

NOVIČNIK15

DECEMBER 2024



Kazalo



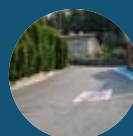
3

Z novo prometno ureditvijo pred OŠ Medvode izboljšali varnost



6

[Furam 30!] Cona 30 v Trbovljah izboljšuje prometno varnost



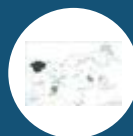
9

Več kot polovica slovenskih občin letos prvič poziva k življenju z manj avtomobili



14

Trajnostna mobilnost na zavarovanih območjih



16

Pilotni projekti zelene mestne logistike v Novi Gorici



Z novo prometno ureditvijo pred OŠ Medvode izboljšali varnost

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

Nova prometna ureditev pred Osnovno šolo Medvode prinaša pozitivne rezultate. Uvedena je bila za izboljšanje varnosti otrok in spodbujanje aktivnih prihodov v šolo (peš, s kolesom, skirojem). Analiza podatkov kaže na zmanjšanje nevarnih prometnih manevrov voznikov na območju, večji delež prihodov peš, ureditev pa podpirajo tudi starši.

Da bi ugotovili učinke spremembe, so primerjali podatke pred uvedbo in po uvedbi režima. Primerjava je vključevala štetje in analizo prometnih obremenitev, meritve hitrosti ter anketiranje šolarjev in staršev.



Sprememba prometne ureditve je vključevala naslednje ukrepe:

- Uvedbo enosmerne ceste na Ostrovrharjevi ulici.
- Omejitev hitrosti na 30 km/h (cona 30) v širšem območju Svetja.
- Postavitev točk »poljubi in odpelji« in omejenih parkirnih mest.
- Postavitev stebričkov za preprečevanje nepravilnega parkiranja.
- Ureditev kolesarskega pasu v nasprotno smer.

Več prihodov v šolo peš v spremstvu

Po spremembi prihaja v šolo približno enako število učencev peš (55–60 %) in s kolesom ali s skirojem (do 10 %) kot pred spremembo, bistveno večji pa je delež peš prihodov v spremstvu (20 %, prej 5–7 %). Delež otrok, pripeljanih z avtom do točk »poljubi in odpelji«, se je zmanjšal na 15–20 % (prej 20–30 %).

Opazili so tudi spremembe prometnih tokov. Po spremenjeni ureditvi je v Ostrovrharjevi ulici več učencev odloženih na način »poljubi in odpelji«, preko parkirišča pri športni dvorani pa jih večji delež pride peš ter s kolesom in skirojem. To neposredno vpliva na razbremenitev območja za avtomobile staršev, ki pripeljejo vrtčevske otroke. Otroci pa se bodo tudi postopno osamosvojili, saj lahko pridejo od športne dvorane varno, samostojno in aktivno.



Avtor fotografij: Tit Košir

Poleg vsega analize kažejo, da je po spremembi manj nevarnih manevrov, kot so nepravilno parkiranje, nevarno obračanje in ustavljanje na vozišču, kar še posebej ogroža pešce in otroke pri vrtcu. Delež vozil, ki presegajo hitrost 30 km/h, je padel na 5 %.



Meritve pred spremenjeno ureditvijo

Lokacija: Vrsteč Medvode

	Smer	Število meritev	Omejitev hitrosti	Hitrost 85% voznikov	Povprečna hitrost	Najvišja hitrost	Delež kršitev
2023	Donova-OŠ	3.106	20 km/h	25 km/h	18 km/h	44 km/h	33%
	OŠ-Donova	3.601	20 km/h	28 km/h	21,2 km/h	48 km/h	53%
2024	Donova-OŠ	4.075	30 km/h	27 km/h	20 km/h	47 km/h	5%
	OŠ-Donova	719	30 km/h	29 km/h	21,3 km/h	46 km/h	9%

Datum meritev: od 21. 5. 2023 od 21:00 do 29. 5. 2023 do 9:00 in od 1. 10. 2024 od 13:00 do 9. 10. 2024 do 10:00



Pred in po spremembi prometne ureditve pred OŠ Medvode. Avtor fotografij: Tit Košir

Kateri izzivi ostajajo in kako šolsko ulico še bolje urediti?

