

NOVIČNIK07

DECEMBER 2021

/Trajnostna mobilnost v okviru projekta
LIFE IP CARE4CLIMATE

/Aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo
na področju trajnostne mobilnosti



Kazalo

Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE

03

**IPoP – Odprta ulica v Postojni pokazala,
da si domačini želijo ulic po meri ljudi**



06

**UIRS – Pripravljen je predlog celostne
prometne strategije za koroško regijo**



08

**ZUM – LIFE IP CARE4 CLIMATE za
trajnostno in zeleno mobilno logistiko**



12

**UMFGPA – Med omilitvenimi ukrepi ob
sanaciji vzhodne cevi predora Golovec
tudi subvencionirane karte za vlak**



Aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti

14

20. obletnica Evropskega tedna mobilnosti



Odprta ulica v Postojni pokazala, da si domačini želijo ulic po meri ljudi

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)



Slika: Utrinek iz »ulice nasmejanih ljudi« v Postojni. (Vir: IPoP – Inštitut za politike prostora)

Občina Postojna je začela s **celotno prenovo Tržaške ceste** s poudarkom na izboljšanju varnosti in udobnosti za hojo ter kolesarjenje. Pred prenovo so se prijavili na vabilo **IPoP** (Inštitut za politike prostora) za **organizacijo odprte ulice**, kar je pomenilo drugačno (poskusno) – za **ljude odprto, za avtomobile pa večinoma zaprto** – prometno ureditev, ki dolgoročno **spodbuja lokalno gospodarstvo**, na ulico, sicer polno avtomobilov, pa zvabi množico razigranih ljudi.

Štiri petke in sobote je bila **Tržaška poskusno odprta za ljudi in zaprta za avtomobile**, pri čemer so izjemo predstavljali le **stanovalci in lastniki lokalov**. Da gre za izjemno uspešno potezo, je bilo že ob petkih razbrati z navdušenih izrazov otrok, ki so po dobrem letu epidemije in omejevanju gibanja dobili **prostor, kjer so se lahko varno družili in izražali v družbi svojih sošolcev**.



Veseli petki in sobote

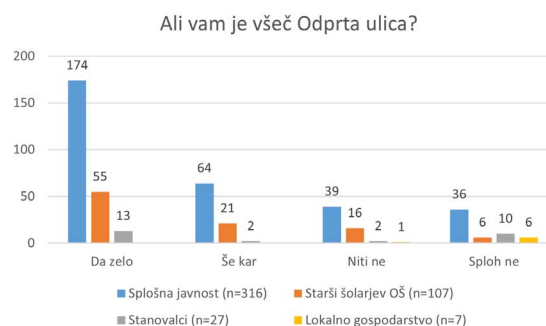
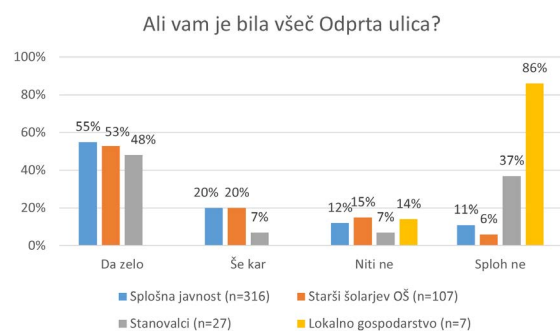
Ulico so na te dni zasedli že pred poukom, ko so do šole lahko **varno prišli peš ali s kolesom**. Kasneje so del dopoldneva preživeli v »učilnici pod milim nebom«, saj so del pouka opravili na svežem zraku in tako soustvarjali ulico nasmejanih ljudi. **Veliko veselja pa je bilo na ulicah opaziti tudi ob sobotah**; že navsezgodaj so skupaj s svojimi starši po njej poskakovali najmlajši, nekoliko kasneje pa je bilo na njej opaziti tudi številne mlade, ki jih je na Tržaško pripeljal **pester program** (gledališke predstave, delavnice plesa, rolkanja idr.) ali pa so tam našli prijeten, zanimiv in varen prostor zase.

Avtomobili so na Tržaški ulici v preteklosti pomenili bolj redkost kot pravilo, na njej pa so se nekoč radi zadrževali tudi lokalni obrtniki, družine, starejši in otroci, ki so ulici dajali značaj.

