

Trajnostna mobilnost je prioriteta

LJUBLJANA – Na prvi nacionalni konferenci o trajnostni mobilnosti, ki sta jo pripravila Ministrstvo za infrastrukturo in Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, so se letos že zelo zgodaj pričele prve priprave in pogovori o Evropskem tednu mobilnosti 2017. Kot vedno bo ta evropski dogodek potekal od 16. do 22. septembra, ko se bo zaključil z Dnevom brez avtomobila. Letos se bo vse vrtelo okoli osrednje teme o čisti in inteligentni mobilnosti za vse, ki jo bo povzemal slogan Združimo moči, delimo si prevoz.

Zbrane je na konferenci nagovoril minister za infrastrukturo **dr. Peter Gašperšič**, katerega ministrstvo deluje kot nacionalni koordinator Evropskega tedna mobilnosti (ETM) v Sloveniji. Minister je spomnil, da je bilo lansko leto na področju trajnostne mobilnosti eno najbolj dejavnih, saj je kar 74 občin sodelovalo v Evropskem tednu mobilnosti, 63 občin pa je pričelo z izdelavo Celostne prometne strategije (CPS). "Trajnostna mobilnost je ena od prioritete v našem delovanju. Naš fokus je na spodbujanju hoje, kolesarjenja, uporabe javnega prevoza in drugih alternativnih oblik mobilnosti na račun zmanjševanja uporabe osebne vozila. Občine so odločno stopile na pot trajnostne mobilnosti, lani in letos pa se je zgodila prava renesansa tudi na področju vključevanja javnosti. Občani in ključne ciljne skupine so bili vključeni v postopke priprave Celostnih prometnih strategij v vseh ključnih fazah njihovega nastajanja. Zadeva gre v pravo smer in na ministrstvu bomo še naprej nudili celovito podporo za nadaljevanje tega procesa," je povedal dr. Peter Gašperšič.

Zbrane je nagovorila tudi nacionalna koordinatorica ETM z ministrstva za infrastrukturo **mag. Polona Demšar Mitrovič**. "Če nič ne narediš, se nič ne spremeni, naši rezultati pa sami pričajo o tem, koliko smo s skupnimi močmi že uspeli narediti. Tudi letos bomo zavzeto nadaljevali, občinam pa bo pri tem pomagalo tudi sofinanciranje trajnostne mobilnosti iz kohezijskih sredstev." V okviru slednjih bo letos na voljo 1,9 milijona evrov za Celostne prometne strategije in 4,8 milijona za P+R, za kolesarsko infrastrukturo 6,6 milijona, za površine za pešce 5,5 milijona, za avtobusna postajališča 4,3 milijone in za mehanizem celostnih teritorialnih naložb (CTN) 21 milijonov. Dodatna sredstva bodo letos in prihodnje leto na voljo tudi iz Sklada za podnebne spremembe, in sicer 400.000 evrov za CPS, do 200.000 evrov za pripravo in izvedbo ETM, do dva milijona za kolesarsko infrastrukturo ter 700.000 evrov za mobilnostne načrte za ustanove in izvedbo ukrepov.

V nadaljevanju je o izkušnjah Mestne občine Slovenj Gradec, lanske prejemnice nagrade za najbolj aktivno občino v okviru ETM, spregovoril **mag. Aljoša Krivec**, ki je opozoril, da so izzivi majhnih mest pri načrtovanju trajnostne mobilnosti drugačni od izzivov velikih mest. "Dokler smo se usmerjali na avtomobiliste, ETM ni dajal pričakovanih in zelenih rezultatov. Zato smo naša prizadevanja preusmerili na populacijo, ki dejansko podpira ukrepe trajnostne mobilnosti. Naš cilj je povečati kritično maso ljudi, ki si želijo sprememb, saj ima večje število ljudi večji vpliv na odločevalce," je dejal Aljoša Krivec. Dodal je, da so zato uvedli novo proračunsko postavko za izvedbo ETM in posebno postavko za trajnostno mobilnost. Tako so lani za infrastrukturne ukrepe na področju trajnostne mobilnosti namenili dobrega pol milijona evrov. Med drugimi ukrepi je izpostavil vrsto aktivnosti, ki so jih v okviru ETM izvedli za kolesarje, mladino in otroke, denimo načrtovan pilotni projekt interaktivnega števca za kolesarje za osnovne šole, izgradnjo novih dveh kilometrov površin za pešce ter kolesarje ter rekonstrukcijo klasičnega štirikrakega križišča v mini krožišče z izven nivojskimi površinami za kolesarje.

