

10

Evropskega tedna mobilnosti 2002-2011

let



16-22. SEPTEMBER

EVROPSKI
TEDEN MOBILNOSTI



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

2



Vsebina:

01	Predgovor	3
02	Začetki	4
03	Poziv k dejanju	6
04	Slovenski teden mobilnosti	11
05	Slovenska mesta in trajnostna mobilnost	12
06	Kako naprej	18

10 let Evropskega tedna mobilnosti

Izdalo Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska 48, 1000 Ljubljana

Zbral in uredil: Andrej Vuga

Oblikovanje: Alenka Miklavžin

Fotografije: Albert Kolar, Blanka Bartol, »Civitas Elan«, Špela Guštin, arhiv Mestne občine Maribor, arhiv Mestne občine Murska Sobota, arhiv Občine Postojna, arhiv Mestne občine Ptuj, arhiv Občine Trbovlje

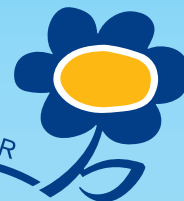
Tisk: Medium d.o.o.

Naklada: 500 izvodov, september 2011



10 let

Evropskega tedna mobilnosti 2002-2011



16-22. SEPTEMBER

EVROPSKI
TEDEN MOBILNOSTI

3

Pred desetimi leti je Evropska komisija povabila mestne uprave po vsej Evropski uniji, da ukrepajo proti grožnji podnebnih sprememb in izboljšajo kakovost življenja v mestnih središčih, da bodo bolj prijetna za bivanje.

Na povabilo se je leta 2002 odzvalo 320 mest. Tako začetni Evropski teden mobilnosti je zrasel v projekt, ki je v letu 2010 vključeval 2221 mest in se razširil tudi izven Evrope. To je dokaz, da je spodbuda trajnostne mobilnosti pozitivna, saj ne prepoveduje uporabe osebnega avtomobila, ampak odpira možnost za praktično in priročno drugačno mobilnost.

V zadnjem desetletju se vse bolj zavedamo, kako osebna in odgovorna izbira mobilnosti vpliva na počutje nas in naših sosedov.

dr. Janez Potočnik,
evropski komisar za okolje

Hoja in kolesarjenje sta načina gibanja, ki sta najbolj prijazna do okolja in nas samih. V današnjem načinu življenja pa žal ne moremo brez prevoznih sredstev, zato je potrebno uporabiti tista, ki imajo čim manj negativnih učinkov na okolje. To je zagotovo javni potniški promet. Mesta s svojim javnim potniškim prometom se tega zavedajo in skušajo storitve približati občanom z brezplačnim oz. cenejšim javnim prevozom.

Vendar je potrebno storiti korak naprej in izboljšati prostorsko načrtovanje tako, da bosta javni potniški promet oz. upravljanje z mobilnostjo bistveni sestavini razvojnega načrtovanja mest.

Zahvaljujem se vsem občinam, ki ob skrbi za kakovostno življenje svojih občanov skrbijo tudi za okolje. Prav tako se zahvaljujem vsem prebivalcem Slovenije, ki odgovorno uporabljajo okolju prijazne načine prevoza.

dr. Roko Žarnić,
minister za okolje in prostor

let

Ozadje

V Evropi živi 72 % prebivalcev v mestih, v njih se ustvari 85 % evropskega BDP, približno 40 % emisij CO₂ izvira iz cestnega prometa, mestni promet pa je odgovoren za 70 % onesnaženosti v mestih. Te številke jasno kažejo, da je začel mesta uničevati lasten uspeh. Posledice so revna predmestja, spalna naselja, ki vse dni samevajo, težave s kakovostjo zraka in vode, s čistočo in varnostjo.

V Evropi je selitev ljudi iz mestni središč v predmestja povzročila vse bolj razpršeno poselitev in daljše razdalje potovanj. Ta pojav širjenja mest pa je povzročil povečanje lastništva osebnih avtomobilov in število dnevnih migracij.

Posledice prometa (prometna gneča, onesnažen zrak, hrup v mestih) so bile tako hude, da so se z njimi začela spoprijemati vsa večja mesta v Evropi.

Začetki

Odgovor na prometne okoliščine v mestih je skušal dati Projekt »Dan brez avtomobila!«, ki se je začel v Franciji leta 1998. Projekt je bil izveden 22. septembra v več sto mestih po Evropi. Prve aktivnosti so bile ozaveščanje javnosti, da bi ljudje v mestih izbrali take oblike mobilnosti, ki bi zmanjšale onesnaženost zraka, omejile hrup, zmanjšale porabo neobnovljivih virov energije, degradacijo prostora in ogrožanje habitatov.

Uspeh te pobude je privedel do projekta »V mestu brez avtomobila« v letih od 1999 do 2001. Leta 2002 pa je projekt prerasel v Evropski teden mobilnosti, ki od takrat poteka med 16. in 22. septembrom.