Ta je z leti in vedno večjim številom avtomobilov, ki so Tržaško uporabljali kot bližnjico, sicer utonil v pozabo, na pobudo IPop-a pa so se domačini spet lahko spomnili nekdanjega uličnega utripa.

Odprta ulica je bila vseh večini

Ker je bila Odprta ulica poskus – njegovo utemeljitev najdete [tukaj](#) –, kakšna je Tržaška, če na ulici omejimo vožnjo avtomobilov, je bilo **mnenje različnih uporabnikov Tržaške** zelo pomembno. Pripravili smo posebne ankete za splošno javnost, stanovalce Tržaške, starše otrok iz OŠ Miroslava Vilharja in predstavnike lokalnega gospodarstva, tj. lastnike oziroma najemnike prostorov.



Slika: Analiza odziva splošne javnosti. (Vir: IPOP – Inštitut za politike prostora)

Kljub različnim mnenjem o ukrepu Odprta ulica je na koncu prevladalo mnenje, naj se promet na Tržaški cesti v prihodnje načrtuje tako, da bi omogočal aktivno mobilnost, hkrati pa omejil tranzitne voznike:

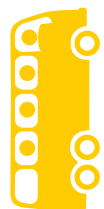
- **Upoštevajo naj se potrebe pešcev, kolesarjev, avtomobilov in ostalega javnega prometa**, tako da noben od udeležencev ni povsem izključen.
- **Lokacije naj bodo čim bolj dostopne za pešce in kolesarje** oz. naj se v ta namen omeji avtomobile.
- Ulica naj zagotavlja čim več prijetnih javnih prostorov **po meri človeka**.

Tržaško s prenovo čakajo boljši časi. Kaj pa po njej?

Oživljanje nekoč živahne ulice bo uspešno le, če bodo tam ljudje. Nova ureditev zanje pomeni več prostora, hkrati pa predvideva tudi zelenje in kotičke za posedanje. S tem namenom se bo zmanjšal prostor za **avtomobile, ki bodo na Tržaški še vedno lahko vozili, vendar z znižano omejitvijo hitrosti**, kar bo na ulico zagotovo privabilo več obiskovalcev. Ti so v anketi zatrdili, da bi na Tržaško prišli večkrat, saj jim je bila všeč tržnica, pester program, raznolika gostinska in trgovinska ponudba itd.

Celotno poročilo Odprte ulice v Postojni preberite [tukaj](#).

Če želimo, da je ulica živahna in polna množic, jo moramo zasnovati po meri ljudi, ne avtomobilov. To nam je uspelo dokazati z Odprto ulico, ki je na Tržaško ulico zvabila polno pešcev, ki so v preteklosti velikokrat ostali prezrti.



Pripravljen je predlog celostne prometne strategije za koroško regijo

Partner: Urbanistični inštitut RS (UIRS)



V okviru projekta **LIFE IP CARE4CLIMATE** je od novembra 2019 potekala priprava **Regionalne celostne prometne strategije**. Kot pilotni primer je bila izbrana koroška regija, ki ima že predhodno vzpostavljeno regionalno sodelovanje in zaupanje, vključuje pa vseh **12 občin koroške statistične regije**. Te že vrsto let koordinira **RRA Koroška**, z regionalnim CPS pa jim bo omogočeno tudi, da bodo lahko vse formalizirale svoje želje, potrebe in pristope.

Regionalni CPS dokument skuša pristop celotnega prometnega načrtovanja zasnovati regionalno. S skupaj razvito vizijo, cilji in ukrepi občine delujejo bolj koordinirano in sinhrono, učinkovitejši pa je tudi njihov dialog z državnimi institucijami. Znotraj strategije definirajo tudi načrt skupnih aktivnosti za nadaljnjih 10 let.



Slika: V regionalni CPS je vključenih vseh 12 koroških občin – Črna na Koroškem, Dravograd, Mežica, Mislinja, Muta, Podvelka, Prevalje, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Ribnica na Pohorju, Slovenj Gradec in Vuzenica. (Vir: UIRS – Urbanistični inštitut RS)

Predvideni regionalni CPS ukrepi spodbujajo **več sodelovanja, več znanja, razvoj državnega kolesarskega omrežja, povezovanje JPP in kolesarjenja, zagotavljanje pogojev za turistično in rekreativno kolesarjenje, razvoj sistema JPP na redkeje poseljenih območjih, aktivno in usklajeno parkirno politiko občin ter uvajanje sistemov izposoje in souporabe vozil**. Pri tem so v dokument vključeni le ukrepi, ki presegajo območje oziroma pristojnosti posamezne občine.



