sptm SLOVENSKA PLATFORMA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

LIFE IP CARE4CLIMATE

NOVIČNIK 22

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 Od raziskovanja potovalnih navad do sprememb na ulicah

3 Odprta ulica: nove prometne ureditve najprej preizkusimo

5 Šolska ulica: območje varnih prihodov v šolo

6 Manj kot dva: za kratke poti je avto doma

7 Kampanja Polni zagona kolesarimo v službo: nacionalna skupnost kolesarjev na delo

9 Podpora občinam pri komuniciranju uvajanja zahtevnejših ukrepov

10 Odločitve, podprte s podatki

11 Spremembe prostora za spreminjanje potovalnih navad

www.sptm.si

Izdajatelj: Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko
Uredništvo: Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko, IPoP – Inštitut za politike prostora
Besedilo in izbor gradiva: IPoP – Inštitut za politike prostora
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.

Od raziskovanja potovalnih navad do sprememb na ulicah

Kako ljudi spodbuditi, da bi več vsakdanjih poti opravili peš ali s kolesom? Izkušnje Inštituta za politike prostora (IPoP) v projektu LIFE IP CARE4CLIMATE kažejo, da zgolj ozaveščanje ni dovolj. **Spremembe potovalnih navad zahtevajo kombinacijo privlačnih kampanj, preizkušanja novih prometnih ureditev, sodelovanja z lokalnimi skupnostmi, podpore občinam in spremljanja učinkov.**

Na IPoP so zato v okviru projekta razvili in izvedli pet povezanih kampanj:

1. Odprto ulico,
2. Šolsko ulico,
3. Manj kot dva,
4. Polni zagona kolesarimo v službo,
5. Komunikacijsko podporo občinam pri uvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti (ki je še v teku).

Načrtovanje kampanj je temeljilo na treh ponovitvah nacionalne panelne raziskave o odnosu, motivih, vrednotah in mobilnostnih navadah prebivalcev Slovenije na kratke razdalje, ki je potekala v letih 2020, 2022 in 2024.

Vse omenjene kampanje predstavljamo v tokratnem novičniku.

Odprta ulica: nove prometne ureditve najprej preizkusimo

S projektom Odprta ulica so na Inštitutu za politike prostora (IPoP) občinam omogočili, da so te načrtovane spremembe v prostoru najprej preizkusile z začasno prometno ureditvijo. Ukrep je bil izveden v Škofji Loki, Postojni in Velenju, vsakič v drugačnem lokalnem okolju in na drugi stopnji načrtovanja prenove.



Kakšni so bili učinki?

Motorni promet se je omejil.

Več prostora za pešce, kolesarje, druženje in igro ter druge dejavnosti.

V **Škofji Loki** je bila začasna ureditev všeč veliki večini vprašanih: podprlo jo je 86 % anketiranih staršev, 81 % pa jih je menilo, da je treba v okolici šole zmanjšati število avtomobilov. V Škofji Loki je bil preizkus izveden brez konkretnih planov za prenovo ulice v bližnji prihodnosti. Cilj je bil zmanjšati tranzitni promet mimo šole in izboljšati prometno varnost otrok na poti do šole. Dolgoročni učinek začasne prometne ureditve je bil odstranitev nekaj parkirnih mest pred šolo in izvedba talnih poslikav, ki dodatno opozarjajo na prisotnost najranljivejših udeležencev v prometu.

V **Postojni** so Tržaško cesto, ki je bila pred celovito prenovo, štiri petke in sobote preizkusno odprli za ljudi ter ob tem omejili tranzitni motorni promet. Ulica je postala prostor pouka na prostem, kulturnih dogodkov, delavnic in druženja, preizkus pa je občini omogočil preverjanje načrtovane ureditve ter zbiranje mnenj prebivalcev, staršev, stanovalcev in lokalnih ponudnikov. V Postojni je preizkus na Tržaški cesti podprlo 75 % splošne javnosti in staršev ter 88 % stanovalcev. Tri četrtine vprašanih si je želelo, da bi Odprto ulico občasno izvedli tudi v prihodnje. Nekaj mesecev po Odprti ulici je Tržaška cesta dejansko doživela temeljito prenovo. Začasna prometna ureditev je tako prebivalcem omogočila, da so v praksi preizkusili, kaj se zgodi z motornim prometom, če ga omejimo.



