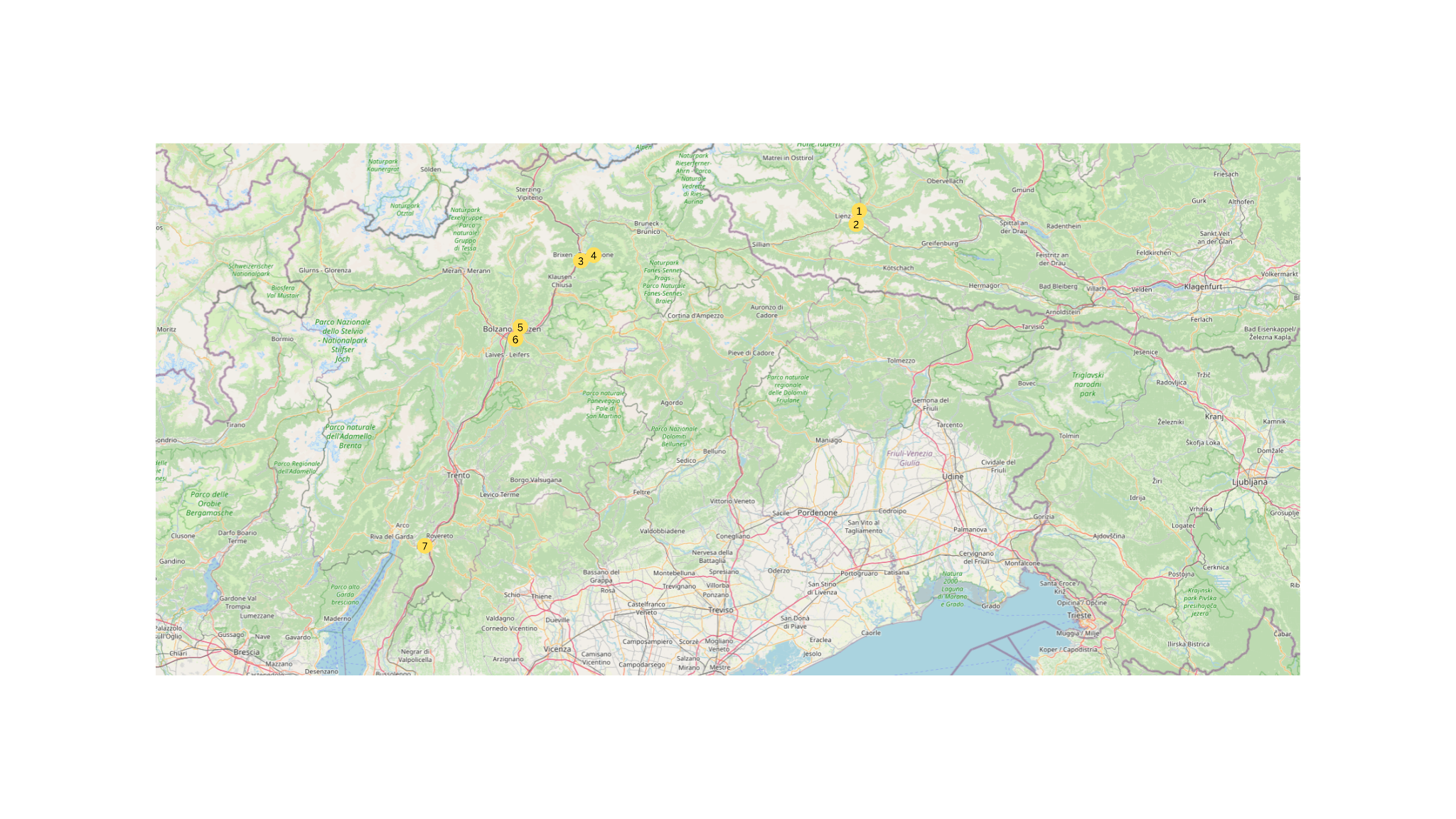
Strokovna ekskurzija Lienz in Južna Tirolska

**Lienz, Brixen, Bolzano in Rovereto, 10.-11. 6. 2025**





|  |
| --- |
| **1. dobra praksa: Lienz - predstavitev organiziranosti javnega prevoza na Tirolskem**  **VVT - Verkehrsverbund Tirol**  Barbara Reitler, pomočnica direktorja pri VVT - [b.reitler@vvt.at](mailto:b.reitler@vvt.at) |
| Prva praksa s katero smo se seznanili so predstavili predstavniki VVT, javne agencije, ki skrbi za organizacijo, izvajanje in načrtovanje javnega prevoza na Tirolskem (Avstrija). Dežela Tirolska je razdeljena na dva nepovezana dela, kar predstavlja poseben izziv za prometno povezovanje. Glavno mesto vzhodne Tirolske je Lienz, ki poleg Innsbrucka predstavlja osrednje prometno vozlišče.  **VVT - Verkehrsverbund Tirol**  Organizacija VVT je odgovorna za celovito organizacijo in razvoj javnega potniškega prometa v regiji ter predstavlja osrednjega ponudnika mobilnostnih storitev na Tirolskem. Agencija načrtuje, organizira in financira različne oblike prevoza – od avtobusnega in železniškega prometa do kolesarjenja ter mobilnosti na zahtevo. Deluje kot integrirani ponudnik mobilnosti, ki zajema tako operativne kot tudi finančne vidike upravljanja prometnega sistema.  Posebno pozornost namenjajo izboljševanju uporabniške izkušnje ter oblikovanju prepoznavne celostne grafične podobe. Sistem krepijo kot močno blagovno znamko, kar se odraža v enotni vizualni identiteti – od barv avtobusov in koles do skupne mobilne aplikacije. Ta doslednost prispeva k večji prepoznavnosti, zaupanju uporabnikov in spodbujanju uporabe trajnostnih oblik mobilnosti.  **Organizacijska struktura in kompleksnost sistema**  Večina infrastrukture ni v lasti VVT, razen avtobusnega terminala v Innsbrucku, so vsa postajališča in ceste v lasti ali države, regije ali občin - kar pomeni, da je upravljanje s prometno infrastrukturo kompleksno in razpršeno. VVT deluje pod enotnim imenom, kar omogoča uporabnikom enotno in enostavno uporabo, čeprav je v sistem vključenih več različnih koncesionarjev in deležnikov.  VVT upravlja z raznovrstnimi oblikami prevoza s kombinacijo lastnih kapacitet in zunanjih izvajalcev. Razvili so obsežno mrežo avtobusnih linij in železniškega prometa, ki jo dopolnjujejo storitve prevozov na zahtevo namenjen zlasti oddaljenim ali manj dostopnim območjem. Uporabniki lahko ob določenih urah prek aplikacije naročijo prevoz z manjšim avtobusom. Poleg tega sistem vključuje tudi izposojo koles, električnih vozil ter storitev »public taxi service«, ki združuje prednosti klasičnega taksija in javnega prevoza. Vse storitve so integrirane v enotno digitalno platformo, kar uporabnikom omogoča enostavno načrtovanje poti in dostop do vseh oblik prevoza. Za kolesarje so na voljo varovani kolesarski boksi, ki jih je mogoče najeti za en dan, več dni ali celo letno.  