sptm SLOVENSKA PLATFORMA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

LIFE IP CARE4CLIMATE

NOVIČNIK 20

OKTOBER 2026

/Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN ENERGETIKO

sptm SLOVENSKA PLATFORMA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

SAMO1PLANET CARE4CLIMATE

Sofinancira Evropska unija

PODNEBNI SKLAD

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Kazalo

/Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE

3 Kako Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU spodbuja uporabo javnega prevoza namesto avtomobila?

3 Dostopnost, kakovost in organizacija javnega potniškega prometa

9 Model povračila stroškov prevoza na delo

9 Trajnostna mobilnost na zavarovanih območjih

10 Mobilnost kot storitev

www.sptm.si

Izdajatelj: Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko
Uredništvo: Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko, Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU
Besedilo in izbor gradiva: Jernej Tiran, Matej Gabrovec; Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU
Lektura: K&J Translations
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, sredstvi Podnebnega sklada in sredstvi partnerjev projekta.

Kako Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU spodbuja uporabo javnega prevoza namesto avtomobila?

Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU (v nadaljevanju inštitut) v projektu CARE4CLIMATE vodi akcijo 3.1 z naslovom »Integriranje javnega potniškega prometa«. Cilj akcije je v času projekta povečati število kilometrov, ki jih uporabniki naredijo z javnim prevozom, na račun kilometrov, opravljenih z osebnimi avtomobili. Želena posledica je zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometu.



Kako bo inštitut to dosegel? S številnimi mehkimi ukrepi, med drugim z uvedbo mobilnosti kot storitve v Sloveniji, ki bo uporabnikom omogočala načrtovanje poti z javnim prevozom. Na poti do izboljšanja javnega potniškega prometa (JPP) v Sloveniji so **pripravili več analiz in strokovnih podlag, ki jih predstavljamo v nadaljevanju.**

Inštitut s pristojnimi organi **sodeluje tudi pri implementaciji predlaganih ukrepov.**

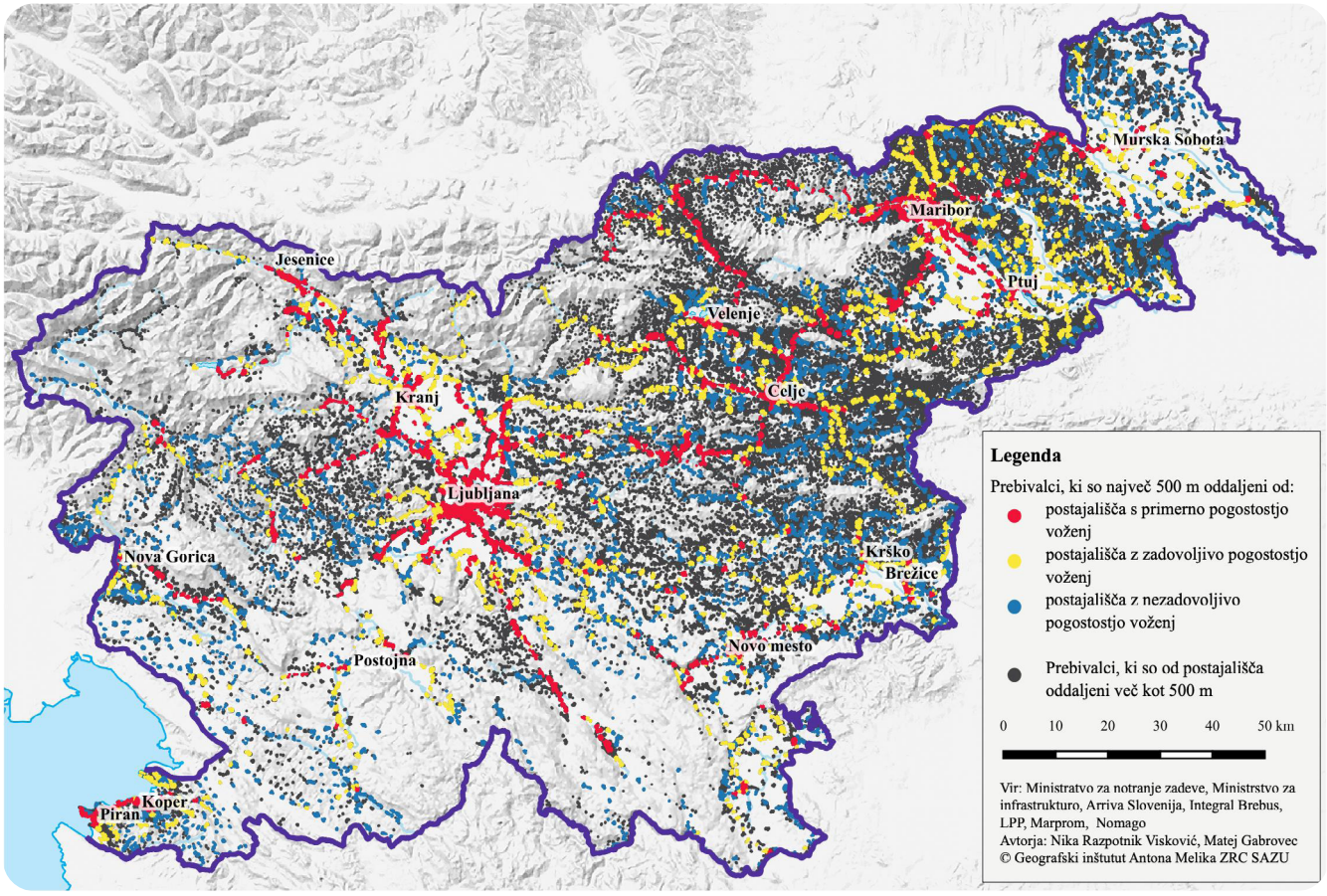
Dostopnost, kakovost in organizacija javnega potniškega prometa

