



# EUROPEAN MOBILITY WEEK

*Better Connections*





## VSEBINA



<b>1</b>	<b>Uvod</b>	<b>4</b>
	<b>Letošnja tema</b>	<b>4</b>
	<b>»Trajnostno povezani«</b>	<b>5</b>
	<b>Kako lahko sodelujete v kampanji EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI?</b>	<b>6</b>
	<b>Povezava z drugimi pobudami EU</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Ljudje</b>	<b>8</b>
	<b>2.a Soustvarjanje</b>	<b>8</b>
	<b>Reševanje vprašanja parkiranja v soseki s soustvarjanjem v Bremnu v Nemčiji</b>	<b>8</b>
	<b>Vzpostavitev vozlišč za multimodalno mobilnost v Lizboni na Portugalskem</b>	<b>9</b>
	<b>Projekt Osvojimo ulico: Soustvarjanje v Leuvnu</b>	<b>10</b>
	<b>2.b Ljubiteljska znanost</b>	<b>11</b>
	<b>WeCount – državljani ocenjujejo podatke z vidika svoje skupnosti</b>	<b>11</b>
	<b>2.c Vključenost državljanov</b>	<b>12</b>
	<b>Bologna: Vključenost državljanov pri oblikovanju območij z omejitvijo hitrosti na 30 km/h</b>	<b>12</b>
	<b>Pet načinov sodelovanja z mladimi</b>	<b>13</b>
<b>3</b>	<b>Kraji</b>	<b>14</b>
	<b>3.a Preoblikovanje prostora</b>	<b>14</b>
	<b>Ustvarjanje krajev za srečanja v Malmöju na Švedskem</b>	<b>14</b>
	<b>Umirjanje prometa v Bytomu na Poljskem</b>	<b>14</b>
	<b>Ustvarjanje fizičnih ovir za središče mesta brez avtomobilov v Salzburgu v Avstriji</b>	<b>15</b>
	<b>3.b Ozelenitev mest</b>	<b>16</b>
	<b>Iz nerodovitnih industrijskih zemljišč v naravne rezervate – preobrazba Porurja</b>	<b>16</b>
	<b>Izboljšana območja za pešce v Ljubljani v Sloveniji</b>	<b>17</b>
	<b>3.c Strategije za kolesarjenje</b>	<b>18</b>
	<b>Najsodobnejše parkirišče za kolesa v Utrechtu na Nizozemskem</b>	<b>18</b>
	<b>Avtomatski parkirni stolp v Třinecu na Češkem</b>	<b>18</b>
	<b>Integracija parkirišč za kolesa v regionalno omrežje v Île-de-France v Franciji</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>Paketi</b>	<b>21</b>
	<b>4.a Dostava blaga v mestih</b>	<b>21</b>
	<b>Programska oprema za načrtovanje za usklajevanje dostav v Groningenu na Nizozemskem</b>	<b>21</b>

<b>Preoblikovanje mestne dostave v Barceloni v Španiji</b> .....	22
<b>4.b Predpisi o dostopu vozil v mesto (UVAR) in območja z nizkimi emisijami (LEZ)</b> .....	22
<b>Razširitev predpisov o dostopu vozil v mesto v Parmi</b> .....	23
<b>5 Načrtovanje in politika</b> .....	23
<b>5.a Načrtovanje infrastrukture</b> .....	23
<b>Pomen naložb v trajnostno infrastrukturo v Pragi na Češkem</b> .....	24
<b>Preureditev parkirišča v urbano konsolidacijsko središče v Madridu v Španiji</b> .....	24
<b>5.b Načrti za trajnostno mobilnost v mestih</b> .....	24
<b>Pomembne spremembe v Bruslju zahvaljujoč načrtom za trajnostno mobilnost v mestih</b> ...	25
<b>Zadnji prejemnik nagrade SUMP je mesto Tampere na Finskem</b> .....	26

# 1 Uvod

## Letošnja tema

Tema EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** za leto 2022 je »trajnostno povezani«. Izbira teme izraža željo posameznikov po vsej Evropi, da se po več mesecih izolacije, prepovedi in omejitev znova povežejo med seboj. Ljudje se lahko povežejo, ko se srečajo na trgu v svojem mestnem okolju, in ostanejo povezani z javnim prevozom. Bolje povezani promet pomeni boljše povezane kraje in ljudi, kar je ključni poudarek **evropskega zelenega dogovora**,<sup>1</sup> ki ga je oblikovala Evropska komisija. **Strategija za trajnostno in pametno mobilnost**<sup>2</sup> poziva tudi k boljšim povezavam med nosilci odločanja, ponudniki storitev, urbanisti in ljudmi. Po močnem poudarku na zdravstvenih vidikih mobilnosti v mestih v letu 2021 letošnja tema »trajnostno povezani« slavi cilj EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI**, tj. združevati ljudi.

Prometni sektor je drugi najbolj onesnaževalni sektor v Evropi<sup>3</sup> in emisije iz domačega prometa v EU so se v letih 2018 in 2019 celo povečale za 0,8 %, <sup>4</sup> zato si je treba zelo prizadevati, da bi dosegli evropski cilj ničelne neto emisije toplogrednih plinov do leta 2050, kot je navedeno v evropskem zelenem dogovoru. Ker je to velik izziv, je ključno, da sodelujejo vsi deležniki in mesta, da bo tako mogoče doseči znatno zmanjšanje emisij (mestne) mobilnosti.

Krize, kot je covid-19 ali izzivi ohranjanja energetske varnosti po ruskem napadu na Ukrajino, ogrožajo uresničevanje načrtanih ciljev. Namen načrta **REPowerEU Plan**<sup>5</sup> je zmanjšati vpliv teh izzivov z vrsto ukrepov za varčevanje z energijo, diverzifikacijo oskrbe, nadomestitev fosilnih goriv s pospeševanjem evropskega prehoda na čisto energijo ter s pametnim združevanjem naložb in reform.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)

<sup>2</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en)

<sup>3</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02>

<sup>4</sup> <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_3131](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3131)

<sup>6</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF)  
[https://europa.eu/youth/year-of-youth\\_en](https://europa.eu/youth/year-of-youth_en)

## »Trajnostno povezani«

»Trajnostno povezani« zajema vse vidike trajnostnega prometa v mestnem okolju, kar lahko povzamemo z naslednjimi besedami: ljudje, kraji, paketi ter politika in načrtovanje.

Poleg tega je javni prevoz naš vseživljenjski partner za povezovanje, varno potovanje in varstvo okolja – skupaj z aktivno in skupno mobilnostjo ter drugimi možnostmi prevoza, tj. povezanimi, na zahtevo in trajnostnimi možnostmi. Povezovanje »tradicionalnih« načinov prevoza z novimi digitalnimi rešitvami ostaja ključni vidik za prihodnost.

V letošnjih tematskih smernicah je vsaki od štirih tem namenjeno posebno poglavje. Zato je namen tega dokumenta zagotoviti dober pregled nedavnih primerov najboljše prakse in pobud iz mest ter državljskih pobud, ki vas bodo navdihnile, da boste začeli tudi vi ukrepati za bolj trajnostno mobilnost v mestih.

**Ljudje** so že več kot 20 let v samem središču EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** in ostajajo gonilna sila naše kampanje. Vsako leto je v tednu od 16. do 22. septembra na spletno mesto kampanje naloženih več tisoč dogodkov, projektov in primerov najboljše prakse, v vsem letu pa je prijavljenih okoli 600 UKREPOV ZA **MOBILNOST**, kar kaže na uspešnost EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** pri povezovanju ljudi za izvajanje njihovih lastnih pobud za trajnostni promet. Poleg tega se **Evropsko leto mladih 2022**<sup>7</sup> osredotoča na povezovanje z mladimi na vseh področjih delovanja.

**Kraji**, vključno z mestnimi območji in zelenimi površinami, morajo biti prijetni in funkcionalni, da se ljudje lahko srečajo in povežejo. Več zelenja v evropskih mestih je kot ključno zahtevo poudarilo 82 % udeležencev lanske ankete v okviru kampanje Čista mesta.<sup>8</sup>

**Paketi** imajo lahko dvojni pomen, saj lahko pomenijo dejanske pakete in vedno večje logistične izzive, kako jih dostaviti na ekološki način, pa tudi digitalne informacijske pakete. Ti so bistveni za nemoteno delovanje mobilnosti v mestih in zahtevajo »trajnostne povezave« med ponudniki podatkov in uporabniki.

**Politiko in načrtovanje** potrebuje vsako mesto, da lahko obravnava skupne izzive mobilnosti v mestih na celovit in prožen način. EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** zagotavlja odlično priložnost, da urbaniste navdahne načrtovanje mobilnosti, ki v ospredje postavlja državljsane. Udeležba državljsanov je osrednji del zasnove načrtov za trajnostno mobilnost v mestih (SUMP), ki jo je oblikovala Evropska komisija, javna posvetovanja, ki potekajo med EVROPSKIM TEDNOM **MOBILNOSTI**, pa lahko vodijo do novih, ljudem in okolju prijaznih, prometnih rešitev v lokalnih soseskah.

<sup>7</sup> [https://europa.eu/youth/year-of-youth\\_en](https://europa.eu/youth/year-of-youth_en)

<sup>8</sup> <https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/>  
<https://twitter.com/mobilityweek>

## Kako lahko sodelujete v kampanji EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI?

Letošnja tema »trajnostno povezani« odraža tudi našo željo, da bi bili povezani z vami! Zato vas vabimo, da nam sledite na Twitterju,<sup>9</sup> Instagramu<sup>10</sup> in Facebooku.<sup>11</sup> Ne glede na to, kaj vi in vaša lokalna ekipa počnete v zvezi z letošnjimi področji, vas vabimo, da svoje novice delite z nami.

