

# NOVIČNIK05

FEBRUAR 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 – Zakaj ljudje potujejo tako,  
kot potujejo?**



06

**UIRS – Celostno prometno načrtovanje  
na regionalni ravni**

10

**ZRC SAZU – Predlog novega modela  
povračila stroškov prevoza na delo**



14

**ZUM – Delavnica “Upravljanje mestne logistike”**



## Aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti

18

**Izvajanje projekta  
“Izobraževanje za trajnostno mobilnost”**

[www.sptm.si](http://www.sptm.si)

**Izdajatelj:** Ministrstvo za infrastrukturo

**Uredništvo:** Ministrstvo za infrastrukturo

**Besedilo in izbor gradiva:** IPOP, UIRS, ZRC SAZU, ZUM, MZI

**Lektura:** Darinka Verdonik

**Oblikovanje:** Renderspace d.o.o.

Novičnik je del aktivnosti projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007), ki je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstev Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.

# Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo?

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

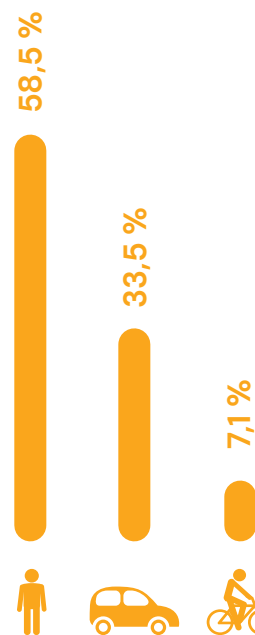


IPoP je objavil rezultate raziskave *Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo?*, s katero so želeli ugotoviti, zakaj se ljudje odločimo za določen način potovanja po vsakdanjih opravkih. Zanimale so jih predvsem poti krajših razdalj (do 5 kilometrov), kjer je možnost za izbiro aktivnega načina potovanja največja. Kakšne so ključne ugotovitve raziskave? Kateri so najpogostejši razlogi za naše potovalne izbire in kakšne so možnosti za spremembe potovalnih navad?

## Najprej izberemo praktičnost

Veliko vsakdanjih poti v šolo, službo in po opravkih opravimo z avtomobilom, tudi kadar gre za razdalje, ki bi jih lahko prehodili ali prekolesarili. Celo poti do 1 kilometra skoraj petina ljudi opravi z avtomobilom.

Raziskava potovalnih navad je pokazala, da vprašani pri izbiri načina potovanja razmišljajo zelo praktično, ne ideološko. Za uporabo avtomobila tudi pri krajših razdaljah se v večini ne odločajo zaradi izražanja svojega življenjskega stila ali ugleda, ampak se jim zdi **tak način potovanja bolj udoben, hitrejši in bolj predvidljiv**.





Skoraj 1/5 ljudi tudi poti do 2 km razdalje premaguje z avtomobilom.



Z raziskavo se je preverjalo tudi, zakaj vprašani ne uporabljajo katerega od aktivnih načinov mobilnosti. Med najpogostejšimi razlogi, ki jih anketiranci navajajo kot ovire pri odločitvi za hojo in pešačenje, je pomanjkanje primerne infrastrukture oz. kolesarskih stez. Skoraj tretjina je odgovorila, da se za druge načine ne odločijo, ker imajo avtomobil. Gre za skupino prebivalstva, ki ima v **lasti avtomobil in praktično vse poti opravi z njim**, brez razmišljanja o drugih možnostih.

V raziskavi so preverjali tudi, pod kakšnimi pogoji bi bili vprašani pripravljeni zamenjati avtomobil in se odpraviti na pot peš, s kolesom ali drugim podobnim prevoznim sredstvom, ter kako na izbiro načina potovanja vplivajo vremenske razmere.

## Razdalja je pomemben dejavnik pri izbiri načina potovanja

**Avtomobil uporabljamo tudi za poti, ki bi jih lahko prehodili!**

Potovalne navade razvijemo za poti na ponavljajočih se relacijah, ki jih opravljamo vsak dan, večkrat na teden ali ob določenih dnevni in ob tem izberemo ista prevozna sredstva oz. načine potovanja (na primer v službo gremo s kolesom, po večjih nakupih pa z avtom). Vsak dan oziroma večkrat tedensko se več kot polovica vprašanih odpravi na pot zaradi dela, dobra tretjina zaradi priložnostnih aktivnosti, slaba tretjina se odpravi zaradi manjših opravkov in športnih aktivnosti. Ostale vsakdanje poti, kot je spremljanje otrok v šolo in obiskovanje družine in sorodnikov, pogosto opravlja manjši delež vprašanih.





