



Tema godine: **Zajednički javni prostor**

Budući da preko 70 % Europljana živi u urbanim područjima, u mnogim je gradovima javni prostor postao nedovoljan. Mjesto na kojem ima dovoljno prostora za sve ljude, načine prijevoza i aktivnosti nudi veću društvenu jednakost, veću cestovnu sigurnost, manje buke, manje onečišćenje zraka te bolju kvalitetu života. Stoga, zajednički javni prostor društvu donosi mnoge prednosti.

Nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu čine 70 % smrtno stradalih na gradskim cestama i stoga je bitno ovoj skupini dati prednost pri raspodjeli javnog prostora. Kako bi se potaknulo ljude da češće pješače i bicikliraju, na raspolaganju bi trebalo biti više visokokvalitetne namjenske infrastrukture i prometnih pravila kojima se daje prednost pješacima i biciklistima.

Tijela javne vlasti posjeduju alate kojima mogu mijenjati politike i infrastrukturu za trajni prijelaz na održivu mobilnost. Na kraju, gradovi u kojima živimo oblikuju se sukladno našim pojedinačnim odabirima.

Surađujemo kako bismo poboljšali zajednički javni prostor!

Zajednički javni prostor i ciljevi EUROPSKOGTJEDNAMOBILNOSTI:

- Poboljšati kvalitetu urbanog života i promicati infrastrukturu usmjerenu ljudima
- Upotrijebiti druge inicijative EU-a, kao što su REPowerEU i Europski zeleni plan
- Olakšati uporabu čišćih načina prijevoza i promicati promjenu u ponašanju osiguravanjem prikladne infrastrukture, mreža, uvjeta i odredišta za aktivnu mobilnost i javni prijevoz

1. Doživjeti javni prostor na drukčiji način

Javni prostor je za sve! Trebao bi biti dostupan svima kako bi ga sigurno koristili i u njemu uživali, omogućujući osobnu mobilnost kao i socijalnu interakciju.

Učiniti održivu mobilnost vidljivom: Promicati alternativne vlasništvo automobila i poučiti o mogućnostima prijevoza koje bi se mogle koristiti za postizanje istih ciljeva, npr. dijeljenje prijevoznih sredstava (bicikala, automobila, e-skutera itd.), teretni bicikli, javni prijevoz, i osobito, pješačenje. Održivi načini prijevoza i načelo „koristi – ne posjeduj” pomažu smanjiti zagušenje na cestama, ovisnost o automobilima te prostor potreban za parkiranje svih vrsta osobnih prijevoznih sredstava. Za učinkovito korištenje prostora, koji se može upotrebljavati u različite svrhe, mogu se provoditi i planovi za dinamičko upravljanje rubnicima.

Služiti kao primjer: Službenici tijela javnih vlasti, vladini dužnosnici i gradski izvođači trebali bi koristiti poticaje kojima se promiče odabir održivog i aktivnog prijevoza. Time im je omogućeno da služe kao primjer, da iskuse politiku održivog prijevoza na djelu te da podignu svijest o potrebi za visokokvalitetnom namjenskom infrastrukturom. I za gradske vozne parkove i javni prijevoz trebala bi se dodijeliti dovoljna sredstva kako bi se izvršila nadogradnja na čišća i učinkovitija vozila.

Štititi, poštovati: Kampanjama, prostornim planiranjem i propisima trebalo bi ukazati na potrebu poštovanja najranjivijih skupina – kao što su djeca, pješaci, osobe smanjene pokretljivosti i aktivni korisnici prijevoza.

Oblikovati javni prostor ovisno o prioritetima za budućnost: Javni prostor postojao je godinama u gradovima i mjestima. Moguće ga je razviti na način da se daje prednost održivijoj i uključivijoj mobilnosti, osobito pješačenju i bicikliranju.



Pravo puta: Prava svih ljudi, uključujući korisnike aktivnog prijevoza, osobe s invaliditetom i ranjive skupine, općenito ne bi trebala biti dovedena u pitanje. Prostor bi se trebao dijeliti na pošten način, a osobito osobe koje nisu pješaci trebale bi osigurati da se poštuju pješaci i osobe smanjene pokretljivosti.

Zajedničko stvaranje: Zajedničko stvaranje znači uključivanje zajednice, dionika i opće javnosti u suradnju. Idealno bi bilo da se to odvija od samog početka. Uključivanje se postiže razgovorom sa susjedima o kontekstu i o željama lokalne zajednice. Tako se mogu prikupiti i stajališta, ideje, moguće prepreke koje treba svladati te se općenito povećavaju izgledi za prihvaćanje od zajednice.