Leta 2021 je bilo število prijav za EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** najvišje doslej, saj je sodelovalo več kot 3100 mest iz 53 držav in je bilo v vsem letu prijavljenih skoraj 650 UKREPOV ZA **MOBILNOSTI**.

Pridružite se EVROPSKEMU TEDNU **MOBILNOSTI** v septembru. EVROPSKEMU TEDNU **MOBILNOSTI** se lahko pridružite na več načinov. Če predstavljate mesto, lahko sodelujete v glavnem tednu kampanje, tj. od 16. do 22. septembra, ter svoje dejavnosti in ukrepe prijavite na našem spletnem mestu [www.mobilityweek.eu](http://www.mobilityweek.eu).

Prijavite UKREP ZA **MOBILNOST** in delite svoj uspeh. Če predstavljate podjetje, državljanško pobudo, izobraževalno ustanovo ali drug subjekt, lahko svoj UKREP ZA **MOBILNOST**, povezan s pobudami trajnostne mobilnosti in »trajnostno povezanostjo«, prijavite kadar koli v letu. Letošnje tematske smernice vsebujejo več primerov UKREPOV ZA **MOBILNOST**, ki so jih prijavili lokalni pobudniki iz vse Evrope. Pobudniki prihodnjih UKREPOV ZA **MOBILNOST** vrhunske kakovosti bodo prav tako povabljeni, da delijo svoje zgodbe o uspehu.

Svoje zgodbe o uspehu lahko oddate tudi za prejem nagrade. Ste v svojem mestu dosegli kaj vzornega in izrednega na področju trajnostne mobilnosti v mestih? Za svoje izredno delo lahko dobite nagrado v okviru kampanje EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI**. Naša kampanja ponuja različne nagrade, odvisno od okoliščin vaših dosežkov. Zato vas vabimo, da se prijavite na naša letna tekmovanja.



EUROPEAN MOBILITY WEEK

EUROPEAN MOBILITY WEEK is the European Commission's flagship awareness-raising campaign on sustainable urban mobility. It encourages behavioural change in favour of active mobility, public transport and other clean, intelligent transport solutions. The annual theme for 2022 is 'Better connections'. Find out more about this year's theme, here.

With more towns and cities joining each year, the campaign continues to drive Europe, and beyond,

<sup>9</sup> <https://twitter.com/mobilityweek>

<sup>10</sup> <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/?hl=en>

<sup>11</sup> <https://www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek><sup>12</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en)

## Povezava z drugimi pobudami EU

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI je pomemben dogodek v evropskem koledarju, ki dopolnjuje tudi več ključnih političnih pobud na ravni EU. **Strategija za trajnostno in pametno mobilnost**,<sup>12</sup> ki jo je oblikovala Evropska komisija, predstavlja 82 posebnih pobud, ki jih je treba doseči v naslednjih štirih letih, kot prvi korak k splošnemu cilju podnebne nevtralnosti do leta 2050. Poleg tega naša kampanja podpira **evropski podnebni pakt**,<sup>13</sup> pobudo za ozaveščanje, ki se osredotoča na zaveze in ukrepe za boj proti podnebnim spremembam po vsej Evropi. EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI ima tako pomembno vlogo pri spodbujanju ljudi, mest, izobraževalnih ustanov, podjetij in nevladnih organizacij, da podpirajo trajnostno mobilnost v mestih.

Poleg podpore zgoraj navedenim pobudam EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI podpira tudi cilje EU v naslednjih pobudah: **zeleni teden EU**<sup>14</sup> in **evropski teden trajnostne energije**.<sup>15</sup> Po uspehu **evropskega leta železnice 2021**<sup>16</sup> je cilj **evropskega leta mladih 2022**<sup>17</sup> mlade postaviti v ospredje in poudariti njihov prispevek na vseh področjih družbe, vključno s pomenom njihovega vpliva na prihodnost mestnega okolja in trajnostne mobilnosti v mestih.



<sup>12</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en)

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact\\_en](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact_en)

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week\\_en](https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week_en)

<sup>15</sup> <https://eusew.eu/>

<sup>16</sup> [https://europa.eu/year-of-rail/index\\_en](https://europa.eu/year-of-rail/index_en)

<sup>17</sup> [https://europa.eu/youth/year-of-youth\\_en](https://europa.eu/youth/year-of-youth_en)

<sup>18</sup> [https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE\\_D3.1\\_Co-implementation-Guidelines.pdf](https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf)

## 2 Ljudje

Na žalost ljudje odločitve glede mobilnosti v mestih pogosto vidijo kot ukrepe od zgoraj navzdol, v katerih se posamezniki lahko počutijo prezrte ali izključene. Zato lahko bolj vključujoč in celostni proces odločanja pomaga, da se sliši glas ljudi. Čeprav so politike, ki se osredotočajo na državljane, pogosto dolgoročne, so rezultati lahko zadovoljujoči. Okvir soustvarjanja, ki je razložen v naslednjem odstavku, poudarja pomen vključevanja pobud civilne družbe in ljudi vseh starostnih skupin in družbenogospodarskih slojev v izvajanje ukrepov, ki imajo skupni učinek.

### 2.a Soustvarjanje

Soustvarjanje lahko opredelimo kot »sistematični proces ustvarjanja novih rešitev z ljudmi, ne zanje; to dosežemo z vključevanjem ljudi in skupnosti v razvijanje politike in storitev«. <sup>18</sup> Ta opredelitev je bila vodilo projekta SUNRISE, <sup>19</sup> ki ga je financirala EU in je spodbujal procese soustvarjanja v šestih mestih v Evropi in zunaj nje. Naslednji trije primeri najboljše prakse se osredotočajo na različne vidike soustvarjanja, pa tudi na različne ravni vključenosti državljanov.

#### Reševanje vprašanja parkiranja v soseski s soustvarjanjem v Bremnu v Nemčiji

Zgodovinske mestne četrti po vsej Evropi, ki so bile zgrajene pred štiridesetimi leti 20. stoletja, niso bile zasnovane tako, da bi vključevale prostor za parkirišča za osebne avtomobile na ulici ali drugje. S tem izzivom se spoprijemajo tudi v mestni državi Bremen, na severozahodu Nemčije. Ozke ulice in pločniki brez predvidenega parkiranja ob robu vozišča so bili nekaj običajnega v okrožju Hulsberg, razmeroma majhnem območju vzhodno od hanzeatskega mesta, blizu znamenitega Weserstadiona. Do nedavnega so bili avtomobili parkirani na pločnikih ali na obeh straneh ceste. To je ustvarjalo velike ovire, pločniki pa so bili pogosto nedostopni za uporabnike invalidskih vozičkov in starše z vozički. Tudi gasilci in smetarska vozila so imeli precejšnje težave pri manevriranju na omejenem razpoložljivem prostoru. Uporabniki avtomobilov so menili, da je parkiranje pred njihovim domom njihova pravica, in so se sprli z drugimi skupinami prebivalcev, ki so želeli preoblikovati in omejiti parkiranje ob robu vozišča.



© SUNRISE Project

<sup>18</sup> [https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE\\_D3.1\\_Co-implementation-Guidelines.pdf](https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf)

<sup>19</sup> <https://civitas-sunrise.eu><sup>20</sup> [https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE\\_D5.8\\_WEB\\_final.pdf](https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf)



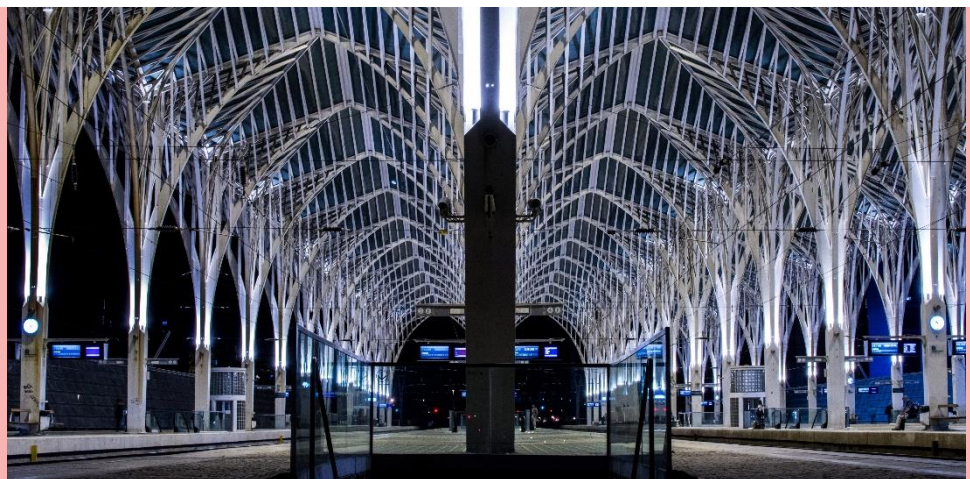
Namesto ukrepov od zgoraj navzdol se je mestna uprava odločila za izvedbo projekta, v katerem je raznolika skupina ljudi opredelila obstoječe izzive in oblikovala rešitve, ki jih je v tretji fazi izvedla in ovrednotila. Po opredelitvi navedenih izzivov je mestna uprava skupaj s prebivalci preoblikovala način parkiranja ob vozišču. Med tem procesom je bila bistvena mediacija med različnimi interesnimi skupinami. V večernih urah delovnih dni je potekalo več deset srečanj za izmenjavo mnenj in informacij. Poleg tega je bila tako dana možnost razprave ranljivim skupinam, na katere je to stanje najbolj vplivalo, kot so osebe z omejeno mobilnostjo, pa tudi družine in starejši ljudje.

