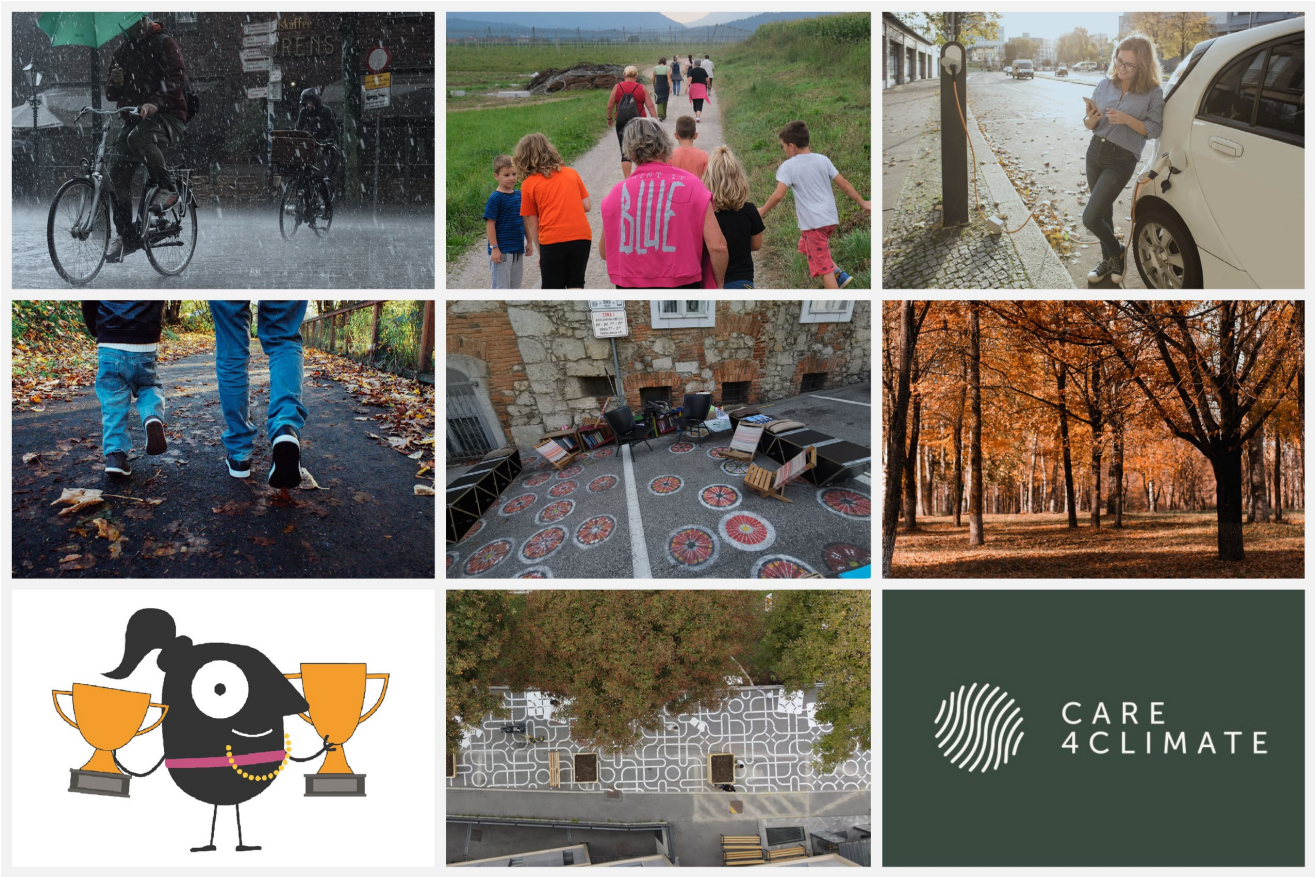
NOVIČNIK

Št. 4



TRAJNOSTNA MOBILNOST V OKVIRU PROJEKTA LIFE IP CARE4CLIMATE

Evropski teden mobilnosti 2020

Šolska ulica v Škofji Loki

Nove smernice za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij

Posvet o mobilnosti kot storitev (MaaS)

Zelena Logistika

AKTIVNOSTI MINISTRSTVA ZA INFRASTRUKTURO NA PODROČJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Izvedba spletnih izobraževalnih dogodkov za občine in strokovno javnost—Mikro mobilnost