Starši osnovnošolcev so spremenjeni prometni režim podprli. Več kot polovica (61 %) se jih strinja, da je okolica OŠ Medvode po uvedbi prometnega režima bolj varna za otroke, ki pridejo v šolo samostojno. Kljub številnim pozitivnim spremembam pa ostajajo



določeni izzivi, kot so napačna smer vožnje v enosmerni ulici, predolgo zadrževanje vozil v območju »poljubi in odpelji«, nepravilno parkiranje v okolici vrtca in zdravstvenega doma ter odsotnost oznak pešpoti na parkiriščih.

Predlogi za dodatno izboljšanje prometne varnosti:

- izobraževanje staršev in otrok o varni rabi točk »poljubi in odpelji«,
- strožji nadzor na kritičnih območjih,
- umirjanje prometa pri glasbeni šoli in ureditev pešpoti na parkirišču športne dvorane.

Nova prometna ureditev je pomemben korak k večji varnosti otrok na poti v šolo, vendar bodo dodatni ukrepi zagotovili še boljšo prometno ureditev v prihodnosti.

[Furam 30] Cona 30 v Trbovljah izboljšuje prometno varnost

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

Nova prometna ureditev v Občini Trbovlje je že v dobrem mesecu prinesla pozitivne rezultate, tj. znižanje skupnih povprečnih hitrosti motornega prometa. Z začetkom novega šolskega leta so na dobrem kvadratnem kilometru, med naseljema Vreskovo in Nasipi, uvedli cono 30. Predlog nove prometne ureditve je nastal na pobudo občanov.



Na območju je na nekaj delih že bila uvedena omejitev hitrosti 30 km/h. Ta območja so zdaj povezana v enotno cono 30.

Spremembe v občini so bile nujne

Na nujnost sprememb so nakazovale meritve hitrosti pred uvedbo cone, ki so pokazale, da se večina voznikov omejitev ne drži. Obravnavano območje je poleg tega eno najgostejše poseljenih v Sloveniji, stanovanjski objekti se nahajajo tik ob cesti in na nekaterih delih manjka varna in-frastruktura za pešce. Na območju se nahaja ena osnovna šola, tik ob območju pa še dve, zato se vsakodnevno tam sprehodi več kot 500 otrok, ki so najranljivejši udeleženci v prometu. Z vzpostavitvijo varnejših šolskih poti in z zgodnjim vključevanjem v promet vzgajamo otroke v odgovorne in samostojne posameznike.



Zaradi goste poselitve območja na nekaterih delih ni možno umestiti varne infrastrukture za pešce, zato je bilo znižanje omejitve hitrosti nujno. Foto: M. Kirn

Pozitivni učinki cone 30

Da bi preverili učinke nove prometne ureditve, so meritve prometa izvajali pred uvedbo in po uvedbi cone 30, in sicer 7 dni na treh lokacijah.

Na lokaciji Keršičeva cesta je bil promet zaradi tehničnih težav merjen le od ponedeljka do četrтка.

Rezultati so pokazali pozitivne učinke, kot so:

- **znižanje povprečne hitrosti z 38 km/h na 32 km/h (za 17 %),**
- **zmanjšanje hitrosti 85 % vozil s 45 km/h na 38 km/h (za 15 %),**
- **manj avtomobilov** – število vozil se je zmanjšalo za 5.100.



Razlika 6 km/h v povprečni hitrosti pomembno vpliva na možnosti preživetja pešca!

Razlika med skupno povprečno hitrostjo na območju pred uvedbo (38 km/h) in po uvedbi cone 30 (32 km/h) je primerljiva s posledicami padca s 6,5 m višine ali 4,5 m višine. Pri tem je verjetnost smrtnih poškodb pešca manjša kljub možnosti hudih poškodb, kot so zlomi ali poškodbe glave.

