



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NARAVNE VIRE IN PROSTOR



SLOVENSKA
PLATFORMA
ZA TRAJNOSTNO
MOBILNOST

Delavnica C: Umirjanje prometa v naseljih (ETM)

Moderatorka: Mojca Balant, UIRS



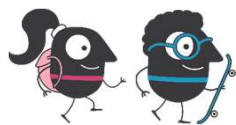
ZRC SAZU



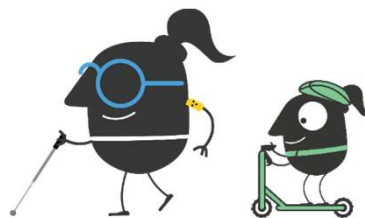
FOCUS

Zagon ETM 2024

- Konferenca predstavlja tudi uradni začetek aktivnosti ETM 2024 na nacionalni ravni.
- Tema ETM 2024 se osredotoča na **enakovredno uporabo javnega prostora**, kjer ima umirjanje prometa pomembno vlogo.
- Vzpodbujanje izvajanja začasnih zapor delov naselij za motorni promet v času ETM, torej testiranje transformacije cestnih površin.

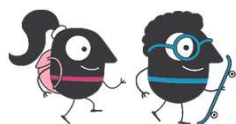


EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI
16-22 SEPTEMBER

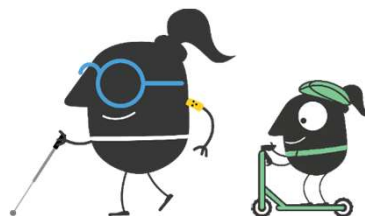


Novosti v ETM

- Nova nacionalna koordinatorica za občine je Pia Primec z MOPE.
- Polona Demšar Mitrovič bo sedaj odgovorna za regionalne ETM koordinatorje.



EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI
16-22 SEPTEMBER



Namen delavnice

- Razprava o ključnih vsebinah, ki jih bo potrebno nasloviti za nadgradnjo sedanje prakse umirjanja prometa v naseljih (argumenti in usmeritve):
 - V okviru aktivnosti ETM – priprava, izvedba, komuniciranje.
 - V okviru aktivnosti prometnega in prostorskega načrtovanja na vseh ravneh (občinski, regionalni in nacionalni).

Teme za razpravo

1. RAZLOGI ZA UMIRJANJE PROMETA V NASELJIH
2. PRIORITETNA OBMOČJA OBRAVNAVE
3. KOMUNICIRANJE UKREPOV UMIRJANJA PROMETA
4. UČINKOVITI PRISTOPI K UMIRJANJU PROMETA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NARAVNE VIRE IN PROSTOR



SLOVENSKA
PLATFORMA
ZA TRAJNOSTNO
MOBILNOST

KLJUČNA SPOROČILA

Delavnica C: Umirjanje prometa v naseljih (ETM)

1. RAZLOGI ZA UMIRJANJE PROMETA V NASELJIH

- Sodelujoči so bili soglasni, da je prehitra vožnja problem in da je umirjanje potrebno, vendar je pri reševanju potreben celostni pristop in upoštevanje specifik mikrolokacij.
- Prostor mora biti enakovredno dostopen vsem.
- Skozi naselja poteka veliko državnih cest – podan je predlog, da bi na teh odsekih državnih cest imele občinske uprave več pooblastil.
- Ukrepi so prepogosto lokalni in ne celostno usmerjeni, tudi pobude se rešujejo na mikrolokacijah.
- Ukrepi umirjanja prometa so dolgotrajni postopki, ki jih država podpira in financira šele, ko se dokaže določeno število nesreč (oz. smrti v prometu), namesto da bi se smiselno upoštevalo pobude lokalnih prebivalcev in občin za preventivo.