Na splošno je bil glavni dosežek projekta preoblikovanje parkirne politike in njegova uveljavitev, kar je privedlo do tega, da zdaj na robu cestišča v dolžini 1600 m ni več parkiranih vozil, pa tudi do občutka »pripadnosti«, ki je prebivalcem soseske pokazal, da izmenjava mnenj in razprava lahko pripeljeta do uspešnih rezultatov. Po preoblikovanju ima tako večina udeležencev v prometu, pešcev in invalidov več prostora za svoje potrebe. Kolektivni ukrep soustvarjanja je bil tako zelo uspešen, zato ga bodo ponovili tudi v drugih okrožjih v Bremnu.<sup>20</sup>

### Vzpostavitev vozlišč za multimodalno mobilnost v Lizboni na Portugalskem

Mesto Lizbona ima dobro delujoč sistem podzemne železnice, s katerim se je leta 2019 prepeljalo 173 milijonov potnikov ali malce več kot 500.000 ljudi dnevno.<sup>21</sup> Skupaj z drugimi oblikami javnega prevoza sestavlja 18 % potovanj v portugalski prestolnici med delovnimi dnevi, tik pod aktivno mobilnostjo (24 %). Žal je tam 56 % vseh potovanj opravljenih z osebnimi vozili. Tako je krepitev javnega prevoza bistvena za zmanjšanje emisij v Lizboni.

EMEL, vodilno podjetje za upravljanje parkirišč v Lizboni, je v sodelovanju z mestno upravo začelo proces soustvarjanja, katerega cilj je sprostitev zmožnosti vozlišč za multimodalno mobilnost. To so fizične postaje, ki so strateško postavljene na križiščih obstoječih prog javnega prevoza. Večina teh točk prehoda že ponuja več načinov prevoza. Na primer, železniška postaja Oriente na severovzhodu mesta ponuja železniške povezave na dolge in kratke razdalje ter avtobusne storitve.



© monteiro.onlie / Shutterstock

<sup>20</sup> [https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE\\_D5.8\\_WEB\\_final.pdf](https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf)

<sup>21</sup> <https://www.metrolisboa.pt/company/wp-content/uploads/sites/4/2021/01/RC2019-EN.pdf> p7<sup>22</sup>  
<https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

Po oblikovanju primerne zasnove vozlišča mobilnosti za mesto so načrtovalci prometa v naslednjem koraku začeli proces soustvarjanja z veliko kvantitativno raziskavo želja in potreb uporabnikov javnega prevoza. V anketi, ki se je osredotočila na zadovoljstvo z oznakami, udobjem in varnostjo petih vozlišč, je sodelovalo več kot 2.000 uporabnikov. Ker je velika večina izpraševancev menila, da je pet vozlišč dobro povezanih, bo cilj Lizbone izboljšanje splošne varnosti in vzdušja v okolici teh lokacij. Približno 50 % izpraševancev se v okolici teh vozlišč ni počutilo prijetno in jim je bilo vzdušje neprijetno. Odgovori na nadaljnja vprašanja v zvezi z izboljšanjem vozlišč pa so pokazali jasno voljo ljudi, da mora mesto povečati zelene površine (s tem se je strinjalo več kot 90 % izpraševancev), pa tudi izboljšati javne sedežne površine. Rezultati raziskave so bili navzkrižno preverjeni s poglobljenimi intervjuji, ki so dali podobne rezultate.

Splošna ugotovitev te vaje je, da je pristojna mestna uprava dobila jasen vpogled v željo ljudi, da se izvedejo posebne izboljšave, ki bodo še izboljšale pet vozlišč. Take raziskave so razmeroma poceni orodje za določitev izhodišča za naložbe.<sup>22</sup>

## Projekt Osvojimo ulico: Soustvarjanje v Leuvnu



© Henk Vrieselaar / Shutterstock

Vpliv soustvarjanja prebivalcev v obliki anket je razmeroma pasiven, druga neposredna dejanja pa ljudem omogočajo, da neposredno vplivajo na procese odločanja. Tak primer je projekt Osvojimo ulico v mestu Leuven. Belgijsko mesto s približno 100.000 prebivalci je dom več tisoč študentom in zato eno glavnih kolesarskih mest v Belgiji. Kljub temu prebivalci Leuvna še vedno menijo, da na ulicah prevladujejo avtomobili. Tako so s projektom »Verover de Straat« (Osvojimo ulico)<sup>23</sup> oblikovali svojo namero: »Skupaj s prebivalci bomo naredili ulice bolj zelene, zdrave, prijetnejše, varnejše in otrokom prijaznejše!« Ta cilj naj bi dosegli tako, da bi ljudem dali možnost preoblikovanja nekaterih nekdanjih parkirišč. Po začetnem obdobju prijave bodo imeli prebivalci iz več izbranih ulic možnost oblikovati določene dele svoje ulice. Če bodo ljudem všeč rezultati, bodo te ukrepe uvedli trajno. Projekt, ki ga nadzira več lokalnih pobud, podpira tudi mesto Leuven. Doslej so bili izvedeni razpisi za sodelovanje javnosti, na katere se lahko prijavijo prebivalci z območja preurejenih ulic.

<sup>22</sup> <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

<sup>23</sup> <https://veroverdestraat.be/over-het-project/> <sup>24</sup> <https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/>

## 2.b Ljubiteljska znanost

Ljubiteljska znanost opisuje participativni proces, ki navadnim ljudem omogoča, da prispevajo k znanstvenim analizam in postopkom. Tako ljubiteljska znanost ne le prerazporedi naloge zbiranja in analize podatkov na različna ramena, ampak tudi okrepi postopek poistovetenja z raziskovalno temo. Ta vidik poistovetenja je bistven tudi za projekte, v katerih se spodbuja sodelovanje državljanov, to je demokratični vidik »od ljudi in za ljudi«.

### WeCount – državljani ocenjujejo podatke z vidika svoje skupnosti

S projektom WeCount, ki ga financira program EU Obzorje 2020, je bila javnost vključena v zbiranje prometnih podatkov v šestih pilotnih mestih po Evropi. Udeleženci so se prostovoljno udeležili izobraževalnih delavnic in se naučili, kako uporabljati in razumeti podatke senzorjev za štetje prometa, ki so jih namestili na okna v svojem domu ali na delovnem mestu.

© WeCount Project



Dublin se kot eno od sodelujočih mest spoprijema z izzivi stalne rasti prebivalstva in sistema javnega prevoza, ki ne dohaja povpraševanja. Zato je bil le malokdo presenečen nad ugotovitvijo, da je bil Dublin pred pandemijo šesto prometno najbolj obremenjeno mesto v Evropi.<sup>24</sup> V okviru projekta WeCount so v irski prestolnici uporabili različne senzorje, ki so pomagali oceniti obstoječe pobude. Povratne informacije udeležencev so pokazale premik od zavedanja težav zaradi prometa in onesnaževanja v njihovih soseskah k navdušenju nad možnostjo zbiranja resničnih podatkov, ki jih je mogoče uporabiti za izboljšanje tam, kjer je najpomembnejše – na območjih, kjer živijo, delajo in kjer njihovi otroci hodijo v šolo. Projekt WeCount je ljudem omogočil zbiranje podatkov in znanja o vzorcih prometa v njihovih lastnih skupnostih ter povečal prenos znanja med prebivalci in nosilci odločanja.<sup>25</sup>

Nekatera od obravnavanih vprašanj so vključevala pomanjkanje kolesarskih poti, neupoštevanje hitrostnih omejitev ter pomanjkanje merjenja komercialnega prometa in informacij o okolju, kot sta onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom. Udeležencem se je ponujena tehnologija zdela zanimiva in velika večina je razumela metode zbiranja podatkov. Bolj točni so se jim zdeli podatki, bolj so na splošno uživali v sodelovanju. Poleg tega, da pobuda omogoča ljudem, da so znanstveno vključeni v

<sup>24</sup> <https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/>

<sup>25</sup> [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research\\_and\\_innovation/research\\_by\\_area/documents/ec\\_rtd\\_swafs\\_report-citizen\\_science.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_swafs_report-citizen_science.pdf) <sup>26</sup> [https://we-count.net/\\_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf](https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf)

merjenje podatkov in dosežejo resnične spremembe v svojih skupnostih, tudi koristi mestom, saj finančno in upravno breme zbiranja podatkov razporeja na številna ramena.

Bolj kot to, da je neposredno orodje za politične spremembe, je namen ukrepa navdihniti ljudi, da so proaktivni. Pa vendar je projekt privedel do trajnega sodelovanja med prebivalci in nosilci odločanja. V zvezi s projektom na Irskem je mestni svet v Dublinu opazovalce prosil, da jim pošljejo podatke o prometu in o meritvah kakovosti zraka v podporo njihovi pobudi School Zone. Namen te pobude je podpreti aktivni promet in povečati varnost okoli določenih šolskih območij.<sup>26</sup> Vključitev podatkov, pridobljenih s senzorji v projektu WeCount, svetu zagotavlja objektivne podatke meritev, z uporabo katerih lahko ocenjuje učinkovitost pobude in spremembe v potovalnih navadah v okolici šol v času.

## 2.c Vključenost državljanov

Prebivalci mest so najboljši strokovnjaki za prepoznavanje izzivov mobilnosti, nevarnih razporeditev ulic ali težav, povezanih z onesnaževanjem ali pomanjkanjem dostopnosti. V kampanji EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** smo pogosto navdušeni nad zgodbami, ki so bile poslane v okviru UKREPOV ZA **MOBILNOST**.<sup>27</sup> Naša kampanja prepoznava te primere najboljše prakse in njihove zmožnosti, da spodbudijo nadaljnjo vključenost prebivalcev v zadevnih mestih in širše.

