

Srečanje lokalnih koordinatorjev ob zaključku letošnjega Evropskega tedna mobilnosti

## **Slovenske občine združujejo moči za razvoj trajnostne mobilnosti**

### **Nagradi za najbolj aktivni občini sta letos prejela Novo mesto in Krško**

*LJUBLJANA – Na sklepnem dejanju letošnjega Evropskega tedna mobilnosti (ETM) se je na posebnem dogodku v Slovenj Gradcu zbralo lepo število predstavnikov občin in regij, ki so v tej vseevropski pobudi sodelovale letos. Lokalni in regionalni koordinatorji so skupaj s predstavniki medresorske delovne skupine ETM na dogodku ovrednotili aktivnosti sodelujočih občin, ki jih je bilo letos kar 71. Izmenjali so si pomembne izkušnje ter razglasili najaktivnejšo mestno in nemestno občino v letošnjem letu. V skladu z osrednjo temo "Združimo moči, delimo si prevoz", ki je letos zaznamovala aktivnosti ob ETM, se je doberšen del udeležencev dogodka na Koroško pripeljal s skupnim avtobusom iz Ljubljane, nagradi za najbolj aktivni občini pa sta domov odnesli Mestna občina Novo mesto ter občina Krško. Letošnji finalistki med mestnimi občinami sta bili tudi Ljubljana in Nova Gorica, med nemestnimi občinami pa Sevnica in Tržič.*

Novo mesto, zmagovalka v kategoriji mestnih občin, je prepričala z zelo raznolikim programom in več kot 15 dogodki, v katere je vključila občane, vrtce, šole, starejše, podjetja, nevladne organizacije in številne druge deležnike. Izjemno uspešno so izvedli Pešbus, sodelovali z gospodarskim sektorjem pri izvedbi Krkinega dneva brez avtomobila, pripravili so štiri dogodke na medobčinski ravni in izvedli vrsto trajnih ukrepov, kot so peš in kolesarske povezave, postavitve pametnih merilcev hitrosti, pričetek prenove mestnega središča ter promocija skorajšnje uvedbe javnega sistema za izposajo koles.

Zmagovalka v kategoriji nemestnih občin, občina Krško, je pripravila prek 15 občinskih dogodkov in dva dogodka na regijski ravni ter izvedla več trajnih ukrepov. Med slednjimi je treba še posebej izpostaviti eno prvih izvedb umirjanja prometa na regionalni cesti v državi z uvedbo cone 30 ob OŠ Jurija Dalmatina, ob čemer so izvedli tudi meritve pred in po izvedbi ukrepa. Drugi trajni ukrepi vključujejo odpravo večine ovir za gibalno ovirane v Krškem, nove ureditve za pešce in kolesarje, izboljšave javnega potniškega prometa, uvedbo javnega sistema za izposajo koles in medkrajevne kolesarske povezave, primerne za dnevne poti.

#### **Razveseljiva rast pomembnih kazalcev**

Analiza izvedbe ETM v slovenskih občinah je pokazala, da je kar 24 od 71 sodelujočih občin letos izvedlo trajne ukrepe, 19 občin pa je v času ETM aktivno promoviralo celostne prometne strategije. Pobudi ETM se je tokrat pridružilo 5 novih občin in ena regija (Spodnjeposavska), razveseljivo pa je, da je naraslo tudi število obiskovalcev prireditev, ki potekajo v okviru ETM. Letos se je teh prireditev udeležilo več kot 46.000 ljudi. Naraščajo tudi sredstva, ki jih imajo občine na voljo za kampanjo ob ETM. Letos so v povprečju znašala 2.600 EUR, kar je 30% več kot lani, hkrati pa je upadlo število občin brez sredstev za namen ETM.

#### **Prihodnje leto na voljo tudi sofinanciranje**

Za finančno podporo aktivnostim ETM bo prihodnje leto dobro poskrbljeno, saj je objavljen javni razpis za sofinanciranje priprave in izvedbe aktivnosti ETM v letu 2018. Sredstva za razpis v skupni vrednosti 236.643,00 EUR zagotavlja Ministrstvo za okolje in prostor iz Sklada za podnebne spremembe, zanja pa lahko kandidirajo vse občine v državi. Maksimalna višina sofinanciranja na posamezno občino znaša 16.500 EUR, aktivnosti, ki so predmet sofinanciranja, pa so PARK(irni) dan, Pešbus in Vključevanje lokalnega gospodarstva v promocijske aktivnosti ETM.