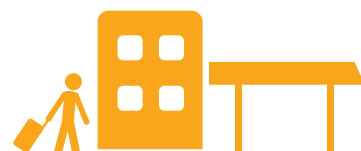
Zelo pomemben dejavnik pri izbiri vsakdanjih prevoznih sredstev je nedvomno **razdalja**. Na splošno se razdalje vsakdanjih poti podaljšujejo, to pa je povezano z družbenimi in prostorskimi spremembami, pa tudi z nesorazmernim razvojem prometnega sistema v zadnjih desetletjih.

Načeloma velja, da je najdaljša razdalja, ki bi jo povprečen odrasli še lahko opravil aktivno, na primer s kolesom, med 5 in 10 kilometri. Pomislili bi, da so v Sloveniji vsakdanje poti tako dolge, da je težko več ljudi spodbuditi k aktivni mobilnosti. Vendar to drži le delno. Od naših najpogostejših vsakdanjih poti sta **izven dosega aktivne mobilnosti za velik delež vprašanih samo pot na delo in poslovni opravki**. Polovica vprašanih je namreč od delovnega mesta in poslovnih opravkov oddaljena več kot 10 kilometrov. Ta razdalja je manj primerna za aktivno mobilnost, zato je pomembno razmišljati o alternativah za prevoz z avtomobilom na daljše razdalje.

Želite prebrati celotno raziskavo? [>>](#)

Naše vsakodnevne poti se z družbenimi in prostorskimi spremembami večajo.

Najdaljša razdalja, ki bi jo povprečen odrasli še lahko opravil aktivno, na primer s kolesom, je med 5 in 10 kilometri.



# Celostno prometno načrtovanje na regionalni ravni

Partner: Urbanistični inštitut Republike Slovenije



Na koroški progi v poletnem času vozi kolesarski vlak s prilogojenim vagonom za prevoz koles (foto Nika Hölcl Praper, arhiv RRA Koroška)

## Kako je s celostnim prometnim načrtovanjem (CPN) v Sloveniji?

**C**elostno prometno načrtovanje (CPN) na lokalni in državni ravni v Sloveniji nima tradicije, vendar se v zadnjih letih stvari spreminjajo. Vedno več občin se odziva na spodbude EU in Ministrstva za infrastrukturo ter pripravlja in izvaja celostne prometne strategije (CPS), ki so osrednje orodje CPN. V Sloveniji predstavljata poseben izziv **delitev upravljanja med lokalno in državno ravnj**o ter odsotnost regionalne teritorialne in upravne ravni.

Dosedanje izkušnje z regionalnim CPN so predvsem rezultat pilotnih aktivnosti več evropskih projektov. Pri tem se pojavlja vrsta težav, od pomanjkanja prakse in kadrov, neso delovanja državnih sektorjev, odsotnosti organa upravljanja javnega potniškega prometa na državni ravni do nasprotovanja spreminjanju pristopa s strani tistih, ki že desetletja izvajajo drugačno prakso. Pojavljajo se tudi vprašanja glede opredelitve regij in področij obravnave kot tudi organov priprave in potrjevanja regionalne CPS.

# Pilotna izdelava regionalne CPS poteka na Koroškem

V okviru projekta LIFE CARE4CLIMATE je UIRS za pilotno izdelavo regionalne CPS izbral **razvojno regijo Koroška**, z aktivnostmi pa so pričeli v letu 2020. V regiji imajo dobre izkušnje z regionalno koordinacijo vzpostavljanja kolesarskega omrežja, vzpostavljanja čezmejnega javnega potniškega prometa in sodelovanja pri aktivnostih v okviru Evropskega tedna mobilnosti.

Koroška kolesarska pot Štrekna, ki poteka po Mislinjski dolini, je med infrastrukturno najboljše urejenimi kolesarskimi potmi v Sloveniji.



Analiza obstoječega stanja se vsebinsko osredotoča na nekaj najbolj problematičnih vsebin, značilnih za regijo. V jesenskem času 2020 je bilo izvedenih več tematskih dogodkov (konferenca, delavnice, spletni dogodki), v okviru katerih se je obravnavalo:

- medregionalno delovno mobilnost,
- čezmejno železniško povezavo Maribor–Prevalje–Pliberk,
- razvoj državnega kolesarskega omrežja,
- dostopnost – prostovoljni prevozi starejših,
- umirjanje prometa na državnih cestah v naseljih.