### Bologna: Vključenost državljanov pri oblikovanju območij z omejitvijo hitrosti na 30 km/h

Zgodovinsko mestno jedro italijanskega mesta Bologna, v katerem živi okoli 400.000 prebivalcev, se spoprijema s težavo prevelikega prometa osebnih vozil, saj prebivalci skoraj 60 % vseh potovanj opravijo z avtomobilom. Ni treba biti prometni strokovnjak, da ugotoviš, da je čezmerna uporaba osebnih vozil v kombinaciji z ozkimi ulicami zgodovinskega mestnega jedra lahko strupena mešanica, tako zaradi prometne varnosti kot zaradi izpustov. To domnevo podpira statistika, ki kaže, da je bilo v zadnjih desetih letih zaradi tega vsako leto 20 smrtnih žrtev in 2600 poškodovanih oseb.

Več aktivistov je tako julija 2021 organiziralo protest, da bi opozorili na negativne stranske učinke prevozov z avtomobili in jih preprečili. Temu edinstvenemu dogodku je sledila kampanja »30 Bologna – una città per tutti«. Prek družbenih medijev, namenske domače strani »bologna30.it«<sup>28</sup> in komunikacijskih prizadevanj je gibanje navadnih ljudi zbralo več tisoč podpisov podpore.

Pametna uporaba statistike in primerov najboljše prakse iz drugih mest, ki so bili povzeti in prevedeni v kratke in privlačne slogane v italijanščini, je pobudnikom pomagala prenesti njihovo sporočilo. Na namenski domači strani si je mogoče te plakate prenesti, tako da si lahko vsak, ki podpira sporočilo kampanje, gradivo natisne kar doma. Široko podporo so pobudniki našli tudi pri organizacijah, drugih pobudah in podjetjih v Bologni.

Ljudsko gibanje je bilo uspešno pri ozaveščanju o razmerah, poudarjanju drugih primerov najboljše prakse v različnih evropskih državah in pri poučevanju prebivalcev Bologne o pomembnih prednostih takega načina delovanja.

<sup>26</sup> [https://we-count.net/\\_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf](https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf)

<sup>27</sup> <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/>

<sup>28</sup> <https://bologna30.it/><sup>29</sup> <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

## Pet načinov sodelovanja z mladimi

»Naši otroci so prihodnost« je stavek, ki so ga izgovorili številni politiki po vsem svetu. Ostaja vprašanje, kako vzbuditi zanimanje mladih za trajnostno mobilnost. V okviru naše kampanje EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** smo izdelali gradivo in organizirali delavnice o tem, kako komunicirati z mlajšimi generacijami. To vključuje namensko stran o pobudi evropsko leto mladih<sup>29</sup> z vidika EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** in smernice, kako komunicirati z mlajšo generacijo.<sup>30</sup> Z deležniki EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** želimo deliti pet priporočil:

1. Z mladimi je treba sodelovati in z njimi ustvariti smiseln dialog, da bodo v osrčju postopka oblikovanja politike. Svet je zasičen s praznimi trženjskimi sporočili, ki jih ljudje danes zlahka prezrejo, zato za resnično povezavo mladih in oblikovalcev politik potrebujemo organiziran prostor za ustvarjanje dialoga, postavljanje vprašanj in pristno poslušanje drug drugega.
2. Povečajte raznovrstnost mladinskega občinstva. Predstavlja naj različne starosti in okolja. Lokalne mreže so lahko odlični vodnik za iskanje in navdihovanje skupin mladih, saj omogočajo širše razumevanje, kako načrtovanje mobilnosti vpliva na njihovo vsakdanje življenje in kako se lahko v ta proces vključijo.
3. Da bi bilo v procesu načrtovanja mobilnosti resnično dragoceno in konstruktivno, naj bo sodelovanje pristno in naj ne bo le zato, da se lahko pohvalimo z njim. Bolj raznolik bo nabor udeležencev v skupnosti, več možnosti bo imelo mesto, da izdelata uspešen načrt za izboljšanje trajnosti in kakovosti življenja prebivalcev.
4. Prepoznajte pomen in povezavo med prometno dostopnostjo, priložnostmi in ovirami za mlade. Stroški in koristi vplivajo na možnosti za osebni razvoj, kar je vedno pomembno, še posebej pa to velja za tiste, ki šele iščejo svojo pot v življenju.
5. Mladi bodo bolj verjetno podpirali trajnostne možnosti prevoza tudi v prihodnosti. Niso sužnji svojih navad, aktivni prevoz pa je način, s katerim smo mnogi od nas začeli. Uveljaviti in podpirati to kot stalno prakso v življenju je bolje za vse. Razumevanje, pridobljeno na terenu in z vidika mladih, lahko vpliva na druge v skupnosti in je ključni dejavnik pri ustvarjanju uporabnikom prijaznih omrežij ter zagotavljanju uspešnosti pobud za trajnostno mobilnost.

---

<sup>29</sup> <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

<sup>30</sup> [https://mobilityweek.eu/fileadmin/user\\_upload/Images/2022\\_Awards\\_Ceremony/EMW\\_-\\_Communicating\\_With\\_Youth\\_\\_Poster\\_.pdf](https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/Images/2022_Awards_Ceremony/EMW_-_Communicating_With_Youth__Poster_.pdf)<sup>31</sup>  
<https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/>

## 3 Kraji

Namen EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** je opozoriti na rešitve, ki prometna vozlišča spreminjajo v kraje, ki obiskovalce in uporabnike vabijo, da se tam sprehodijo, zadržijo in srečujejo. Sekretariat kampanje se je odločil, da za to skupino izbere primere najboljših praks, ki vključujejo fizično preoblikovanje krajev, ulic, sosesk in mest v bolj primerne za življenje in okolju bolj prijazne. Poleg tega so teme, kot je politika parkiranja v mestnih središčih, pomembne za to poglavje, saj zaradi uspešnih prizadevanj različnih mest v Evropi robov vozišč in mestnega prostora vozila marsikje ne zasedajo več. To pomeni, da lahko kraji ustvarijo »trajnostne povezave« med ljudmi, okoljem in možnostmi za mobilnost.

### 3.a Preoblikovanje prostora

Nedavne razmere so privedle do povečanja časa, ko so ljudje doma, raziskujejo svojo skupnost in nakupujejo lokalno. To počasnejše gibanje in čas, preživet v lokalnih skupnostih, sta privedla do velikega napredka pri oblikovanju javnega prostora. Ko se ljudje začnejo redno sprehajati po svojih soseskah, jih je lažje vključiti v trajnostne izboljšave.

#### Ustvarjanje krajev za srečanja v Malmöju na Švedskem

V mestu Malmö so prebivalci dali pobudo, da bi zamenjali parkirne prostore z že sestavljenim pohištvom, kar bi skupnostim vrnilo ulice in bi lahko tam uživale v počasnejšem ritmu.<sup>31</sup> Tovrstne kraje so ustvarili po vsem mestu s sodelovanjem in prizadevanji prebivalcev. Zasnova vključuje vnaprej izdelane pohištvene »module« (mize, stole, rastline itd.) za uporabo na prostem, ki jih je mogoče oblikovati in preurediti na različne načine in za različne namene.

Splošna ideja je nadomestiti parkirni »prostor« s »krajem« za srečevanje ljudi. To novo pohištvo lahko bistveno spremeni ulico, saj jo iz uporabnega predmeta pretvori v kraj srečevanja sosedov. Urbano pohištvo lahko poveča možnost srečevanja s sosedmi, hkrati pa spreminja prometni tok in ustvarja varnejša območja za prebivalce in otroke, da lahko uživajo v mestu tudi zunaj parkov, v bolj stanovanjskem, poslovnem in urbanem okolju.

Omogočiti skupnostim, da so del preoblikovanja prostora v svojih soseskah, je odličen način uvedbe načela »trajnostno povezani«. Z uvedbo prostora za pešce, kolesarjenje in druženje tik pred vhodnimi vrati prebivalcev ali pred lokalno trgovino, ne pa na oddaljeni lokaciji, postanejo trajnostni promet in trajnostna mesta od trenutka, ko ljudje stopijo skozi svoja vrata, nekaj povsem normalnega.

#### Umirjanje prometa v Bytomu na Poljskem

Vsako pozna vsaj eno ulico v svojem domačem kraju, kjer vozniki običajno prekoračijo dovoljeno hitrost ali pa ni posebej varna za pešce ali kolesarje. Razlogi za take ulice so lahko številni, na primer lokacija ulice med dvema glavnima cestama, pomanjkanje radarjev za merjenje hitrosti vožnje in ukrepov izvrševanja, ali pa je za to preprosto krivo slabo prostorsko načrtovanje, ki ni upoštevalo aktivne

<sup>31</sup> <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/>

mobilnosti. Prebivalci mesta Bytom, poljskega mesta v bližini mesta Katowice, so se s takimi nevarnostmi spoprijemali v ulici Miarki, kjer so vozniki vozili s hitrostjo 100 km/h in več.

Potrebne so bile poceni rešitve, saj je bilo v proračunu za morebitne ukrepe preoblikovanja na voljo zgolj 15.000 evrov. Čeprav so aktivisti za možnosti aktivne mobilnosti skovali besedno zvezo »barva ni infrastruktura«, je bila to edina možnost za skupino ljudi, ki je iskala izvedljivo rešitev za zmanjšanje prometa ter s tem povezanega hrupa in onesnaževanja. Vozišče so zožili tako, da so del vozišča prebarvali z neprekinjeno označbo za dvosmerno kolesarsko pot, pa tudi za več prehodov za pešce in novimi parkirnimi mesti. Ta ukrep je skupaj z vijugasto obliko ceste pripomogel k umirjanju prometa.