1. Ugotavljanje vrzeli v ponudbi JPP

V prvem izročku so na inštitutu <u>analizirali dostopnost javnega potniškega prometa s prepoznavanjem glavnih vrzeli v njegovi ponudbi:</u>

- S povezovanjem Centralnega registra prebivalcev in podatkov o ponudbi JPP v geografskem informacijskem sistemu so i**zračunali delež prebivalcev, ki živijo v 500- in 1000-metrski oddaljenosti** od postajališč s primernim številom dnevnih povezav.
- **Primerjali so stanje med letoma 2006 in 2019, analizirali regionalne razlike v dostopnosti in prepoznali glavne vrzeli** v ponudbi.





Prikaz gostote prebivalcev v največ 500-metrski oddaljenosti od postajališč z različno pogostostjo voženj

💡 **Rezultat**

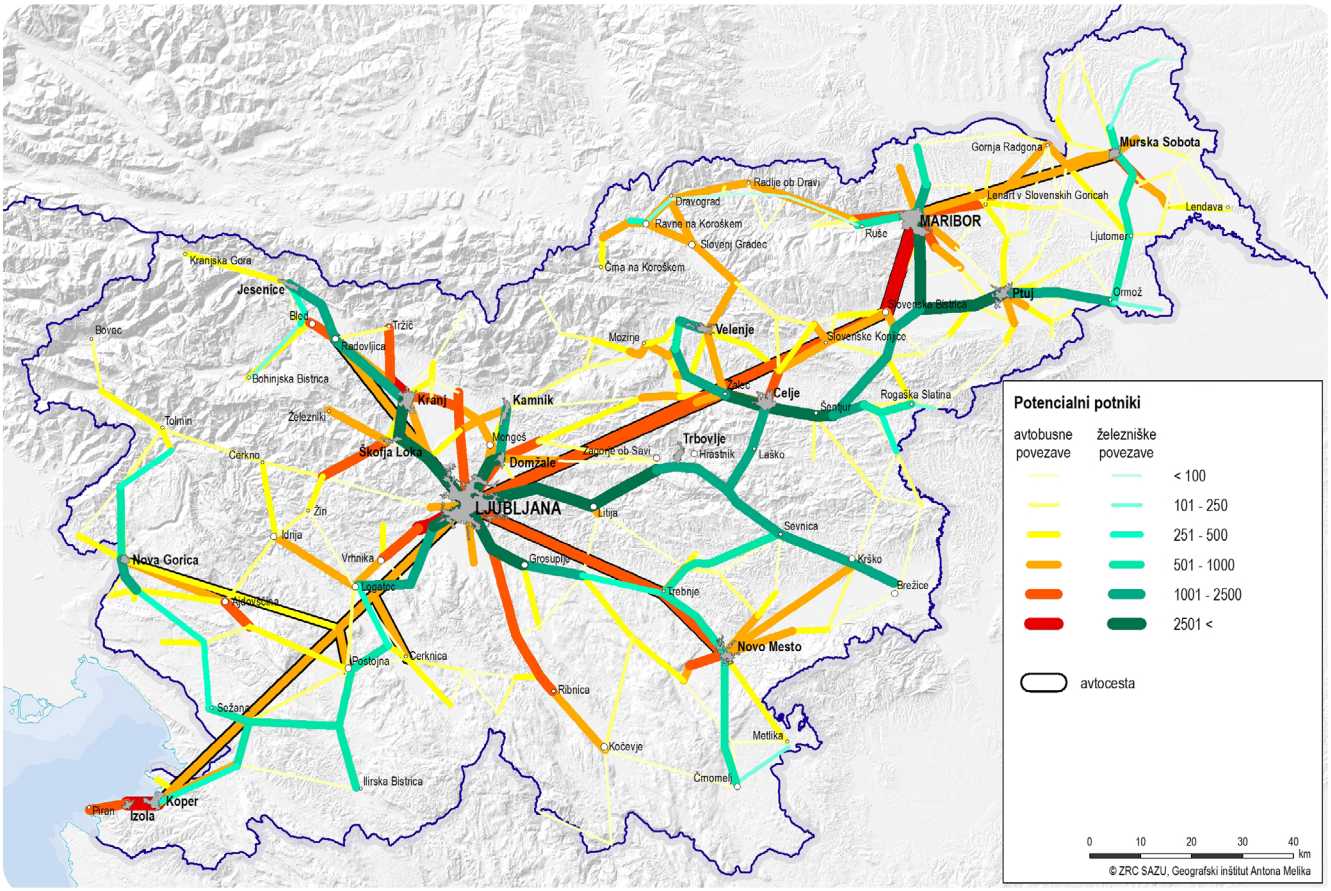
Ugotovljeno je bilo, da za izboljšanje dostopnosti **ni treba korenito spreminjati omrežja JPP, temveč je treba predvsem povečati pogostost voženj v obstoječem omrežju.**

2. Prepoznavanje glavnih koridorjev JPP

Nato so na inštitutu v študiji Analiza dnevne mobilnosti in ugotavljanje glavnih koridorjev javnega potniškega prometa na podlagi statističnih podatkov analizirali dnevno mobilnost dijakov, študentov in delavcev.

