

## Mojca BALANT

### 7. nacionalna konferenca o celostnem prometnem načrtovanju

Laško, Thermana Park Laško, 1. marec 2023

V sredo, 1. marca 2023, je v Laškem potekala 7. nacionalna konferenca o trajnostni mobilnosti. Konferenca se je v preteklosti imenovala Nacionalna konferenca o trajnostni mobilnosti, letos pa je bila preimenovana v skladu z novim Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (v nadaljevanju: ZCPN). Na konferenci je bilo 178 udeležencev – predstavnikov ministrstev, občin in regionalnih agencij, strokovnjakov in študentov s področja načrtovanja prometa in prostora ter drugih zainteresiranih posameznikov.

Osrednja tema letošnje konference je bila parkirna politika, ki so jo v plenarnem delu predstavili tuji in domači strokovnjaki. Zbrane je v uvodnem delu nagovoril minister Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (v nadaljevanju: MOPE) mag. Bojan Kumer, na konferenci pa so potekale tudi priprave za letošnji Evropski teden mobilnosti (v nadaljevanju: ETM).

Plenarni del je bil v celoti namenjen osrednji temi parkirne politike, ki je bila predstavljena z različnih vidikov. Tadej Žaucer z MOPE je predstavil splošno problematiko parkiranja in aktualni nacionalni projekt na temo parkirne politike. Minister za okolje, podnebje in energijo Bojan Kumer je v nagovoru poudaril, da je med cilji ustanovitve novega ministrstva prav večja integriranost prometne politike s podnebno politiko. Poudaril je tudi velik pomen novospregajetega Zakona o celostnem prometnem načrtovanju:



Slika 1: Nagovor ministra mag. Bojana Kumra, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (foto: Matjaž Očko).

Na podlagi zakona na ministrstvu pričenjamo s pripravo državne celostne prometne strategije, še letos pa bomo sofinancirali tudi pripravo druge generacije občinskih celostnih prometnih strategij.

Parkirno politiko je opisal kot ključni element varnosti najranljivejših udeležencev v prometu:

Ko se pogovarjamo o parkiranju, je nujno upoštevati urejenost naših ulic. Zato dajmo prednost upravljanju prometa s pomočjo parkirne politike pred zagotavljanjem navidezno nujno potrebnih novih in novih parkirnih mest za osebne avtomobile.

Sledili sta predstavitvi izkušenj iz tujine. V prvi je bil predstavljen mednarodni pregled prakse upravljanja parkiranja, ki je bil izveden kot videointervju. Metoda predstavitve v videointervjujih je

omogočila sodelovanje več vrhunskih mednarodnih strokovnjakov s področja upravljanja parkiranja. Intervjuje z njimi je izvedel Tom Rye z Urbanističnega inštituta RS (UIRS) in univerze Molde na Norveškem, tudi sam vrhunski strokovnjak s področja upravljanja parkiranja, ki je intervjuje ob koncu tudi povzel in poudaril najpomembnejše ugotovitve. Intervjuvani so bili Todd Litman (VTPI, Kanada), Martina Hertel (DIFU, Nemčija), Giuliano Mingardo (univerza Erasmus, Nizozemska) in Paul Barter (nacionalna univerza v Singapurju, Singapur). Strokovnjaki in intervjujih predstavili svoj pogled na koristi upravljanja parkiranja, povezanost parkirne politike in celostnih prometnih strategij, navedeni so bili primeri uspešnih ukrepov mest in držav z dolgo tradicijo upravljanja parkiranja, nasveti za učinkovito uvedbo in nadaljnji razvoj upravljanja parkiranja ter usmeritve za dejavnosti na nacionalni ravni.

Druga predstavitev izkušenj iz tujine je obsegala razvoj upravljanja parkiranja v Krakovu in spremembe poljske zakonodaje glede določanja višine parkirnin. Izkušnje je predstavil Tomasz Zwolinski iz mestne uprave Krakova. Pristop tega poljskega mesta je dober primer za mesta v Srednji in Vzhodni Evropi, ki upravljanje parkiranja uporabljajo za ustvarjanje in izvajanje politike trajnostne mobilnosti, osredinjene na ljudi.

Po dobrih praksah iz tujine so bile predstavljene še domače. Urban Jeriha z Inštituta za politike prostora je govoril o izkušnjah iz Slovenije. Predstavljene so bile priprave in izvajanja parkirnih politik za srednje velika in majhna mesta v Sloveniji. Proces priprave parkirne politike je bil predstavljen s ključnimi koraki in izdelavo akcijskega načrta ter z izkušnjami, pridobljenimi z uporabljenimi analitičnimi orodji. Podane so bile tudi izkušnje in izzivi pri uveljavljanju ukrepov ter učinki parkirne politike na primeru občine Trzič.