2. PRIORITETNA OBMOČJA OBRAVNAVE

- Primarno vsi objekti družbenih dejavnosti so problematična območja, ki bi potrebovala umirjanje prometa. Izpostavljene so bile šole, zdravstveni domovi, domovi za starejše občane, središča naselij in vstopi v naselja, bolnišnice, vrtci, stanovanjske soseske ter nevarni odseki cest.
- Sekundarno tudi športne in rekreacijske površine, kulturne prireditve ter letna kopališča (okolica in dostop do njih).
- Na omenjenih območjih se gibljejo različne ranljive skupine ter sočasno večje število oseb.

3. KOMUNICIRANJE UKREPOV UMIRJANJA PROMETA

- Pri komunikaciji s politiki in odločevalci je potrebna komunikacija »s korenčkom«. Palice se očitno bojimo. Odločevalce najlažje prepričamo z EU sredstvi, zagotavljanjem varnosti otrok, primeri dobrih praks in prek pobud občanov.
- Za splošno javnost so pomembne platforme, kot sta priprava OCPS in aktivnosti ETM ter ozaveščanje prek vplivnežev in mnenjskih voditeljev.
- Zelo pomembno je kontinuirano ozaveščanje vseh udeležencev v prometu in spreminjanje kulture obnašanja.
- Samoodgovornost – zavedanje, da smo v prvi vrsti odgovorni sami zase, ne glede na to, ali smo v vlogi pešca, kolesarja ali šoferja. „Ko sem naredila voziški izpit, sem postala boljša peška.“
- Izobraževanje mlajših generacij za bodoče odgovorne voznike – v sklopu SPV in drugih šolskih aktivnosti.
- Voznike avtomobilov, tovornih vozil in avtobusov postaviti v vlogo pešca, kolesarja ipd.

Ključne teme: prometna varnost, dostopnost za nemotorizirane potovalne načine, dodana vrednost za skupnost.

Tipični kanali: občinska glasila in drugi občinski mediji, spletne strani in družbena omrežja, Svet za preventivo in varnost v cestnem prometu, vodstva policijskih okolišev, pobude občanov.

4. UČINKOVITI PRISTOPI K UMIRJANJU PROMETA

Kot dobre prakse so bili izpostavljeni:

- Dolgoročen učinek imajo predvsem fizične prepreke in ukrepi, pomembno pa je tudi delo na ozaveščanju in na splošnem umirjanju tempa življenja.
- “Prekrite” meritve hitrosti, torej za statistiko in brez plačila kazni za prehitro vožnjo.
- Kampanja “Vzorni voznik” (izobraževanja, lutkovne predstave za vrtce in šole; vzgoja kulturnih udeležencev v prometu).
- Stacionarni radarji, table “vi vozite”, “pametni” semaforji.
- Zapore ulic za motorni promet (preizkus ali trajno), območja skupnega prometnega prostora.
- Zožitve cestišča in hkrati dodajanje kolesarskih stez.
- Omejitev tranzitnega in tovornega prometa skozi naselja.
- Spremljanja nevarnih odsekov, kjer se identificira nevarne odseke ter nato s soglasjem stanovalcev vzpostavijo cona 30 in hitrostne ovire.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NARAVNE VIRE IN PROSTOR



SLOVENSKA
PLATFORMA
ZA TRAJNOSTNO
MOBILNOST

ZAKLJUČKI PRVE RAZPRAVE

Delavnica C: Umirjanje prometa v naseljih (ETM)

1.1 RAZLOGI ZA UMIRJANJE PROMETA V NASELJIH

Mateja Dolžan, RRA Gorenjska

Ali je prehitra vožnja motornih vozil problem? Je umirjanje potrebno?

Sodelujoči so bili soglasni, da je prehitra vožnja problem in da je umirjanje potrebno, vendar je pri reševanju potreben celostni pristop in upoštevanje specifik mikrolokacij.