Odprta ulica, Postojna. Foto: IPoP.

V **Velenju** je preizkus na Rudarski cesti ponudil drugačen, a prav tako pomemben rezultat. Ob zapori za tranzitni promet se je promet zmanjšal za več kot 60 %, analiza 1.308 anket in več kot 400 odzivov na ulici pa je razkrila različna pričakovanja uporabnikov. Odziv uporabnikov je bil tako precej večji, kot bi ga lahko dosegli s tradicionalno javno razpravo. Eden od trajnih rezultatov začasne prometne ureditve je uvedba nekaj parkirnih mest za kratkotrajno ustavljanje ob odlaganju otrok »Poljubi in odpelji«, od koder šolarji nadaljujejo svojo pot do šole samostojno.

Začasna ureditev je občini Velenje zagotovila podatke, na podlagi katerih se bo lahko prenove v prihodnosti lotila bolj premišljeno.

Projekt Odprta ulica je pokazal, da namen začasnih ureditev ni vnaprej potrditi že izbrane rešitve. Največja vrednost projekta je, da lahko občine načrtovane spremembe preverijo v praksi, izmerijo njihove učinke, vključijo uporabnike prostora in načrtovane ureditve še pravočasno izboljšajo.

Šolska ulica: območje varnih prihodov v šolo

Šolska ulica – območje varnih prihodov v šolo združuje omejevanje motornega prometa, umirjanje hitrosti, prilagoditev parkiranja, točke Poljubi in odpelji, Pešbus ter usmerjeno komunikacijo s starši, zaposlenimi in lokalno skupnostjo na območju osnovnih šol.

Šolsko ulico so skupaj z občinami in šolami izvedli v Solkanu, na Mostu na Soči in v Medvodah.



Začasna prometna ureditev »Šolska ulica«. Foto: IPoP.

V **Solkanu** so preizkusili enosmerno ureditev, omejitev hitrosti na 20 km/h ter novo površino za hojo, kolesarjenje in vožnjo s skirojem. Medtem so bili na **Mostu na Soči** avtomobili popolnoma umaknjeni s površine med šolo in vrtcem, zjutraj pa je bil dostop motornega prometa dodatno omejen tudi v širšem območju šole. V **Medvodah** je bilo vzpostavljeno širše območje umirjenega prometa s cono 30, enosmerno ureditvijo, kolesarskim pasom, štirimi točkami Poljubi in odpelji ter ukrepi proti parkiranju na pločnikih.

Evalvacije so pokazale, da se otroci na poti v šolo peš počutijo varneje in prijetneje, da jih več prihaja v šolo peš ter da ukrepe močno podpirajo starši in lokalne skupnosti. Šolska ulica se je uveljavila kot učinkovit način povezovanja prometnih ukrepov, sodelovanja z javnostjo in oblikovanja zdravih potovalnih navad že v otroštvu.



Čeprav je šlo za začasne prometne ureditve, je njihov preizkus prispeval tudi k trajnim spremembam: v Solkanu so trajno odstranili parkirišča pred šolo in uvedli cono 30 na širšem območju, na Mostu na Soči in v Medvodah pa je celotna začasna prometna ureditev postala stalna. To pomeni, da lahko tudi z manjšimi ukrepi, ki ne zahtevajo veliko sredstev, pomembno izboljšamo varnost na poti v šolo.

Manj kot dva: za kratke poti je avto doma

Raziskave so pokazale, da prebivalci Slovenije avtomobil uporabljamo tudi na poteh, ki bi jih lahko prehodili ali prekolesarili. Petina ga uporablja celo na razdaljah do enega kilometra, polovica pa na poteh do dveh kilometrov.