Slika: V sredini septembra je v Slovenj Gradcu potekala delavnica, na kateri je bil predstavljen daljši nabor ukrepov regionalnega pomena. (Vir: UIRS – Urbanistični inštitut RS)

Velik **poudarek** pri pripravi strategije je bil namenjen **razvoju kazalcev za spremljanje in vrednotenje stanja ter razvoja prometnega sistema v regiji**. Izbrani kazalci temeljijo na podatkih, ki se delno že zbirajo ali pa je njihovo zbiranje enostavno in finančno nezahtevno.



Slika: V številnih koroških občinah se pojavljajo izrazite konice, vezane na delovne izmene v večjih podjetjih. (Vir: Aleš Ruprecht, arhiv RRA Koroška)

Dokument in ostala gradiva so na voljo na spletni strani: <http://koroska.uirs.si/gradiva>



LIFE IP CARE4 CLIMATE za trajnostno in zeleno mobilno logistiko

Partner: ZUM d.o.o., Maribor (ZUM)



Znotraj sistema mestne mobilnosti so slovenske občine v zadnjih letih **veliko pozornosti namenile mobilnosti oseb**, bistveno **manj pa sami mestni logistiki**, ki za okolje pomeni številne **negativne vplive**. Tem se zoperstavlja integralni projekt **LIFE CARE4CLIMATE**, ki skuša ozeleniti mestno logistiko, poteka pa v sodelovanju z ZUM d.o.o., Maribor.

Družba ZUM d.o.o. se v okviru omenjenega projekta ukvarja z vsebinami **zelene logistike**. V analitičnem delu na to temo je bil že predstavljen **pregled relevantne slovenske in evropske zakonodaje**, evropskih projektov, znanstvenih in strokovnih prispevkov ter primerov dobre prakse. Narejena je bila tudi analiza **sistema zelene logistike v Sloveniji na državnem nivoju in sistem zelene logistike v posameznih uspešnih državah** s ciljem opredelitve nivojev in vsebin ukrepanja na nacionalni in lokalni ravni v Sloveniji (Združeno kraljestvo, Avstrija in Nizozemska).





Mestni tovorni promet pomeni premike blaga v mesto, iz njega in znotraj njega, kar predstavlja približno 6 % vseh izpustov toplogrednih plinov, povezanih s prometom.



Kaj je pokazala analiza zelene logistike?

V analizi sistema zelene logistike v Republiki Sloveniji – lokalna raven smo se posvetili pregledu in analizi ukrepov mestne logistike v slovenskih mestih ter v dokument vključili še primere dobrih praks izvajanja ukrepov zelene mestne logistike v mestih drugih držav.

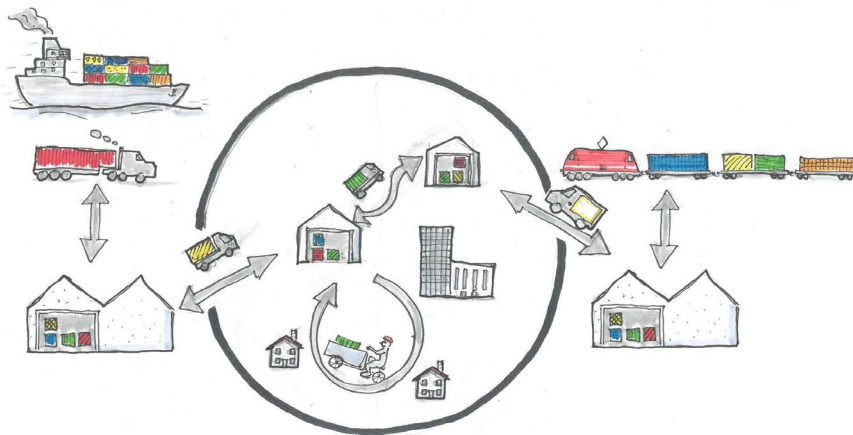
Cilj je bil pripraviti **pregled vsebin**, ki so relevantne za zeleno mestno logistiko in s tem podlago za izvajanje pilotnih projektov ter opredelitev predlogov in usmeritev za posege v državne in lokalne predpise za ozelenitev logistike v Republiki Sloveniji, slovenskih mestih ter na drugih posebnih območjih.