Izpostavljeno je bilo naslednje:

- nadzor / testiranje nadzora: nekateri so bili mnenja, da je bolj kot nadzor treba uporabiti mehkejše ukrepe, čeprav se večina z nadzorom strinja, treba pa je tudi meriti učinke tovrstnega nadzora in res kaznovati najhujše kršitelje;
- prostor mora biti enakovredno dostopen vsem udeležencem, tudi pešcem in kolesarjem;
- zelo pomembno je ozaveščanje vseh udeležencev v prometu;
- samoodgovornost – zavedanje, da smo v prvi vrsti odgovorni sami zase, ne glede na to, ali smo v vlogi pešca, kolesarja ali šoferja;
- izobraževanje mlajših generacij za bodoče odgovorne voznike – v sklopu SPV in drugih šolskih aktivnosti;
- umirjanje je smiselno glede na okolje oz. posamično lokacijo, npr. v naselju so problematični uvozi na cesto in uvozi na ovinkih.

1.1 RAZLOGI ZA UMIRJANJE PROMETA V NASELJIH

Mateja Dolžan, RRA Gorenjska

S katerimi izzivi se srečujete pri uvajanju umirjanja motornega prometa?

Izpostavljeno je bilo naslednje:

- finančni – občine imajo omejena sredstva, pogosto vezana na projekte in se ne zagotavlja trajnostnih ukrepov, določene aktivnosti se izvajajo pilotno, potem pa se kljub pozitivnim učinkom ne nadaljujejo;
- uporabniki – pritiski z različnih strani; po eni strani ne želijo spreminjati svojih navad (npr. vožnja otrok v šolo), pogosto pa so želje prebivalcev pretirane in usmerjene le na eno lokacijo – pred pragom in ne npr. na celotno ulico;
- politika/odločevalci – »všečnost«; volilne obljube, ne želijo pa izvajati nepriljubljenih ukrepov ker s tem izgubijo volivce;
- pomanjkanje kontinuiranega dela na promociji, kampanje niso dovolj, potrebno je stalno ozaveščanje;
- še vedno se izvajajo preveč konvencionalni ukrepi (projektiranje, upravljanje), premalo je inovativnih, sodobnih rešitev.

1.1 RAZLOGI ZA UMIRJANJE PROMETA V NASELJIH

Mateja Dolžan, RRA Gorenjska

Najpomembnejši zaključki razprave:

- ukrepi so prepogosto lokalni in ne celostno usmerjeni, tudi pobude se rešujejo na mikrolokacijah;
- ukrepi umirjanja prometa so dolgotrajni postopki, ki jih država podpira in financira šele, ko se dokaže določeno število nesreč, torej se ne upošteva mnenj lokalnih prebivalcev in občin; zakaj mora biti za uvedbo ukrepa merilo št. nesreč s poškodbami pešcev/kolesarjev ali s smrtnim izidom;
- skozi naselja poteka veliko državnih cest – podan je predlog, da bi na teh odsekih državnih cest imele občinske uprave več pooblastil.

2.1 PRIORITETNA OBMOČJA OBRAVNAVE

Nika Drogenik, RRA Koroška

Katera območja so najbolj problematična in bi najbolj potrebovala umirjanje prometa? Zakaj?

Izpostavljene so bile šole, zdravstveni domovi, domovi za starejše občane, središča naselij, bolnišnice, vrtci, ozke ulice ter nevarni odseki cest. Dodano je bilo, da so pravzaprav **vsi objekti družbenih dejavnosti** problematična območja, ki bi potrebovala umirjanje prometa.

Navedena območja so problematična zaradi različnih in v bistvu podobnih razlogov - tukaj se gibljejo različne ranljive skupine ter hkrati večje število oseb. Če izpostavimo nekatere primere:

- šole in vrtci - veliko število oseb vseh starosti, kolesarji, pešci, mladoletni, starejši;
- zdravstvene ustanove - veliko število oseb vseh starosti, starejši, mladoletni, gibalno ovirani;
- središča naselij – veliko število oseb vseh starosti, kolesarji, pešci, gibalno ovirani, mladoletni, starejši;
- domovi za starejše - starejši, gibalno ovirani.