Do konca maja 2021 bo izdelan:

- izbor ukrepov,
- načrt izvajanja in načrt spremljanja ter vrednotenja,
- oblikovan predlog formalne strukture izdelave regionalne CPS,
- predlog načina sprejema strategije.

Izvedbe aktivnosti bodo prilagojene situaciji, povezani z epidemijo COVIDA-19.

5 občin v koroški regiji nudi svojim občanom organizirano obliko prostovoljnih prevozov starejših.

# Ste vedeli?

Preberite nekaj zanimivih podatkov ob koncu leta 2019.

- Največ tistih z bivališčem na Koroškem in delovnim mestom v drugi regiji v Sloveniji je odhajalo na delo v Savinjsko regijo. Teh je nekaj manj kot 2000. Od teh je bilo dobrih 69 % odstotkov zaposlenih v zasebnem sektorju, ostali pa v javnem.
- V osrednjeslovenski regiji je takšnih oseb malo manj od 1700. Od omenjenih je bilo okoli 75 % odstotkov zaposlenih v zasebnem sektorju, ostali pa v javnem. Za Osrednjeslovensko regijo velja, da je nadpovprečno velik delež, dobrih 26 %, zaposlenih v sektorju država.
- Število oseb iz koroške regije, ki dnevno ali tedensko odhajajo na delo v Avstrijo, je primerljivo s številom oseb, ki zaradi dela potujejo v druge, za delo najbolj privlačne regije v Sloveniji.



Po nekdanji železniški progi po Mislinjski dolini poteka priljubljena kolesarska povezava Štrekna (foto Tomo Jeseničnik, arhiv RRA Koroška)

- Leta 2019 je bila uvedena hitra avtobusna linija Slovenj Gradec–Velenje–Ljubljana. Po podatkih Ministrstva za infrastrukturo je bila povprečna zasedenost na posamezni vožnji v prvem trimesečju obratovanja 4 potniki, v zadnjem trimesečju pred razglasitvijo epidemije COVIDA-19 pa slabih 9 potnikov.
- Po podatkih Slovenskih železnic je koroška železniška proga med Mariborom in Pliberkom v Avstriji v letih 2011 in 2018 zabeležila upad potnikov za okoli 37 odstotkov. To je največji upad med progami v Sloveniji, zadnja obnova te trase pa je bila opravljena med letoma 1970 in 1986.
- V Avstriji trenutno poteka intenzivna gradnja odseka nove južne železnice na baltsko–jadranskem koridorju, t. i. »Koralmbahn«, med Celovcem in Gradcem. Ob njenem dokončanju, leta 2025, bo čas potovanja skrajšala na 45 minut, pri tem pa omogočala hitrosti do 250 km/h.
- 5 občin v regiji je imelo organizirano obliko prostovoljnih prevozov starejših, pri čemer je izvajanje v vsaki občini organizirano ločeno. V letu 2019 je bilo v izvajanje vključenih 66 voznikov prostovoljcev in 261 uporabnikov.



# Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo

Partner: Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti, Geografski inštitut Antona Melika (ZRC SAZU)



## Druga plat obstoječega povračila stroškov prevoza na delo

**V** Sloveniji velja edinstvena ureditev povračila stroškov prevoza na delo. V skladu z Zakonom o delovnih razmerjih mora namreč delodajalec delavcu med drugim zagotoviti povračilo prevoznih stroškov na delo. Obstoječa ureditev ima določene prednosti; med drugim finančno omogoča potovanje na delo ne glede na kraj bivanja in posredno omogoča poseljenost slabše dostopnega podeželja. Žal pa ima **ureditev tudi negativne posledice**. Način izplačila ne spodbuja izbire trajnostnih načinov prevoza na delo. V času po osamosvojitvi Slovenije je zgrajeno avtocestno omrežje omogočilo potovanje na delo na vse daljše razdalje, a žal pretežno z osebnimi vozili. Posledično se povečujejo eksterni stroški prometa in izpusti toplogrednih plinov. Obstoječi model povračila ima v nekaterih primerih tudi negativne socialne posledice, prebivalci iz oddaljenejših krajev so ob vstopu na trg dela težje zaposljivi, saj so jim delodajalci dolžni povrniti stroške prevoza.



Slovenska ureditev povračila stroškov prevoza na delo ne spodbuja zaposlenih k izbiri trajnostnih načinov prevoza na delo.