Z le nekaj oznakami in nekaj litri barve se je povprečna hitrost prometa zmanjšala za več kot 20 km/h. Poleg tega se je promet osebnih vozil zmanjšal za več kot 30 %, kar je bistveno zmanjšalo onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom. Skupina pobudnikov je prepričana, da bodo ta učinkoviti in poceni primer najboljše prakse ponovili tudi v drugih delih poljskega mesta.<sup>32</sup>

### Ustvarjanje fizičnih ovir za središče mesta brez avtomobilov v Salzburgu v Avstriji

Središče mesta brez avtomobilov, kjer se ljudje lahko sprehajajo in dihajo svež zrak, je za mnoge od nas nekaj, o čemer lahko le sanjamo. V Salzburgu so se odločili, da bodo te sanje uresničili. Poleg tega, da so prebivalcem tako olajšali breme zaradi osebnih vozil, je sprememba izboljšala tudi izkušnjo tisočev dnevnih turistov, ki v Mozartovem rojstnem kraju opravijo kar 170.000 nočitev letno.

Zahvaljujoč ugodni legi v dolini ob reki Salzach je središče četrtega največjega avstrijskega mesta razmeroma zgoščeno. Izvedeni so bili strogi ukrepi z namestitvijo fizičnih cestnih ovir s potopnimi stebrički, ki blokirajo dostop do središča mesta. Uredba o fizičnem dostopu vključuje izjeme za intervencijska vozila, kot so policijska ali gasilska vozila, pa tudi za dostavna vozila za trgovine v središču. Kljub temu je dostava omejena na čas 6.00–11.00, od ponedeljka do sobote, ob nedeljah pa dostava ni dovoljena.<sup>33</sup> V Salzburgu so vključili tudi izjeme za prebivalce mestnega središča, ki so prejeli dovoljenje za dostop do svojih domov z vozilom.



© FAAC.BIZ

<sup>32</sup> <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18>

<sup>33</sup> <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/poller-sichern-fussgaengerzonen/><sup>34</sup>  
<https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025>

Ti strogi fizični ukrepi so del širše strategije parkiranja, zapisane v splošnem načrtu »Salzburg.Mobil 2025 plan«,<sup>34</sup> ki se je začel izvajati leta 2016. Ena od osrednjih točk je bil dobro uveljavljen sistem »parkiraj in se pelji«, ki ponuja več kot 4000 parkirnih mest<sup>35</sup> na pomembnih točkah na obrobju mesta, kot so letališče, sejmišča in trgovine outlet znanih blagovnih znamk. Poleg tega je bilo parkiranje ob robu vozišča v soseskah blizu zgodovinskega mestnega središča omejeno. Najdaljši čas parkiranja na teh območjih s parkirnim avtomatom je tri ure. Med koncem tedna in na obrobjih mesta je parkiranje ob robu vozišča še vedno brezplačno, vendar je najdaljši čas parkiranja še vedno zgolj tri ure. Na splošno kombinacija sistema stebričkov, ponudbe »parkiraj in se pelji« in predpisov o parkiranju ob robu vozišča zmanjšuje obremenitev zaradi turistov in dnevnih potnikov, hkrati pa preusmerja vozila stran od zgodovinskega mestnega jedra.

### 3.b Ozelenitev mest

Ozelenitev mest ima lahko različne koristi, kot je izravnavanje izpustov s pomočjo dreves, kar lahko privede do znižanja povprečnih temperatur v mestih za približno 1 °C.<sup>36</sup> Zahvaljujoč senci dreves je mogoče temperaturo površja v vročih poletjih znižati za 8–12 °C v srednji Evropi in za do 4 °C v južni Evropi.<sup>37</sup> Ozelenitev urbanih območij lahko tudi spodbuja biotsko raznovrstnost v mestih, kot so pokazali v Utrechtu, kjer so se mestne oblasti odločile, da bodo na strehe več kot 300 avtobusnih postajališč posadile rastline, ki privabljajo metulje, čebele in čmrle. Ta ukrep, ki se bo izvajal vsaj 15–20 let, bo pomagal povečati biotsko raznovrstnost v mestu. Na splošno mesto oziroma davkoplačevalci ne bodo imeli nobenih stroškov, saj se stroški vzdrževanja krijejo iz prihodkov iz oglasov, ki so prikazani na lokalnih avtobusnih postajališčih.<sup>38</sup>

Poleg tega, kot je bilo navedeno v lanskim tematskih smernicah, namerava Pariz do leta 2026 posaditi 170.000 dreves.<sup>39</sup> Taka prizadevanja potekajo po vsej Evropi, pobuda Evropske komisije pa jih nagradi s podelitvijo nagrade za zeleno prestolnico Evrope.<sup>40</sup> Naziv, ki ga že več kot desetletje podelijo vsako leto, prepozna in nagrajuje lokalna prizadevanja za izboljšanje okolja, s tem pa tudi gospodarstvo in kakovost življenja v mestih. Zato sta v naslednjih odstavkih predstavljena dva dobitnika nagrade za zeleno prestolnico Evrope: Essen in Ljubljana.

### Iz nerodovitnih industrijskih zemljišč v naravne rezervate – preobrazba Porurja

Ruhrgebiet (Porurje) je bilo nekoč industrijsko srce (zahodno)nemškega gospodarstva in je pogosto prikazano kot stereotipno nerodovito opuščeno industrijsko območje z gozdovi umazanih industrijskih dimnikov. To so stereotipi iz preteklosti. Od zatona premogovnikov v šestdesetih letih prejšnjega stoletja je bilo območje, kjer živi več kot pet milijonov ljudi, preoblikovano z uporabo naložb in strateških načrtov.<sup>41</sup>

<sup>34</sup> <https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025>

<sup>35</sup> <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/parken/>

<sup>36</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844019300702>

<sup>37</sup> <https://www.newscientist.com/article/2298675-trees-cool-the-land-surface-temperature-of-cities-by-up-to-12c/>

<sup>38</sup> <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/green-roofed-bus-shelters-in-utrecht/>

<sup>39</sup>

[https://mobilityweek.eu/fileadmin/user\\_upload/materials/participation\\_resources/2021/Thematic\\_guidelines/2021\\_EMW\\_Thematic\\_Guidelines.pdf](https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf)

<sup>40</sup> <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>

<sup>41</sup> <https://www.rvr.ruhr/daten->

[digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/https://mobilityweek.eu/fileadmin/user\\_upload/materials/participation\\_resources/2021/Thematic\\_guidelines/2021\\_EMW\\_Thematic\\_Guidelines.pdf](https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf)



Ta tako imenovana »Strukturwandel« (strukturna sprememba) se nanaša na ustvarjanje zaposlitvenih možnosti za nekdanje rudarje in njihove družine, pa tudi na povrnitev zemljišča v naravno stanje.

Eno od glavnih prizadevanj je bila povrnitev naravnega stanja dveh pomembnih rek, ki tečeta skozi mesto Essen, to sta reki Emscher in Ruhr, ki daje ime celotnemu območju. V devetdesetih letih prejšnjega stoletja sta obe reki veljali za grožnjo javnemu zdravju, vendar sta nato obe doživeli pomembno preobrazbo. Zahvaljujoč tesnemu sodelovanju med mesti in okraji ob reki Emscher je bilo ob rečnih bregovih zgrajenih okoli 150 km kolesarskih stez.

Če upoštevamo celotno območje Essna, je bilo posajenih več kot tri milijone dreves, vzpostavljenih 73 avtobusnih in železniških linij, zelene površine pa zdaj sestavljajo 53 % mesta. Poleg tega so bile sanirane številne rečne brežine. Zaradi teh in drugih prizadevanj so se počasi začele vračati ptice in ribe, leta 2017 pa je bila odpravljena 40-letna prepoved plavanja v reki Ruhr. Čeprav so ta prizadevanja delovno intenzivna in so zahtevala znatne naložbe in sodelovanje med številnimi občinami, je treba poudariti učinek zgleda, ki ga to uspešno preoblikovanje lahko prinese drugim evropskim občinam.



© imageBROKER.com

### Izboljšana območja za pešce v Ljubljani v Sloveniji

Slovenska prestolnica Ljubljana je bila v lanskih tematskih smernicah<sup>42</sup> navedena zaradi pomembnega prehoda iz mesta za avtomobile in druga motorna vozila v območje za pešce v velikosti 140 nogometnih igrišč. Ljubljana je nedvomno že zelo zeleno mesto, saj 46 % mestnega območja pokrivajo avtohtoni gozdovi.

Leta 2007 je pomembna skupina deležnikov, vključno z mestno upravo, različnimi ustanovami in javnimi podjetji, ustvarila »Vizijo Ljubljane 2025«. Ta kolektivna organizacija je naredila dolgoročni načrt, ki je vključeval več kot 100 individualnih projektov, ki segajo od izboljšav infrastrukture za aktivno mobilnost do kulturnih dejavnosti in olepševanja trgov. Poleg obstoječih mestnih parkov, od katerih so nekateri stari več kot 100 let, so nastali novi parki.

Tako imenovana »degradirana območja« so bila preoblikovana v nove parke, ki so povečali količino zelenih površin za 80 hektarjev oziroma za več kot 110 nogometnih igrišč. Te zelene površine vključujejo tudi prostčasne dejavnosti, kot so majhna živalska farma, otroška igrišča, pešpoti in prostor za

---

[https://mobilityweek.eu/fileadmin/user\\_upload/materials/participation\\_resources/2021/Thematic\\_guidelines/2021\\_EMW\\_Thematic\\_Guidelines.pdf](https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf)

kolesarjenje.<sup>43</sup>

### 3.c Strategije za kolesarjenje

Kolesa imajo bistveno vlogo pri prehodu na trajnostno mobilnost, pa tudi pri primernosti za bivanje in zdravje mest in prebivalcev. Poleg dodeljevanja prostora in infrastrukture za dejanska potovanja s kolesom je nujno vključiti tudi priročnost zadostnih parkirišč za kolesa na točkah prehoda na druge načine prevoza in povečati raven kolesarjenja v mestih. Za pot od A do B so potrebne boljše povezave, da se zagotovi preprost prehod med javnim prevozom in kolesi. Zagotavljanje številnih varnih parkirnih mest za kolesa je ključni dejavnik, ki ga je treba upoštevati pri strategiji za kolesarjenje.