Rast

K širitvi kampanje je odločilno pripomogla Francoska agencija za okolje in upravljanje z energijo (ADEME), ki se je odločila, da bo za še večjo učinkovitost akcije ocenila dogajanja in ukrepe v različnih sodelujočih mestih ter pripravila seznam najboljših praks in jih priporočila kot model za doseganje trajnostne mobilnosti v mestih. Svoje načrte je povezala v Pobudo za trajnostno mobilnost (t. i. projekt SMILE). Na ta način je želela povečati ozaveščenost o negativnih vplivih rabe osebnega avtomobila na zdravje in dobro klimo mest, izboljšati mobilnosti v mestih s spodbujanjem izvajanja dobrih praks, odgovoriti na skrbi državljanov v zvezi s hrupom ter zagotavljati tehnično pomoči demonstracijskim projektom trajnostne mobilnosti, ki bi spodbujali širjenje dobrih praks po vsej Evropi.



Literatura s to tematiko v angleškem jeziku je dostopna na spodnjih povezavah:

http://www.iee-library.eu/images/all_ieelibrary_docs/197_smile_guide_recommendations.pdf

http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/files/brochure/SMILE_targetgroups_en.pdf

http://www.iee-library.eu/images/all_ieelibrary_docs/198_public_transport_en.pdf

http://www.enviplans.net/guidelines/reading/noise/road_traffic_en.pdf

http://www.energy-cities.eu/IMG/pdf/smile_welcome_to_14_european_cities_en.pdf



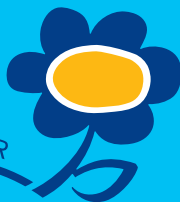
Ekipa projekta je identificirala 175 uspešnih in ponovljivih dejavnosti. Pripravila je priporočila za lokalne oblasti s poudarki na: upravljanju mobilnosti, urbanističnem načrtovanju, upravljanju parkirnih mest, usklajevanju tovarnega prometa kakor tudi na odgovorni uporabi avtomobila, uporabi javnega prevoza, hoje, kolesarjenja in intermodalnosti. Zbrala pa je tudi izkušnje evropskih mest pri oblikovanju ukrepov za potrebe posebnih ciljnih skupin, kot so otroci, mladi, ženske, prebivalci z nižjimi dohodki, starejši in invalidi.

14 evropskih mest je bilo pripravljenih svojo izkušnjo na poti k trajnostni mobilnosti deliti z drugimi. Zbrane izkušnje iz teh mest omogočajo lokalnim oblastem, da trajnostno mobilnost prenesejo v svoje okolje.



16-22. SEPTEMBER

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI



Evropski teden mobilnosti praznuje 10-letnico, kar je razlog za praznovanje. V zadnjem desetletju je ta pobuda prispevala k občutnemu napredku pri zmanjševanju uporabe osebnega avtomobila in ustvarjanju bolj prijetnega in zdravega okolja za prebivalce evropskih mest.



Poziv k dejanju

V letu 2002 so naravne nesreče v Italiji, Nemčiji, Franciji in vzhodni Evropi opozorile, da je potrebno sprejeti učinkovitejše ukrepe za omilitev podnebnih sprememb. Ker je prav promet največ prispeval k emisijam toplogrednih plinov, je bilo jasno, da je na tem področju potrebno začeti spodbujati prebivalce Evrope k alternativnim načinom prevoza, ki bi nadomestili uporabo osebnega avta. Izpušni plini vsebujejo poleg toplogrednih plinov tudi dušikov in žveplov oksid ter drobne delce, ki povzročajo bolezni dihal in srca. Evropejci so se ob prelomu tisočletja zavedali, da promet na videz omogoča boljše življenje, v resnici pa ga dela vedno bolj neprijetnega in nevarnega.

Februarja leta 2000 je komisarka za okolje Margot Wallström predstavila načrt za Dan brez avtomobila - 22. september. Takrat je sodelovalo 760 mest, s skoraj 65.000.000 prebivalcev. Leta 2001 se je število sodelujočih mest povečalo na več kot 1000. Tri države - Belgija, Danska in Francija - so Dan brez avtomobila že istega leta razširile v teden ozaveščanja o trajnostni mobilnosti.

Skupni cilji

»Prestavljamo v višjo prestavo«, je leta 2002 napovedala Margot Wallström. Tega leta je potekal prvi Evropski teden mobilnosti v 328 mestih v 23 državah. Ponujal je različne aktivnosti na temo javnega prevoza, zelenih mestnih povezav, kolesarjenja in življenja na ulicah.