🚌 **Rezultat**

Ugotovili so, na katerih koridorjih obstaja največji potencial za učinkovito organizacijo JPP, le-te so tudi kartografsko prikazali. V naslednjih fazah projekta so za **izbrane koridorje pripravili ukrepe za izboljšanje javnega potniškega prometa.**



Prikaz števila potencialnih potnikov, ki bi se lahko vozili z avtobusnim ali železniškim prometom

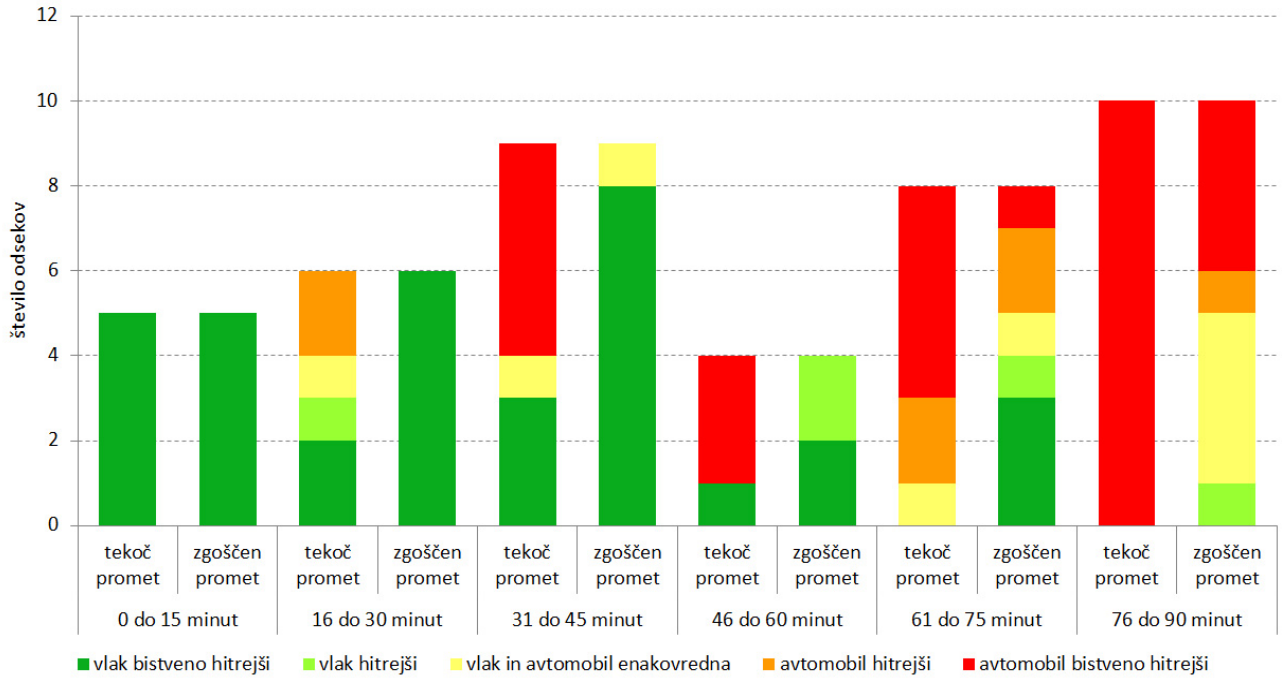
3. Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP

Na inštitutu so analizirali tudi kakovost storitve in konkurenčnosti JPP ter podali predloge možnih izboljšav, ki bi pripomogle k njegovi večji uporabi. Kakovost storitve so ocenili z vidika 15 izbranih prvin, in sicer ločeno za avtobusni in železniški medkrajevni promet.

Rezultat

Ugotovili so, da kakovosti storitve na splošno **ne moremo označiti za zadovoljivo, še posebej ne v avtobusnem prometu,** kjer sta najbolj kritični prvini (ne)opremljenost postajališč in slaba dostopnost informacij. V analizi konkurenčnosti so v inštitutu primerjali potovalne čase med JPP in osebnimi avtomobili med občinskimi središči, pri čemer so podrobneje obravnavali **železniške povezave.**

Rezultati kažejo, da je vlak časovno konkurenčen zlasti na krajših razdaljah in v času cestnoprometnih konic. Obenem so prepoznali avtobusne linije z največjim številom potencialnih potnikov, kjer alternativna železniška povezava ni na voljo. **Na podlagi teh spoznanj so predlagali nekaj ključnih priporočil za izboljšave sistema.**



Prikaz primerjave hitrosti dostopa z vlakom in avtomobilom v četrturnih časovnih intervalih med regionalnimi središči in njihovimi zalednimi občinskimi središči

4. Smernice za organizacijo JPP na podeželju

Na inštitutu so izdelali tudi Smernice za organizacijo javnega potniškega prometa na podeželju, kjer v Sloveniji živi okrog polovica prebivalstva.