#### Najsodobnejše parkirišče za kolesa v Utrechtu na Nizozemskem

Nizozemska ostaja merilo za kolesarsko infrastrukturo, zlasti za parkirišča za kolesa. Novoprenovljena železniška postaja v Utrechtu je bila preoblikovana tako, da so ustvarili trenutno največje parkirišče za kolesa na svetu s kar 12.500 parkirnimi mesti. Pri preoblikovanju gre predvsem za priročnost, ki jo ljudje najbolj potrebujejo za kolesarske povezave.

Postaja uporabnikom omogoča, da se s kolesom pripeljejo čisto do nje, pri čemer lahko izbirajo med tremi ravnimi parkirišči, ki ponujajo dostop do železnice, nakupovalnega središča in lokalne soseske. Razpoložljivost parkirnih mest je prikazana na zaslonih na koncu vrst in se v živo posodablja, parkirna mesta v dveh ravneh pa nudijo zaščitna držala in dvig kolesa z uporabo plina. Parkiranje je 24 ur brezplačno. Prijava in odjava sta vključeni v kartico javnega prevoza skupaj z dostopom do 1000 skupnih javnih koles znotraj objekta. Na voljo so tudi popravila, objekt pa je pod nadzorom. Veliko prostora je namenjenega tudi večjim kolesom, kot so tovorna kolesa.

Zaradi celovite dostopnosti objekta je mogoče brezskrbno kolesarjenje od mesta do kolesarskega parka, do vlaka in do doma. Materiali, kot sta kamen in steklo, so vključeni v zasnovo, da odražajo zunanje okolje, uporaba naravne svetlobe pa je optimizirana. Izogibanje slepim ulicam prispeva k pretoku in funkcionalnosti ter k elementom prijaznosti do uporabnika in na splošno prijetni izkušnji.<sup>44</sup>

#### Avtomatski parkirni stolp v Třinecu na Češkem

V letnih tematskih smernicah si vedno prizadevamo za uravnoteženo izmenjavo primerov dobre prakse iz večjih in manjših mest. Češko mesto Třinec s 35.000 prebivalci je odličen zgled za manjša mesta, ki imajo veliko željo za spodbujanje trajnosti. S pomočjo Evropskega sklada za regionalni razvoj je mesto zgradilo avtomatizirani parkirni stolp, ki lahko sprejme 118 koles.

<sup>43</sup> [https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana\\_european\\_green\\_capital\\_2016.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf)<sup>44</sup>  
<https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:~:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central,close%20to%20the%20station%20entrances>.

<sup>44</sup> <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:~:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central,close%20to%20the%20station%20entrances>.  
<https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/>  
<https://turvec.com/blog/secret-behind-dutch-bicycle-parking/>  
<https://www.eltis.org/sv/node/44358><sup>45</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia)

Ta nova zgradba je bila zgrajena blizu glavne mestne postaje za javni prevoz, ki je bila v okviru iste pobude predstavljena v središče Třinca. Ta prizadevanja so povečala dostopnost in spodbudila aktivne načine potovanja pri prebivalcih in obiskovalcih. S pritiskom na gumb so kolesa prevzeta in odnesena na varno parkirno mesto, kjer jih pozneje lahko preprosto prevzamete tako, da poskenirate račun.

Zaradi tega ukrepa se je povečala uporaba koles, saj potnikom ponuja priročno možnost, da zapustijo svoje avtomobile, kolesarijo do stolpa in nato svojo pot z vlakom nadaljujejo do svojega končnega cilja. Z vzpostavljeno novo infrastrukturo mestna uprava zdaj spodbuja aktivne načine prometa, ne le za rekreacijo, ampak tudi za vsakodnevno uporabo.

V mestu so bile zgrajene dodatne kolesarske steze in postavljena dodatna stojala za kolesa, uporabnikom pa so zdaj na voljo tudi različna orodja in naprave za vzdrževanje, popravilo in polnjenje e-



© Ministrstvo za regionalni razvoj, Antonín Kapraň

koles.<sup>45</sup>

### Integracija parkirišč za kolesa v regionalno omrežje v Île-de-France v Franciji

Francoska regija Île-de-France, s središčem v Parizu, si prizadeva povečati modalni delež kolesarjenja z 2 % na 6 % in vlaga v parkirišča za kolesa, povezana z javnim prevozom.

Z zelo naprednim sistemom javnega prevoza kot osnovo (515 postaj) je njihov cilj do leta 2030 dodati 140.000 parkirnih mest za kolesa. Poskrbeti za regijo z dvanajstimi milijoni prebivalcev, ki opravijo 9,4 milijona potovanj na dan na več kot 1850 km prog, ni majhna naloga. Splošni cilji te pobude vključujejo poenostavitev naročniškega razmerja pri različnih ponudnikih in brezplačno uporabo za tiste z letno vozovnico za javni prevoz.

Projekt deluje vzporedno z razvojem nacionalne politike, ki zahteva vključitev parkirišč za kolesa na postaje, in v skladu z razvojem omrežja Paris Express, ki omogoča, da se objekti in potrebe kolesarjev vključijo v načrtovanje od samega začetka. Z vključitvijo subvencij za kolesa in načrtov za sistem dolgoročnega najema električnih koles je cilj pobude omogočiti kolesarjenje do 10–15 km iz Pariza. Z vidika celostnega omrežja si prizadevajo za to, da bi kratka kolesarska potovanja postala priročni in sestavni del lokalnih potovanj, pa tudi potovanj po celotni regiji.<sup>46</sup>

<sup>45</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia)

<sup>46</sup> <https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/> ; [https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj\\_tns8](https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8)

<sup>47</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>



## 4 Paketi

Prevozni sektor je odgovoren za 30 % vseh izpustov CO<sub>2</sub> v Evropi. Eden od najučinkovitejših načinov za omejevanje izpustov je zmanjšanje števila potovanj in poskusov dostave. Manjše je število potovanj, ki jih mora vozilo opraviti za dostavo paketa, manjši bodo njegovi izpusti. Vsaka vrnitev pošiljke povzroči dodatni čas prevoza, uporabo dodatnih vozil in dodatno porabo goriva. Kupce je treba obveščati z jasnimi opisi izdelkov, da bodo lahko pametno izbirali izdelke in se zavedali vpliva svojih odločitev, saj se bodo s tem zmanjšali verjetnost vračila, lokalni promet in vplivi na okolje. Trajnost dostavnih storitev je mogoče povečati tudi z uporabo drugih vrst vozil, kot so električna vozila in tovorna kolesa, ki so pogosto odlična z vidika priročnosti in učinkovitosti, zaradi česar so idealna za dostavo v zadnjem kilometru.

### 4.a Dostava blaga v mestih

Elektronsko poslovanje je v zadnjih nekaj letih raslo eksponentno. Od začetka pandemije covid-19 se je število spletnih naročil močno povečalo, saj ljudje zaradi omejitev gibanja niso mogli obiskati fizičnih trgovin ali pa so iz previdnosti, da bi se izognili okužbi, raje ostali doma. Približno 40 % ljudi v Evropi trenutno živi na mestnih območjih.<sup>47</sup> Učinkovita in čista dostava blaga na stalno rastočih mestnih območjih postaja vse pogostejša. Eden od razlogov za to so povečana prizadevanja mestnih uprav za zmanjšanje vpliva onesnaženja, ki ga povzročajo tovorna vozila, z izvajanjem ukrepov, kot so predpisi o dostopu vozil v mesta. Poleg tega se ljudje pogosteje odločajo za nakup blaga po spletu in pri tem pogosto ne razmišljajo o vplivu, ki ga imajo njihovi nakupi na dobavno verigo in mobilnost v mestih.

K sreči obstaja veliko nadomestnih možnosti za vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, na primer tovorna kolesa, ki so lahko celo učinkovitejša od dostavnih kombiniranih vozil, kot je pokazala nedavna študija<sup>48</sup> iz Londona, v kateri so ugotovili, da je mogoče v mestnih središčih z električnimi tovornimi kolesi dostaviti blago do 60 % hitreje kot s kombiniranimi vozili. Tako hitrost kot učinkovitost električnih tovornih koles sta večji kot pri kombiniranih vozilih, saj kolesa dosegajo večjo povprečno hitrost; v tem primeru so s kolesi dostavili deset paketov na uro, s kombiniranim vozilom pa zgolj šest.

To pomeni, da je tovorno kolo odlično orodje, s katerim lahko podjetja zmanjšajo izpuste svojih dostavnih vozil, saj učinkovito dokazuje zavezanost boju proti podnebnim spremembam, če temu sledijo trajnostne politike v predhodnih korakih dobavne verige. Današnji potrošniki so vse bolj zaskrbljeni glede trajnosti, tovorna kolesa pa so preprost in viden način za obveščanje o prizadevanjih biti okolju prijaznejši.