TRAJNOSTNA MOBILNOST V OKVIRU PROJEKTA LIFE IP CARE4CLIMATE

Evropski teden mobilnosti 2020

Partner: Ministrstvo za infrastrukturo

Cestni motorni promet je tudi v Sloveniji eden največjih onesnaževalcev okolja. Tradicionalni septembrski Evropski teden mobilnosti (ETM) je bil tokrat s sloganom Izberi čistejši način prevoza! namenjen zmanjševanju cestnega motornega prometa in spodbujanju čistejše mobilnosti – hoje, uporabe kolesa ali javnega prevoza. V času epidemije se je tako v Sloveniji kot v Evropi zmanjšalo onesnaževanje zraka iz motoriziranega prometa. Vrednosti dušikovega oksida (NO_2), ki večinoma izvira iz cestnega motornega prometa, so se v Ljubljani in Mariboru konec marca 2020 več kot prepolovile. Ti podatki kažejo, da nam lahko skupaj uspe pri spodbujanju čistejše mobilnosti.

Letošnji 19. ETM je med 16. in 22. septembrom potekal v spremenjenih razmerah, ki jih je narekovala trenutna epidemiološka situacija. Navkljub omejitvam se je ETM pridružilo kar 79 občin, ki so občane k hoji ali kolesarjenju spodbujale na domiselne načine.

V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE je bil v mesecu juniju objavljen Javni razpis za sofinanciranje priprav in izvedbe aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti v letu 2020 . Iz Sklada za podnebne spremembe je bilo letos za razpis namenjenih 200.000 eur. Na razpis se je prijavilo 35 občin in mestnih občin, ki so skupaj napovedale izvedbo približno 75 aktivnosti. Hiter pregled aktivnosti si lahko ogledate v VIDEU.

Danes le 25 odstotkov slovenskih šolarjev prihaja v šolo peš ali s kolesom, večina se jih pripelje z avtomobilom, medtem ko jih je še pred 15 leti kar 75 odstotkov v šolo pešačilo ali kolesarilo. Večina občin je organiziralo Dan brez avtomobila, Park(irni) dan in Pešbus. Poleg omenjenih aktivnosti so občine izvajale tudi aktivnosti kot so vključevanje lokalnega gospodarstva v promocijske aktivnosti ETM, delavnice o trajnostni mobilnosti za starejše, postavitve peš kažipoti, dogodke na šolski ulici ter otroci in javni prostor.



Slika 1: Aktivnosti v občini Podlehnik
Avtor fotografije: Občina Podlehnik

14. 9. 2020 se je na spletu odvil zaključni dogodek lokalnih in regionalnih koordinatorjev ETM z razglasitvijo zmagovalnih občini ter podelitvijo priznanj sodelujočim. Izbor je bil pripravljen v dveh kategorijah, in sicer med mestnimi in ne mestnimi občinami.

"Najbolj sta nas prepričali Mestna občina Nova Gorica in Občina Medvode. Nova Gorica je ena od sedmih občin, ki v ETM sodeluje že 19. leto zapored in je hkrati ena bolj dejavnih občin pri celostnem prometnem načrtovanju. Leta 2020 so imeli ambiciozen program promocije trajnostne mobilnosti in izvajanja trajnih ukrepov. V Medvodah so dolgoročno poskrbeli za trajnostno mobilnost v sodelovanju z osnovnimi šolami, poskrbeli pa so tudi za vključitev lokalnega gospodarstva," je povedala nacionalna koordinatorica ETM mag. Polona Demšar Mitrovič.

Poleg nagrajenih občin letošnjega ETM so bile najbolj aktivne občine še: Novo mesto, Maribor, Koper, Brežice in Vipava. Letošnji ETM je kljub omejitvam za preprečevanje širjenja koronavirusa tudi v teh občinah potekal na visoki ravni, občani pa so lahko sodelovali pri številnih aktivnostih trajnostne mobilnosti. Občine so zagotovile tudi mnoge trajne ukrepe na tem področju, ki bodo zagotavljali aktivne in okolju prijazne mobilnosti tudi v prihodnje.

Celotni zaključni dogodek si lahko ogledate na TEJ POVEZAVI.







Slika 2 in 3: Zmagovalni občini ETM 2020 sta Mestna občina Nova Gorica (slika levo) in Občina Medvode (slika desno). Čestitamo!
Avtor fotografije: Občina Nova Gorica in Občina Medvode

Šolska ulica v Škofje Loki

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

IPoP - Inštitut za politike prostora je v septembru v sodelovanju z občino Škofja Loka odprl Šolsko ulico ljudem. Tekom priprave Celostne prometne strategije občine Škofja Loka se je pokazalo, da je preko 80 odstotkov prebivalcev Škofje Loke pripravljenih kratke poti opraviti peš ali s kolesom, če bi bili pogoji za hojo in kolesarjenje boljši. Hkrati se v Škofji Loki veliko ljudi vozi z avtomobilom tudi na kratke razdalje, ki bi jih lahko enostavno opravili peš ali s kolesom. Škofja Loka je bila pripravljena urediti promet v prid hoji in kolesarjenju, zato so skupaj z IPoP načrtovali in spremljali odzive na pilotno prometno ureditev Šolske ulice, po principu odprtih ulic, poznanih v tujini.