Poleg 23 držav Evropske unije so sodelovale tudi Švica in Turčija, mesta v Kanadi, na Japonskem, v Braziliji, v Mehiki, na Tajvanu ... Dosežek organizatorjev Evropskega tedna mobilnosti je, da pobuda ponuja platformo za lokalne skupnosti, nevladne organizacije, družbene skupine in združenja, da preizkusijo nove programe in politike za vzpostavitev partnerstva na področju mobilnosti in se učijo druga od druge. Vseevropska kampanja je dala prizadevanjem različnih organizacij identiteto in jih spodbudila k delovanju.

Dogodek je bil odmeven, saj je obravnaval teme, ki skrbijo ljudi: zdravje, kakovost zraka, hrup, prometne zastoje, pomanjkanje zelenih površin, blaginjo otrok. Ljudem je omogočil, da so se njihova stališča slišala in da so postala pot k rešitvam problemov mobilnosti v mestih. Leta 2002 je Evropska komisija obljubila krepitev podpore evropskim in mednarodnim organizacijam in se zavezala k izvajanju ukrepov za spodbujanje trajnostnih prevoznih sredstev.



Trajnostna mobilnost za vse

Leta 2003 je 672 mest v EU (721 po vsem svetu) v povezavi z evropskim letom invalidov sprejelo ukrepe na temo dostopnosti. Šlo je za obširen nabor tem s poudarkom na lažjem dostopu do javnega prevoza za otroške vozičke, ljudi na invalidskih vozičkih in starejše, odgovorni uporabi avtomobila, dostopnosti v stavbah javnih institucij, nakupovanju in prostem času.

V Evropskem tednu mobilnosti **2004** je sodelovalo 818 mest EU (854 po vsem svetu). Tema je bila Varne ceste za otroke, ki je pred organizatorje postavila vprašanja od urejanja prometa, onesnaževanja in izboljšanje kakovosti zraka do zagotavljanja varne poti v šolo. V tem letu je v 20 državah EU v prometnih nesrečah umrlo 1400 mladih ljudi mlajših od 15 let - mnogi od njih na poti v šolo ali domov. Na tisoče pa jih umre zaradi astme, ki je povezana z izpostavljenostjo onesnaženemu zraku. Pravzaprav morajo že otroci pridobiti zavest o prometu, tako da bodo sami lahko prav in varno potovali, ko odrastejo.

V letu 2005 je bila pozornost namenjena spodbujanju trajnostne mobilnosti na poti do službe in šole.

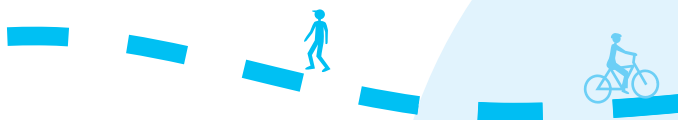




Organizatorji so povabili podjetja, da spodbudijo svoje zaposlene k uporabi javnega potniškega prometa, subvencionirajo javni transport ali ponudijo kolesa za krajša potovanja. Prihajanje na delo brez avta prihrani čas in denar zaposlenim in podjetjem ter ustvarja spodbudno socialno in gospodarsko okolje. Leta 2005 je v Evropskem tednu mobilnosti sodelovalo 923 mest v EU (964 po vsem svetu). Udeležba je vsako leto rasla. V letu 2010 je sodelovalo 2105 mest v EU (2221 po vsem svetu).

Leta 2006 je bila izpostavljena tema Podnebne spremembe. Hitro spreminjajoče se podnebje je eden največjih globalnih izzivov, s katerim se srečujemo danes. V Evropi je leta 2005 globalno segrevanje povzročilo rekordno število naravnih nesreč, ki so ogrozile Španijo, Portugalsko, Italijo, Bolgarijo, Romunijo, Avstrijo in Nemčijo.

Leta 2007 je bil moto kampanje Vesela ulica. Prerazporejanje cestnih površin v korist javnega potniškega prometa, pešcev, kolesarjev ter javnih površin je namenjeno večji izbiri oblik mobilnosti in izboljšanju kakovosti urbanega življenja vseh prebivalcev.



Leta 2008 je bil naslov kampanje Zadihajmo s polnimi pljuči. Kakovost zraka v večini evropskih mest je še vedno slaba, pri čemer onesnaževanja dokazano vplivajo na bolezni dihal, srca in ožilja. Ocenjuje se, da v Evropi umre 40.000-130.000 ljudi na leto zaradi izpostavljenosti onesnaženemu zraku, ki ga povzroči promet. Prebivalci Evrope uvrščajo onesnaževanje zraka na vrh seznama okoljskih vprašanj. Evropski teden mobilnosti je vabil k uvajanju trajnih ukrepov za zmanjševanje onesnaženosti zraka.