Kampanja Manj kot dva je to navado nagovorila s preprostim sporočilom: »Za manj kot dva je avto doma!« V treh sezonah so pripravili sedem ozaveščevalnih videov:

- V prvi sezoni so znane osebnosti s humorjem osvetlile nesmiselnost zelo kratkih voženj.
- Druga sezona je bila namenjena potem v šolo in odgovornosti odraslih za ustvarjanje pogojev, v katerih lahko otroci hodijo in kolesarijo.
- V tretji sezoni sta komika s primerjavami razdalj gledalce spodbudila, naj izmerijo svoje vsakdanje poti in ozavestijo, katere so te poti, ki bi jih lahko opravili drugače.





Komika Gašper Bergant in Žan Papič v kampanji Manj kot dva. Foto: IPoP.

Prva sezona je samo na kanalih, za katere so bili na voljo podatki, zbrala več kot 89.000 ogledov. Medijska promocija tretje sezone je dosegla več kot štiri milijone prikazov, 27.500 klikov in najmanj 600.000 različnih uporabnikov.

Humor, prepoznavni obrazi in vsakdanji primeri so se izkazali kot učinkovit način, kako temo potovalnih navad približati tudi ljudem, ki jih strokovno komuniciranje o mobilnosti sicer ne doseže.

Kampanja Polni zagona kolesarimo v službo: nacionalna skupnost kolesarjev na delo

Pobuda se je skozi pet izvedb razvila iz individualnega kolesarskega izziva v prepoznavno nacionalno akcijo, ki povezuje posameznike, ekipe, delodajalce, javne ustanove, občine in druge lokalne akterje.

S kampanjo so udeležence vsako pomlad več tednov spodbujali, da avtomobil na poti v službo zamenjajo za kolo, beležijo prekolesarjene kilometre in k sodelovanju povabijo sodelavce. Pobudo so spremljali tedenski izzivi, nagrade, zgodbe udeležencev in primeri dobrih praks delodajalcev, novičnik, medijske aktivnosti, promocija na družbenih omrežjih ter brezplačne popravljalnice koles po Sloveniji.

Peta izvedba pomladnega izziva v letu 2026 je z rekordnimi številkami presegla vse dotedanje rezultate. Posebnost leta 2026 je bila tudi krajša izvedba »Specialke« – 16-dnevnega izziva ob začetku šolskega leta, ko se potovalne navade začnejo ponovno oblikovati.



10.418
aktivnih kolesarjev

390
aktivnih ekip

232
registriranih delodajalcev

1.880.860
prekolesarjenih km

V primerjavi z letom 2025 se je število sodelujočih povečalo za 49 %, število ekip za skoraj 41 %, število registriranih delodajalcev pa za skoraj 142 %. Prvič so bili sodelujoči iz vseh slovenskih regij, kar potrjuje, da pobuda dobiva vse izrazitejše nacionalne razsežnosti.

K rasti je pomembno prispevala tudi prenovljena spletna platforma z lestvicami posameznikov, ekip, delodajalcev in občin ter sistemom zbiranja značk. Udeleženci so lahko spremljali svoj napredek in hkrati spoznali, da v službo skupaj z njimi kolesari več tisoč ljudi po vsej Sloveniji. Posebej spodbudno je bilo, da so ekipe in organizacije začele same pripravljati interne izzive, snemati vsebine ter deliti zgodbe in izkušnje zaposlenih.



Nacionalna akcija Polni zagona kolesarimo v službo. Foto: IPoP.

Akcija Polni zagona je tako presegla okvir časovno omejenega kolesarskega izziva. Pokazala je, da lahko poskusna vožnja s kolesom preraste v vsakdanjo navado, navdušen posameznik poveže sodelavce, dejavna ekipa pa spodbudi spremembe v celotni organizaciji. Pri tem imajo pomembno vlogo delodajalci, ki lahko z varnimi kolesarnicami, garderobami, internimi spodbudami in ekipnimi izzivi ustvarijo okolje, v katerem prihod na delo s kolesom ni izjema, ampak običajna in zaželena izbira.