Šolska ulica v Škofji Loki se že sedaj vse bolj uporablja kot peš ali kolesarska povezava med starim mestom in novim središčem v nekdanji vojašnici ter Kamnitnikom. Štetje prometa med 8. in 18. uro v juniju 2020 je pokazalo, da se na Šolski ulici odpravi nekaj več kot 8.000 ljudi. Od tega je 58,5 odstotkov pešcev, 7,1 odstotek kolesarjev, 33,5 odstotkov avtomobilov ter 0,9 odstotka ostalih. Kljub temu imajo pešci in kolesarji na voljo bistveno manj prostora v primerjavi z avtomobili.

S projektom Odprta ulica je občina želela preizkusiti različne ukrepe za ustvarjanje varnega in prijetnega uličnega prostora, kar bi v prihodnosti lahko postala stalna rešitev. Cilj je bil z izvedenimi ukrepi celotni Šolski ulici vtisniti značaj mestne aleje saj zelena, privlačna, široka in varna pot omogoča in spodbuja trajnostno mobilnost ter ustvarja odprt, dinamičen, kakovostno oblikovan javni in prometni prostor, prostor za igro in ponuja možnost druženja za vse.



Slika 4: V dopoldanskih urah se je po Šolsku ulici sprehodilo veliko ljudi s polnimi vrečkami dobrot s tržnice, popoldne je bilo poskrbljeno za pester zabavni program..
Avtor fotografije: Nela Halilović

Odprta ulica je potekala pet sobot, pet delovnih dni v jutranji konici in en cel delovni dan – Dan brez avtomobila. Na ulici se je odvijal privlačen program. V času Evropskega tedna mobilnosti od 16. do 22. septembra 2020 se je v delovnih dneh Odprta ulica izvajala zjutraj. Na tak način je bila v praksi zagotovljena bolj varna pot tudi za najmlajše šolarje, ki so se lahko po Šolski ulici do šole sprehodili sami oz. v družbi svojih prijateljev. V podporo peš hoji najmlajših šolarjev je bil organiziran Pešbus, ki je na OŠ Škofja Loka-Mesto že stalnica. Za tiste, ki živijo bolj daleč in so jih starši primorani pripeljati v šolo, pa so bile urejene postaje Poljubi in odpelji - posebej označena varna mesta na katerih lahko starši odložijo otroke, jih poljubijo in se odpeljejo naprej, otroci pa pot do šole nadaljujejo samostojno ali pa se pridružijo posebni Pešbus »shuttle« liniji.



Slika 5 OŠ Škofja Loka–Mesto v podporo najmlajšim že vrsto let izvaja Pešbus; tokrat so otroci pešpot v šolo lahko zaključili po varni Šolski ulici brez avtomobilov. Avtor fotografije: Andrej Tarfila

Izvajalci projekta so ves čas Odprte ulice z javnimi razpravami na terenu in preko anketiranja zbirali odzive vseh vključenih. Rezultati so pokazali, da je bila začasna ureditev všeč veliki večini – otrokom in staršem, podporo so izkazali tudi prebivalci na Šolski ulici in splošna javnost Škofje Loke. Starši so v 81 odstotkih izrazili, da je potrebno v okolici šole zmanjšati število avtomobilov, 86 odstotkom staršev je bil ukrep Odprta ulica všeč.

In prav pozitivni odziv je vodstvo šole in občino Škofja loka spodbudil da za Šolsko ulico pripravijo nov predlog trajne prometne ureditve, ki bo spodbujal aktivne prihode šolarjev, omogočal pogoje za hojo in kolesarjenje ter preusmeril tranzitni avtomobilski promet.



Vsi prispevki na temo Odprte ulice so na voljo na naslovu https://ipop.si/odprta-ulica/

Slika 6: Plakat za promocijo Šolske ulice Avtor plakata: Darja Klančar Darka/IPoP

Nove smernice za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij

Partner: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Slovenske Nacionalne smernice za pripravo Celostne prometne strategije (CPS) so nastale pred osmimi leti, na podlagi Evropskih smernic in prvih izkušenj s celostnim prometnim načrtovanjem pri nas. V tem času se je na področju celostnega prometnega načrtovanja zgodilo veliko. Več kot 80 občin je na podlagi prvih smernic pripravilo svoje prve občinske CPS. Poleg tega so bile lani izdane nove Evropske smernice za pripravo CPS in vrsta podpornih tematskih navodil.