Dobra klima mojega mesta je bilo geslo **leta 2009**. Osrednja tema je ponovno opozarjala na klimatske spremembe, saj je transport najhitreje rastoči vir izpustov CO₂ iz fosilnih goriv. Hkrati je izbrana tema namignila tudi na bolj sproščeno, zabavno in zdravo vzdušje v mestih, ki niso okupirana z avtomobilsko ploščevino.

V letu 2010 je kampanja opozarjala: Potuj pametneje, živi bolje. Avtomobili z izpusti drobnih delcev in oviranem gibanju ogrožajo zdravje ljudi, s svojo množičnostjo pa zasedejo ogromno prostora. Ministrstvo za okolje in prostor je povabilo prebivalce k preprostemu ukrepu, da naj vsaj eno vožnjo z avtom na dan nadomestijo s hojo ali kolesarjenjem. Z redno telesno aktivnostjo je mogoče brez velikih stroškov zmanjšati vsakdanje škodljive vplive prometa na okolje.





Poglavitni cilji tedna mobilnosti

Trenutno koordinirajo Evropski teden mobilnosti tri institucije: Eurocities, Climate Alliance in Energy Cities v sodelovanju z evropskimi in mednarodnimi združenji in s podporo Evropske komisije, medtem ko je mreža nacionalnih in lokalnih koordinatorjev gonilna sila akcije v 42 državah, ki poleg evropskih zajema tudi Bangladeš, Izrael in Ukrajino.

Organizatorji podeljujejo tudi nagrado Evropskega tedna mobilnosti. Zanj se lahko potegujejo vsa mesta, ki se zavežejo, da bodo organizirala dan brez avtomobila kot del svojih dejavnosti v Evropskem tednu mobilnosti in uvedla trajne ukrepe, ki trajnostno mobilnost omogočajo in ohranjajo. Eno najpomembnejših načel Evropskega tedna mobilnosti je namreč, da izboljšave potovalnih navad ne bi trajale samo sedem dni, ampak naj bi preko trajnih ukrepov dolgoročno vplivale na kakovost življenja v mestih.

Evropski teden mobilnosti spodbuja celosten pristop k trajnostni mobilnosti. Lokalne oblasti vabi, naj pripravijo mestne prometne načrte, da bodo mesta varnejša ter bolj gospodarsko učinkovita. Končni cilj je ponuditi prebivalcem zdravo okolje in večjo kakovost življenja. Načrti morajo biti usmerjeni k zmanjšanju zasebne uporabe avta v korist alternativnih oblik prevoza ali načinov dela. Ta pristop pomeni upoštevanje življenja ljudi, njihovo delo, nakupovanje in preživljanje prostega časa - s skupno vizijo za vse družbene skupine, posebej za otroke, invalide in zapostavljene.

Naprej in navzgor

V letu 2011 je glavna tema tedna Potujmo drugače. Deseta izvedba Evropskega tedna mobilnosti želi odpreti prehod v smeri učinkovite rabe virov v prometnem sistemu s spodbujanjem čistih in varčnih načinov potovanja. Evropski teden mobilnosti usmerja pogled na nove načine mobilnosti - odmik od uporabe osebnih avtomobilov v smeri trajnostnega prometa. Boljša mobilnost pomeni namreč tudi boljše in bolj zdravo okolje. V tako urejenih mestih bodo ljudje želeli živeti in delati, vanje bodo podjetja prestavljala svoje sedeže. Mobilnost postaja socialna in gospodarska nujnost.

Evropski teden mobilnosti se ves čas razvija. Ukrepi za omejitev uporabe avta sedaj niso več potreba nekaj najbolj naprednih mest, kjer ljudje sami večajo uporabo alternativne mobilnosti, ampak je izhodišče in navdih za vse, ki delajo za boljše urbano okolje in izjemen dokaz, do kakšnih sprememb lahko pripelje sodelovanje in solidarnost.





Dobra klima mojega mesta

Evropski teden mobilnosti
16. - 22. september 2009

Evropski teden mobilnosti
od 16. do 22.09.2006.
Rezervirano za:

Dan brez avtomobila, 22. september 2006

www.dba.mcp.gov.si



Kampanje evropskega tedna mobilnosti v Sloveniji nagovarjajo ljudi tudi s simpatičnimi likovnimi podobami.



Avto ni vse. Premakni se!
dan brez avtomobila
22. september 2004

Evropski teden mobilnosti
16. - 22.9.2004

VESELA ULICA

Namesto avta nas vozi dobra volja
Evropski teden mobilnosti
16. - 22. september 2007



Slovenski teden mobilnosti

Slovenija je v kampanji Evropski teden mobilnosti sodelovala od začetka, Ministrstvo za okolje in prostor pa je prevzelo koordinacijo.