Povprečna skupna hitrost		Padec z višine	Možnost smrti pri trku s pešcem	Zavorna pot
PRED	38 km/h	6,5 m	25%	21 m
PO	32 km/h	4,5 m	10%	16 m

Zmanjšanje hitrosti pomembno vpliva na varnost pešcev. Pri hitrosti **38 km/h** je ob trku verjetnost smrti pešca že **25-odstotna**.

Vozilo potrebuje za zaustavitev približno 21 metrov, pri **32 km/h** pa **5 metrov manj**, kar lahko bistveno vpliva na izid nesreče.

Hitrost 85 % vozil		Padec z višine	Možnost smrti pri trku s pešcem	Zavorna pot
PRED	45 km/h	9,0 m	50%	28 m
PO	38 km/h	6,5 m	25%	21 m

Razlike v povprečni hitrosti in hitrosti 85 % vozil v času merjenja kažejo na izboljšanje prometne varnosti.

Pozitivni učinki komunikacijskega načrta

Pri oblikovanju komunikacijskega načrta je občini pomagal IPoP – **Inštitut za politike prostora v okviru projekta Life IP Care4climate** in vse aktivnosti strnil v kampanjo Furam 30. Čeprav je bilo med meščani in predstavniki medijev ob uvedbi ukrepa zaznati nekaj zadržanosti in celo skepse glede njegove smiselnosti, rezultati kažejo, da **uvedba cone 30 dosega zastavljene cilje**. Upamo, da bo uspeh Trbovelj k uvedbi sklenjenih območij con 30 prepričal še več slovenskih občin.



Sprememba prometne ureditve, ki Trbovlje uvršča na seznam naprednih evropskih prometnih praks.
Foto: M. Kirn



Vabilo

Vabilo občinam za pomoč pri komuniciranju uvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti bo predvidoma ponovljeno spomladi 2025. Pri tem bodo imele prednost občine z ukrepi, ki omejujejo avtomobilski promet in z večjim potencialom za spreminjanje potovalnih navad prebivalcev.

Več kot polovica slovenskih občin letos prvič poziva k življenju z manj avtomobili

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

Slovenci se čedalje bolj zavedamo negativnih vplivov prometa na okolje in zdravje, vseeno pa je splošna ozaveščenost na tem področju še vedno nizka. Prekomeren avtomobilski promet ostaja eden ključnih razvojnih izzivov Slovenije, na kar opozarja tudi Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE), ki je nacionalni koordinator evropskega tedna mobilnosti (ETM).

Letošnji ETM je poudaril pomen dostopnega in varnega javnega prostora za vse uporabnike. Vključenih je bilo največ občin (120) in prebivalcev doslej, izvedenih pa več kot 500 aktivnosti.



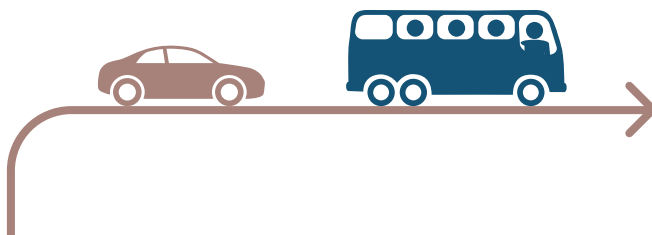
Nagrajenci Evropskega tedna mobilnosti 2024.

Letošnja tema ETM: Kakovosten javni prostor za vse

Koristi kakovostno urejenega javnega prostora ni malo. Zagotavlja dostopnost in udobnost uporabe za vse skupine uporabnikov, je prijetnejši za bivanje, druženje in sprostitve, ustvarja strpnejšo in bolj vključujočo skupnost, prinaša veliko družbenih, zdravstvenih in gospodarskih koristi ter povečuje konkurenčnost skupnosti.