Tovorni promet v številkah

Distribucija tovora je **vitalni del življenja** modernih mest in ima pomembno vlogo v načrtovanju mesta in v njegovem mobilnostnem sistemu. V okviru dejavnosti, povezanih s prevozom tovora, je zaposlenih od **2 do 5 % celotne delovne sile**, zaposlene v mestnih območjih, ocenjuje pa se, da je **od 3 do 5 % mestnih zemljišč rezerviranih za logistične dejavnosti**.

V splošnem je približno 20–25 % kilometrov tovornih vozil povezanih z blagom, ki zapušča mestna območja, 40–50 % pa z dohodnim blagom. Preostali odstotek se nanaša na notranjo izmenjavo (tj. blago, ki ima izvor in cilj znotraj mesta).¹

¹ Civitas, Policy note, Smart choices for cities, Making urban freight logistics more sustainable, Civitas Wiki team, str. 7.



Slika: Shema mestne logistike. (Vir: Gašper Žemva, ZUM d.o.o.)

Slovenske občine izvajajo predvsem regulativne ukrepe

Slovenske občine so se v zadnjih letih ukvarjale predvsem z upravljanjem mobilnosti oseb. Enako velja za regije in druga posebna in občutljiva območja (narodni parki, smučišča, turistična območja). **Pri prepoznavanju izzivov mobilnosti so bolj pereči in opaznejši problemi sistema mobilnosti oseb kot pa prevoza tovora zaradi dostave, gradnje ipd.**

Nekatere slovenske mestne občine so področje mestne logistike vključile v celostne prometne strategije, vendar od ukrepov izvajajo predvsem regulativne ukrepe omejevanja dostopa do posameznih območij in opredeljujejo druge splošnejše omejitve za tovorna vozila in dostavo.

Zaradi množične proizvodnje in potrošnje, poblagovljenja, rasti mestnega prebivalstva ter vedno večjega obsega tovarnega prometa ta negativno vpliva na slabšanje prometne varnosti, hrup, vibracije, prašne delce, izpuste toplogrednih plinov in CO₂, smrad, vizualno degradacijo, prometne zastoje, poslabšanje dostopnosti mestnih središč ter zasedanje prostora.

Kako mestno logistiko obvladujejo v prestolnicah?

V evropskih in tudi drugih tujih mestih izvajajo ukrepe upravljanja mestne logistike zaradi prizadevanj mestnih in državnih oblasti za zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov, prizadevanj mestnih oblasti za dvig kakovosti bivanja v mestih, zmanjšanje prometnih zastojev ter ustvarjanje konkurenčnega, prijetnega in turistično privlačnega okolja starih mestnih jeder.

Trajnostno upravljanje mestne logistike je **najbolj razvito v mestih tistih držav**, ki imajo višji BDP, večje število prebivalcev in turistično zanimiva srednjeveška mestna središča. Ob izvajanju infrastrukturnih ukrepov za konsolidacijo dostave, selitev tovora s cest na reke in železnico izvajajo tudi **finančne**

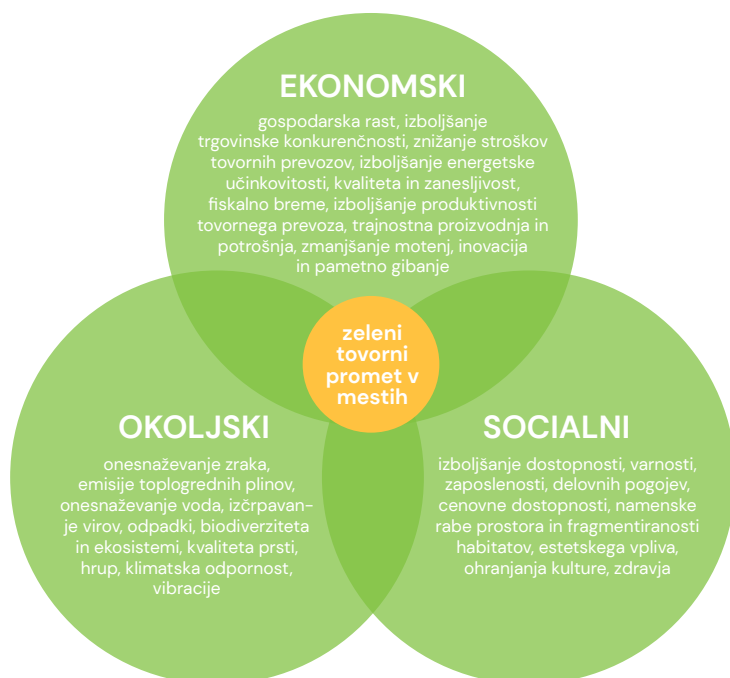
ukrepe (spodbude, davki, takse), regulativne ukrepe (opredelitev nizkoemisijских con), **izobraževanje, ozaveščanje, posvetovanje, oblikovanje platform** ipd.