VVT ima 90 zaposlenih, pokrivajo 277 občin in 34 turističnih organizacij. Njihovo mobilnostno omrežje je sestavljeno iz: regionalnih avtobusov, regionalnih vlakov, regionalnih taksijev in prevozov na zahtevo, regionalnih koles in boksov za hrambo koles ter aplikacije [RegioFlink](https://www.vvt.at/mobilitaet/regioflink).   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Avtobusi | Vlaki | Drugo | | * 350 linij * prevoženih 41,5 M kilometrov na leto * 36 prevoznih podjetij * 680 avtobusov na dan (daily serice) | * Prevoženih 10 M kilometrov na leto * 7 suburbanih vlakov * 3 regionalni hitri vlaki (REX) * 1 hiter mestni vlak (CIX) * 1 regionalna urbana linija * 70 lokalnih linij | * 61 milijonov poizvedb po voznih redih letno * 4.137 postajališč * 7.440 linij |   **Lienz-Pustertal vlak**: V času turistične sezone je v obratovanju tudi poseben kolesarski vlak, ki na uro lahko prepelje do 300 kolesarjev skupaj z njihovo opremo. Namenjen je predvsem rekreativnim in športnim kolesarjem, ki raziskujejo regijo. Za uporabnike izposojenih koles pa je zagotovljen tudi organiziran povratni prevoz – izposojevalnice v sodelovanju z logističnimi partnerji poskrbijo za prevoz koles nazaj na izhodiščno točko s pomočjo specializiranih tovornjakov. Takšna rešitev omogoča večjo fleksibilnost in spodbuja trajnostno mobilnost tudi med obiskovalci, ki nimajo lastnega kolesa.  **Število potnikov**  Po zadnjih podatkih je leta 2025 letno vozovnico KlimaTicket, namenjeno odraslim uporabnikom, kupilo 190.191 oseb. Uvedba enotne vozovnice je imela izjemno pozitiven vpliv na uporabo javnega potniškega prometa. Uporabniki lahko izbirajo med regionalno različico, t. i. KlimaTicket Tirol, ki stane 550 € letno, ali pa vozovnico za celotno Avstrijo (KlimaTicket Österreich) po ceni 1.200 € letno. Politična odločitev za uvedbo enotne nacionalne vozovnice je pomembno prispevala k povečanju števila uporabnikov javnega prevoza na ravni celotne države..  Treba je poudariti, da predstavljeni podatki zajemajo zgolj odrasle imetnike letnih vozovnic in ne vključujejo drugih skupin, kot so šoloobvezni otroci, dijaki in študenti. Odrasli z letno vozovnico predstavljajo 24,5 % vseh uporabnikov javnega prevoza, kar kaže na pomemben delež rednih potnikov v populaciji.  **Uporabniška izkušnja**  Vsaka tri leta VVT izvede celovito raziskavo med uporabniki javnega potniškega prometa, v katero je vključen reprezentativen vzorec 1.200 oseb, starih nad 16 let. V raziskavi se dosledno uporabljajo enaka vprašanja, kar omogoča primerljivost podatkov skozi čas in spremljanje trendov. Na podlagi rezultatov raziskave VVT oblikuje ključne cilje ter pripravlja razvojno strategijo za naslednje triletno obdobje.  Vprašanja zajemajo področja kot je: občutek varnosti, kakovost povezav, zanesljivost voznih redov, odzivnost in prijaznost osebja v različnih situacijah ter splošno zadovoljstvo s storitvijo. Analize kažejo, da se število rednih uporabnikov povečuje predvsem zaradi izboljšanih prometnih povezav, optimiziranih voznih redov, posodobljene infrastrukture, naraščajoče okoljske ozaveščenosti in vse višjih stroškov zasebnega lastništva avtomobila.  **Širitev ponudbe**  Proces uvedbe nove avtobusne linije poteka po ustaljenem zaporedju:   * pobuda s strani občine ali prebivalcev, * analiza potencialnih uporabnikov, * raziskava potreb, * groba finančna ocena, * preverjanje finančne in kadrovske izvedljivosti, * načrtovanje in * končna uvedba.   Celoten postopek vzpostavitve nove linije oziroma izbire izvajalca prevoznih storitev običajno traja od 2,5 do 3 leta, pri čemer največ časa zahtevajo administrativni postopki in iskanje ustreznih virov financiranja. VVT pri javnih razpisih za izbor koncesionarjev upošteva dva ključna kriterija: ceno storitve (60 %) in kakovost (40 %). Ker prevozniki praviloma uporabljajo lastna vozila, je ključno, da naročnik v razpisni dokumentaciji jasno opredeli tehnične in okoljske zahteve za vozni park, saj bo ta predvidoma v uporabi še vsaj desetletje.  V okviru ocenjevanja kakovosti VVT posebej poudarja več elementov: kakovost delovnih pogojev za voznike, tehnične in okoljske standarde vozil (npr. nizkoemisijska ali električna vozila), ter odzivnost izvajalca v primeru izrednih dogodkov. Eden od pomembnih kriterijev je tudi geografska bližina sedeža koncesionarja oziroma njegove servisne baze do trase, ki jo bo izvajal – s tem se zagotavlja hitrejša operativna odzivnost v primeru motenj (npr. okvara vozila, nujna zamenjava voznega sredstva ipd.).  **Financiranje**  Financiranje javnega prevoza je razdeljeno med tri ravni: 52 % sredstev zagotovi zvezna dežela Tirolska (Federal state), 36 % država in 12 % občine, turistične organizacije in lokalno gospodarstvo (žičnice). V letu 2022 je bil celoten strošek za javni promet v Tirolski 407,5 milijona evrov. Večina sredstev je javnih, brez katerih sistem ne bi mogel delovati.  **Digitalizacija**  Uporabniki lahko vse storitve javnega potniškega prometa enostavno upravljajo prek aplikacije **VVT Ticket App**, ki je povezana z nacionalno aplikacijo **ÖBB**. S tem je omogočeno brezšivno potovanje med različnimi regijami in ponudniki, saj uporabniku ni treba razmišljati o upravnih mejah ali različnih sistemih. Aplikacija omogoča pregled voznih redov, nakup vozovnic ter spremljanje zamud v realnem času.  Poleg tega je na voljo tudi aplikacija **Wegfinder**, ki je v lasti ÖBB in deluje kot celostna platforma za trajnostno mobilnost. Poleg funkcij, kot so prikaz povezav in nakup vozovnic, vključuje tudi informacije o dodatnih oblikah mobilnosti – na primer sistemih za izposojo koles, e-vozil in e-car sharing storitvah na določenem območju. Čeprav je vzpostavitev takšne digitalne infrastrukture časovno in finančno zahtevna, pomeni pomemben korak k izboljšanju uporabniške izkušnje in večji privlačnosti storitev javnega prometa.  **Okoljski cilji in dekarbonizacija**  Tirolska si je zadala jasen cilj, do leta 2050 postati popolnoma neodvisna od fosilnih goriv. Prihodnje generacije bi morale svoje energetske potrebe pokrivati iz domačih, obnovljivih virov. Do leta 2030 naj bi bilo 65 % avtobusov električnih. Trenutno se že kupujejo električni vlaki, v naslednjih 5-6 letih pa naj bi bili vsi vlaki v regiji elektrificirani. Glavni izzivi pri tem so hribovit teren in postavitev zadostnega števila polnilnic.  **RegioTax in AST – mobilnost na zahtevo za odročna območja**  Storitev **RegioTax** in **AST (Anrufsammeltaxi)** predstavlja obliko regionalnega taksi prevoza oziroma javnega prevoza na zahtevo, namenjeno predvsem podeželskim območjem z omejenimi ali neobstoječimi avtobusnimi povezavami. Sistem trenutno deluje v treh občinah, kjer uporabniki lahko naročijo prevoz prek telefona ali mobilne aplikacije.  Namesto klasičnih avtobusnih postaj se uporabljajo t. i. **virtualna postajališča** – vnaprej določene točke vstopa in izstopa, med katerimi potniki izbirajo. Vozilo nato pripelje na izbrano virtualno postajo. Trenutno sta v uporabi dve vozili, sistem pa ne omogoča klasičnega prevoza "od vrat do vrat", saj so postajališča prostorsko omejena zaradi geografskih in infrastrukturnih razmer.  Glavna pomanjkljivost storitve je, da vozilo ni vedno takoj na voljo – potniki morajo včasih prilagoditi svoj čas odhoda. Kljub temu se sistem šteje za **izjemno fleksibilno in stroškovno učinkovito rešitev**, saj omogoča zagotavljanje mobilnosti v regijah, kjer bi bila uvedba stalne avtobusne linije finančno neupravičena in izvedbeno zahtevna.  Povezave med **Avstrijo in Italijo** so deloma vključene tudi v sistem vozovnic **KlimaTicket**. Čeprav ta velja tudi čez mejo, uporabnik s tirolsko različico vozovnice ne more vstopiti ali izstopiti na vseh italijanskih postajališčih, temveč le na določenih, kar je pomembno upoštevati pri načrtovanju poti.  **Dodatne informacije:**  <https://www.vvt.at/>  <https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsverbund_Tirol>  <https://www.klimaticket.at/en/home/>  <https://www.tirol2050.at/unser-ziel/energieeffizienz/mobilitaet/>  <https://mobilitaetsverbuende.at/> |

|  |
| --- |
| **2. dobra praksa: Prenovljena železniška postaja v Lienzu**  Robert Belte, strokovnjak za železniški promet pri VVT - [r.beltle@vvt.at](mailto:r.beltle@vvt.at) |
| Železniška postaja v Lienzu je bila med letoma 2018 in 2021 temeljito razširjena in prenovljena v sodobno, brezovirsko središče mobilnosti, ki postavlja potnike, pešce, kolesarje in javni prevoz v ospredje. V okviru prenove so uredili nov podhod za kolesarje in pešce z naravno osvetlitvijo, preuredili avtobusni terminal ter izboljšali železniške perone. Ključni elementi prenove so vključevali vzpostavitev sodobnih dvigal, optimizirano vodenje potnikov ter skrajšane prehode med različnimi načini prevoza.  Lienz, ki šteje približno 12.000 prebivalcev, zaradi svoje geografske lege predstavlja pomembno prometno vozlišče v regiji. Prenova postaje je rezultat uspešnega sodelovanja med lastnikom postaje, družbo ÖBB, mestno upravo Lienza in deželo Tirolsko. Nova postaja ima štiri perone (prej tri), v stari stavbi pa je urejen železniški muzej. Moderni podhod, ki povezuje postajo s središčem mesta, je bil zgrajen tudi na zemljišču, ki ni bilo v lasti ÖBB, vendar so vse potrebne dogovore hitro in učinkovito dosegli.  