V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE je Urbanistični inštitut Republike Slovenije v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo pričel s prenovo nacionalnih smernic. Najprej je bila opravljena raziskava o izkušnjah izdelovalcev in predstavnikov občin s procesom priprave in izvajanjem CPS-jev. V raziskavo je bilo vključenih več kot 30 organizacij, ki se s tem področjem aktivno ukvarjajo.

Rezultati raziskave so pokazali, da so med občinami velike razlike glede pristopa, vloge in učinkovitosti CPS. Rezultati so pričakovani saj izkušnje držav z daljšo tradicijo celostnega načrtovanja prometa kažejo, da ima prva generacija CPS predvsem vlogo ozaveščanja, izobraževanja in vzpostavljanja mehanizmov ter podpore za spremembe v smeri celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa.

Teme, ki jih izdelovalci in občine najpogosteje navajajo kot pomembne, za obravnavo v novih smernicah so: prilagajanje metodologije merilu občine in možnosti medobčinskega oziroma regijskega povezovanja pri pripravi, zagotavljanje politične podpore, učinkovitejše vključevanje javnosti v proces priprave, orodja in metode za spremljanje in vrednotenje, podpora pri izboru ukrepov, itd. Te teme bodo podrobneje naslovljene v novih smernicah s primeri učinkovitih pristopov in dobrih praks iz Slovenije in tujine.

Nove smernice bodo pripravljene do konca leta 2020, delavnice in izobraževanja za različne skupine strokovnjakov pa bodo potekala spomladi 2021.



Slika 7: Utrip ulice
Avtor fotografije: Simon Koblar

Posvet o mobilnosti kot storitev (MaaS)

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

15. oktobra 2020 se je v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE prek spletne platforme Zoom odvil strokovni posvet o priložnostih in ovirah vzpostavitve mobilnosti kot storitve (ang. Mobility-as-a-service – MaaS) v Sloveniji. Posvet je organiziral Geografski inštitut Antona Melika Znanstvenoraziskovalnega centra Slovenske akademije znanosti in umetnosti (ZRC SAZU), ki je v projektu nosilec akcije »Integriranje javnega potniškega prometa«. Končni cilj akcije je vzpostavitev MaaS-a v Sloveniji, ki naj bi pripomogel k povečanju deleža poti, opravljenih z javnim potniškim prometom in ostalimi trajnostnimi načini prevoza.

Posveta se je udeležilo skupno 23 predstavnikov ministrstev, ponudnikov prevoznih storitev, raziskovalnih institucij in razvojnih agencij. Posvet je odprl dr. Matej Gabrovec z Geografskega inštituta ZRC SAZU, ki je opisal namen in cilje projekta ter akcije integriranja javnega potniškega prometa, predstavil do zdaj opravljeno delo in predvidene nadaljnje korake na poti do vzpostavitve MaaS-a.

Besedo je nato prevzel Marko Javornik, generalni direktor podjetja Voyego, ustanovitelj njegovega laboratorija za digitalni promet in vodja delovne skupine »Upravljanje in poslovni modeli« v organizaciji MaaS Alliance. Osvetlil je priložnosti, ki jih ponuja digitalizacija za upravljanje mobilnosti ter zmanjšanje odvisnosti od avtomobila in z njo povezanih zastojev in emisij. Razprave o MaaS-u so zelo živahne, izzivi številni, sistemi pa še večinoma v preizkusni fazi. MaaS je primerjal z vrhom ledene gore, saj je njegov temelj ustrezno delujoč in integriran prometni sistem, ki je zasnovan na konkurenčnem javnem prevozu.



Slika 8: 15. oktobra 2020 se je na spletu odvil strokovni posvet o priložnostih in ovirah vzpostavitve mobilnosti kot storitve v Sloveniji.
Vir fotografije: Shutterstock

Sledila je predstavitev dr. Jerneja Tirana z Geografskega inštituta ZRC SAZU. Na podlagi izkušenj iz tujine je opozoril na številne, kompleksne in prepletene dejavnike, ki pripomorejo k uspešni vzpostavitvi MaaS-a. Med ovirami v Sloveniji je izpostavil zlasti javni potniški promet, ki je v primerjavi z avtomobilom časovno nekonkurenčen, vožnje so premalo pogoste, v zavesti ljudi pa ni dovolj prisoten kot način potovanja. Predstavil je tri osnovne modele MaaS-a, ki se razlikujejo glede upravljanja in razmerij med vpletenimi deležniki, eden od naslednjih korakov v projektu pa bo izbrati tistega, ki bi bil za slovenske razmere in projektne cilje najbolj primeren.