Izpostavljeno je bilo, da bi območje umirjanja prometa potrebovale tudi **športne in kulturne prireditve ter letna kopališča**, v času njihovega delovanja. Športne in kulturne prireditve privabljajo večje število oseb, ki pogosto zaradi omejenih parkirnih možnosti ne parkirajo v bližini dogodka ali pridejo na dogodek na trajnosten način, zato območje okoli prireditvenega prostora predstavlja problematično območje s potrebami umirjanja prometa. Podobno velja za letna kopališča.

2.1 PRIORITETNA OBMOČJA OBRAVNAVE

Nika Drogenik, RRA Koroška

Ali v vaši občini že izvajate ukrepe umirjanja? Na katerih območjih?

V veliki večini občin že izvajajo ukrepe umirjanja prometa na izpostavljenih problematičnih območjih v mestih in naseljih. Predvsem gre za prej navedena problematična območja, najbolj so bila izpostavljena območja šol, vrtcev, domov za starejše osebe ter nevarni odseki cest.

Prevladujoči ukrepi so: cona 30, ležeči policaji, cestne poslikave, črte za usmerjanje motoristov stran od sredinske črte, merilniki za preverjanje hitrosti ter radarji.

Kot dobre prakse so bili izpostavljeni: **“prekrite” meritve hitrosti**, torej za statistiko in brez plačila kazni za prehitro vožnjo; **kampanja “Vzorni voznik”** (izobraževanja, lutkovne predstave za vrtce in šole, kjer bi radi dosegli, da imajo to mentaliteto vzornega voznika osebe že v sebi, predenj so dovolj stare, da pristopijo k opravljanju voziškega izpita); **spremljanja nevarnih odsekov**, kjer identificirajo nevarne odseke ter nato s soglasjem stanovalcev vzpostavijo cono 30 in hitrostne ovire.

Potrebna je več opozarjanja in ozaveščanja (npr. primer prikaza posledic trka avta in pešca pri različnih hitrostih avta).

Ključno sporočilo je bilo tudi, da nas ne bo rešilo nobeno območje umirjanja prometa ali drugi ukrepi umirjanja prometa, dokler se ne bo spremenila kultura voznikov (vedno se najdejo divjaki).

3.1 KOMUNICIRANJE UKREPOV UMIRJANJA PROMETA

Mateja Kutin, PRC

S kakšnimi sporočili bi bilo potrebno nagovoriti odločevalce in politike, da bi se pričelo udejanjati spremembe? (ključne teme, oblike, kanali)

- Ker gre za dolgoročen proces, ne smemo pričakovati hitrih sprememb in biti posledično razočarani, ker se na hitro nič ne spremeni.
- Politiki in odločevalci bi morali biti zgled – nagovoriti jih, da sami pri sebi pričnejo udejanjati spremembe.
- Varnost otrok in ranljivih skupin.
- EU sredstva (čeprav bi morala biti sredstva pripomoček za udejanjanje sprememb, so največkrat le vzvod).
- Prikaz dobrih praks (najbolje slovenskih, da se lahko z njimi poistovetijo).

Kanali:

- Občinska glasila in drugi mediji.
- Spletne strani in družbena omrežja.
- SPVCP (kjer je SPVCP aktiven, se lahko prek njega komunicira z odločevalci)
- Vodje policijskih okolišev (vsako leto predstavljajo statistiko nesreč)
- Pobude občanov (tudi prek posebne rubrike, ki jo imajo nekatere občine na spletni strani, prek katere lahko splošna javnost opozarja, sporoča občini predloge, opažanja...)