## Izhodišča predloga novega modela povračila stroškov prevoza na delo

Zaradi negativnih okoljskih učinkov obstoječe ureditve povračila stroškov prevoza na delo je v *Celovitem nacionalnem energetske in podnebne načrtu Republike Slovenije* spodbujanje trajnostne izbire prevoza v okviru obračuna nadomestila stroškov prevoza na delo predvideno kot eden izmed ukrepov na področju prometa.

Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo **pripravlja Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE**. V pripravi novega modela izhajajo iz naslednjih izhodišč:

- spodbujati je potrebno trajnostne načine prihoda na delo,
- zaposleni morajo biti enakopravni na trgu dela – kraj bivanja ne sme bistveno vplivati na delodajalčeve stroške,
- ponudba javnega prometa mora biti takšna, da zaposlenim dejansko omogoča njegovo uporabo za pot na delo,
- zaposleni morajo imeti še vedno krite celotne stroške prevoza na delo, če uporabljajo javni prevoz,
- za delodajalce je sistem povračila administrativno enostavnejši, stroški pa so enaki ali manjši.



## 99 % Prebivalcev naj ima vsaj ustrezno ponudbo javnega prevoza v oddaljenosti največ 10 km od doma

Model je zasnovan tako, da ni potrebno spreminjati obstoječih zakonov. Potrebne pa so uskladitve podzakonskih aktov in kolektivnih pogodb med delodajalci ter zaposlenimi in spremembe tarifnega sistema ter izboljšanje ponudbe javnega prevoza. Odpraviti je treba vrzeli v njegovi ponudbi do te mere, da bo imelo več kot 99 % prebivalcev vsaj zadovoljivo ponudbo v oddaljenosti največ 10 km od doma. Poleg tega je treba izboljšati ponudbo hitrih linij in tako povečati časovno konkurenčnost javnega prometa, povečati pogostost voženj, izboljšati kakovost prestopnih točk, uskladiti vozne rede ter izboljšati dostopnost informacij.

**Za novi model je ključna poenostavitev sistema terminskih (mesečnih in letnih) IJPP–vozovnic (integriranih vozovnic javnega potniškega prometa). Uvedeta naj se le 2 tarifi: vozovnice za območje občine in območje države. Nove cene mesečnih vozovnic naj bodo 30 EUR za območje občine in 40 EUR za območje države, letne vozovnice pa 8-kratnik mesečnih. Navedene vozovnice morajo veljati za vse vlake in avtobuse, tako mestne kot medkrajevne.**

**Sestavni del modela je izboljšanje ponudbe javnega prevoza.**



## Kaj predvideva novi model?

- Zaposleni, ki živi in dela v isti občini, dobi povračilo v znesku 30 EUR/mesec.
- Zaposleni, ki ne živi v občini dela, dobi povračilo v znesku 50 EUR/mesec (povračilo je višje od cene terminske vozovnice in tako krije tudi morebitno pot z osebnim prevozom do najbližjega postajališča JPP z ustrezno ponudbo).
- Zaposleni dobi mesečno nadomestilo ne glede na število dni prisotnosti na delu.
- Izjema od predlaganega modela je lahko v primeru, ko delovno mesto ni dostopno z javnim prometom.



V obdobju 5 let po uvedbi predlaganih terminskih IJPP-vozovnic bi bilo potrebno **prehodno obdobje**. V tem obdobju je plačilo odvisno samo od razdalje med domom in delovnim mestom, pri čemer je v prvem letu osnova za plačilo veljavni cenik IJPP-vozovnic. V 2. do 5. letu se plačilo vsako leto zmanjša za največ 10 %, pri čemer pa ne sme biti nižje od 30 oziroma 50 EUR na mesec. Za novo zaposlene se začne uporabljati novi model takoj po uvedbi predlaganih IJPP-vozovnic.

Na kolektivne pogodbe v zasebnem sektorju država ne more vplivati. Na plačila pa lahko vpliva z davčno politiko. Zato so predlagane ustrezne prilagoditve *Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja*, v kateri se v skladu z zgornjimi načeli določi zgornja meja povračila stroškov prevoza na delo.