Sledila je živahna in konstruktivna razprava, v kateri so udeleženci izmenjali svoje poglede in stališča. Strinjali so se, da:

- je MaaS učinkovita rešitev le, če je nadgradnja dobro delujočega in povezanega sistema trajnostne mobilnosti. V Sloveniji mora upravljalec najprej poskrbeti za izboljšanje osnovne storitve, to je dostopen, uporabniku prijazen, informacijsko podprt in časovno konkurenčen javni potniški promet. Nanj naj se naveže ostale storitve, kot so mikromobilnost, prevozi na klic ali souporaba vozil, ki so lahko učinkovita rešitev za t.i. prvi ali zadnji kilometer;
- je potrebno poskrbeti za odprt dostop do podatkovne infrastrukture, od koder bo ponudnik MaaS-a črpal potrebne podatke (ažurni vozni redi, podatki v realnem času, podatki o razpoložljivosti vozil/sedežev) za storitev, ki bo uporabniku ponudila celovito in natančno informacijo za trajnostno pot do želenega cilja;
- naj proces vzpostavitve MaaS-a poteka od spodaj navzgor, kar omogoča večje sodelovanje akterjev pri sprejemanju odločitev. Ob tem pa mora nekdo »od zgoraj« poskrbeti za povezovanje akterjev in pobud ter oblikovanje skupne vizije.

Zelena logistika

Partner: ZUM d.o.o., Maribor

21. oktobra 2020 je ZUM v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE preko spleta organiziral delavnico z naslovom Razvoj sistema zelene logistike. Na delavnico so povabili predstavnike različnih direktoratov Ministrstva za infrastrukturo, Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo, Ministrstva za okolje in prostor, predstavniki različnih fakultet in regionalnih razvojnih agencij, predstavniki Gospodarske zbornice Slovenije in Obrtne zbornice, predstavniki Slovenskih železnic, Direkcije RS za infrastrukturo in nekaterih nevladnih organizacij.

Na delavnici je bil v uvodu predstavljen projekt LIFE CARE4CLIMATE in v okviru projekta izvajanje akcije Zelena logistika. V okviru predavanja »Razvoj zelene logistike v Sloveniji« je bil predstavljen pregled strateških dokumentov in pravnih aktov s področja zelene logistike v RS, saj se področje odraža v reguliranih področjih prometa, logistike, prometne infrastrukture, varstva okolja, javnega naročanja, urbanističnega načrtovanja, javno-zasebnega partnerstva, spodbujanja investicij in poštnih storitev. Predstavljen je bil tudi pregled relevantnih študij na državnem nivoju ter rezultati analize podatkov s področja transporta tovora. V zaključkih je bilo ugotovljeno, da Republika Slovenija sledi direktivam in predpisom EU ter zavezam, ki iz njih izhajajo. Sprejeti so bili nekateri ključni strateški dokumenti razvoja prometa, ki sledijo ciljem manjšanja obremenitve okolja z onesnaževali in dvigu kvalitete bivanja.

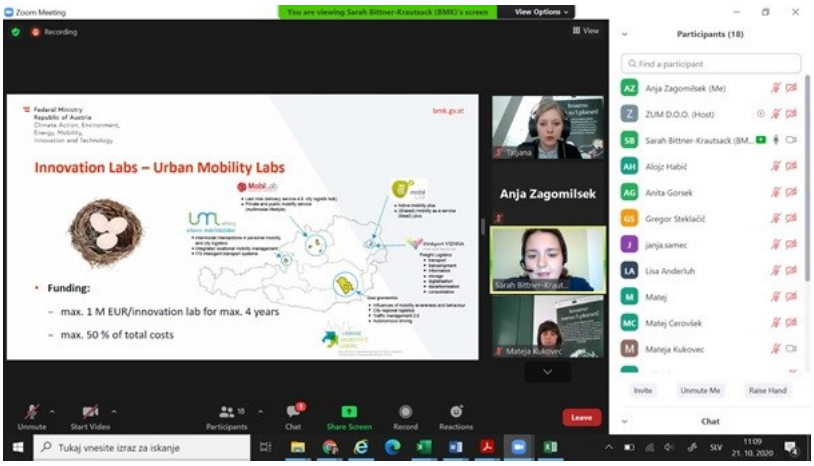
Predvideva se izvedba večih ukrepov, predvsem na področju posodabljanja železniške infrastrukture ter energetske učinkovitosti vozil in razvoj trga alternativnih goriv v prometu. Vendar se pomembnejših ukrepov, ki bi vplivali na zmanjšanje vplivov na podnebje zaradi logističnega sektorja, še ne izvaja, so pa načrtovani v bližnji prihodnosti.