3.1 KOMUNICIRANJE UKREPOV UMIRJANJA PROMETA

Mateja Kutin, PRC

S kakšnimi sporočili bi bilo potrebno ukrepe komunicirati splošni javnosti? (ključne teme, oblike, kanali)

- Proces izdelave OCPS bo pomembna komunikacijska platforma, da se pritegne splošno javnost in jo nagovori, ji predstavi možne ukrepe, obenem pa ji da možnost, da sama prispeva predloge.
- Delavnice v času ETM.
- Vzgoja prometne varnosti od malega – kot se lotevamo pri vzgoji na primer ločevanja odpadkov, tako bi tudi s procesi in vzgojo na tem področju morali začeti že z najmlajšimi.
- Prek raznih spodbud, kot so na primer zajtrki ali druge oblike nagrajevanja zaposlenih, ki na delo pridejo na trajnostni način, lahko vplivajo delodajalci na spreminjanje potovalnih navad in s tem na umirjanje prometa.
- Komuniciranje prek medijev (občinskih glasil in drugih medijev, spletnih strani in družbenih omrežij).

3.1 KOMUNICIRANJE UKREPOV UMIRJANJA PROMETA

Mateja Kutin, PRC

Najpomembnejši zaključki razprave:

Pri komunikaciji s politiki in odločevalci je potrebna komunikacija »s korenčkom«. Palice se očitno bojimo. Odločevalce najlažje prepričamo z EU sredstvi, primeri dobrih praks in prek pobud občanov.

Pri splošni javnosti ni nobena tema posebej izstopala.

4.1 in 4.2 UČINKOVITI PRISTOPI K UMIRJANJU PROMETA

Pia Primec, MOPE

Katere učinkovite pristope k umirjanju motornega prometa poznate? Zakaj so učinkoviti?

NAČRTOVANJE

Ključen je celosten in dobro premišljen pristop, ki enakovredno obravnava in v proces vključuje vse deležnike v prostoru (skupni prometno prostor je denimo lahko za določene ciljne skupine ustrezen, nasprotno pa velja za slepe).

- Urejanje območij za mirujoči promet ob glavnih prometnih žilah.
- Ustrezna parkirna politika in celostno načrtovanje prometne politike v občini.
- Funkcionalni urbanizem.
- Mehki ukrepi za spreminjanje kulture vožnje in voznikov.
- Ukrepi na nacionalni ravni (znižanje hitrosti v naseljih s 50km/h na 30km/h).
 - PRIPOMBA - v naseljih z urejeno infrastrukturo za pešce in kolesarje ta ukrep izven središča ni nujen, je pa nujen v naseljih na podeželju, kjer ločenih površin za pešce in kolesarje.

4.1 in 4.2 UČINKOVITI PRISTOPI K UMIRJANJU PROMETA

Pia Primec, MOPE

Katere učinkovite pristope k umirjanju motornega prometa poznate? Zakaj so učinkoviti?

IZVEDBENI UKREPI

- Ožanje cestišča, uvedba enosmernih ulic (pridobljeni prostor za pešce in kolesarje in/ali za mirujoči promet).
- Vegetacija ob cesti (optično ožanje cestišča).
- Zamik cestišča (šikane, zamiki osi cestišča, različne izvedbe – parkirna mesta, zelene površine itd.).
- Dvignjena križišča (trapezne ploščadi).
- Združevanje več ukrepov ima večji učinek – npr.: “vi vozite” + radar + hitrost na odseku 30km/h.
- Urejanje krožišč (paziti na velikost zaradi uporabnosti za pešce in kolesarje).
- Slabo stanje vozišča (luknje, dvignjeni pokrovi komunalnih vodov...).
- Elementi ob cesti (silhueta policista z radarjem, divjadi, otrok ali otroških koles ipd.).
- Tuji primeri: ugreznjen ležeči policaj, gel, premikajoča ovira (vendar jih naši predpisi (še) ne dovoljujejo).
- PREDLOG: Občine bi poleg smernic in priporočil o ukrepih za umirjanje prometa potrebovale tudi jasna navodila glede postopka izvedbe posameznega ukrepa.