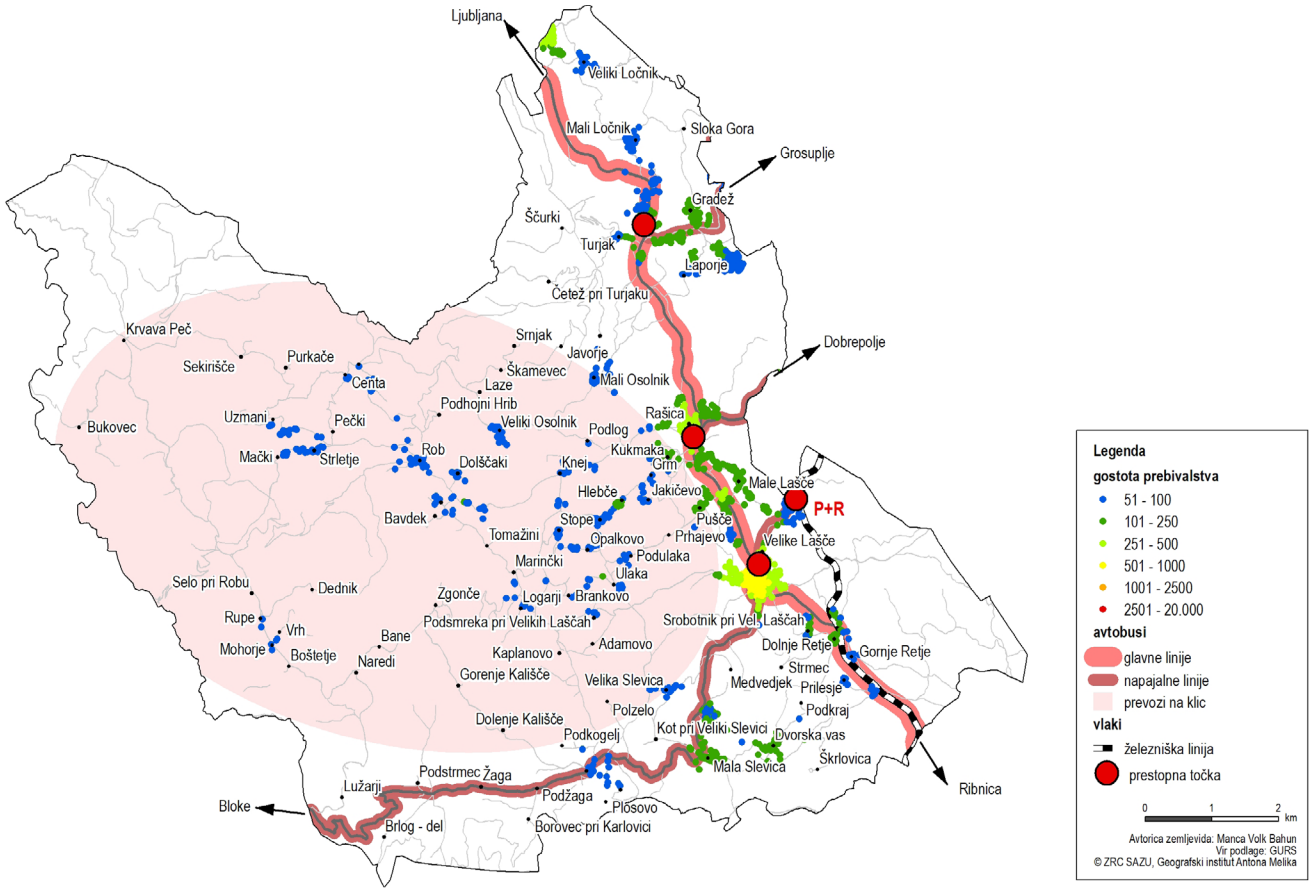
Rezultat

Iz smernic izhaja, da mora JPP na podeželju:

- biti vključen v enotno omrežje na državni ravni,
- biti organiziran okrog privlačnih prestopnih točk,
- biti povezan s šolskimi prevozi,
- vključevati časovno konkurenčne in prilagodljive povezave,
- biti podprt z ustrezno informacijsko infrastrukturo in promocijo.

Vzporedno morajo lokalne skupnosti imeti pristojnosti za organiziranje vseh oblik javnega prevoza na svojem ozemlju.

S takšnimi ukrepi je mogoče **povečati delež uporabnikov JPP tudi na podeželju in preprečevati socialno izključenost ranljivih skupin prebivalcev.**