## Z novim modelom do pozitivnih učinkov na okolje

Zaradi grozečih podnebnih sprememb je **zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov iz prometa nujno** in si ne moremo več privoščiti, da bi se dnevne poti na delo še naprej podaljševale, hkrati pa bi jih opravljali z osebnimi vozili. Na podlagi predlaganega modela povračila stroškov prevoza na delo delavci še vedno dobijo povrnjene celotne stroške, vendar le v primeru potovanja z javnim prometom. Predlagani model je tudi pravičnejši, kajti delavec za enako dolžino poti na delo ne more dobiti bistveno različnega povračila stroškov. Sestavni del modela je hkrati izboljšanje javnega prometa, ki njegovo uporabo za pot na delo spodbuja in omogoča.

## Imate tudi vi predlog?

Podrobnejše utemeljitve predloga novega modela bodo objavljene v izročku na spletni strani projekta [LIFE CARE4CLIMATE](#). Avtorji bodo veselil komentarjev in predlogov, ki bodo omogočili dopolnitve modela z vidika okoljske in družbene pravičnosti.



# Upravljanje mestne logistike

Partner: ZUM d.o.o., Maribor



**9**. decembra 2020 je v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE prek spleta potekala delavnica z naslovom **Upravljanje mestne logistike**. Na delavnici je bil v uvodu kratko predstavljen projekt LIFE CARE4CLIMATE in v okviru njega izvajanje akcije Zelena logistika.

## Nacionalne smernice že v pripravi

**Gregor Steklačič** iz Ministrstva za infrastrukturo je predstavil prepoznane izzive (prometni zastoji, onesnaževanje okolja, poraba energije, povečanje obremenitev s hrupom, povečani stroški dostave do končnega kupca, zasedanje prostora v mestih, povečevanje količin tovara) in aktivnosti, ki jih izvaja direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko na tem področju.

Posamezne smernice Strategije upravljanja mestne logistike so pilotno že izvajane na Ptuju in v Ljubljani.

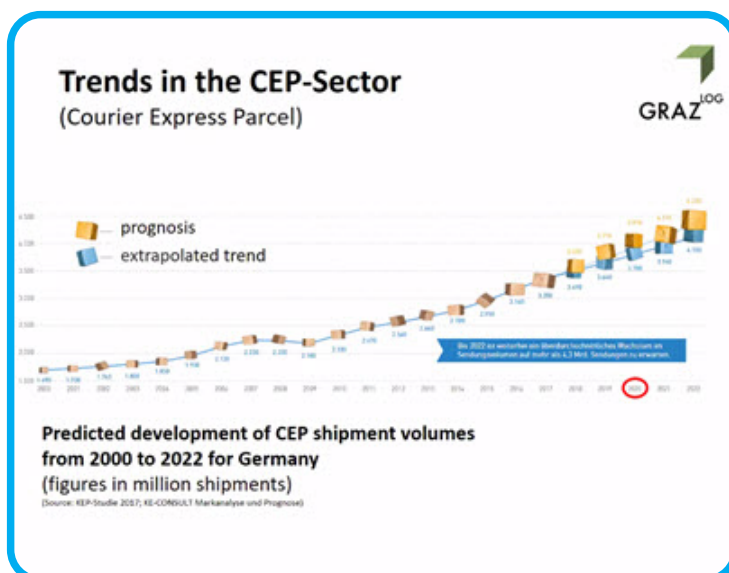


V pripravi so **nacionalne smernice za izdelavo Strategij upravljanja mestne logistike** in bodo na voljo letu 2022. Pilotna projekta strategije se izvajata za mesti Ptuj in Ljubljana. V sklopu delavnice so bile podrobneje predstavljene do sedaj opravljene analize iz projekta ter ključni izzivi, ki so povezani z:

- omejevanjem gospodarskih subjektov v conah urejanja mestne logistike,
- pomanjkljivim sodelovanjem logističnih podjetij in skrivanjem poslovnih podatkov,
- slabo izkoriščenimi dostavnimi vozili,
- velikim številom dostavnih vozil v območju regulacije dostave v dovoljenem dostavnem času,
- konkurenčnimi klavzulami med dobavitelji in dostavljalci,
- prostorskimi omejitvami v starih mestnih jedrih,
- ogrožanjem drugih udeležencev v prometu (pešci, kolesarji),
- zasedenimi dovozi in zasedenimi dostavnimi prostori,
- nepravilno parkiranimi dostavnimi vozili itd.

Udeleženci delavnice so spoznali tudi nekatere možne rešitve, kot so:

- konsolidacija logistike,
- emisijski standardi za dostavna vozila,
- upoštevanje časovnih oken za dostavo,
- spodbujanje optimističnih scenarijev na lokalni ravni ter
- posledične spremembe občinskih odlokov o urejanju prometa in njihovo bolj dosledno izvajanje.