4.1 in 4.2 UČINKOVITI PRISTOPI K UMIRJANJU PROMETA

Pia Primec, MOPE

Ali poznate tudi neučinkovite pristope, slabe prakse, ki bi se jim bilo treba v bodoče izogniti?

NEUČINKOVITI UKREPI IN IZZIVI

- Zapora ulic ali delov mesta lahko pomeni prerazporeditev motornega prometa izven teh območij in poslabšanje stanja tam.
- Ukrepi umirjanja prometa brez nadzora upoštevanja nimajo učinka (pomen radarjev, redarjev, kazni).
- Izvedba ukrepov umirjanja prometa je tehnično, pravno in administrativno zahteven projekt. Kadar gre za državno cesto je zahtevnost še večja – dodaten čas, usklajevanja, več dovoljenj, nasprotovanje.
- Veliko (predvsem sodobnih) ukrepov oziroma rešitev (še) nima zakonske podlage.
- Postavitev fizičnih ovir lahko pomeni dodaten hrup v prostoru.
- Ob ukrepih, ki ukinjajo parkirna mesta, se mirujoči promet pogosto preseli na nezaščitene zelenice.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NARAVNE VIRE IN PROSTOR



SLOVENSKA
PLATFORMA
ZA TRAJNOSTNO
MOBILNOST

ZAKLJUČKI DRUGE RAZPRAVE

Delavnica C: Umirjanje prometa v naseljih (ETM)

1.2 RAZLOGI ZA UMIRJANJE PROMETA V NASELJIH

Gregor Steklačič, MOPE

Ali je prehitra vožnja motornih vozil problem? Je umirjanje potrebno?

Razlogi za umirjanje prometa so:

- Prometna varnost.
- Kakovost bivanja, oživitve ulic, javni prostor kot družabni prostor.
- Zdravje (emisije, hrup) – mnenja so bila deljena na področju uvajanja grbin, saj nekatere povzročajo tudi več hrupa in emisij zaradi zaviranja in pospeševanja.

1.2 RAZLOGI ZA UMIRJANJE PROMETA V NASELJIH

Gregor Steklačič, MOPE

S katerimi izzivi se srečujete pri uvajanju umirjanja motornega prometa?

- Način izvedbe, kakovost:
 - odločevalci podprejo izvedbo pilotov, za trajne ukrepe pa se težje odločijo (so tudi dražji).
 - npr. uvajajo se zgolj znaki za nižjo hitrost ali grbine ali podobno >> pomembna je **celovita ureditev** na daljšem odseku.
- Komuniciranje, ozaveščanje o ukrepih (zakaj, do kdaj, kaj zahtevajo):
 - argumenti morajo podpreti odločevalce, da si ne premislijo ob nasprotovanju (primer: ena vas umiri promet, nato pa se pet sosednjih, ki se vozijo preko nje, pritoži, in ukrepi umirjanja se ukinejo);
 - komunicirati, da so ukrepi za tiste, ki slabšajo prometno varnost v naselju (npr. tranzitni promet).
- Umirjanje s signalizacijo – več znakov pomeni problem zaznavanja in upoštevanja s strani voznikov.
- Zakonodaja – fizičnih ukrepov umirjanja izven naselij ne podpira zakonodaja, čeprav bi bili pri razpršeni poselitvi zelo dobrodošli (npr. bivalni objekt na eni strani ceste, hlev in delavnica pa na drugi).
- Financiranje ukrepov na državnih cestah – občina in DRSI morata imeti hkrati v proračunsko postavko.
- Izziv in prednost: vse cone 30km/h morajo biti sprejete z občinskim odlokom, kar se sprejema na občinskem svetu. To je sicer daljši postopek, vendar si potem odločevalci ne morejo premisliti glede izvedbe.

2.2 PRIORITETNA OBMOČJA OBRAVNAVE

Mateja Krampač, RRA Podravje

Katera območja so najbolj problematična in bi najbolj potrebovala umirjanje prometa? Zakaj?