Ključni ukrepi za njegovo ureditev vključujejo umirjanje motornega prometa, začasne in trajne zapore delov naselij za motorna vo-

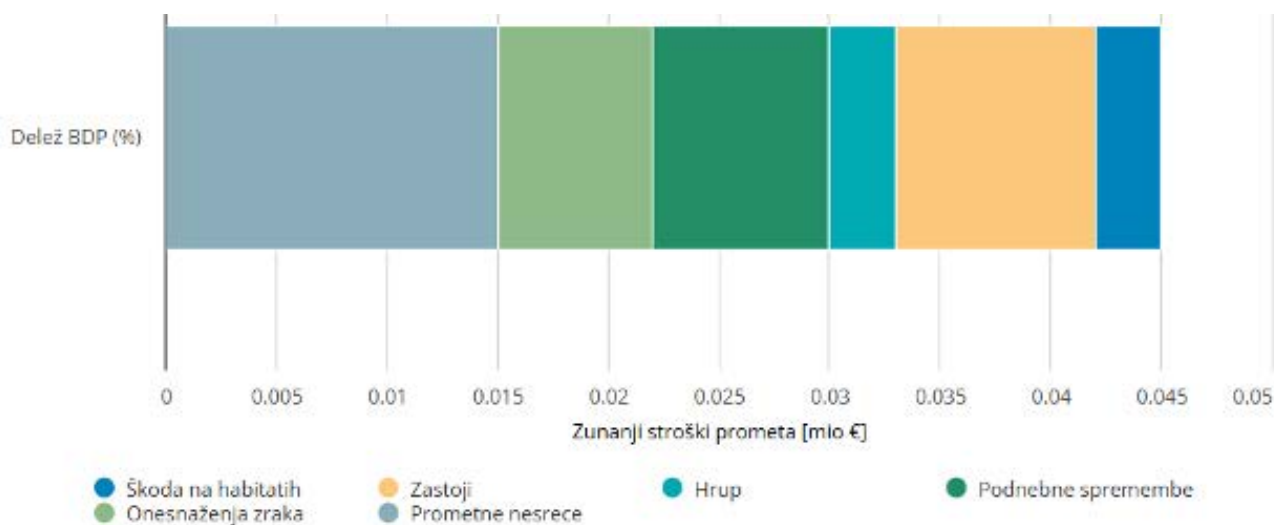
zila ter preurejanje prostorov, zlasti v bližini šol in vrtcev, bolnišnic, domov za starejše občane, središč in vstopov v naselja, stanovanjskih sosesk ter nevarnih odsekov cest. Pomembno je tudi kontinuirano ozaveščanje in informiranje javnosti.



Prometne statistike kažejo na nujne ukrepe

Podatki Agencije za okolje kažejo, da je ocenjena vrednost zunanjih stroškov prometa v Sloveniji v letu 2021 znašala približno 4,6 % bruto domačega proizvoda – kar 99 odstotkov teh stroškov pa je povzročil cestni promet.

Tretjina stroškov je povezanih s prometnimi nesrečami, petina stroškov z zastoji, 18 % s podnebnimi spremembami, 15 % z onesnaženjem zraka ter 7 % s škodo na habitatih in 6 % s hrupom.



Delež posameznih zunanjih stroškov v BDP Slovenije leta 2021, vir arso.gov.si

Najbolj aktivne občine so bile Solčava, Ig in Celje

Na zaključnem dogodku za lokalne in regionalne koordinatorje v Velenju so posebej izpostavili najbolj aktivne občine.

V kategoriji manjših občin je priznanje dobila Občina Solčava.

Občina Solčava je kljub svoji majhnosti izvedla zelo pester in inovativen program aktivnosti, v katere so vključevali različne starostne skupine občanov ter domače in tuje obiskovalce.

Posebno dragoceno je, da si v Občini Solčava za trajnostno mobilnost prizadevajo tudi zunaj trajanja ETM.



Foto: Občina Solčava



V kategoriji srednje velikih občin je bila kot najbolj aktivna prepoznana Občina Ig.

Občina Ig je osrednji del aktivnosti ETM izvedla na območju manjšega javnega parkirišča, ki je bilo ves teden zaprto za promet. Poleg aktivnosti za spodbujanje hoje in kolesarjenja so povečali frekvence nekaterih avtobusnih linij ter izvedli več tematskih poučnih aktivnosti in spremljevalnih dejavnosti.