Prikaz predlagane zasnove javnega potniškega prometa v občini Velike Lašče

5. Shema za izboljšanje JPP v izbranih koridorjih

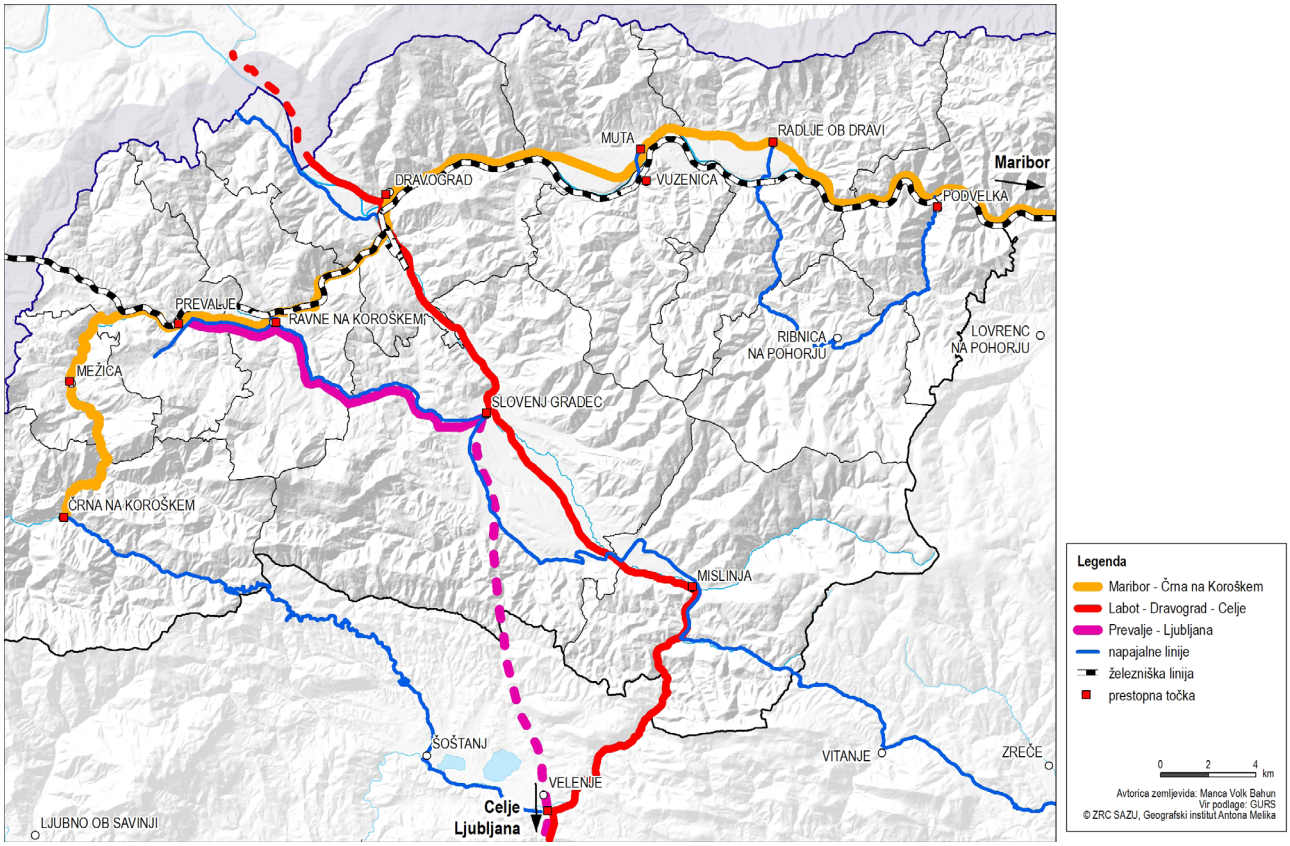
V tem sklopu so na inštitutu izdelali še shemo izboljšanega javnega potniškega prometa v izbranih koridorjih. Shemo so pripravili na primerih koroške statistične regije in dolenjskega koridorja, ki v več krakih poteka med Ljubljano ter Trebnjim, Žužemberkom in Kočevjem.

Shema temelji na:

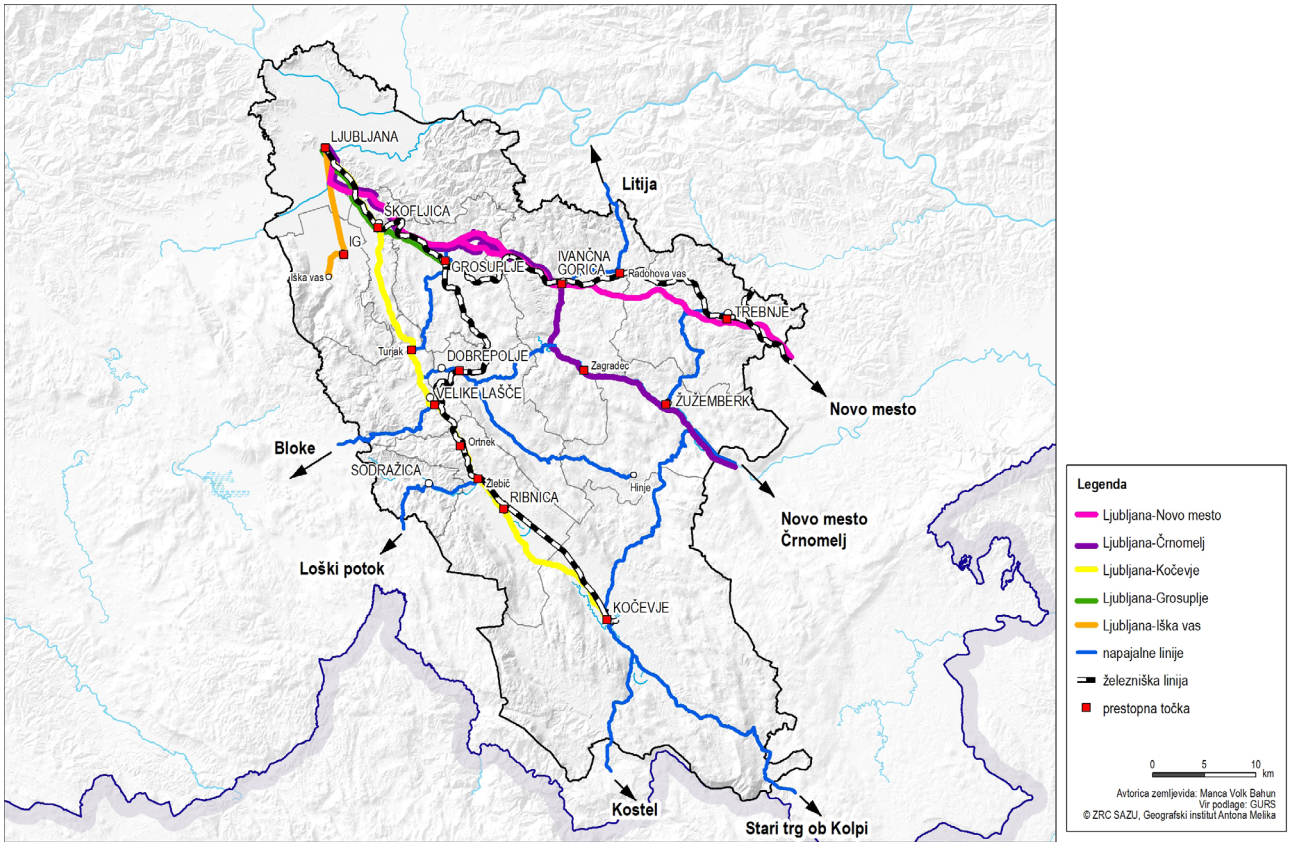
- načelih povezovanja vseh oblik JPP v enotno omrežje;
- dobro organiziranih prestopnih točkah;
- časovno konkurenčnem JPP, dopolnjenem s prevozi na klic;
- ustrezno razvejanem omrežju postajališč.