Kaj nas čaka v prihodnosti?

Ključni izziv zelene logistike, ki ga naslavlja tudi LIFE IP CARE4CLIMATE, je, da bi ob učinkovitem delovanju urbanih območij in regij zagotovili tudi **podnebno učinkovitost sektorja**. V okviru tega si prizadevamo vzpostaviti načela sodelovanja med odgovornimi akterji v javnem in zasebnem sektorju, hkrati pa vse ozavestiti o tem, kako pomembno za **slovenska mesta** je, da čim prej **ozelenijo svojo logistiko**.

Zelena logistika znotraj mesta:

- izvaja ukrepe za zmanjševanje okoljskih vplivov različnih logističnih dejavnosti
- si prizadeva uravnorežiti gospodarsko in okoljsko učinkovitost



Slika: Trajnostni tovorni promet v mestih³

³ Vir: Developing a Sustainable Urban Freight Plan – a review of good practices, A review of worldwide policy good practice, with 5 supporting case studies, Smart Freight Centre, Amsterdam, 2017, str. 9.

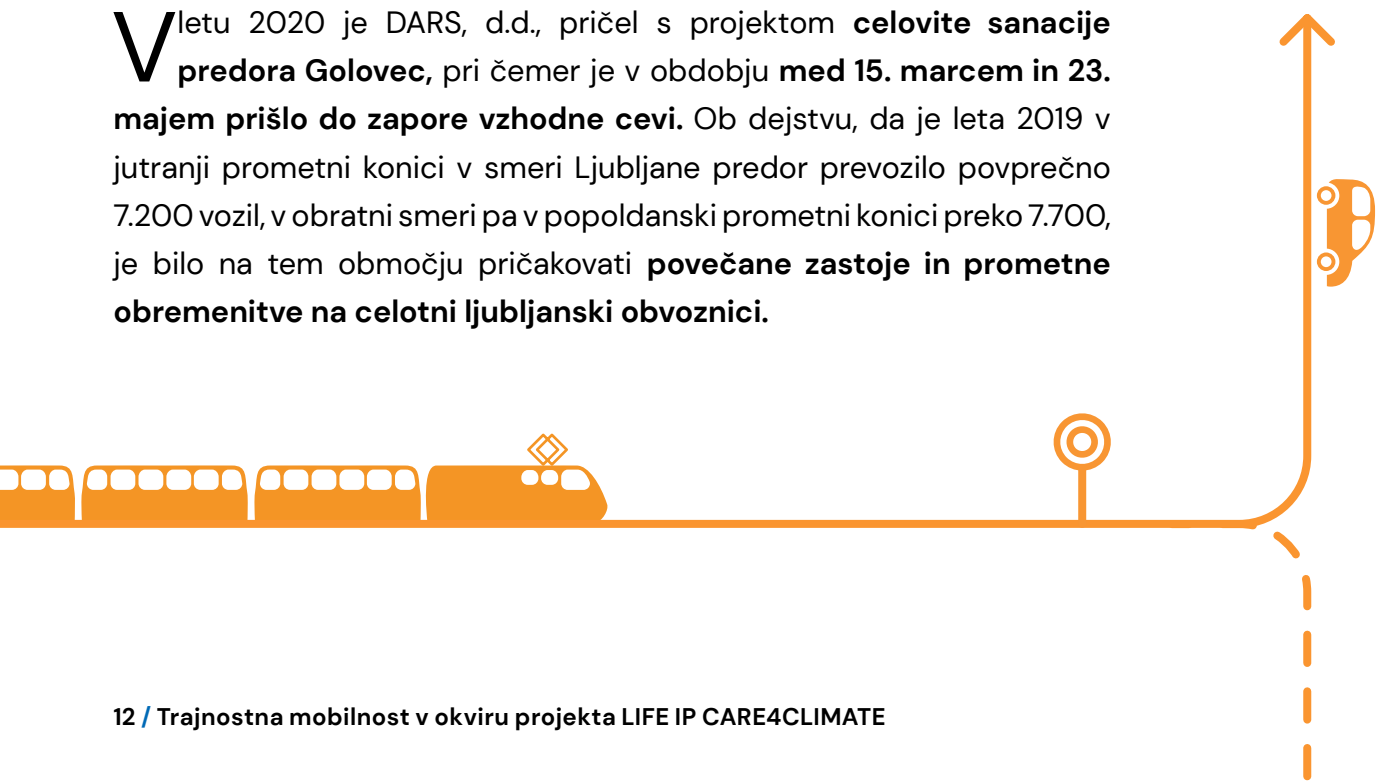
Med omilitvenimi ukrepi ob sanaciji vzhodne cevi predora Golovec tudi subvencionirane karte za vlak

