



Tema leta: **Udoben javni prostor – za vse**

Več kot 70 % Evropejcev živi v urbanih območjih, zato je udobnega javnega prostora v številnih mestih vse manj. Kakovostno urejen javni prostor prinaša v vsako skupnost številne koristi. Kjerkoli so prebivalci, njihovi načini opravljanja vsakodnevnih in drugih poti ter njim pomembne dejavnosti enakovredno obravnavani, je kakovost življenja boljša: več je socialne pravičnosti, večja je varnost, manj je hrupa in onesnaženosti zraka.

S souporabo javnega prostora zagotavljamo številne koristi za družbo.

Ranljivi udeleženci v cestnem prometu predstavljajo 70 % vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu v mestih, zato je bistveno, da se tej skupini nameni prednost pri oblikovanju rabe javnega prostora. Za spodbujanje ljudi k pogostejšemu pešačenju ali kolesarjenju je potrebne več ustrezne infrastrukture in cestnoprometna pravila, ki dajejo prednost pešcem ter kolesarjem.

Na spremembo politike in vzpostavitev primerne infrastrukture, ki podpirajo trajen prehod na trajnostno mobilnost vplivajo državni in lokalni organi. Mi pa smo tisti, ki z našimi individualnimi izbirami oblikujemo mesta v katerih živimo.

Skupaj si prizadevajmo za udoben javni prostor, za vse!

Skupen javni prostor in cilji EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI:

- Izboljšanje kakovosti bivalnega okolja v mestih in spodbujanje oblikovanja infrastrukture po meri ljudi.
- Dopolnjevanje drugih pobud EU, kot sta REPowerEU in Evropski zeleni dogovor.
- Omogočanje uporabe čistejših načinov prevoza in spodbujanje spremembe potovalnih navad z zagotovitvijo primerne sklenjene mreže za kolesarje in pešce in drugih pogojev za trajnostno mobilnost.

1. Doživljanje javnega prostora na drugačen način

Javni prostor je namenjen vsem! Vsem mora omogočati varno in udobno mobilnost ter podpirati socialno noto skupnega javnega prostora.

Promocija trajnostne mobilnosti: Promoviranje alternativ lastništvu avtomobila in izobraževanje o možnostih prevoza, ki se lahko uporabljajo za doseganje istih ciljev, npr. souporaba (kolesa, avtomobili, e-skiroji itd.), tovorna kolesa, javni prevoz in predvsem pešačenje. Promocija trajnostnega načela »uporablaj – ne imej v lasti« pomagajo zmanjševati cestne zastoje, odvisnost od avtomobilov in prostor, ki je potreben za parkiranje vseh vrst osebnih prevoznih sredstev.

Bodite dober vzgled: Javni uslužbenci, zaposleni na občini in drugih javnih organih bi morali biti vzgled ter tako spodbujati trajnostne izbire pri ostalih občanih. Živeti trajnostno mobilnost pomeni izkusiti pogoje za aktivno in trajnostno mobilnost v praksi. S tem dajemo vzgled, izkusimo politiko trajnostnega prometa v praksi in ozaveščamo o potrebi po visoko kakovostni, namenski infrastrukturi za trajnostno mobilnost. Pomembno je zagotoviti dovolj sredstev tudi za učinkovit in bolj čist javni prevoz v občini. Kampanje, prostorsko načrtovanje in predpisi bi morali usmerjati pozornost k upoštevanju potreb najbolj ranljivih – kot so otroci, pešci, osebe z zmanjšano mobilnostjo in tistih, ki so aktivno mobilni.

Oblikovanje javnega prostora glede na prioritete za prihodnost: Javni prostor v mestih in naseljih obstaja že od nekdaj. Razvija naj se na način, ki daje prednost bolj trajnostni in vključujoči mobilnosti, predvsem pešačenju in kolesarjenju.



2. Skupno preoblikovanje urbanega prostora

Pri preoblikovanju mestnega prostora mora sodelovati tudi lokalna skupnost. Upoštevati je treba različne uporabnike prostora ter prometne načine. To pripomore k dodelitvi prostora v prometnih omrežjih, ki ustreza lokalnemu kontekstu, in k soobstoju vseh prometnih načinov.

Pravica do enakovrednosti: Pravice vseh ljudi, vključno z uporabniki aktivne mobilnosti, invalidnimi osebami in ranljivimi skupinami na splošno, bi morale biti absolutne. Prostor bi bilo treba deliti na pravičen način in predvsem bi morali ne-pešci spoštovati pešce ter osebe z zmanjšano mobilnostjo.