## Gradec predstavi svoje projekte

V nadaljevanju je **Christian Nussmueller**, vodja Enote za evropske programe znotraj Uprave za prostorsko planiranje, razvoj in gradnjo mesta Gradec (Avstrija), predstavil pilotni projekt GrazLog, v katerem se od leta 2018 ukvarjajo z inovativno optimizacijo logistike v Gradcu.

Predstavil je trende v sektorju paketnih pošilk, trenutno situacijo v mestu Gradec, cilje projekta GrazLog, evropske primere kooperativnih mestnih konsolidacijskih centrov in pristope, ki so jih uporabili pri izvedbi projekta. Pilotni projekt GrazLog sofinancira država z 80 % sredstev v uvajalni fazi do leta 2023, v nadaljevanju bo financiran s strani uporabnikov in delno sofinanciran s strani mesta Gradec.

## Izjemna rast mesta Zaanstad zahteva urejanje logistike

Delavnica se je nadaljevala s predstavitvijo izkušenj **Marka Degenkampa**, strateškega svetovalca za mobilnost v mestu Zaanstad na Nizozemskem, kjer vodi tudi izdelavo novega mobilnostnega načrta. Pred tem je vrsto let opravljal podobne naloge v mestu Utrecht.

V mestu Utrecht so se z urejanjem logistike začeli ukvarjati že pred leti in je mesto sedaj prepoznano v Evropi kot »front-runner« v mestni logistiki. V mestu Zaanstad pa so se zaradi izjemne rasti mesta, ki leži tik ob Amsterdamu, z mestno logistiko začeli ukvarjati šele nedavno. Degenkamp je predstavil tudi nacionalni akcijski plan za mestno logistiko, ki predstavlja dogovor med nacionalno vlado, poslovnimi sektorji in mesti. Plan vsebuje predpise za izvajanje brezemisijских območij v mestu, ki jih bodo izvajali od leta 2025, ter opredeljuje državno podporo mestom, da bodo ob uvedbi brezemisijских con lahko učinkovito izboljšala mestno logistiko. Predlagal je tudi proces uvajanja ukrepov v posamezni lokalni skupnosti.



V nizozemskem Zaanstadu planirajo brezemisijška mestna območja.



## Tovorna kolesa so ena izmed rešitev v urbani logistiki

Zadnji predavatelj na delavnici, **Gary Armstrong**, se že dolga leta ukvarja s promocijo tovornih koles v javnem in zasebnem sektorju ter je vodja usposabljanja pri Evropski zvezi za kolesarsko logistiko (European Cycle Logistic Federation). Predstavil je načine promocije rabe tovornih koles s strani lokalne skupnosti. Tovorna kolesa predstavljajo eno od rešitev za urbano logistiko; tretjina vseh dostav v urbanem območju se namreč lahko izvaja s tovrnim kolesom. Sledila je predstavitev **EU-projekta City Changer Cargo Bike**, katerega cilj je dvig ozaveščenosti, uporaba inovativnih orodij, vzpostavitev ugodnih pogojev za izvajanje, široka uporabnost in prenosljivost izkušenj, zmanjšanje zastojev, emisij, povečanje varnosti in povečanje javnih površin in njihovo izboljšanje.

V zaključku predavanja je predstavil tudi **10-točkovno strategijo za uvajanje tovornih koles v sistem mestne logistike:**

1. Investiranje v kolesarsko infrastrukturo.
2. Lokalna oblast mora voditi z dobrim vzgledom (uporaba tovornih koles za izvajanje javnih služb).
3. Sprejem regulacijskih določil, ki bodo dajale prednost kolesarjem.
4. Preoblikovanje logističnih ureditev na cestah in ob njih.
5. Zavarovanje in zagotavljanje prostora za mikrokonsolidacijske centre.
6. Zavarovanje in zagotavljanje prostora za paketomate.
7. Finančna pomoč pri nakupih tovornih koles.
8. Promocija tovornih koles občanom.
9. Uvajanje možnosti izposoje tovornih koles.
10. Javni razpisi, ki so naklonjeni izvajanju logistike s tovrnimi kolesi.