Partner: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo (UMFGPA)



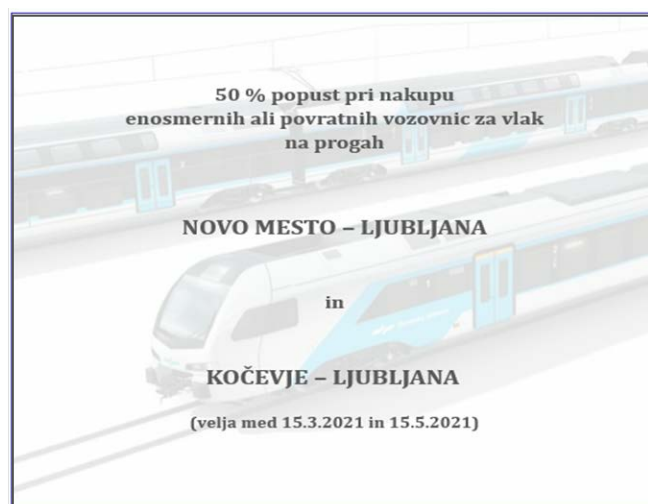
Slika: Upravljanje prometnih tokov med zaporo vzhodne cevi. (Vir: Dars.si)

V letu 2020 je DARS, d.d., pričel s projektom **celovite sanacije predora Golovec**, pri čemer je v obdobju **med 15. marcem in 23. majem prišlo do zapore vzhodne cevi**. Ob dejstvu, da je leta 2019 v jutranji prometni konici v smeri Ljubljane predor prevozilo povprečno 7.200 vozil, v obratni smeri pa v popoldanski prometni konici preko 7.700, je bilo na tem območju pričakovati **povečane zastoje in prometne obremenitve na celotni ljubljanski obvoznici**.



V sklopu projekta **LIFE IP CARE4CLIMATE** so bili za čas sanacije vzhodne cevi predora Golovec zato predlagani **omilitveni ukrepi**. Večina teh je bila usmerjenih na voznike osebnih avtomobilov, ki se jih je spodbujalo, da bi zaradi pričakovanih težav na svoji običajni vsakodnevni poti namesto klasičnega iskanja alternativne poti uporabili katero od alternativnih prevoznih oblik oz. načinov (sopotništvo) ali pa načrtovali svojo pot izven časa prometnih konic.

V času sanacije predora, ki je sovpadel s sproščanjem COVID-19 ukrepov, je na omenjenem območju nivo prometa ostal enak, na celotnem AC omrežju pa se je povečal za 19,5 %.



Slika: Oglasno sporočilo za 50-odstotni popust pri nakupu enosmernih ali povratnih vozovnic za vlak. (Vir: Dars.si)



Enega od bistvenih omilitvenih ukrepov so pomenile **subvencionirane vozovnice na vlakih Novo mesto–Ljubljana in Kočevje–Ljubljana**. Ukrep je bil realiziran s podpisom dogovora o poslovnem sodelovanju med DARS, d. d., in SŽ – Potniški promet, d. o. o., v okviru katerega je bilo dogovorjeno **50-odstotno subvencioniranje cene enosmernih ali povratnih dnevniških vozovnic**, in sicer za vse potniške vlake na obeh omenjenih progah za obdobje od 15. marca 2021 do 22. maja 2021. Do nakupa subvencionirane vozovnice je bil **upravičen vsakdo, ki se je na opredeljeni relaciji peljal do oziroma iz Ljubljane**. Popust se je obračunal pod geslom »Golovec 21«.