Foto: Občina Ig



Med večjimi občinami je bila kot najbolj aktivna prepoznana Mestna občina Celje.

Osrednji prostor dogajanja (Prešernova ulica) so v času ETM zaprli za motoriziran promet in ga uredili v prostor srečevanja, igre, izobraževanja in medgeneracijskih izmenjav. Vsak dan so v ospredje postavili drugo temo: mobilnost najmlajših, delavnice urbanih športov, zdravo življenje, trajnostne potovalne navade, kultura, kolesarjenje, mikromobilnost in varnost.





V medijih je bil ETM dobro prisoten

Za splošno javnost je MOPE objavilo tri medijska sporočila in poskrbelo za izvedbo tematskega kviza na osem radijskih postajah z dobro pokritostjo in poslušanostjo. Aktivnosti ETM so v septembru dosegle dober medijski odziv. Zabeleženih je bilo 935 objav in 1,2 milijona odzivov, večinoma na spletnih mestih (67 %) in Facebooku (24 %).

Trajnostna mobilnost na zavarovanih območjih

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

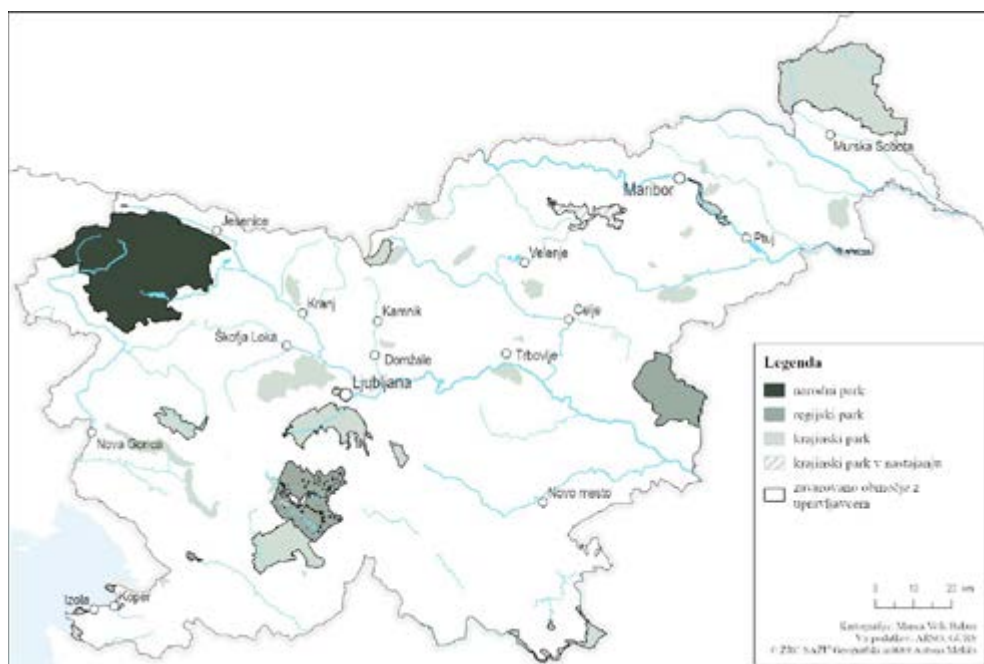
Zavarovana območja v Sloveniji se soočajo z vse večjimi izzivi zaradi prometne obremenitve. V sklopu projekta LIFE IP CARE4CLIMATE so raziskovalci Geografskega inštituta Antona Melika ZRC SAZU pripravili usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti, ki ponujajo tako teoretski okvir kot praktične rešitve.

Glavni izzivi prometa za zavarovana območja

Ob naraščajočem številu obiskovalcev je promet postal ena največjih groženj naravnim vrednotam. Prinaša degradacijo naravnih habitatov, znižanje kakovosti zraka in povečan hrup, slabšo izkušnjo obiskovalcev, konflikte z lokalnimi prebivalci.