Zaključna razprava s predavatelji o možnostih izvajanja zelene logistike v slovenskih mestnih središčih in smiselnih ukrepih ter načinu izvajanja je nakazala nekaj zanimiv opazanj:

- Glavni motivator za izvajanje zelene logistike in upravljanja z logistiko je nezadovoljstvo lokalne skupnosti in lokalnih podjetij z izvajanjem logistike zaradi prometnih zastojev in obstoječih fizičnih omejitev prostora (stara mestna jedra, nosilnost cest).
- Na urejanje področja ugodno vplivajo tudi pogoji, ki izhajajo iz določil okoljske zakonodaje in posledičnega uvajanja ničemisijских območij v mesta.

Krepitev kolesarskih mrež in kolesarstva kot trajnostne oblike urbane mobilnosti je naložba v zmanjšanje emisij.



### Urban logistics in Utrecht: succes factors



- Practical approach
- Private partners
- Regional co-operation
- Innovative

### Big Potential

In European cities, every second motorised associated with the transport of goods, could be shifted from cars or vans to bicycles, cargo bikes or cargo trikes

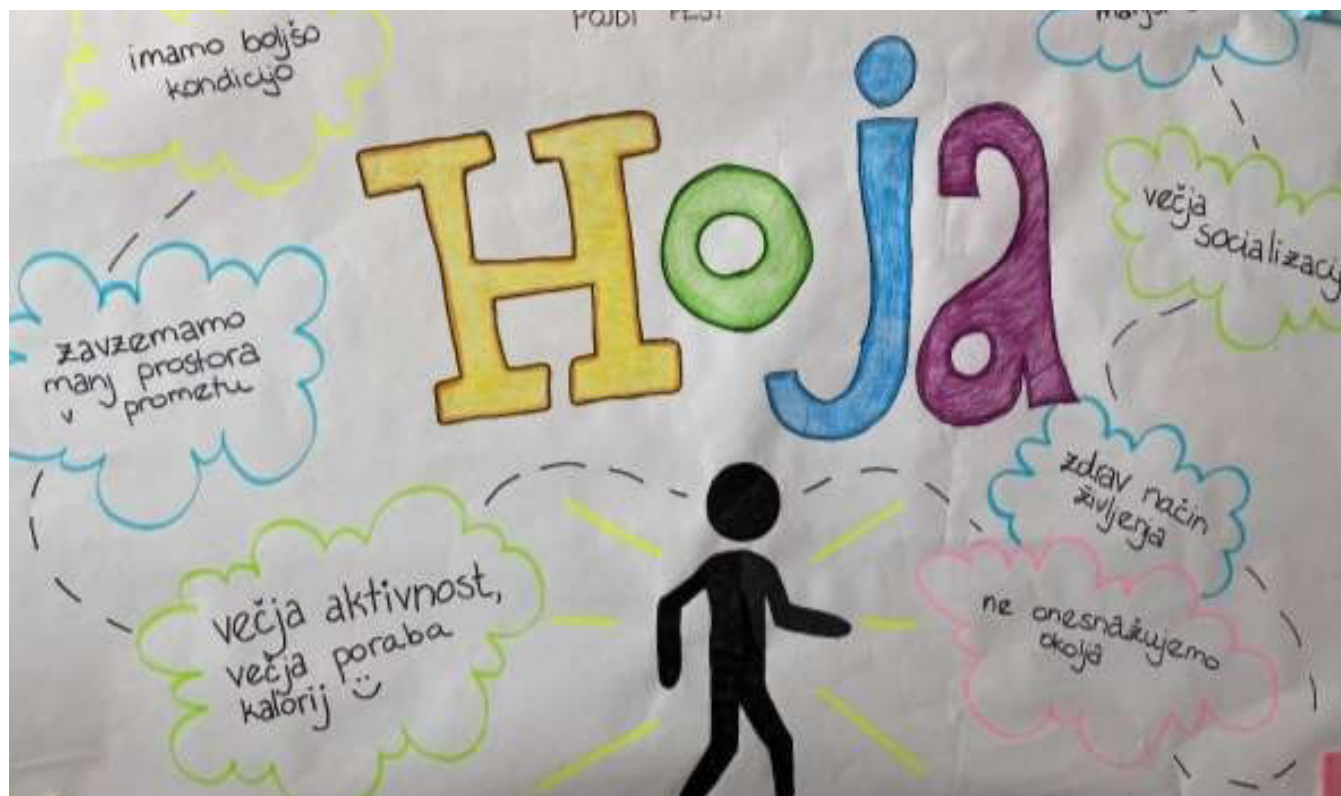
In the area of delivery, every third trip associated with the transport of goods could be shifted from motorised vehicles to cargo bikes

33% of all urban deliveries could be done by cargo bike!