V celotnem obdobju ponudbe »Golovec 2021« se je uporabilo 27.540 vozovnic, kar je 26 % vseh prodanih vozovnic.



20. obletnica evropskega tedna mobilnosti

Partner: Ministrstvo RS za infrastrukturo, Direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko (MZI, DTMP)



Slika: Evropski teden mobilnosti v Novem mestu. (Vir: Mestna občina Novo mesto)



Sodoben življenjski stil nas preganja kot neusmiljen trener – v vsakem trenutku se nam mudi, zato se vse preveč zanašamo na avto, ki naj bi nas rešil iz časovne zagate. Za nekaj dobro, za drugo slabo – prekomerna uporaba avtomobila za moderni svet prinaša pogubne posledice, kot so **onesnaženje, hrup, nesreče in vse večje zdravstvene težave zaradi pomanjkanja gibanja**.

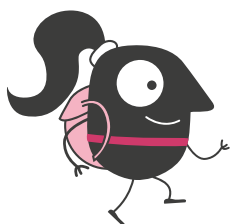
Prav zaradi tega nas pobuda **Evropski teden mobilnosti (ETM)** že 20 let vabi, da namesto avtomobila za svoje vsakodnevne poti raje izberemo katerega izmed **bolj trajnostnih načinov mobilnosti**, npr. hojo, kolesarjenje ali uporabo javnega potniškega prometa.

Evropski teden mobilnosti že od leta 2002 tradicionalno poteka med 16. in 22. septembrom. Pobudi, ki izhaja iz projekta »Dan brez avtomobila«, ki je leta 1998 prvič potekal v Franciji, se je leta 2002 pridružilo 328 mest, leta 2021 pa že 3.197 mest iz 53 držav.

Aktivnosti v zvezi z Evropskim tednom mobilnosti izvajajo udeležene občine skupaj s šolami, društvi, javnimi in zasebnimi podjetji ter nevladnimi organizacijami, koordinira pa jih **Ministrstvo za infrastrukturo (MZI)**, ki ima vlogo povezovalca z ustanovami Evropske unije, hkrati pa je spodbujevalec sodelovanja novih občin in ključni izvajalec aktivnosti na nacionalni ravni.

Vsem občinam, ki sodelujejo na ETM, zagotavlja tudi **finančno podporo**, za prejetje katere se je preko Javnega razpisa za sofinanciranje priprave in izvedbe aktivnosti ETM 2021 letos prijavilo 56 občin.

7 slovenskim občinam, ki ETM izvajajo že od samega začetka, so 16. septembra na Ljubljanskem gradu čestitali evropska komisarka za promet, državni sekretar ter nacionalna koordinatorka Evropskega tedna mobilnosti.



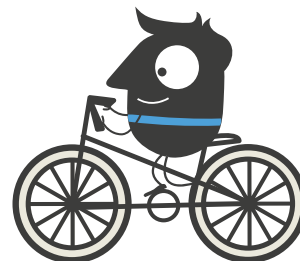
ETM 2021: »Živi zdravo. Potuj trajnostno.«

Na ETM 2021, katerega glavne teme so bile varnost, zdravje in trajnostna mobilnost, je v Sloveniji sodelovalo rekordnih 84 občin, skupno v 20 letih pa že kar 122. **Občine, ki ETM izvajajo že od samega začetka**, so Mestna občina Celje, Mestna občina Koper, Mestna občina Ljubljana, Mestna občina Maribor, Mestna občina Murska Sobota, Mestna občina Nova Gorica in Občina Gornja Radgona.