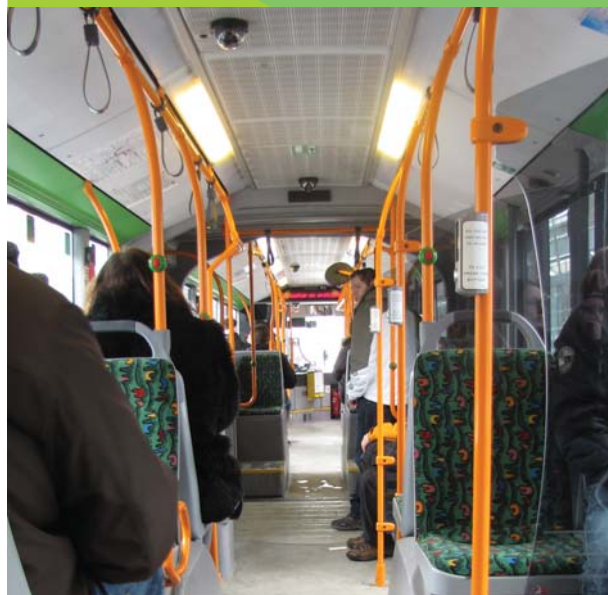
Organizacija Evropskega tedna mobilnosti temelji na spodbujanju občin, da urejajo področje javnega prometa ter sprejemajo prostorske načrte, ki prispevajo k trajnostni mobilnosti, saj lahko to prav občine izvedejo najhitreje, najceneje in najbolj učinkovito. Ministrstvo za okolje in prostor vsako leto povabi k sodelovanju vse slovenske občine in pripravi promocijski material (letake, balone, scenarije dogodkov, označitve prireditvenih mest, spletne strani: www.tedenmobilnosti.si, odsevnik, kape...). Povprečno se akciji pridruži preko 20 mest s približno 500.000 prebivalci.

Sčasoma je ozaveščevalna kampanja o škodljivosti prometa postala sestavni del prizadevanj za bolj kakovostno življenje. Kampanja je eno od orodij za doseganje boljše kakovosti zraka, vabi ljudi h gibanju, zmanjšuje porabo energentov in surovin, kliče k smotrnejšemu prostorskemu načrtovanju. Prometni sektor lahko naredi največ za zmanjševanje količin izpustov toplogrenih plinov in prašnih delcev.

Cilji kampanje so zmanjševanje onesnaženja zraka v mestih in blaženje posledic podnebnih sprememb. Ne gre za prepoved vožnje z avtomobili. Lahko bi rekli, da gre za »oteževanje« vožnje z avtom v mestih (nalepke »čisti« avti smejo dlje v mesto, takse za vstop v mesto, prednost za javni promet, kolesarje in pešce, bliže središču - višja parkirna, ...).

Poleg občin povabi Ministrstvo za okolje in prostor v tem tednu k sodelovanju tudi osnovne šole. Z izpolnjenimi vprašalniki o mobilnostih navadah in ukrepih svojih družin sodelujejo šolarji v nagradnem žrebanju. Slovenske železnice peljejo 12 izžrebanih razredov (250 otrok) brezplačno na izlet na poljubni relaciji v notranjem prometu. Vsem sodelujočim razredom pa SŽ ponudijo 75 % popust za izbrano vožnjo. V nagradni igri je sodelovalo najmanj 2600 in največ 6000 učencev. Nekateri so povedali, da so se prav zaradi sodelovanja v tej igri prvič v življenju peljali z vlakom.

V letu 2010 je bilo v Sloveniji registriranih 1.061.646 osebnih avtomobilov, v letu 2006 pa 98.000. V letu 2010 se je z avtobusi prepeljalo 35 milijonov potnikov, leta 2006 pa skoraj 38 milijonov. Z vlaki se je leta 2010 prepeljalo 16.221.000 potnikov, leta 2006 pa 16.161.000. Narašča tudi število potnikov, ki se vozijo z mestnim javnim prevozom.





V tednu mobilnosti sodelujejo tudi nevladne organizacije. Z ozaveščanjem javnosti in v sodelovanju z vladnimi in drugimi institucijami skušajo najti način, kako bi uskladili ekonomske in socialne potrebe po mobilnosti z okoljskimi in drugimi dimenzijami prometa.

Vizija trajnostne mobilnosti najdeva prostor tudi v zelenih javnih naročilih. Ministrstvo za javno upravo je leta 2009 v razpisu za nakup 111 osebnih avtomobilov postavilo pogoj, da povprečni izpust ne sme presegati 126g CO₂/km. Meja, ki jo postavlja EU, je 130g CO₂/km. Ministrstva pa nabavljajo kolesa za mestne službene vožnje zaposlenih in jih vabijo k uporabi okolju prijaznih vozil in javnega prometa.

