uporaba kolesarskih stez, avtobusa, podzemne železnice, tramvajev. Če je modalna porazdelitev res dobra in če jo znajo prebivalci uporabljati, potem se bo delež uporabe osebnih avtomobilov sam od sebe zmanjšal. To želimo doseči tudi s spremembo parkirnega sistema, ampak to ni najlažje. Imeli smo četrti, v katerih je bilo parkiranje še vedno brezplačno. Zdaj to spreminjamo, tako da moraš v vsakem primeru plačati, čeprav živiš v četrti, le cena je različna. To je tudi eden od ključnih ukrepov, s katerim želimo zmanjšati število dnevnih migrantov. S tem nam je uspelo zmanjšati emisije CO₂, vendar tega ne morete narediti kar čez noč, ne da bi migrantom ponudili alternativo, npr. sistem park+ride. Če ponovno omenim soosko Aspern: na obrobju bo imela veliko P+R-parkirišče, vnaprej so zgradili že linijo podzemne železnice, še preden so postavili katero koli stavbo. Mesto Dunaj tudi razvija pametno kartico, s katero bo mogoče uporabljati vse različne vrste transporta.«

– Iz povedanega še vedno ne razumem, ali vi pripravljate in izvajate ukrepe?

»Katere ukrepe?«

– Te, ki jih navajate kot ukrepe za izboljšanje modalne porazdelitve.

»Ne, ne, mi ne skrbimo niti za kazalnike niti za ukrepe, za to so zadolženi posamezni mestni oddelki. Za modalno porazdelitev skrbi oddelek za mobilnost, mi damo le okvir, navodila in predstavo o tem, kakšno naj bo mesto v prihodnosti.«

– Torej, vi poskrbite za »benchmarking«, za predstavitev primerov dobre prakse, kroženje informacij?

»Ja, mi nudimo vso podporo. Zalagamo jih z informacijami, poskušamo poskrbeti za kakovosten okvir, iz katerega izhajajo, ne operiramo pa s številkami. Za to res nismo usposobljeni. Če že, bi se ukvarjali s številko – kazalnikom, če bi obstajal – za pametno mesto. Ampak kaj takega še ne obstaja. Sodelujemo v veliko delovnih skupinah, v okviru katerih prispevamo k oblikovanju novih kazalnikov.«

– Spremljate napredek? Imate kazalnike, ki prikazujejo, koliko je mesto napredovalo v smeri pametnega mesta?

»Ne vem, če misliva isti monitoring. Mi spremljamo predvsem druga evropska mesta, tako da vedno vemo, kaj se dogaja, katere projekte izvajajo, kako jih sofinancirajo in tudi v katero smer gre EU, tudi druga svetovna mesta zunaj nje, npr. San Francisco, Portland. Poleg spremljanja želimo tudi vplivati, zato sodelujemo s svojo bruseljsko pisarno, udeležujemo se sestankov platform, na katerih se srečujejo EU-déležniki ...«

– Torej lobirate?

»Tudi to. Vendar je pomembno predvsem to, da dobimo zamisli. Projekti niso vedno prenosljivi, lahko pa vzamete zamisel, jo predebatirate in razvijete svojo rešitev. V ta namen nenehno pregledujemo splet, članke, vse preberemo, prefiltriramo in poskušamo narediti čim več dobrega v smeri pametnega mesta.«

– In katera bo naslednja zmaga Dunaja na področju urbane razvoja?

»Aktivno vključevanje meščank in meščanov. Dokončanje okvirne strategije pametnega mesta Dunaj – kot krovna strategija za vse relevantne strategije in mestne programe.«

Kot je omenjeno v zadnjem odgovoru, se je tudi začela sama zgodba pametnega mesta – z udejanjanjem zamisli – in končal najin intervju.

Intervjuvala: Naja Marot, ponedeljek, 27. 5. 2013

Transkripcija: Maša Bantan

.....
Naja Marot

Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Ljubljana, Slovenija
E-pošta: naja.marot@bf.uni-lj.si