V nadaljevanju delavnice sta sistematični razvoj zelene logistike predstavili predavateljici z Ministrstva za podnebne ukrepe, okolje, energijo, mobilnost, inovacije in tehnologijo iz Republike Avstrije - Lisa Anderluh, odgovorna za strateško načrtovanje in prometno politični okvir za prehod s cestnega na okolju prijaznejše načine prevoza, ki bo letos pričela z delom na oddelku za "Prevoz blaga", kjer bo odgovorna za program financiranja terminalov in železniških tirov ter Sarah Bittner-Krautsack, ki je odgovorna za inovacijsko področje „Mobilnost blaga" ter medsektorsko inovacijsko področje „Železniški sistem" v okviru avstrijskega raziskovalnega, tehnološkega in inovacijskega programa za mobilnost in promet z imenom „Mobilnost prihodnosti", koordinator ukrepov za privabljanje in spodbujanje novih talentov na področju mobilnosti in raziskav na področju prometa, tehnologije in inovacij ter vodja projekta za novo nacionalno strategijo RTI za mobilnost.

Lisa Anderluh je predstavila temo kombinirani prevoz kot okolju prijazna rešitev za prevoz tovora ter v okviru predavanja tudi način subvencioniranja prevoznikov v Avstriji, Sarah Bittner-Krautsack pa je predstavila raziskave, tehnologijo in inovacije, ki jih izvajajo oz. uvajajo v Avstriji, s posebnim poudarkom na mobilnosti blaga. V okviru predstavitve so bili predstavljeni tudi konkretni projekti.

Predstavitveni del je zaključil Martin Posset, predstavnik podjetja Thinkport VIENNA. Podjetje je laboratorij za pametno urbano logistiko s poslanstvom razviti, preizkusiti in uvesti inovacije v mestnem tovornem prometu na Dunaju. Podjetje je rezultat sodelovanja Univerze za Biotehniko na Dunaju (BoKu) in dunajskega pristanišča, financira pa ga Ministrstvo za podnebne ukrepe, okolje, energijo, mobilnost, inovacije in tehnologijo. Predstavil je načine uvajanja inovacij v poslovne modele podjetij.

V zaključku delavnice je potekala razprava o možnostih vzpostavitve sistemskega razvoja področja zelene logistike. Sodelujoči so ugotovili, da je primeren razvoj železniške infrastrukture tako oddaljen, da bo treba do izvedbe določene ukrepe izvesti tudi na področju zmanjšanja števila prevozov po cesti in uvajanja čistejših tehnologij za tovorna vozila.



Slika 9: 21. oktobra 2020 je ZUM v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE preko spleta organiziral delavnico z naslovom Razvoj sistema zelene logistike. Vir fotografije: ZUM

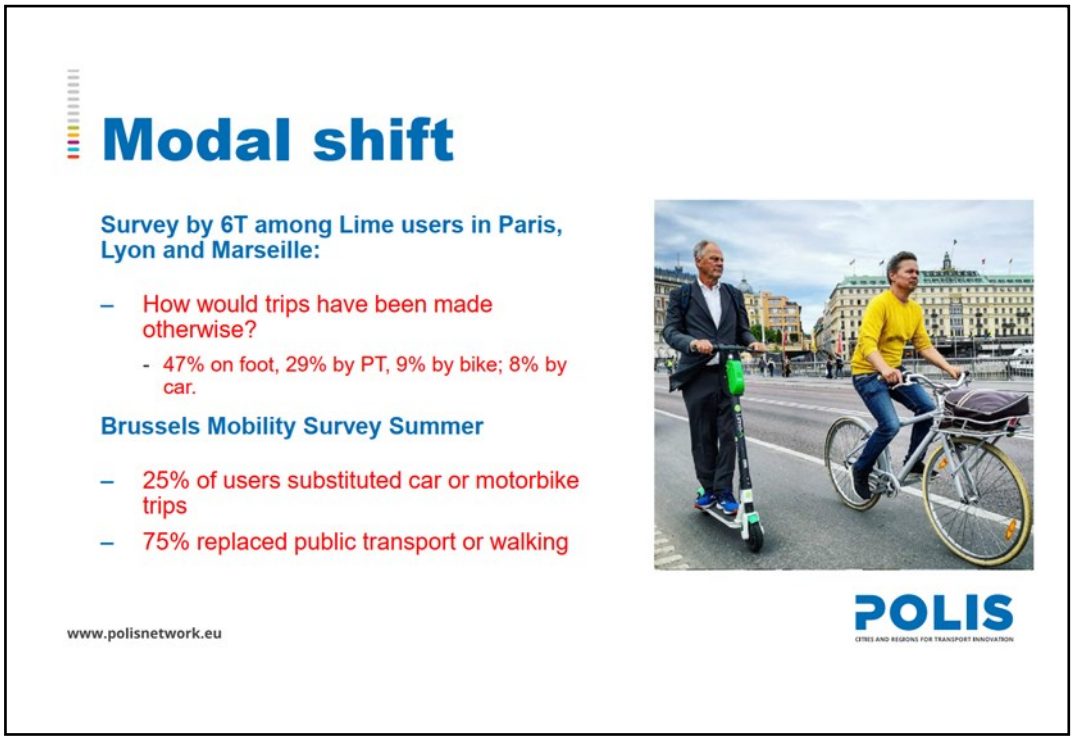
AKTIVNOSTI MINISTRSTVA ZA INFRASTRUKTURO NA PODROČJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Izvedba spletnih izobraževalnih dogodkov za občine in strokovno javnost— Mikro mobilnost