Najširšo javnost vabi Ministrstvo za okolje in prostor k preprostim ukrepom za večjo kakovost življenja v mestih. Npr.: pol ure gibanja dnevno je konkreten ukrep za zmanjševanje zdravstvenih tveganj, za zmanjšanje uporabe avtomobila, bolj čist zrak ... Če predvidevate, da boste v avtu čakali več kot 10 sekund, ga ugasnite. Manj bo drobnih delcev, strupov in toplogrednih plinov, pa tudi finančno se izplača.



Slovenska mesta in trajnostna mobilnost

LJUBLJANA, dobitnica nagrade Evropski teden mobilnosti za leto 2003

Brezplačne vstopnice za Ljubljanski potniški promet v tednu mobilnosti so Ljubljanji pomagale zmanjšati prometno gnečo in izboljšati kakovosti zraka. Podeljevalci nagrade so pohvalili zavezanost mesta in njegovih partnerjev stalnim izboljšavam mestne mobilnosti. Krožna avtobusna proga, ki je delovala v tednu mobilnosti, je ustvarila 55 % povečanje števila potnikov z javnim prevozom. Prebivalcem in obiskovalcem je bila na treh točkah v mestu na voljo brezplačna izposoja koles.

Mestni Zavod za varstvo okolja je na podlagi rezultatov meritev kakovosti zraka zaključil, da začasni ukrepi ne bi prinesli zelenih dolgoročnih rezultatov na področju zmanjšanja onesnaževanje in prometnih zastojev. Mestne oblasti so se zato odločile, da bodo spremenile vedenje prebivalcev s pomočjo informacijskih kampanj in uvedbe okolju prijaznih tehnologij prevoza.

Ljubljana je sprejela ukrepe za izboljšanje dostopa za invalide, določila je več njim namenjenih parkirnih mest in izgradila rampo za invalidske vozičke v potniškem

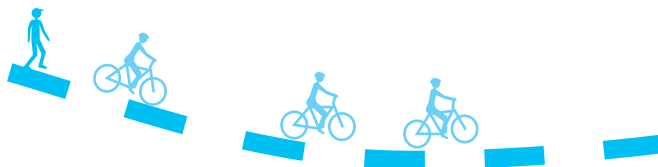




centru javnega potniškega prometa. V ožjem mestnem središču in pred nekaterimi šolami in vrtci v strogem mestnem središču je določila prometna območja z največjo dovoljeno hitrostjo 30 km/h. Preuredila je velik del prometnih površin v mestnem središču v območja za pešce.

Po prejemu nagrade Evropskega tedna mobilnosti je Ljubljana v okviru programa Civitas Mobilis preizkušala nove tehnologije v javnem potniškem prometu, načrtuje pa še poseben režim javnega prometa na koridorju od stika južne obvoznice z Barjansko cesto preko Slovenske in Dunajske ceste do stadiona v Stožicah.

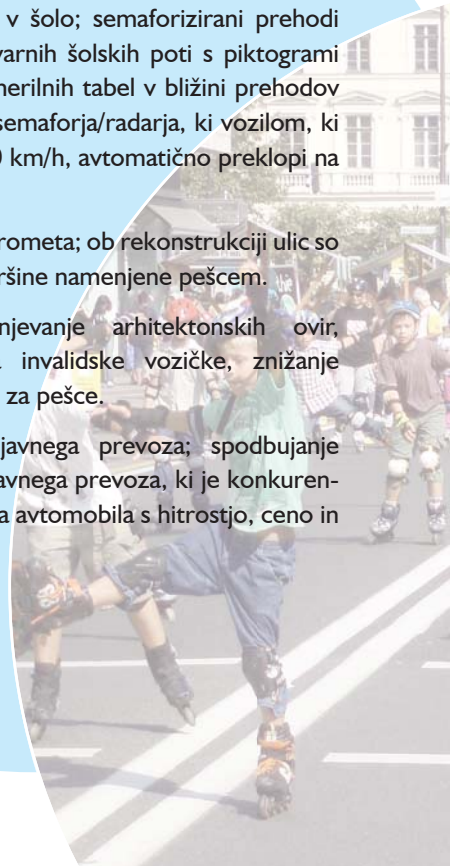
V letu 2011 je Ljubljana uvedla samopostrežni sistem izposoje koles, t. i. Bikelj. Sistem omogoča izposajo 300 koles na 31 »kolesarskih postajah« v širšem središču mesta, 24 ur na dan. Podjetje Ljubljanski potniški promet pa uvaja podaljšane proge do Grosupljega, Iga in Zgornjih Pirnič.