Priločnik **Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih** naslavlja te izzive in ponuja teoretske in praktične rešitve za ohranjanje občutljivega ravnovesja med dostopnostjo in varstvom narave, ki so lahko v pomoč upravljavcem zavarovanih območij in ključnim deležnikom.

Osrednje poglavje predstavlja usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih v Sloveniji s poudarkoma na trajnostnem dostopanju do zavarovanih območij in trajnostni mobilnosti na zavarovanih območjih.



Zemljevid Slovenije z narodnim, regijskimi in krajinskimi parki, vir: Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih

Kako izboljšati dostop do naravnih vrednost in obenem zaščititi okolje

Promet povzroča hrup, onesnaženje in degradacijo narave, hkrati pa povečuje obremenitev infrastrukture zavarovanih območij. Z uvedbo trajnostnih rešitev, kot so javni prevoz, kolesarske in pešpoti ter omejevanje avtomobilskega dostopa, je mogoče ohraniti naravne vrednote in izboljšati izkušnjo obiskovalcev.

1. Trajnostno dostopanje

Ključni ukrepi vključujejo spodbujanje uporabe javnega prevoza, uvedbo novih avtobusnih linij in prevozov na klic ter urejanje P+R parkirišč na obrobju zavarovanih območij.

Primer dobre prakse: V Triglavskem narodnem parku poleti obratujejo sezonske avtobusne linije, ki obiskovalcem omogočajo dostop do priljubljenih destinacij brez avtomobilov.

2. Trajnostna mobilnost znotraj območij

Električna vozila, izposoja koles in urejanje pešpoti zmanjšujejo prometni pritisk v občutljivih delih parkov.

Dodaten ukrep kot primer dobre prakse: V Krajinskem parku Sečoveljske soline so uvedli električni vlakec in strogo omejili dostop motoriziranih vozil.

Izpostavljamo inovativne rešitve: "V hribe z javnim prevozom"



V sodelovanju s Planinsko zvezo Slovenije je nastala spletna aplikacija »V hribe z javnim prevozom«, v katerem je predstavljenih 40 planinskih izletov, primernih za izvedbo z vlakom ali avtobusom. Izvedljivost teh izletov smo ponovno preverili po prenovi voznih redov z dne 1. 9. 2024. Aplikacijo najdete na povezavi.

Dokument ponuja konceptualni in praktični okvir

V Narodnem parku Adamello Brenta v Italiji obiskovalcem med poletjem ob torkih zaprejo cesto za vsa motorna vozila in spodbujajo kolesarjenje ter hojo. To je pristop, ki bi ga lahko uspešno prenesli tudi v Slovenijo. To je le eden od primerov dobrih praks, predstavljenih v priročniku, ki bo neprecenljiv pripomoček za vse, ki želite prispevati k ohranjanju narave in trajnostnemu razvoju.



Usmeritve za vzpostavlanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih

Pilotni projekti zelene mestne logistike v Novi Gorici

Partner: ZUM d.o.o., Maribor

Zelena mestna logistika je trajnostno upravljanje logističnih procesov, ki vključuje dostavo blaga, prevoz materialov in zbiranje odpadkov v mestnih območjih z zmanjšanjem negativnih vplivov na okolje. Cilj je zmanjšati emisije, hrup in prometne zastoje, hkrati pa ohraniti učinkovitost oskrbnih verig in izboljšati kakovost bivanja v mestih.

V Novi Gorici potekajo pilotni projekti za **optimizacijo mestne logistike**, usmerjeni v **zmanjševanje vplivov tovornega prometa na okolje**. Projekti vključujejo inovativne pristope k upravljanju logistike in pripravo načrtov za prihodnost, zlasti za čas Evropske prestolnice kulture Nova Gorica 2025 (EPK).