### Programska oprema za načrtovanje za usklajevanje dostav v Groningenu na Nizozemskem

Popoln primer uporabe tovornih koles za izboljšanje dostave blaga si lahko ogledamo v nizozemskem mestu Groningen. Mesto že nekdaj izstopa po svojem aktivizmu za okoljsko trajnost in je leta 2014 prejelo letno nagrado za trajnost, ko so ga razglasili za najbolj trajnostno pokrajino mobilnosti v vseh občinah na

<sup>47</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

<sup>48</sup> [Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian](https://northsearegion.eu/surflogh/)<sup>49</sup>

Nizozemskem. Poleg tega si mesto prizadeva doseči ničelne izpuste na področju dostave blaga do leta 2025 in v ta namen sodeluje v več projektih, ki jih financira EU, kot sta SURFLOGH<sup>49</sup> in UlaaDs.<sup>50</sup> S tem projektom je mestu uspelo izboljšati lastno logistično strukturo z usklajevanjem potovanj z uporabo nove in učinkovite programske opreme za načrtovanje poti, pa tudi s preusmeritvijo dostav skozi novo logistično vozlišče, ki je bližje središču mesta. Poleg tega prevoz paketov poteka s tovornimi e-kolesi brez izpustov, ki lahko z uporabo namenskih kolesarskih stez tudi zaobidejo mestni promet.

Mesta po vsem svetu ne morejo več namenjati tako obsežnega mestnega prostora avtomobilom in gospodarskim vozilom, če ga je mogoče uporabiti za namestitev naraščajočega števila prebivalcev in spodbujanje trajnostne mobilnosti v mestih.<sup>51</sup>

### Preoblikovanje mestne dostave v Barceloni v Španiji

Barcelona si zelo prizadeva za spodbujanje dostave blaga z uporabo načinov prevoza z majhnim vplivom na okolje. Njihov cilj je spodbuditi uporabo električnih koles in majhnih kombiniranih vozil za dostavo na območjih z nizko gostoto prometa, da bi tako zmanjšali vpliv mestnega tovornega prometa na okolje.

Pomemben cilj ukrepov v drugem največjem mestu v Španiji je doseči podnebno nevtralnost. Zato želijo v Barceloni oblikovati mikrovozlišča za trajnostne rešitve urbane mobilnosti na celotnem mestnem območju. Trenutno delujeta že dve mikrovozlišči, druga pa še gradijo. Po podatkih drugih občinskih virov so v nekaterih okrožjih že izbrali svoje prihodnje lokacije. Sedanja shema nepovratnih sredstev mesta Barcelona za spodbujanje nakupa električnih koles za dostavo blaga in za subvencioniranje ustvarjanja »mikrovozlišč« od občin naj bi bila razširjena tudi na metropolitansko območje Barcelone.

Ta nepovratna sredstva bodo dodeljena kot nagrada mestom v metropolitanskem območju Barcelone, ki imajo vzpostavljena območja z nizkimi emisijami. Sodelovanje med javnimi organi in zasebnimi deležniki je izjemnega pomena za zagotovitev uspešnega izvajanja in s tem izboljšanja trajnosti. Mesta lahko spodbujajo zasebne pobude s finančno podporo projektom mobilnosti.

## 4.b Predpisi o dostopu vozil v mesto (UVAR) in območja z nizkimi emisijami (LEZ)

Predpisi o dostopu vozil v mesto (UVAR) in na območja z nizkimi emisijami (LEZ) so ukrepi, ki se izvajajo za izboljšanje kakovosti zraka na mestnem območju, saj to vpliva na zdravje in pričakovano življenjsko dobo. Poleg tega ureditev dostopa določenih vozil pomaga zmanjšati promet na nekaterih območjih, zaradi česar prebivalci pri izvajanju aktivne mobilnosti lahko izkoristijo mestni prostor z manjšim tveganjem zaradi vozil. Od izvedbe teh strategij so bila številna območja preurejena tako, da je omogočena večja mobilnost pešcem, kolesarjem in drugim ranljivim udeležencem v prometu. Dodaten

<sup>49</sup> <https://northsearegion.eu/surflogh/>

<sup>50</sup> <https://ulaads.eu/>

<sup>51</sup> [City Hub Groningen | e-cargo bikes deliveries, Interreg VB North Sea Region Programme Groningen has the most sustainable mobility in 2013 \(the Netherlands\) | Eltis](#)  
[10 motivi per scegliere una cargo bike - Bikeitalia.it](#)

[Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian](#)<sup>52</sup> <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

pozitivni učinek predpisov o dostopu vozil v mesto in do območij z nizkimi emisijami je zmanjšanje obremenitve s hrupom, zaradi česar je manj stresa in tesnobe zaradi prometnega hrupa.

### Razširitev predpisov o dostopu vozil v mesto v Parmi

Italijansko mesto Parma leži v regiji Emilia Romagna, v središču Padske nižine. Parma ima težave z zelo slabo kakovostjo zraka. Zahvaljujoč sodelovanju v projektu Dynaxibility4CE,<sup>52</sup> ki ga financira EU, je Parma naredila pomemben korak k ureditvi dostopa in prometa z osebnimi vozili v mestu in njegovi okolici.

Prvi korak pri oblikovanju ali stopnjevanju predpisov o dostopu vozil v mesto je dokumentiranje že začetega izvajanja predpisov v mestu in veljavnih urbanističnih načrtov. Leta 2021 je mesto Parma začelo z izvedbo projekta »Green Area« (Zeleno območje), ki je pomemben korak k bolj trajnostni prihodnosti. Zeleno območje je območje z nizko stopnjo onesnaženosti, ki meji na glavne mestne obvoznice. Od maja 2022 so bili poostreni prometni ukrepi, ki veljajo že od prejšnje zime, kot je predvideno v regionalnem načrtu za boj proti onesnaženosti zraka.<sup>53</sup> Poleg tega bo dostop do mestnega središča bolj zelen: območje znotraj obrobja parmskih bulvarjev naj bi postalo vse bolj prijazno pešcem in kolesarjem. Zgodovinsko mestno jedro se imenuje »Modro območje« in vključuje območja z nizkimi emisijami ter okoljske otoke s posebnimi zahtevami za tranzit in parkiranje. Dostop do tega območja in parkiranje v njem je omogočeno avtomobilom na električni ali hibridni pogon.

## 5 Načrtovanje in politika

Poglavje »Načrtovanje in politika« se osredotoča na preoblikovanje mestnih središč v bolj zelene, bolj raznolike in vključujoče kraje, kjer je mogoča varna in učinkovita souporaba različnih načinov prevoza. Urbanistično načrtovanje in razvoj infrastrukture sta tesno prepletena. Prostorske zahteve ter razporeditev infrastrukture in omrežij vplivajo na oblikovanje urbanih območij.

Razvoj infrastrukture pomeni več izzivov: ustvarja povezave, hkrati pa tvori nove nezaželene fizične ovire, ki lahko negativno vplivajo na lokalne skupnosti. Trajnostna prometna infrastruktura bi si zato morala prizadevati, da se negativnim vplivom na posameznike, skupnosti in ekosisteme izogiba, jih čim bolj zmanjša in povrne škodo, ki jo povzročajo, saj se tovrstna infrastruktura neizogibno širi, da bi zadovoljila naraščajoče povpraševanje mestnih uporabnikov. Trajnostni promet in trajnostni razvoj mest sta med seboj povezana za normalizacijo okolju prijaznejših praks. Eden od velikih izzivov, s katerimi se srečujejo mesta, je, kako zagotoviti, da bosta infrastruktura in mobilnost v celoti trajnostni z vseh vidikov: gospodarskega, družbenega in okoljskega. Izgradnja trajnostne infrastrukture pomeni razvijati sistem storitvene podpore v skladu z okoljem in izpolnjevanjem potreb ljudi.

### 5.a Načrtovanje infrastrukture

<sup>52</sup> <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

<sup>53</sup> Limitazioni alla circolazione PAIR 2021 dal 1/10 al 31/12 - [www.infomobility.pr.it](http://www.infomobility.pr.it)<sup>54</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

V obdobju ekološkega prehoda morajo vsi sektorji, ki so vključeni v dobavno verigo ter prevoz potnikov in blaga, vlagati v povečanje trajnosti in razvoj »pametne« infrastrukture. Da bi se spoprijeli z izzivi podnebnih sprememb, je treba v prihodnjih letih financirati veliko javnih naložb za izvajanje velikopoteznih načrtov mobilnosti in »načrtov za trajnostno mobilnost v mestih« v evropskih mestih. Razvoj trajnostne infrastrukture mora zajemati novo znanje v smislu digitalizacije, delovnih praks in sodelovanja z zasebnim sektorjem.

### **Pomen naložb v trajnostno infrastrukturo v Pragi na Češkem**

V češki prestolnici Pragi nameravajo vložiti 14 milijonov evrov v izgradnjo kolesarskih stez in druge infrastrukture, povezane s kolesarjenjem, da bi ustvarili trajnoten in dostopen sistem prometnega omrežja, s katerim bodo izboljšali mobilnost ljudi in blaga. Hkrati načrtujejo naložbe za financiranje študij in projektov, ki bodo spodbujali trajnostno mobilnost v mestu.

Ker povpraševanje po aktivni mobilnosti v Pragi in drugje po Evropi stalno narašča, je kolesarska infrastruktura odlična naložba, ki to podpira. Razvoj infrastrukture so začeli s študijo potreb kolesarjev, da bi ocenili, katera območja bi bila najbolj primerna za izgradnjo kolesarskih stez, parkirišč za kolesa in infrastrukture za popravilo koles. Druga ključna točka je bilo sodelovanje med javnimi organi in lokalnimi šolami, ki so jih povprašali o njihovih potrebah, saj mesto podpira kolesarjenje v šole, tako da financira stojala za kolesa v bližini šolskih zgradb.

S tem ko so v Pragi prepoznali naraščajoče število kolesarjev, uživajo koristi vzpostavitve kolesarske infrastrukture, saj so dosegli manjšo onesnaženost zraka, manj hrupa, ljudje so bolj zdravi in imajo boljšo raven telesne pripravljenosti.