Ukrepi za trajnostno mobilnost, ki so jih uvedla nekatera slovenska mesta

KOPER

- Urejene nove površine za kolesarje; ureditev kolesarske povezave iz severne obvoznice do mestnega jedra ter ureditev in sprememba kolesarskih poti v sklopu izgradnje hitre ceste Koper - Izola.
- Urejene površine za pešce na Pristaniški ulici.
- Ureditev varnih poti v šolo; semaforizirani prehodi za pešce, označbe varnih šolskih poti s piktogrami (sončki), postavitve merilnih tabel v bližini prehodov za pešce, postavitve semaforja/radarja, ki vozilom, ki prekoračijo hitrost 50 km/h, avtomatično preklopi na rdečo luč.
- Ukrepi za umirjanje prometa; ob rekonstrukciji ulic so pridobljene nove površine namenjene pešcem.
- Dostopnost; odstranjevanje arhitektonskih ovir, izgradnja klančin za invalidske vozičke, znižanje robnikov na prehodih za pešce.
- Izboljšanje storitev javnega prevoza; spodbujanje uporabe sodobnega javnega prevoza, ki je konkurenčen uporabi osebnega avtomobila s hitrostjo, ceno in udobjem.





MARIBOR

- Ureditev oz. prenovitev 7100 m kolesarskih poti v letu 2010.
- Preureditev Svetozarevske ulice in del Partizanske ceste v območje za pešce.
- Preureditev parkirnih prostorov in rekonstrukcije cest tako, da je več prostora namenjenega kolesarjem in pešcem.
- Ureditev križišč v mestu (90 lokacij) s taktilnimi oznakami na tleh, ki omogočajo lažjo orientacijo in dostopnost slepim in slabovidnim osebam.
- Urejanje zelenih koridorjev skozi mesto.
- Uvedba elektronskega sistema evidentiranja vozovnic z urno vozovnico na vseh linijah javnega potniškega prometa.





MURSKA SOBOTA

- Izgradnja kolesarskih poti in pločnikov za pešce ter znižanje cestnih robnikov za kolesarje in invalide.
- Mestna uprava je sprejela sklep o uporabi službenih koles na območju mesta za službene poti.
- Uvedba brezplačnega mestnega avtobusa za občane.
- Izgradnja postajališč in nadstreškov za mestni avtobus.
- Izgradnja parkirišč P+R na obrobju mesta.
- Izgradnja počivališč za kolesarje.
- Ureditev stojal za kolesa na javnih površinah.
- Postavitev cestnih ovir za umiritev prometa in vzpostavitev cone 30 km/h.
- Ureditev varnih poti za šolarje (ureditev pločnikov in kolesarskih poti do šol in označitev poti s srčki).
- Sprejet Načrt trajnostne mobilnosti za mesto.

NOVA GORICA

- Zgrajena obojestranska kolesarska steza na Erjavčevi ulici v Novi Gorici, ki povezuje center mesta s kolesarsko stezo, ki pelje v Šempeter in je povezava z Gorico v Italiji.
- Uvedena mednarodna linija javnega avtobusnega prevoza Nova Gorica – Gorica, ki jo izvajata slovenski in italijanski prevoznik; vozovnica stane en evro.



- Brezplačni mestni javni prevoz na vseh linijah mestnega avtobusa od Vrtojbe, Šempetra, Nove Gorice do Solkana in Kromberka (sodeluje tudi občina Šempeter Vrtojba in v deležu pokriva stroške prevoza).
- Posodobitev voznega parka mestnih avtobusov (mali avtobusi, nizkopodni - primerni za invalide in otroške vozičke, EURO 4).
- Na več javnih mestih so v mestnem središču postavljena nova stojala za kolesa, ki so nameščena skladno z načrtom urbane opreme.
- Označene varne poti v šolo.
- Postavljen stebriček za polnjenje električnih vozil.

POSTOJNA

- Izgradnja kolesarskih poti.
- Nadomeščanje vseh križišč v mestu s krožišči za boljši pretok prometa in zmanjšanje izpustov.

TRBOVLJE

- Sistematično odpravljanje arhitektonskih ovir za slepe, slabovidne ter invalidne osebe v prometu (pločniki, prehodi za pešce) in v javnih zgradbah.
- Semaforizirana križišča se opremljajo z opremo, namenjeno slepim in slabovidnim (zvočni signali), za določene skupine prebivalcev se uvajajo brezplačne mesečne vozovnice. Občina se je zavezala, da bodo Trbovlje tudi do invalidov prijazno mesto.



17

VELENJE

- Izgradnja prehoda za pešce v Šaleku.
- Izgradnja pešpoti in kolesarske steze med Cesto talcev in Jenkovo cesto in na cesti Simona Blatnika, kolesarske steze na Tomšičevi ulici, pločnika na Aškerčevi ulici.
- Uveden brezplačen mestni potniški promet.
- Postavljen stebriček za polnjenje električnih vozil.





Kako naprej

Favoriziranje cestnega prometnega podsistema, relativno nizke cene pogonskih goriv, visoke cene nepremičnin v mestih in slabo razvit javni promet so vplivali na to, da se je tudi v Sloveniji razvila obsežna dnevna mobilnost prebivalstva.