Rezultat

Shema je **strokovna podlaga za morebitno reorganizacijo JPP v obravnavanih koridorjih.**



Shema JPP na Koroškem



Shema JPP v dolenjskem koridorju

Model povračila stroškov prevoza na delo

Izdelali so tudi nov model povračila stroškov prevoza na delo, ki so ga februarja 2024 posodobili glede na spremenjeno ureditev iz junija 2021. Sistem povračila stroškov prevoza na delo je eden od pomembnih instrumentov trajnostne prometne politike, vendar njegova trenutna ureditev v Sloveniji ne spodbuja večje uporabe do okolja prijaznejših potovalnih načinov.

Predlagani model je v primerjavi s zdajšnjim predvsem okoljsko pravičnejši in spodbuja uporabo javnega prevoza za pot na delo. Sestavni del modela je tudi izboljšanje javnega prometa, saj boljša kakovost storitve omogoča in spodbuja njegovo uporabo.

Rezultat

V izročku so na inštitutu predlagali spremembo modela povračila stroškov prevoza na delo, po katerem delavci še vedno dobijo povrnjene celotne stroške, vendar le v primeru potovanj z javnim prometom.

Trajnostna mobilnost na zavarovanih območjih

1. Usmeritve

V zadnjem teoretskem izročku so pripravili usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih. Zavarovana območja so vse bolj obiskana, zato se spoprijemajo s povečano prometno obremenitvijo, ogroženimi naravnimi vrednotami in upadanjem kakovosti doživljanja narave.

V osrednjem poglavju, ki sledi analizi načrtov upravljanja in anketiranja upravljavcev zavarovanih območij in tamkajšnjih občin, so predstavili usmeritve v dveh tematskih sklopih:

- trajnostno dostopanje do zavarovanih območij in
- trajnostna mobilnost na zavarovanih območjih.

Rezultat

Dokument je **konceptualni in praktični okvir, ki je lahko upravljavcem in ključnim deležnikom v pomoč pri nadaljnjih prizadevanjih za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti.**



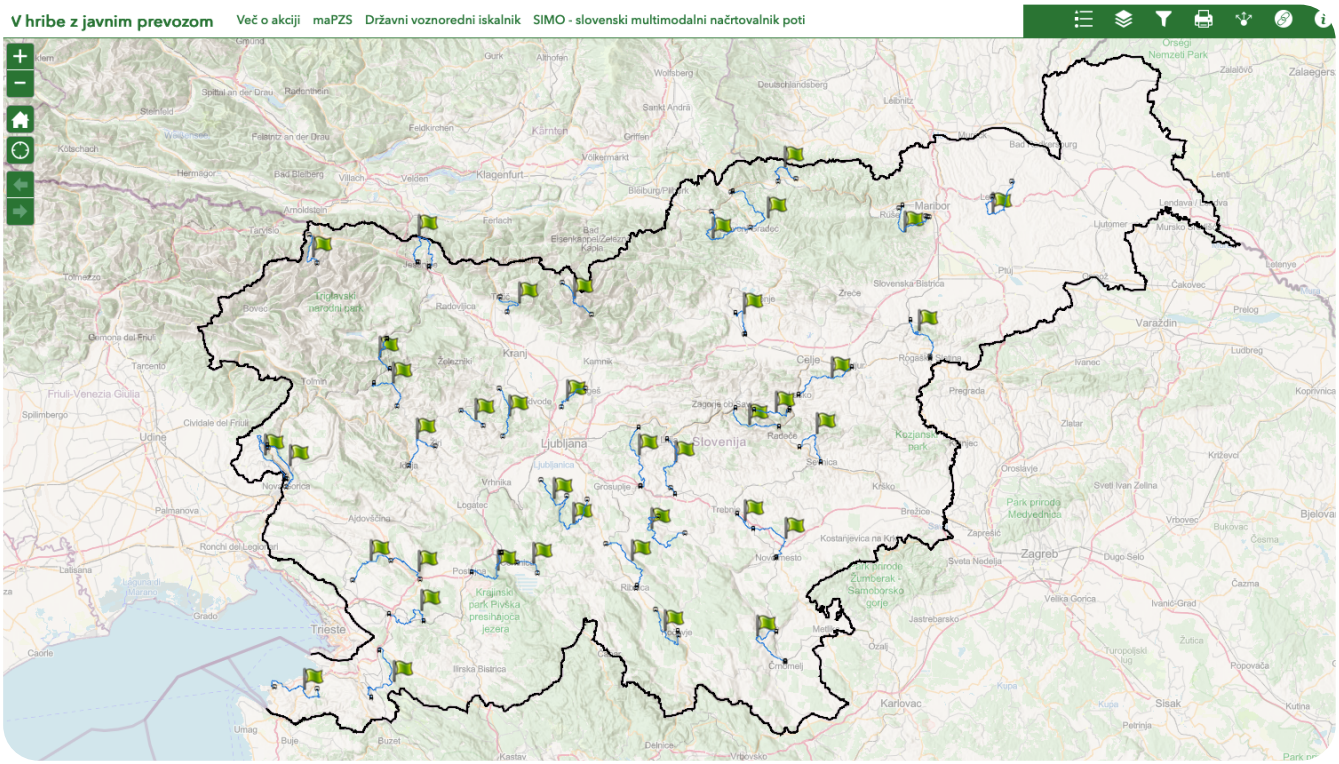
2. 40 izletov z JPP

Vzporedno so v sodelovanju s Planinsko zvezo Slovenije in njeno pobudo »Peš iz dolin do višin« zasnovali 40 izletov, ki so najlažje izvedljivi z uporabo javnega prevoza.