Slika: Predstavniki občin, ki v pobudi ETM sodelujejo že od samega začetka, so na 20-letnici ETM na Ljubljanskem gradu prejeli posebno priznanje. (Vir: MZI – Ministrstvo RS za infrastrukturo)

V vseh nagrajenih občinah se je skozi leta prav zaradi ukrepov v okviru ETM spremenilo zavedanje o pomenu trajnostne mobilnosti. Občani **z vedno večjo naklonjenostjo sprejemajo preurejanje ulic, uporabljajo kolesa, javni potniški promet in hodijo.**



Posebne nagrade v okviru ETM 2021 so šle v Celje in Semič

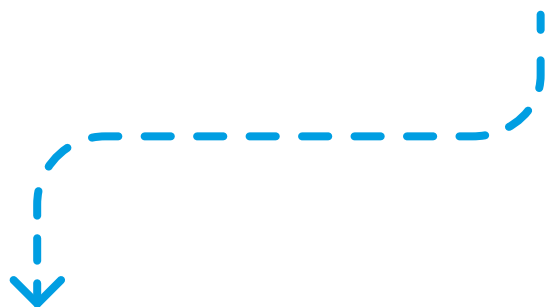
Kako uspešen je ETM, vsako leto lahko preko anketnega vprašalnika odločijo sodelujoče občine, letos jih je vrnjenega vrnilo kar 70 %. Na podlagi izpolnjenih anket in občinskih programov ETM je bil izveden tudi izbor najaktivnejših občin v dveh kategorijah – mestne in nemestne občine. Izmed najaktivnejših je bila v vsaki od kategorij izbrana tudi občina zmagovalka.

V kategoriji nemestnih občin je nagrado prejela občina Semič, ki je s številnimi aktivnostmi za vse generacije, na primer Parkirni dan, Kokoška Rozi, raznovrstnimi pohodi in kolesarskimi izleti, preizkusi telesne pripravljenosti ter promocijo uporabe vlaka in

električnih koles, občane povabila k uporabi alternativ avtomobilskemu prevozu, ob tem pa se je povezala z vrsto lokalnih organizacij.

Nagrado v kategoriji mestnih občin je prejela Mestna občina Celje, ki je izvedla pester program in prepoznavno promocijsko kampanjo. Z akcijo Parkirni dan je na primer zaprla del Prešernove ceste in tam organizirala vrsto aktivnosti za promocijo zdravega načina življenja, povezanega s spodbujanjem aktivne mobilnosti, med katerimi sta tudi mestni avtobus CeleBUS ter sistem za izposojanje koles KolesCE.

Ostale finalistke v letu 2021 so bile še Občina Dravograd, Občina Puconci, Mestna občina Koper in Mestna občina Novo mesto.



Slika: Vsi udeleženci zaključnega dogodka ETM v Novi Gorici. (Vir: MZI – Ministrstvo RS za infrastrukturo)

V okviru aktivnega sodelovanja s koordinatorki ETM sta bili na zaključnem dogodku ETM 2021 izvedeni **2 delavnici**:

- Na **delavnici ambicioznejših ukrepov** so bili kot izziv, s katerimi se sooča trajnostna mobilnost, izpostavljeni **nerazumevanje vodstva in sodelavcev občinskih uprav, pomanjkanje finančnih sredstev in zakoreninjenost potovalnih navad**.
- Kot **pozitivne rešitve** so bile predstavljene ozaveščanje županov in sodelavcev občinskih uprav o pomenu trajnostne mobilnosti in ukrepov za spodbujanje potovalnih navad občanov, izmenjava izkušenj v obliki študijskih obiskov drugih občin, delo z mladimi, delo s šolami v obliki mobilnostnih načrtov ipd.
- Na **delavnici o dobrih praksah** so se kot takšne izkazale **kolesarski zajtrk, table oziroma talne označbe**, ki kažejo, koliko minut pešačenja je potrebnega do določenega cilja, **popravljalnice in izmenjevalnice koles, možnost neposrednega ocenjevanja prometnih problemov v občini s »smeški«**, igrifikacija kolesarjenja z zbiranjem žigov in končno nagrado itd.



Slika: Gostje zaključnega dogodka ETM 2021 so se lahko udeležili delavnice ambicioznejših ukrepov in delavnice dobrih praks. (Vir: MZI – Ministrstvo RS za infrastrukturo)

Kaj nas čaka v prihodnosti?

- Večje število sodelujočih občin
- Povečanje trajnih in ambicioznejših ukrepov, ki vplivajo na mobilnost občanov ter dvigujejo življenjsko raven prebivalcev
- Osredotočenost na mlade v 2022, ki bo »leto mladih«
- Zagotovitev sredstev za izvajanje aktivnosti ETM vsaj še nadaljnja 4 leta