Zato Slovenija lahko veliko naredi z ustreznim načrtovanjem naselij in javnega prometa. Sodobni prostorski dokumenti poudarjajo pomen povezanosti in soodvisnosti poselitve in prometa. Pomembno je, kako so v prostoru razporejene oziroma organizirane dejavnosti, kje so delovna mesta in kakšna je prometna infrastruktura, saj gre za celotno strateško načrtovanje prometa v mestih, t. i. upravljanje z mobilnostjo. Večina mest se zaveda specifičnih nevarnosti, ki izhajajo iz netrajnosti urejenega prometa, zato sprejema določene ukrepe. V večjih slovenskih mestih so se v zadnjih letih lotili izboljšav mestnega javnega potniškega prometa,

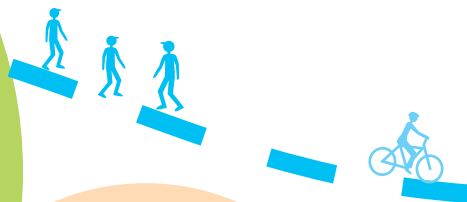


vendar je bil poudarek predvsem na pocenitvi storitev, ne pa tudi na izboljšanju kakovosti.

Za celovito trajnostno prometno politiko si bomo morali vsi veliko prizadevati, saj v resnici prostorsko načrtovanje in celovito strateško načrtovanje prometa v mestih, ki bi dolgoročno prispevalo k trajnostnem razvoju, še ni zaživelo. Občine imajo še veliko prostora za celovito upravljanje z mobilnostjo, ozaveščanje javnosti, ki ne zahtevajo velikih infrastrukturnih gradenj. Raziskave namreč kažejo, da so ukrepi občin bolj kratkoročne narave in usmerjeni predvsem na tista območja, kjer je prometna situacija najbolj kritična. Zato ostaja trajnostna prometna politika v Sloveniji velik izziv.

Da bi v največji možni meri zmanjšali negativne vplive cestnega motornega prometa, je Slovenija leta 2004 vnesla v svoje strateške dokumente temeljna načela izvajanja trajnostne mobilnostne politike, ki dajejo prednost načrtovanju javnega mestnega in cestnega ter železniškega potniškega prometa, sistemom »parkiraj in se pelji«, omrežjem kolesarskih poti in pešpoti. Prometni sektor mora s svojo prometno politiko ustvariti razmere za hitrejšo uvajanje trajnostne mobilnosti na državni in lokalni ravni. Občine pa morajo v okviru načrtovanja svojega prostorskega razvoja zagotoviti pogoje za uvajanje trajnostnih oblik prometa in tako organizacijo dejavnosti v prostoru, da se potrebe po osebnem prometu ne bodo povečevale.

Uredba o prostorskem redu Slovenije daje pravno podlago in možnost, da je v poselitvenih območjih javni potniški promet, ki ga sestavljajo medsebojno povezana



omrežja cestnega, železniškega, vodnega in drugega prometa, načrtovan tako, da omogoča petminutno peš dostopnost iz območij stanovanj, mešanih območij, posebnih območij ter območij družbene infrastrukture do postajališč javnega potniškega prometa.

Uredba določa, da se mora javni potniški promet povezovati v celovit sistem, skupaj pa ga morajo načrtovati zlasti občine, ki se združujejo v širša mestna območja. Večini prebivalstva mora sistem omogočati polurno dostopnost do središča širšega mestnega območja.

Posamezna omrežja javnega potniškega prometa se med seboj in z drugimi vrstami prometa povezujejo v prometnih vozliščih za javni potniški promet. Omrežje teh vozlišč mora biti hierarhično strukturirano, pri čemer so vozlišča višjega reda tista, v katerih se povezujejo hitrejša prometna povezave in večje število različnih vrst prometa.

Pri načrtovanju prometnih vozlišč za javni potniški promet je treba urediti prestopanje med različnimi vrstami prometa tako, da se zagotavljajo čim krajše peš povezave med različnimi vrstami prometa, dobra funkcionalna in vidna povezanost z javnim odprtim prostorom mest in naselij ter dobra povezanost z omrežjem poti za kolesarje in pešce.

Ob prometnih vozliščih in ob postajališčih javnega potniškega prometa je treba zagotoviti ustrezne površine za shranjevanje koles.

Z ustreznim načrtovanjem in upravljanjem prevoza je torej mogoče zelo zmanjšati negativne učinke prometa na okolje in izboljšati kakovost življenja v mestih. Pri tem imajo glavno vlogo država in sama mesta. Ključno vlogo pri doseganju sprememb v individualnem in skupnem obnašanju na področju mobilnosti pa ima civilna družba.



16-22. SEPTEMBER
EVROPSKI
TEDEN MOBILNOSTI



10 let