Plenarni del je zaokrožilo premierno predvajanje nove vizualne utopije za Ljubljano, ki jo je izdelal znani grafični oblikovalec in umetnik Jan Kamensky. Ob pomoči Aljaža Plevnika z Urbanističnega inštituta Republike Slovenije, ki mu je predstavil več prostorov, preobremenjenih z avtomobili, je izbral Trg francoske revolucije pri ljubljanskih Križankah. Kamensky je s trga umaknil vse parkirne prostore oziroma, bolje rečeno, avtomobile, ki so zaradi trenutne ureditve pogosto tudi nepravilno parkirani. Namesto tega je s tlakovanjem razširil in ločil površine za pešce od površin, ki so namenjene pešcem, kolesarjem ter omejenemu prometu stanovalcev in lastnikov lokalov. S tem je pridobil prostor za zasaditev več dreves, grmičevja in cvetic, klopi, drugo ulično opremo in fontano.

Jan Kamensky je vizualno utopijo pospremil s tem sporočilom:



Slika 2: Udeleženci konference v plenarnem delu (foto: Matjaž Očko)

Dandanes so ceste neločljivo povezane z avtomobili. To je moderen fenomen, ki ga moramo spremeniti. Ceste moramo povezovati z ljudmi. In ta sprememba se začne s tem, kako gledamo na svet. Moja vizija in moje ideje niso tako pomembne. Na prvem mestu je vaša domišljija, kakšno mesto boste ustvarili v prihodnosti. Mojo vizualno utopijo vzemite kot impulz, nato pa ste na vrsti vi. Kajti ko enkrat spregledaš, moraš ukrepati, kakšen smisel bi sicer imelo, da si spregledal?

V interaktivnem delu konference so bile nato pod vodstvom predstavnikov UIRS in MOPE izvedene štiri delavnice o parkirni politiki, izvedbi ETM 2023 in dejavnostih, vezanih na ZCPN. Delavnice so bile izvedene dvakrat, tako da se je vsak udeleženec lahko udeležil dveh.

Začetek dejavnosti v okviru ETM 2023 je še posebej komentirala nacionalna koordinatorica Polona Demšar Mitrovič:

Letos bosta v središču naših aktivnosti temi, ki sta izredno pomembni za doseganje okoljskih zavez in ustvarjanje človeku prijaznega pro-

stora: varčnost prometa ter njegova varnost in udobje. V Sloveniji so razdalje za vsakodnevne opravke kratke, aktivna mobilnost – sploh hoja in kolesarjenje – je v tem smislu pogosto najustreznejša izbira. Seveda pa je nujen predpogoj za aktivno mobilnost ustrezna infrastruktura, skladna z nacionalnimi smernicami za področje hoje in kolesarjenja.

Infrastruktura za pešce in kolesarje je marsikdaj sicer primerna, vendar je zaradi nepravilno parkiranih avtomobilov, zabojnikov za smeti, nevdrževane žive meje in drugih ovir lahko nevarna. Marsikje na poteh srečujemo tudi resnejše ovire – ulično razsvetlavo, table, znake –, ki bi jih bilo treba odstraniti. V okviru dejavnosti Pospravimo ulice bo ETM občine po vsej Sloveniji povabil, naj ovire zabeležijo, na eni izbrani ulici ali območju pa jih odstranijo oziroma za njihovo odstranitev pripravijo akcijski načrt.

Dogodek je bil poleg kakovostnih strokovnih vsebin uspešen tudi z vidika zmanjševanja ogljičnega odtisa. Ker največji delež izpustov dogodkov odvisen od načinu prihoda udeležencev konference, so bili ti pozvani, naj se na dogodek

odpravijo čim bolj trajnostno. Odziv je bil precej uspešen. 38 % udeležencev je prispelo z vlakom, 4 % so prišli multi-modalno ali peš, 25 % kot sopotniki v avtomobilu, 28 % je bilo voznikov, 4 % pa niso odgovorili. K doseganju manjšega ogljičnega odtisa dogodka je prispevala tudi pogostitev, za katero so bile prednostno uporabljene sestavine lokalnega izvora.

Vsa gradiva s konference – videointervju, predstavitve, zaključki delavnic in povezava na galerijo fotografij – so dostopna na spletni strani Slovenske platforme za trajnostno mobilnost (sptm.si).

.....  
 Mojca Balant, raziskovalka  
 Urbanistični inštitut Republike Slovenije,  
 Ljubljana, Slovenija  
 E-pošta: mojcab@uirs.si



Slika 3: Razprava na eni od delavnic (foto: Matjaž Očko)



Slika 4: Del udeležencev, ki so se na konferenco pripeljali z vlakom (foto: Matjaž Očko).