Soustvarjanje: Soustvarjanje pomeni vključevanje splošne javnosti v proces preoblikovanja prostora. Pogovori z občani o idejah, željah, potencialnih ovirah in potrebah lokalne skupnosti spodbujajo njihovo podporo, sodelovanje in kasneje lažje sprejetje ukrepov preoblikovanja javnega prostora in prometne infrastrukture.

Ponovna uvedba »tretjih prostorov«: Tretji prostor je prostor, ki ni ne dom ne služba, ampak prostor vmes, ki nudi družbeno interakcijo kot so knjižnice, parki in centri skupnosti in zagotavlja priložnosti za udobno, in cenovno ugodno druženje zunaj domačega in delovnega okolja. Ti kraji so izjemnega pomena z vidika kvalitete bivanja in dobrega počutja.

3. Šolske ulice: varni prostor za aktivno mobilnost

Ustvarjanje varnih šolskih ulic in poti ni pomembno le za varnost naših otrok – te pobude podpirajo splošen prehod na varnejšo aktivno mobilnost za vse.

Preusmeritev prometa stran od šol: omejitev motornega prometa v neposredni okolici šol in vzgojno-varstvenih zavodov ter zagotovitev pogojev za varen prihod v šolo, z namenom povečanja deleža otrok, ki v šolo pridejo na aktiven način (načrti vodenja prometa, zapiranje šolskih ulic za motoriziran promet, uvedba con Poljubi in odpelji, drugi ukrepi umirjanja prometa).

Delite dobre prakse: Promocija dobrih praks uvajanja ukrepov umirjanja prometa v okolih šol, zagotavljanje dostopov in parkirnih mest za kolesa in

skiroje, postavitve označb, prometne signalizacije in drugi primeri dobrih praks.

Izobraževanje staršev in zaposlenih v vzgojno izobraževalnih zavodih: Dostava in pobiranje otrok pred šolami negativno vpliva na varnost otrok, kvaliteto zraka in druge težave. Varnost lahko zagotovimo tudi z oblikovanjem območij con umirjenega prometa brez avtomobilov ali drugimi ciljno usmerjenimi ukrepi. Med ukrepe potrebno vključiti tudi komunikacijo s starši in skrbniki otrok.

Učenje mlajših generacij: potovalne navade se oblikujejo že v otroštvu zato je pomembno vključevanje vsebin o varnosti v prometu in spodbujanje aktivne mobilnosti v učni proces tudi preko spodbud za skupine učencev in staršev k skupnemu pešačenju in kolesarjenju v šolo po varnih poteh.

Zagotavljanje dostopnosti za vse: Pri načrtovanju ulic, križišč in večmodalnih vozlišč je treba zagotoviti dostopnost za vse uporabnike, vključno z ranljivimi skupinami. Potrebno je načrtovati primerno širino prostora, ustrezno bližino in hitrosti prometa kakor tudi fizične elemente javnega prevoza (npr. dvigala, nivo peronov, dostop za vozila itd.).

Ukrepi za varnost v cestnem prometu: Oglejte si uspešne dobre prakse na področju povečanja varnosti v cestnem prometu za ranljive skupine in podporo trajnostni mobilnosti. Kjer je to mogoče, uvedite podobne ukrepe na lokalni ravni.

Parkirna politika: Pomembna je priprava načrta parkirne politike in dodelitev sredstev za izvedbo ukrepov, ki zajemajo vsa prometna sredstva, za zagotovitev udobnejšega javnega prostora in višje kakovosti bivanja.

Uravnotežena dodelitev cestnega prostora: Izogibajte se urejanju prometne infrastrukture, ki ne omogoča aktivne mobilnosti oziroma jo z različnimi neustreznimi elementi oz. ovirami otežuje (prometni znaki in drogovji javne razsvetljave, nepravilno parkiranje, nezadrževane zelene površine, smetnjaki...).

Ukrepi v stanovanjskih soseskah: Zmanjšanje hitrosti na 30 km/h, omejitev motornega prometa, ureditev kakovostne, sklenjene in udobne infrastrukture za pešce in kolesarje, izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza ter ustrezno vključevanje javnosti / prebivalcev sosesk pri načrtovanju prometne ureditve v stanovanjskih soseskah.

4. Načrtovanje in oblikovanje varnejših ulic

Načrtovanje in oblikovanje varnejših ulic vključuje upoštevanje vseh uporabnikov in prometnih načinov. Prostorske načrtovalce je treba (pre)vzgojiti, da bodo pravično uravnotežili dodelitev cestnega prostora in zaščitili ranljive skupine v prometu.