Izlete so predstavili v obliki zgodbe z zemljevidom in spletne aplikacije. Vsi izleti so zasnovani tako, da ne zahtevajo vračanja na izhodišče, izhodiščna in končna točka pa sta različni postajališči javnega prevoza. Nanje vsak dan, vključno z vikendi in prazniki, zjutraj/dopoldne ter popoldne/zvečer pripelje vsaj en vlak ali avtobus iz bližnjega regionalnega središča.

Rezultat

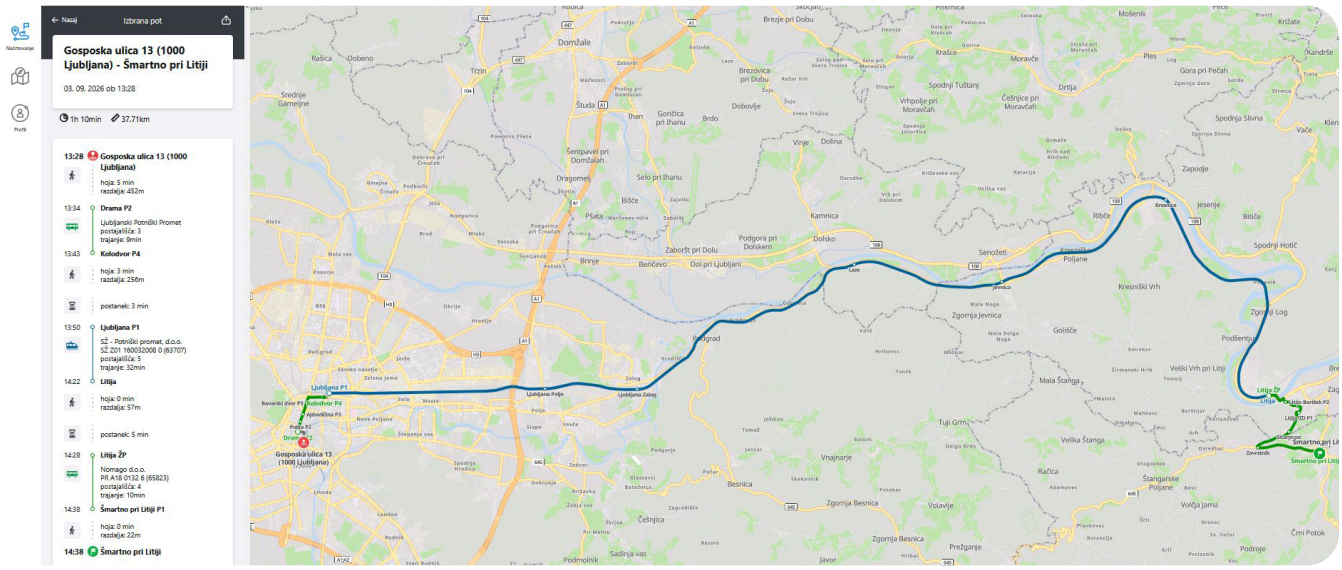
Spletna aplikacija »V hribe z javnim prevozom« s 40 planinskimi izleti.



Mobilnost kot storitev

1. Načrtovalnik potovanj SiMO

V okviru osrednjega cilja akcije so najprej pripravili zasnovo sistema mobilnosti kot storitve (MaaS) v Sloveniji. MaaS so definirali kot integracijo različnih prevoznih storitev v digitalno mobilnostno rešitev, ki temelji na učinkovitem javnem potniškem prometu in aktivni mobilnosti.