### **Preureditev parkirišča v urbano konsolidacijsko središče v Madridu v Španiji**

V mestu, kot je Madrid s skoraj 3,5 milijona prebivalcev, ima urbana logistika pomembno vlogo pri delovanju mesta. Po uradnih podatkih mestnega sveta Madrida sestavlja distribucija blaga v mestu 10 % mestnega voznega parka, 20 % zastojev v času prometnih konic in 30 % onesnaženosti zraka. Zato je bila oblikovana strategija za reševanje tega izziva z vzpostavitvijo urbanega konsolidacijskega središča na parkirišču Plaza Mayor. Namen urbanega konsolidacijskega središča je zmanjšati vpliv distribucije blaga in leži v zgodovinskem središču mesta. Urbano konsolidacijsko središče omogoča distribucijo blaga približno 150.000 prebivalcem in ponuja storitve tako odjemalcem kot podjetjem znotraj madridskega območja z nizkimi emisijami. To bodo dosegli s preoblikovanjem starega parkirišča v vozlišče mobilnosti, ki bo opremljeno z električnimi vozili, vključno s tovornimi kolesi in dodatnimi rešitvami za tovorni promet.

Večja kombinirana/tovorna vozila bodo blago pripeljala na parkirišče Plaza Mayor v času, ko ni gneče, na primer zgodaj zjutraj, blago pa bo nato razvrščeno v lahka vozila, ki bodo nadaljevala dostavo. Ta primer kaže, da mora ekološki prehod spremljati razvoj novih struktur, ki spodbujajo sistem trajnostne mobilnosti.

## **5.b Načrti za trajnostno mobilnost v mestih**



Načrt za trajnostno mobilnost v mestih (SUMP) je strateški in vizionarski dolgoročni načrt, katerega cilj je z različnimi politikami in izvedbami izboljšati mobilnost potnikov in tovora v mestih. Poleg tega je splošni cilj posegov, ki so načrtani v SUMP, zmanjšati promet osebnih vozil in izboljšati splošno kakovost življenja. To je mogoče doseči z osredotočanjem na mobilnost, pa tudi na druga področja, kot sta obnova mestnega prostora in uvedba območij za pešce v soseskah. Glavni cilji vključujejo zmanjšanje vpliva mest na okolje z optimizacijo mestnih območij, izboljšanje varnosti v cestnem prometu, varnost in učinkovitost sistema mobilnosti, vključevanje vseh udeležencev v cestnem prometu in zaščito ranljivih skupin udeležencev v cestnem prometu, kot so otroci, invalidi in kolesarji.

Evropska komisija spodbuja sprejetje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih tako, da zagotavlja celovite informacije in smernice ter vsa evropska mesta, ki so v vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T) razvrščena kot urbana vozlišča, spodbuja k razvoju tovrstnih načrtov. Zato občine največ prispevajo k oblikovanju načrta za trajnostno mobilnost. Kljub temu se nacionalne in regionalne uprave spodbujajo, da imajo ključno vlogo pri oblikovanju nacionalnih okvirov podpore za nadaljnje opolnomočenje mest in regij v celotnem procesu.

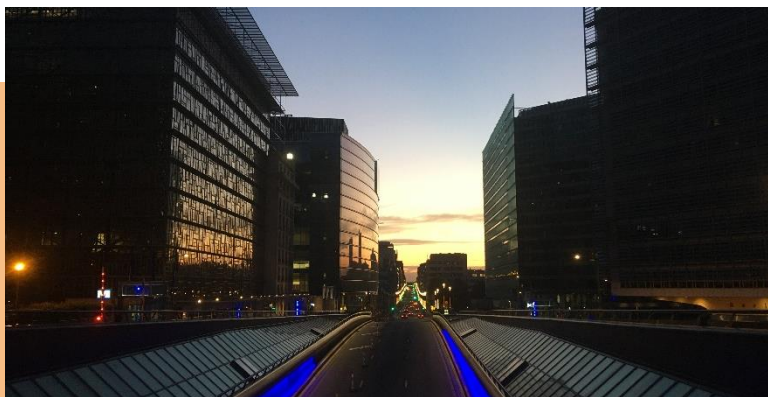
Okvir SUMP je razdeljen v štiri faze, ki so nadalje razdeljene na več aktivnosti. Vsaka od štirih faz se začne in konča z vmesnim ciljem, ki ustreza odločitvi ali rezultatu, ki je nujen za prehod v naslednjo fazo. Kljub temu je treba vse mejnike in dejavnosti obravnavati kot dele stalnega cikla načrtovanja, ki se v procesu stalno izboljšuje.

Več splošnih informacij o načrtih za trajnostno mobilnost v mestih je na voljo v razdelku SUMP na platformi ELTIS.<sup>54</sup>

### Pomembne spremembe v Bruslju zahvaljujoč načrtom za trajnostno mobilnost v mestih

SUMP mora zadovoljiti posebne potrebe po mobilnosti ljudi in trgovine. Evropska komisija je zasnovala nagrado SUMP, nagrado za najboljši načrt za trajnostno mobilnost v mestih, da bi nagradila mesta ali lokalne oblasti, ki so bile najuspešnejše pri posebnih vidikih načrtovanja, povezanih s temo za zadevno leto. Postopek podelitve nagrade vodi konzorcij, odgovoren za **EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI**.

Mesto Bruselj je prejelo 5. in 8. nagrado SUMP z odličnim primerom, kako združiti potrebe ljudi in blaga ter izboljšati kakovost življenja. Prestolnica Belgije je znana po tem, da ima eno največjih območij za pešce v Evropi, ki ljudem omogoča, da uživajo v večjem delu mestnega središča, ne da bi jih moralo skrbeti za osebna vozila. Poleg tega v večini mestnih ulic velja omejitev hitrosti na 30 km/h, kar pomaga preprečevati nesreče in povečuje varnost vseh udeležencev v prometu. Z omejitvijo hitrosti na 30 km/h



© Niklas Schmalholz

<sup>54</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

se je zmanjšalo število smrtnih žrtev v cestnem prometu na 30 žrtev v primerjavi s povprečjem 44,2 žrtve v prejšnjih petih letih.

Kljub temu je bila ena od težav, ki je zahtevala trdo delo mestnih oblasti, sistem tovornega prometa. Za reševanje te težave so v Bruslju sprejeli načrt za mobilnost v mestu za tovorni promet, ki temelji na treh ciljih:

- 1) pospeševanje potovanj, da se čim bolj zmanjša vpliv na javni prostor in zmanjša delovna obremenitev kurirjev,
- 2) pospeševanje sistema dostave blaga,
- 3) povečanje dostavne zmogljivosti dostavnih vozil, tako da so vozila čim bolj polna.

Poleg tega je cilj načrta vlagati v dostavna vozila z majhnimi ali ničelnimi izpusti in prenoviti nakladalne površine za blago v nekaterih soseskah.<sup>55</sup>

### Zadnji prejemnik nagrade SUMP je mesto Tampere na Finskem

Tampere je kot tretje največje mesto na Finskem nagrado SUMP prejelo leta 2021. Ker je imelo zdravje osrednjo vlogo pri podelitvi lanske nagrade, je imelo mesto Tampere odlične razloge, da je prepričalo neodvisno žirijo. Mesto, ki je dom približno 250.000 prebivalcev, želi s posebnimi kampanjami za mobilnost izboljšati telesno in duševno počutje svojih prebivalcev. To dosega z namensko izobraževalno enoto mesta Tampere, v kateri preizkušajo različne pilotne akcije, kot so aktivni šolski izleti s kolesarjenjem, hojo ali vožnjo s skiroji, kampanje prehodov za pešce, ter poudarjajo temeljno vlogo mobilnosti pri ustvarjanju kakovostnih mestnih prostorov. Poleg tega je splošni cilj, da bi za približno 30 % zmanjšali število individualnih potovanj z osebnim vozilom, zelo velikopotezen, saj so prebivalci finskega mesta vajeni nizkih temperatur in snega v dolgih zimskih mesecih.

Kot smo že navedli, je bil razdelek »Zdravje in okolje« v načrtu za trajnostno mobilnost v mestih, ki je bil objavljen maja 2021,<sup>56</sup> eden od odločilnih razlogov za nagrado. Medtem ko se mesto Tampere lahko pohvali z dobro kakovostjo zraka in nizko ravnjo obremenitve s hrupom v primerjavi z drugimi evropskimi mesti, je 15 % vseh prebivalcev še vedno izpostavljenih prometnemu hrupu, ki presega prag 55 decibelov. Zato je cilj ustvariti »harmonično strukturo skupnosti, (ki) zmanjšuje pritisk rasti na ulično omrežje. Povečanje gostote urbane strukture ustvarja boljše razmere za funkcionalen javni prevoz ter



<sup>55</sup> Brussels' zone 30: 5 months on ([brusselstimes.com](https://brusselstimes.com))

<sup>56</sup> <https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/s/wnhhQDC1P/SustainableMobilityPlan.pdf>

kolesarjenje in hojo.« Aktivna mobilnost je še en steber za zmanjšanje obremenitve zaradi osebnih vozil. Lokalne rešitve so načrtovane za hojo in kolesarjenje z izboljšanjem pločnikov in raziskovanjem možnosti za oblikovanje UVAR. Na splošno ima mesto Tampere odličen izhodiščni položaj, vendar ima kljub temu velikopotezen načrt, ki ga mora izpolniti do konca trenutnega cikla SUMP leta 2030.

## Authors:

**POLIS Network: Cities and Regions  
for transport innovation**

Niklas Schmalholz  
[NSchmalholz@polisnetwork.eu](mailto:NSchmalholz@polisnetwork.eu)

Mark Meyer  
[MMeyer@polisnetwork.eu](mailto:MMeyer@polisnetwork.eu)

**EUROCITIES**  
[info@mobilityweek.eu](mailto:info@mobilityweek.eu)

#MobilityWeek