Ponovno uspostaviti “treća mjesta”: Treća mjesta daju mogućnosti za udobno i cjenovno pristupačno druženje izvan doma i radnog okruženja, kao što su parkovi, društveni domovi, kavane i kafići. U javnoj sferi ta mjesta postaju sve važnija za kvalitetu života i psihičko blagostanje.

2. Zajedno obnoviti urbani prostor

Pri obnovi urbanog prostora, potrebno je uključiti lokalnu zajednicu te uzeti u obzir različite korisnike i načine prijevoza. Time će se pomoći da se prostor u prometnim mrežama raspodjeli na način da odgovara lokalnom kontekstu i da omogućuje simbiozu svih načina prijevoza.

3. Školske ulice: stvaranje sigurnog prostora za aktivno putovanje

Stvaranje sigurnih školskih ulica nije važno samo za sigurnost naše djece – ovim se inicijativama podržava generacijski prijelaz na sigurniju aktivnu mobilnost.

Preusmjeriti lokalni promet podalje od škola: Moguće je pokrenuti inicijativu između općine i lokalnih školskih okruga kako bi se olakšao pristup za pješake, bicikliste i javni prijevoz. Ne bi trebalo poticati gust motorizirani promet oko škola.

Ukazati na primjere dobre prakse: Postoji niz primjera vrijednih pozornosti kojima se pomaže stvoriti sigurne školske ulice, kao što su prometni znakovi na nacionalnoj razini i osiguravanje dovoljnog broja parkirališta i pristupa aktivnom prijevozu. To bi se moglo prenijeti na lokalnu razinu.

Educirati roditelje i pružatelje skrbi za djecu: Dovož djece u školu i odvoz iz škole često stvaraju probleme u prometu, koji bi se mogli riješiti razgovorom s roditeljima. Sigurne prostore za djecu moguće je stvoriti uvođenjem zona bez automobila ili drugih ciljanih politika.

Educirati sljedeći naraštaj: Važno je učiti o cestovnoj sigurnosti i poticati skupine učenika i roditelja da dijele uživanje u pješačenju i bicikliranju do škole sigurnim putovima.

Osigurati pristupačnost za sve korisnike: Pri osmišljavanju ulica, raskrižja i višemodalnih čvorišta potrebno je osigurati pristupačnost za sve korisnike, uključujući obitelji svih dobnih skupina i osobe s invaliditetom. To uključuje čimbenike kao što su širina prostora, blizina i brzina prometa kao i fizičke elemente javnog prijevoza (npr. dizala, razina platformi, pristup vozilima itd.).

Nadograđena politika cestovne sigurnosti: Potrebno je sagledati zemlje sa uspješnim nacionalnim strategijama za zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu i podršku kolektivnom i aktivnom prijevozu. Po mogućnosti, provesti relevantne koncepte na lokalnoj razini.

Provesti pravila parkiranja: Prometna pravila moraju se usklađivati s kontekstom a odgovarajuća sredstva potrebno je dodijeliti za provedbu propisa parkiranja. To uključuje parkiranje automobila i sigurno parkiranje e-skutera i bicikala – kako bi se osigurao siguran prolaz za sve.

Uravnotežena raspodjela cestovnog prostora: Potrebno je izbjegavati infrastrukturu kojom se blokira ili uklanja prostor iz aktivnog prijevoza radi prilagodbe drugim načinima prijevoza. To uključuje znakovlje, rasvjetu, parkiranje i stanice za punjenje.

Podrška na razini susjedstva: Smanjiti brzinu na 30 km/sat. Stvoriti sigurne biciklističke staze koje su fizički zaštićene od motornih vozila. Povećati kapacitet i radno vrijeme javnog prijevoza. Prikupiti povratne informacije od javnosti. Obratiti se lokalnim organizacijama kako bi se izradili planovi upravljanja mobilnošću.

4. Planirati i osmisliti sigurnije ulice

Prilikom planiranja i osmišljavanja sigurnijih ulica potrebno je uzeti u obzir sve stanovnike i načine prijevoza. Urbaniste je potrebno (pre)educirati kako bi se uravnotežila raspodjela cestovnog prostora i zaštitili nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu. Organizacije bi i to trebale imati na umu pri izradi planova upravljanja mobilnošću.