V sredo, 21. oktobra je Ministrstvo za infrastrukturo z izvajalci projekta »Izobraževanje za trajnostno mobilnost« izvedlo že peto izobraževanje letos na temo celostnega prometnega načrtovanja, ki je bilo tokrat posvečeno izzivom mikromobilnosti. Izraz se nanaša na majhna in lahka vozila, na lasten ali električni pogon, ki ne presegajo 25 km/h in jih upravljajo uporabniki sami.

Ob klasičnih kolesih, skirojih in rolkah, ki jih uporabljamo že desetletja, se mesta soočajo s hitro rastjo uporabe novih potovalnih načinov mikromobilnosti, kot so električna kolesa, skiroji, rolke in podobna vozila ter različni sistemi njihove izposoje, zaradi katerih so lahko mestne ulice čez noč preplavljene s temi vozili. Njihov množični pojav je v mnogih mestih razplamtel vročo razpravo in pozive k ukrepanju ter regulaciji področja mikromobilnosti. Gre za obliko mobilnosti, ki je še v povojih in odpira mestom številna vprašanja. Nove oblike mobilnosti pa s seboj prinašajo tudi nove razsežnosti glede varnosti, primernosti infrastrukture, parkiranja, upravljanja sistemov izposoje tovrstnih vozil in podobno.

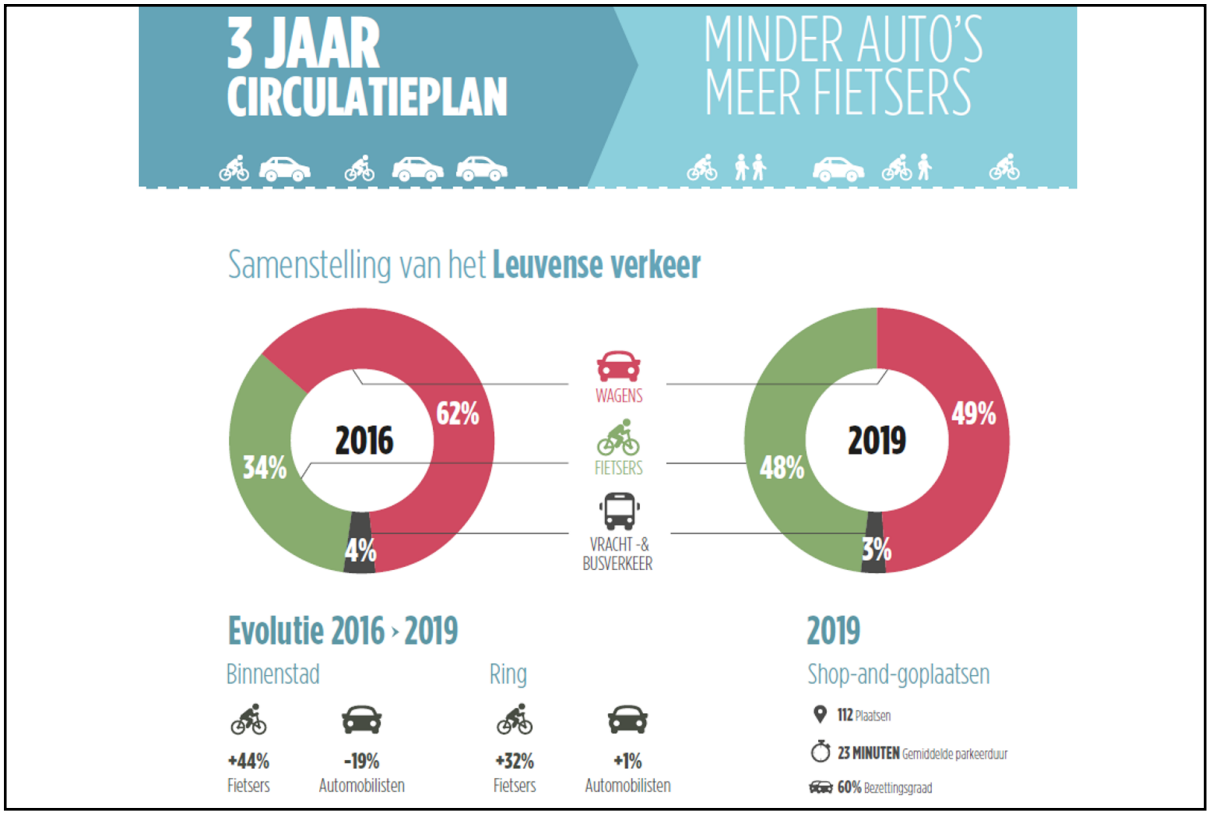
Tudi v slovenskih mestih zadnje čase opažamo vedno več električnih skirojev, tako da je pričakovati povečanje trenda v prihodnosti. Pripravljena je sprememba Zakona o pravilih cestnega prometa s katero bo urejena vloga električnih skirojev v prometu.