#### **Občine si želijo več akcije državnih inštitucij, javnih služb in medijev**

Kot je pokazala anketa, ki jo je med sodelujočimi občinami izvedel Urbanistični inštitut RS (UIRS), občine kot najbolj uspešne aktivnosti ob ETM ocenjujejo umiritev prometa državnih in regionalnih cestah, ureditev novih površin za pešce in kolesarje, Dan brez avtomobila, ki ga odlikujejo bogati

programi aktivnosti in velik obisk, kolesarski dogodki, pešbusi, strokovni posveti, aktivnosti za promocijo javnega prevoza in novih oblik mobilnosti (električni avtobus, javna kolesa, souporaba vozil,...). Predstavniki občin so pohvalili tudi uspešno vodenje projekta s strani Ministrstva za infrastrukturo, vendar so hkrati izpostavili, da bi si želeli več aktivnega sodelovanja in podpore tudi s strani drugih državnih institucij, vodstev občin in javnih služb. Želijo si tudi večjo medijsko prepoznavnost kampanje na nacionalni ravni, več promocije dobrih praks in povezovanja občin, več nasvetov za izvajanje ETM na podeželju, bolj interaktivno spletno stran ter sistemsko podporo Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport, saj je september, ko potekajo aktivnosti ob ETM, za šole in vrtce najmanj primeren mesec za uvajanje (novih) aktivnosti.

### **Več glav več ve**

Zelo pomemben del zaključnega dogodka vsako leto je razprava, namenjena izmenjavi izkušenj o dobrih praksah in o tem, čemu se je bolje izogniti. Razprava je letos tekla o organizacijskih in promocijskih izzivih ter o idejah za prihodnost. Pokazala je, da za ETM v posameznih občinah večinoma skrbijo manjše organizacijske skupine, ki imajo za svoje delo vedno več podpore s strani vodstva občin in županov. Žal le malo občin sodeluje tudi na regionalni ravni - le tiste, ki imajo poleg občinskega tudi regionalnega koordinatorja ETM, zato se občine zavzemajo za imenovanje regionalnih koordinatorjev povsod, kjer jih še nimajo.

V razpravi so se sodelujoči dotaknili tudi vprašanja, kako v aktivnosti vključiti javne zavode, društva, posameznike in podjetja, ter menili, da je pri tem ključnega pomena zgodnje načrtovanje programa. Kot primer dobre prakse so ocenili uspešno vključevanje turističnega sektorja v Laškem, kjer zdravilišči Laško in Rimske toplice povežejo s kolesi, vsak, ki s kolesom dobi žig v obeh zdraviliščih, pa je nagrajen z brezplačnim kopanjem.

Ključni element ETM je seveda promocija, pri kateri so se udeleženci razprave strinjali, da je vedno treba komunicirati pozitivne zgodbe ter v dejavnosti vključevati lokalne televizije in občinska glasila. Debatirali so tudi o tem, kako k uporabi trajnostnih oblik mobilnosti spodbujati v malih in podeželskih občinah ter ugotovili, da v teh občinah manjka osnovna infrastruktura za pešce in kolesarje, ki predstavlja osnovo, da se spodbujanje sploh lahko prične.

V pogovoru o idejah za prihodnost so udeleženci poudarili, da morajo biti vse akcije in prometne rešitve strokovno utemeljene, saj jih le tako lahko uspešno zagovarjaš. Nove prometne rešitve namreč niso vedno že od začetka priljubljene, zato je pomembno tudi to, da vidni javni uslužbenci, denimo župani in mestni svetniki, dajejo dober zgled.

### **Smernice za več hoje in kolesarjenja**

Udeleženci dogodka so se seznanili tudi s pomembnimi smernicami za načrtovanje, ki spodbujajo hojo in kolesarjenje. Kot so namreč pokazali rezultati nedavne raziskave o prometnih navadah Slovencev, v vseh dvanajstih statističnih regijah daleč največ prebivalcev uporablja avto. Še največ kolesarijo v osrednji Sloveniji (5% vseh poti), medtem ko kolesarjenja v Koroški, Zasavski in Primorsko-notranjski regiji praktično ni. Pešačijo največ v Zasavju (18% vseh poti), najmanj pa v Primorsko-notranjski regiji (6%).

Splošne usmeritve za načrtovanje infrastrukture za pešce je predstavil Tadej Žaucer iz Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko pri MZI, ki je poudaril, da moramo pri načrtovanju prometne ureditve v mestih preiti od vprašanja: "Koliko avtomobilov lahko spravimo po cesti?" k vprašanju "Koliko ljudi lahko spravimo por cesti?" Smernice za umeščanje kolesarskih površin v urbana naselja pa je predstavil Gregor Steklačič, prav tako iz MZI STMPP, ki je poudaril, da mora biti načrtovanje kolesarskega omrežja strateško in da mora zagotavljati kolesarske povezave od izhodišča do cilja, pri čemer morajo te povezave biti neprekinjene, neposredne, varne, udobne, in privlačne.