# Izvajanje projekta “Izobraževanje za trajnostno mobilnost”

Aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo



**M**inistrstvo za infrastrukturo od septembra 2019 izvaja projekt »Izobraževanje za trajnostno mobilnost«, ki bo predvidoma trajal do septembra 2022. Namen projekta je z izobraževalno promocijskimi dejavnostmi aktivno vplivati na spremembe v stališčih in odnosu do trajnostne mobilnosti ter na sprejemanje sprememb v načrtovanju prometne infrastrukture. Tako bodo ustvarjeni boljši pogoji za najbolj osnovne oblike mobilnosti, ki so bili do sedaj zaradi osebnega avtomobilskega prometa postavljeni na rob: hoja, kolesarjenje in javni potniški promet.

V projektu smo se osredotočili na štiri skupine aktivnosti, ki so ključne pri uveljavljanju koncepta trajnostne mobilnosti in bodo imele vpliv na bodoče spremembe.



## **Video izobraževalna gradiva za strokovno in splošno javnost ter priročnik za strokovno javnost**

V pripravi je dokumentarni film na temo trajnostne mobilnosti za splošno javnost. Film tvori 6 ključnih stebrov: hoja, kolesarjenje, LPP, osebni prevoz, logistika in prometno načrtovanje.

Vsak steber bo v filmu predstavljen v trajanju od 15–20 minut, skupno celoten film pa 90 minut. Film bodo sestavljali različni intervjuji s strokovnjaki, posnetki s terena doma in v tujini, animacije 3D modelov in načrtov, humorne animacije in dokumentarne zgodbe posameznikov.

Poleg filma za splošno javnost pripravljamo še 90-minutni izobraževalni film za strokovno javnost, ki bo podrobno obravnaval posebnosti s področja prometnega planiranja, projektiranja prometnih površin, celostnega prometnega načrtovanja in druge, pri katerih opazamo izzive pri implementaciji projektov.

Poleg video gradiv bo za strokovno javnost pripravljen tudi priročnik s primeri dobrih praks in usmeritvami na področju planiranja in izvajanja projektov trajnostne mobilnosti.

## **Predstavitev primerov dobrih praks na visokošolskih zavodih**

Izvedli bomo predstavitve aktualnih tematik in primere dobrih praks študentom na visokošolskih zavodih, ki izobražujejo bodoče projektante ter načrtovalce prometnega/prostorskega planiranja, v skupnem obsegu 20 pedagoških ur. MZI bo v sodelovanju z izvajalcem posredovalo poziv vsem ustreznim visokošolskim zavodom in predlagalo izvedbo predstavitev, prve predstavitve študentom načrtujemo v oktobru 2021.



## Delavnice za strokovno javnost in občine

Do sedaj je bilo uspešno izvedenih 5 tematskih delavnic (od predvidenih 10), na katerih smo obravnavali aktualna področja trajnostne mobilnosti: parkirna politika, infrastruktura za kolesarje in pešce, umirjanje prometa v naseljih, orodja za oceno celostnih prometnih strategij in mikromobilnost.

Na delavnici je vedno prisoten vsaj eden tuj strokovnjak, ki predstavi uspešno izvedene primere iz tujine, prikažemo tudi vsaj en primer slovenske dobre prakse. Obiskanost delavnic in ocene udeležencev so visoke, pridobljena znanja in ideje so lahko uporabljena tudi v praksi pri kreiranju projektov na občinah.

## Delavnice za srednje šole

Ozaveščanje mladih o posledicah izbire načina potovanja na okolje in zdravje je zelo pomembno. Ciljna skupina so dijaki tretjih letnikov, ki so ravno v obdobju, ki jim omogoča uporabo osebnega avtomobila. Na praktičnih delavnicah, ki zajemajo delo v skupini, dijaki spoznajo 5 korakov trajnostne mobilnosti »sodeluj, hodi, kolesari, deli, spreminjaj«.

Dijaki v okolici svoje šole pregledajo stanje prometne infrastrukture z vidika dostopnosti pešca, javnega potniškega prometa, kolesarja in osebnega avtomobila. Naloga je identificirati problematične točke v okolici šole oz. na poti do nje in o tem nadalje poročati pristojnim na občini.

V okviru projekta so bile do sedaj izvedene delavnice v 14 slovenskih srednjih šolah v 10 statističnih regijah.



Namen delavnic je izmenjava mnenj in spoznanj o pozitivnih ter negativnih posledicah različnih načinov mobilnosti.