Podpora občinam pri komuniciranju uvajanja zahtevnejših ukrepov

Ukrepi, ki zmanjšujejo hitrost, omejujejo motorni promet ali spreminjajo parkirni režim, so učinkoviti pri spreminjanju potovalnih navad, vendar pogosto naletijo na zadržke javnosti. Zato so na IPoP-u objavili poziv občinam ter izbranim ponudili strokovno komunikacijsko podporo.

V Trbovljah so pod skupnim imenom **Furam 30** podprli uvedbo sklenjene cone 30 na območju med Vreskovim in Nasipi. Meritve so pokazale, da se je povprečna hitrost zmanjšala za 17 oziroma 6 km/h, hitrost 85 % vozil pa za skoraj 7 km/h. Na merjenih lokacijah se je zmanjšalo tudi število avtomobilov. Kampanja Furam 30 je pokazala, kako lahko razumljivo komuniciranje, meritve in prikaz učinkov prispevajo k sprejemanju nove prometne ureditve.

V Cerknem so kampanjo poimenovali **Počas pa palahn** – po cerkljansko počasi in umirjeno. Občina je na 300 metrov dolgem odseku Bevkove ulice ob šoli, vrtcu, muzeju in CŠOD omejitev hitrosti znižala s 50 na 30 km/h ter izboljšala površine za pešce, prehode in javno razsvetljavo. Kampanja Počas pa palahn je pomagala pojasniti, zakaj je ukrep pomemben za varnejšo pot otrok v šolo.



Kampanja Počas pa palahn v Cerknem. Foto: IPoP.

Tretja kampanja komunikacijske podpore trenutno poteka v Mariboru. Občina bo pomembnejšo mestno ulico prenavljala z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje. IPoP jo pri tem podpira s komunikacijskimi aktivnostmi s sloganom »Umirjeno«.

Odločitve, podprte s podatki

Vse kampanje so temeljile na raziskovanju potovalnih navad. Nacionalno raziskavo Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo? so izvedli trikrat – v letih 2020, 2022 in 2024. Pri zadnji ponovitvi je sodelovalo 2.288 prebivalcev Slovenije.

Rezultati kažejo, da polovica vprašanih vsak dan uporablja avtomobil, sedemkrat več ljudi pa se na vsakodnevne opravke odpravi z avtomobilom kot s kolesom, peš ali z javnim prevozom skupaj. Hkrati si ljudje želijo potovati bolj trajnostno: če ne bi bilo omejitev, bi tri četrtine vprašanih poti raje opravile z javnim prevozom ali peš, dve tretjini pa s kolesom.

Raziskava je potrdila tudi visoko podporo ukrepom, ki so jih razvijali v projektu. Več kot dve tretjini vprašanih bi podprli Odprto ulico, tri četrtine Šolsko ulico, dve petini pa bi se jih želelo vključiti v kampanjo Manj kot dva.

Vas zanima več? Več informacij najdete v podrobnejših rezultatih tretje raziskave.

Spremembe prostora za spreminjanje potovalnih navad

Večletno delo v projektu je potrdilo, da potovalnih navad ne moremo spreminjati samo s pozivi posameznikom. **Ljudje bodo več hodili in kolesarili, če bodo poti varne, prijetne in povezane, hitrosti motornega prometa nižje, cilji dostopni, delodajalci spodbudni, spremembe pa pravočasno in razumljivo pojasnjene.**

Prav povezovanje raziskovanja, načrtovanja, preizkušanja ukrepov, sodelovanja z javnostjo in komunikacijskih kampanj je eden najpomembnejših dosežkov dela IPoP v projektu LIFE IP CARE4CLIMATE. Zbrano znanje, podatki in praktične izkušnje ostajajo podlaga za nadaljnje delo z občinami, šolami, delodajalci in prebivalci – za kraje z varnimi ulicami, kjer sta hoja in kolesarjenje najpreprostejši vsakdanji izbiri.

Aktivnosti so bile izvedene v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007), ki je sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, Sklada za podnebne spremembe in partnerjev projekta.