Poseben gost prve nacionalne konference o trajnostni mobilnosti je bil **prof. Tom Rye** z Univerze Napier v Edinburgu, ki se je posvetil razlogom in ozadju upravljanja parkiranja, ki je pogosto ključ do uspešnih

Celostnih prometnih strategij. "Dejstvo je, da gradnja večjega števila parkirnih mest spodkopava cilje celostnih prometnih strategij, saj povečuje uporabo avtomobilov. Uvedba parkirnih sistemov s plačljivim parkiranjem pa ima vrsto ugodnih vplivov. Ob urejenem sistemu parkiranja se povečata prometna varnost ter makro in mikro dostopnost, sprosti se dragoceni urbani prostor, zmanjšajo se zastoji in posledična onesnaženost, vse to pa vodi k večji kakovosti življenja in zadovoljstva prebivalcev mest. Uvedbo sistemov plačljivega parkiranja javnost običajno sprejme naklonjeno, hkrati pa z uvedbo plačljivega parkiranja pridobimo pomemben vir financiranja za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti," je pojasnil prof. Tom Rye.

Udeleženci konference so v nadaljevanju sodelovali na treh delavnicah. Na prvi so sodelujoči razpravljali o možnostih izvedbe aktivnosti park(irni) dan v okviru ETM, o parkiranju v turističnih območjih in območjih varovanja narave ter o parkiranju v okolici šol. "Ugotavljali smo, da je upravljanje parkiranja vsekakor sestavni del celovitega upravljanja mobilnosti v občini oziroma regiji. V primeru zmanjševanja parkirnih mest je potrebno intenzivno delo z lokalnim prebivalstvom, ki mu je vedno treba na primeren način predstaviti utemeljene strokovne rešitve. Pomembna je tudi analiza mnenja prebivalcev, lokalno gospodarstvo pa je treba seznanjati s prednostmi zmanjševanja števila parkirnih mest," je zaključke povzela moderatorka te delavnice mag. Polona Demšar Mitrovič. Dodala je, da poseben izziv pri ukrepih za urejanje parkiranja predstavljajo turistična območja, kjer prihaja do kratkotrajnih potreb po velikem številu parkirnih mest, kar se lahko rešuje le s celovitimi rešitvami na ravni regije, kot so urejen javni potniški prevoz, dogovori z lokalnim gospodarstvom, alternativne oblike prevoza in podobno.

Na drugi delavnici, ki jo je vodil prof. Tom Rye, so udeleženci razpravljali o vplivu uvedbe parkirnine na poslovno privlačnost središča mesta oziroma naselja. Strinjali so se, da je analiza uporabnikov parkirišč in njihovih parkirnih navad pri uvedbi parkirnine ključna in da je namen uvedbe parkirne politike zagotavljanje stalne razpoložljivosti določenega deleža prostih parkirnih mest, parkirno politiko pa je smiselno začeti uvajati, ko je zasedenih 85 % razpoložljivih parkirnih mest. Poudarili so, da je treba ob uvajanju parkirnin ves čas komunicirati z vsemi deležniki in zagotoviti transparentnost zbiranja in porabe sredstev iz parkirnin.

Na tretji delavnici, ki jo je vodil **dr. Aljaž Plevnik** iz Urbanističnega inštituta RS, pa so udeleženci govorili o spremljanju kakovosti Celostnih prometnih strategij. "Razprava je potrdila potrebo po sodelovanju vseh deležnikov pri nadaljnjem razvoju državnega programa za podporo Celostnim prometnim strategijam. Ena glavnih pobud je bila večje povezovanje ministrstev pri zagotavljanju podpore občinam pri izdelavi in predvsem pri izvajanju Celostnih prometnih strategij," je poudaril dr. Aljaž Plevnik in dodal, da so se v razpravi udeleženci nagibali v smeri spremljanja kakovosti, ki je namenjeno predvsem izboljšanju kakovosti Celostnih prometnih strategij in njihovega izvajanja v Sloveniji ter primerjavi med občinami.