Slika 10: Karen Vancluysen, vpliv električnih skirojev na spremembo potovalnih načinov

Svoje izkušnje z upravljanjem in razvojem mikromobilnosti je v sklopu izobraževanja delila Karen Vancluysen iz evropske mreže mest POLIS, ki je predstavila izkušnje tujih mest. V prihodnosti bo potrebno veliko pozornosti posvetiti usmeritvam na področju razvoja mikromobilnost in uporabe predvsem električnih skirojev v prometu. Izkušnje iz tujine namreč kažejo, da električne skiroje, kot novo obliko mobilnosti v mestih, v največji meri prevzamejo pešci in uporabniki javnega potniškega prometa, veliko manj pa vozniki avtomobilov. V Franciji v Parizu, Marseille in Lionu, kjer so električni skiroji že dlje časa ena od oblik urbane mobilnosti, je anketa pokazala, da bi poti z električnimi skiroji bile v 47 % narejene peš in v 29 % z javnim potniškim prometom. V Bruslju pa je le 25 % uporabnikov električnih skirojev prej uporabljalo avtomobil ali motor, 75 % pa javni prevoz in hojo. V španskem mestu Bilbao so javni sistemi izposoje električnih skirojev prepovedani, mesto pa beleži največji delež pešcev in uporabnikov javnega potniškega prometa, skupaj kar 89 %, le 11% poti v mestu je opravljenih z osebnim avtomobilom.

Tim Asperges iz belgijskega mesta Leuven, je predstavil celovit koncept uvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti v mestih kot je upravljanje prometa v naseljih (ang. Circulation Plan) ter različne sisteme izposoje koles, ki vplivajo na spremembo potovalnih načinov.



Slika 11: Tim Asperges, sprememba potovalnih načinov v Belgijskem mestu Leuven kot posledica uvajanja celovitih ukrepov upravljanja trajnostne mobilnosti

V slovenskih mestih so od leta 2018 v porastu sistemi izposoje koles tako klasičnih kot električnih oz. kombinacija obeh. Ministrstvo za infrastrukturo je v letih od 2018 do danes sofinanciralo kar 19 sistemov izposoje koles s sredstvi evropske kohezijske politike. Peter Žnidaršič iz podjetja Nomago je predstavil avtomatiziran sistemi javne izposoje koles, ki se v Mestni občini Celje in Občinah Laško, Žalec, Polzela, Zreče, Slovenske konjice, Štore in Šentjur imenuje KOLESCE. Sistem omogoča uporabnikom v Savinjski regiji enostavno uporabo koles za opravljanje medkrajevnih poti, saj so sistemi medsebojno povezani, zato si lahko prebivalci z istim uporabniškim računom in mobilno aplikacijo kjer koli v regiji izposodijo ali vrnejo kolo.



Slika 11: Postaja sistema izposoje koles KOLESCE v Celju na lokaciji Rakušev mlin

Poudarke spletnega izobraževanja o mikromobilnosti lahko na kratko povzamemo:

- Mikromobilnost pogosto ujame mesta nepripravljena.
- Potrebno jo je umestiti v strateško sliko mobilnostni vsakega mesta in se pripraviti.
- Lahko igra zelo pozitivno vlogo in obratno.
- Potrebno jo je regulirati, če pomembno prispeva k trajnostnim ciljem mesta, jo lahko tudi subvencioniramo.

Nove oblike mobilnostni in z njimi povezane tehnologije so modne in dvigujejo veliko prahu, a mesta morajo glavni fokus nameniti jedrnim načinom prevozov.