Umirjanje prometa najbolj potrebujemo na območjih, kot so dom starejših občanov, središče naselja / vaško jedro, vstop v naselje, stanovanjska soseka , dostop in okolica športnih, rekreacijskih in zelenih površin.

Promet je potrebno umirjati povsod znotraj naselij in na območjih poselitve (torej načeloma povsod razen na avtocestah in na cestah izven naselij).

2.2 PRIORITETNA OBMOČJA OBRAVNAVE

Mateja Krampač, RRA Podravje

Ali v vaši občini že izvajate ukrepe umirjanja? Na katerih območjih?

Ukrepi umirjanja se že izvajajo. Dolgoročen učinek imajo predvsem fizične prepreke in ukrepi, pomembno pa je tudi delo na ozaveščanju in na splošnem umirjanju tempa življenja. Primeri ukrepov:

- stacionarni radarji, table “vi vozite”, “pametni” semaforji,
- ležeči policaji, krožišča za zmanjšanje hitrosti,
- modre talne oznake, taktilne oznake, tlakovanje,
- zapore ulic za motorni promet, območja skupnega prometnega prostora,
- zožitve cestišča in hkrati dodajanje kolesarskih stez, zamiki vozišča (z otokom, parkirišči, urbano opremo (npr. korita)),
- omejitev tranzitnega in tovornega prometa skozi naselja,
- parkirišča na robu naselij v kombinaciji s “shuttle” prevozi.

3.2 KOMUNICIRANJE UKREPOV UMIRJANJA PROMETA

Brina Medvešček, RRA LUR

S kakšnimi sporočili bi bilo potrebno nagovoriti odločevalce in politike (tudi splošno javnost), da bi se pričelo udejanjati spremembe? – ključne teme

- **Ključni temi: prometna varnost in dostopnost za nemotorizirane potovalne načine.**
- Demonstracije zaprtja ulic za promet (ETM, dan otroka).
- Zaprtje šolskih ulic – primarno komunicirajo šole staršem (in ne občina).
- Omogočanje infrastrukture za trajnostno mobilnost v primeru umika motornega prometa.
- Dodana vrednost za skupnost (+ vzpodbude, npr. ureditev otroškega igrišča).
- Pešbus itd. – ponavljanje praks.
- Omogočanje souporabe e-koles.
- Vključevanje negativnih faktorjev v ukrepe, vezane na motorna vozila (št. nesreč ipd.).
- Parkirno mesto kot boniteta (fiskalna sprememba).
- Zmanjšanje števila parkirnih mest.
- Ukinitev službenih vozil ipd. – za zgled.
- Enotni urniki za sopotništvo.
- Opredelitev (bolj jasna) odgovornosti za implementacijo pobud.

3.2 KOMUNICIRANJE UKREPOV UMIRJANJA PROMETA

Brina Medvešček, RRA LUR

S kakšnimi sporočili bi bilo potrebno nagovoriti odločevalce in politike (tudi splošno javnost), da bi se pričelo udejanjati spremembe? – ključne oblike in kanali

- Vodenje z zgledom.
- Ozaveščanje do stopnje indoktrinacije.
- Vplivneži in mnenjski voditelji za doseganje splošne javnosti (predvsem) mladih.
- Vztrajno opozarjanje – pobude za odločevalce.
- Dostava informacij do vsakega gospodinjstva.
- Izvirnost.

- Voznike avtomobilov, tovornih vozil in avtobusov postaviti v vlogo pešca, kolesarja ipd.
- Slikovna sporočila (prej-potem) in primeri dobrih praks.
- Prikaz nevarnosti / negativnih učinkov – izkušnja kot najučinkovitejši katalizator.
- „Petkova županova minuta“ na radiu in občinskih medijih.
- DARS-ove akcije na panojih nad avtocesto in radarske meritve.
- Promocija trajnostne mobilnosti in prometne varnosti na TV (za večji doseg).