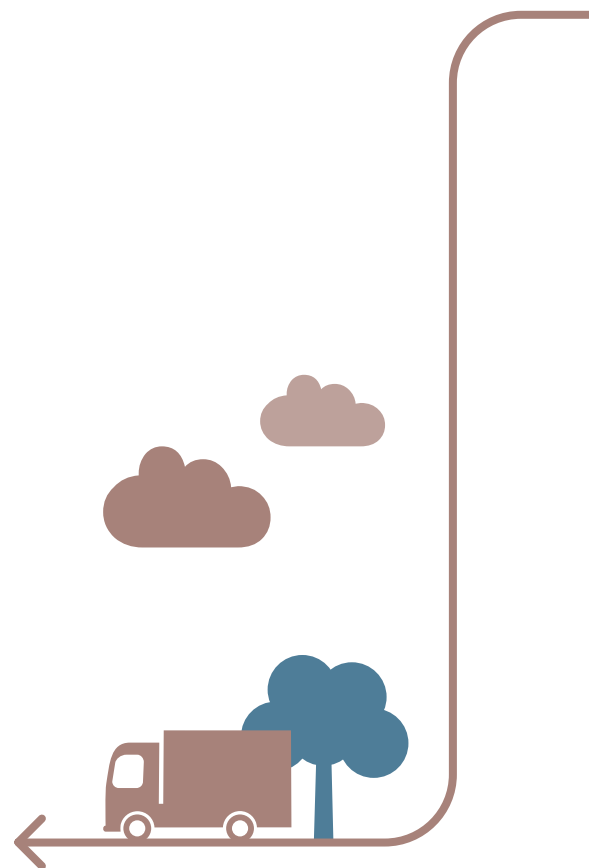
Pilotni projekti v Novi Gorici

Nova Gorica uvaja inovativne rešitve zelene logistike, ki se osredotočajo na naslednje ključne sklope:

1. Načrt za tovorni promet

Priprava načrta za optimizacijo tovornega prometa vključuje analizo trenutnega stanja, spremljanje izvedenih ukrepov in usmerjanje tovornega prometa.

Ugotovitve kažejo, da tovorna vozila prispevajo do polovice vseh emisij iz prometa v mestu.



2. Testiranje ukrepov v Cankarjevi ulici

Cankarjeva ulica bo preoblikovana v »živi laboratorij« (LivingLab) za preizkušanje digitalnih rešitev in trajnostnih logističnih ukrepov. Namen je zmanjšati prometno obremenitev in omogočiti nemoteno dostavo blaga z okolju prijaznimi sredstvi.

3. Priprave na Evropsko prestolnico kulture 2025

Cankarjeva ulica bo preoblikovana v »živi laboratorij« (LivingLab) za preizkušanje digitalnih rešitev in trajnostnih logističnih ukrepov. Namen je zmanjšati prometno obremenitev in omogočiti nemoteno dostavo blaga z okolju prijaznimi sredstvi.

Podlage za trajnostne odločitve

Trenutno se zaključuje **poročilo o analitični fazi**, ki obsega analizo razpoložljivih dokumentov, terenske ogleda, anketiranje poslovnih subjektov, inventarizacijo dostavnih površin in drugo.

Leta 2022 je bilo izvedeno **anonimno video štetje prometa na 15 lokacijah v Novi Gorici** in Solkanu, ki je zajemalo promet med 6. in 22. uro. Analiza je pokazala:

- visok delež tovornih in dostavnih vozil, ki prispevajo k prometni obremenitvi,
- potrebo po boljši organizaciji dostavnih površin in prilagoditvi prometnih tokov.

Vpliv na prihodnost mesta

Projekti zelene logistike v Novi Gorici bodo služili kot model za druga slovenska mesta. Ukrepi, kot so preoblikovanje Kolodvorske poti in optimizacija logistike na območju Cankarjeve ulice, ne bodo vplivali le na obdobje Evropske prestolnice kulture, temveč bodo dolgoročno izboljšali kakovost življenja prebivalcev in trajnostni razvoj mesta.



Cilj načrta za tovorni promet za opredelitev vodenja tovornega prometa v mestu Nova Gorica je **optimizirati tovorni promet v mestu** in posledično zmanjšati njegov prispevek k emisiji plinov in trdnih delcev v strukturi motornega prometa.