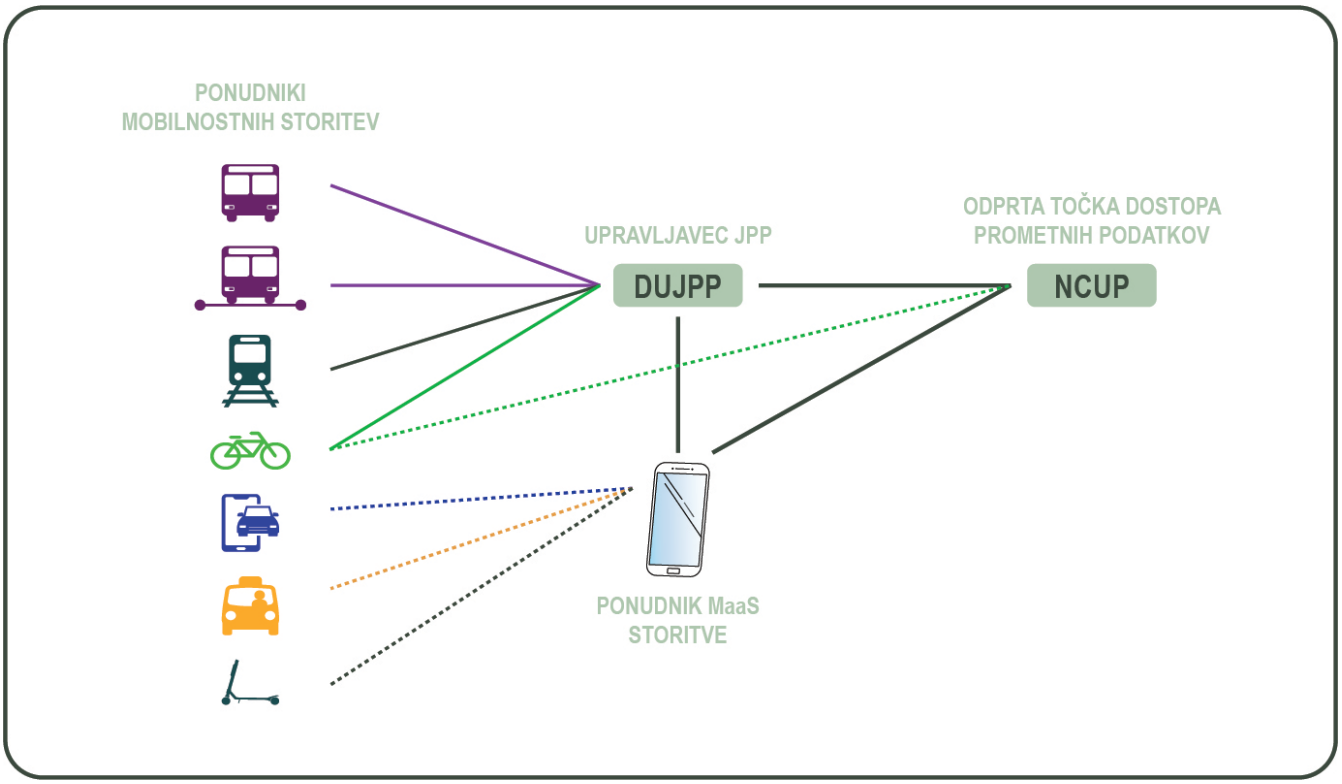
Aplikacija SiMO – slovenski multimodalni načrtovalnik potovanj

V dokumentu so najprej postavili teoretski okvir, nato pa prikazali izbrane primere MaaS-a iz tujine. Osrednje poglavje, predlog vzpostavitve MaaS-a v Sloveniji:

- določa ključna izhodišča;
- ponuja pregled obstoječe ponudbe mobilnostnih storitev v državi;
- nakazuje dva možna upravljavska modela;
- opisuje predlog treh paketov, ki bi lahko tvorili ponudbo;
- opozarja na pravne, organizacijske in institucionalne ovire pri izvedbi.

Rezultat

Dokument je izhodišče za nadaljnjo razpravo s ključnimi deležniki in za nadaljnji razvoj sistema. **Njegovi učinki se že kažejo, saj je bila ravno na predlog inštituta 1. junija 2023 uvedena vozovnica Slovenija, ki omogoča neomejeno uporabo medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa na območju celotne države.**



Eden od prikazanih upravljavskih modelov, kjer MaaS upravlja upravljavec JPP ali njegov pogodbeni partner

2. Sodelovanje z NCUP

Da bi v čim večji meri uresničili osrednji cilj akcije in bi MaaS zaživel v praksi, so se nazadnje povezali z Nacionalnim centrom za upravljanje prometa (NCUP), ko je začel razvijati aplikacijo oziroma načrtovalnik potovanj SiMO.

Na inštitutu so pomagali pri vzpostavitvi podatkovnih baz in pripravi tehničnih specifikacij za nadgradnjo aplikacije ter ves čas sodelujejo pri njenem testiranju.

Testna različica aplikacije je sedaj javno dostopna tako v obliki aplikacije za pametne telefone (Android, iOS) kot za spletne brskalnike. Njeni glavni funkcionalnosti sta:

- načrtovanje poti z nekaterimi osnovnimi nastavitvami (npr. prestopanje, največja dolžina hoje) in
- prikaz postajnih voznih redov.

📱 **Rezultat**

SiMO zaenkrat vključuje vse podatke o medkrajevnih avtobusih in vlakih, del mestnih in turističnih prevozov ter sopotništvo (prevozi.org). Do konca projekta bodo v inštitutu to testno različico dopolnjevali s podatki o manjkajočih mobilnostnih storitvah (npr. sistemi souporabe koles) in izboljševali prikaz načrtovanih poti, pri čemer bo pomemben odziv uporabnikov. Predvideno je, da bo aplikacija v prihodnje omogočala tudi nakup vozovnic. Že zdaj je možna tudi registracija, ki bo v prihodnje omogočala dodatne funkcionalnosti.

3. Pošiljanje predlogov za izboljšave sistema DUJPP

Spodbujanje uporabe JPP s pomočjo mobilnosti kot storitve oziroma z izboljšanimi načrtovalniki poti ne more biti uspešno in smiselno, če javni prevoz ni kakovosten. Zato v okviru projekta na inštitutu sodelujejo tudi z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP), ki ji redno pošiljajo predloge za izboljšave sistema.

Pri tem sledijo načelom, ki so jih zapisali v omenjenih izročkih v prvi fazi projekta. Pri testiranju načrtovalnikov poti se je med drugim pokazalo, da je pomembna ovira za dobro delovanje neustrezno imenovanje postajališč. Zato so pregledali imena vseh postajališč javnega prometa v Sloveniji in pripravili predloge preimenovanj v primeru njihove neustreznosti.

🤝 **Rezultat**

DUJPP postopoma uveljavlja predloge inštituta, s katerim sodeluje tudi pri pripravi imen novih postajališč.