Obnovljena infrastruktura vključuje varnejši in boljši dostop za pešce ter kolesarje, kar prispeva k večji povezanosti in prijaznosti do uporabnikov. Postaja je strateško locirana v neposredni bližini starega mestnega jedra, s čimer zagotavlja odlično dostopnost. Medtem ko je ÖBB lastnik celotne postaje, je za sprotna vzdrževalna dela, kot so čiščenje in vzdrževanje dvigal, zadolžena mestna občina Lienz.  Obnovljena stara stavba železniške postaje danes gosti trgovino, pekarno in prodajalno vozovnic, kar uporabnikom omogoča opravljanje vsakodnevnih potreb neposredno na postaji – značilnost, ki je običajna za večja železniška vozlišča, manj pa za manjše postaje. Objekt je opremljen s sončnimi paneli na strehi, odprti prostori pa prispevajo k večjemu občutku varnosti in udobja.  Med železniškim muzejem in parkiriščem za osebna vozila je umeščena tudi izposojevalnica koles, ki uporabnikom omogoča vračilo kolesa tudi, če so ga prevzeli v drugem delu mesta ali celo v Italiji. Ta storitev je posebej priljubljena med turističnimi kolesarji, ki pogosto prečkajo mejo in kolesarijo iz Italije v Lienz.  Železniška postaja v Lienzu predstavlja ključno prometno vozlišče zaradi svojih povezav z Italijo (Bolzano) in Koroško. Za avtobusne povezave z Innsbruckom se uporabljajo večji dvonadstropni avtobusi z možnostjo brezplačne rezervacije sedežev, kar je edinstveno med linijami v regiji. Rezervacije so še posebej pomembne zaradi povečanega povpraševanja ob koncih tedna in praznikih. Študenti namreč pogosto potujejo med obema regijama – vzhodno in zahodno Tirolsko. Ker med regijama ni vzpostavljena neposredna železniška povezava, so vzpostavljeni hitri avtobusi kot alternativa. Kljub temu pa dnevna migracija prebivalcev med Lienzom in Innsbruckom ostaja relativno nizka.  **Kolesarski vlak** obratuje v poletni sezoni, vsakih eno uro med 14.00 in 19.00 uro. Vlak lahko prepelje do 300 koles, poleg tega pa ima tudi vagone za potnike. Za kolesarje, ki si kolo izposodijo in prekolesarijo pot v eno smer, izposojevalnice koles organizirajo prevoz koles z tovornjaki nazaj do izhodišča. Zaradi omejene kapacitete običajnih linij, ki ne morejo prepeljati tako velikega števila koles, so uvedli te posebne vlake, ki so namenjeni predvsem turistom. Ob praznikih in med vikendi na tej relaciji potuje tudi do 6.000 kolesarjev. Za učinkovito natovarjanje koles je bila ob prenovi postaje zgrajena dodatna, četrta peronska proga.  VVT je bil kot telo, ki zagotavlja storitev JPP, vključen v prenovo železniške postaje. Predvsem z vidika zagotavljanja kakovosti storitve - predstavili so dolgoročen cilj, ki mu sledijo in potem so na podlagi tega predvideli potrebno število peronov ipd. Neposredno pa so bili odgovorni za načrtovanje kolesarske infrastrukture.  Podhod je predlagalo mesto Lienz, ker je bila v tistem času županja zelo naklonjena aktivni mobilnosti. Tako so manjkajoči del kolesarske povezave pripeljali do centra mesta oz. železniške postaje (prej se je končala nekje sredi mesta). Speljali so jo ob reki, da je odmaknjena od motornega prometa in bolj prijetna.        **Dodatne informacije:**   * <https://en.wikipedia.org/wiki/Austrian_Federal_Railways> * <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/regionales-streckennetz/bahnhof-lienz> * <https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz> * Ostertag ARCHITECTS - arhitekti, ki so zasnovali postajo <https://bigsee.eu/lienz-train-station/> |

|  |
| --- |
| **3. dobra praksa: Strateški načrt za mobilnost na Južnem Tirolskem - *Südtirol Plan 2035***  Michael Andergassen, strokovnjak za načrtovanje mobilnosti, Avtonomna pokrajina Bolzano- Južna Tirolska, [michael.andergassen@provinz.bz.it](mailto:michael.andergassen@provinz.bz.it) |
| **Kje smo sedaj in kam si želimo – vizija trajnostne mobilnosti v Južni Tirolski**  Južna Tirolska ima jasen podnebni načrt, ki poleg področij, kot so stanovanja in kakovost življenja, posebej obravnava tudi mobilnost. Vizija regije temelji na zmanjšanju odvisnosti od osebnih avtomobilov, večji vlogi javnega prometa in razogljičenju prometa – ob hkratnem spoštovanju lokalnih posebnosti in trajnostnega turizma.  Postavljajo si ambiciozne cilje, ki temeljijo na podrobni analizi podatkov.Do leta 2035 si želijo:   * zmanjšati uporabo osebnih avtomobilov za 25 %, * povečati uporabo vlakov za 250 %, * povečati uporabo avtobusov za 20 %, * in povečati kolesarjenje za 50 %.   Cilji temeljijo na podatkih – o načinih potovanja, prometnih obremenitvah (cestne povezave so obremenjene že do polne kapacitete, železnica ima še rezervo) in potrebah potnikov. Ugotavljajo, da je trenutno vožnja z avtomobilom še vedno pogosto hitrejša kot z vlakom (npr. 45 minut z vlakom in 30 min z avtom), predvsem zaradi zastarele infrastrukture – marsikatera železniška proga je bila zgrajena pred več kot 150 leti. Zato prenavljajo železniške povezave, načrtujejo direktne linije (npr. iz Pustertala do Bolzana) in posodabljajo tirišča ter vlake.    **Celostna in enotna prometna politika**  Do leta 2035 bo železnica postala osrednja hrbtenica mobilnosti. Regija se zaveda, da je kakovosten javni promet možen le z zanesljivim železniškim omrežjem. Trenutno v Južno Tirolsko prihaja več kot 36 milijonov turistov letno, pri čemer 83,5 % pripotuje z avtomobilom, le 8 % z vlakom in 8,5 % z avtobusom. Po prenovi železniških povezav želijo delež prihodov z vlakom zvišati na 20 %.    Med novimi ali izboljšanimi povezavami so oz. bodo:   * Bolzano–Puglia (ponovno vzpostavljena direktna linija), * Frecciarossa Rome–Munich in Milan–Munich (od decembra 2026), * Bolzano–Berlin (nova linija s 5 odhodi dnevno do leta 2028), * European Sleeper: povezava Bolzano–Bruselj.   Velik poudarek je tudi na **kakovosti storitev**. Nadomeščajo stare vlake brez Wi-Fija in zastarelega prvega razreda z novimi, udobnejšimi in prilagojenimi vlaki. Poleg infrastrukturnih izboljšav bo letos potekala tudi promocijska kampanja, ki bo spodbujala prihod turistov z vlakom: »Dragi gostje, pridite z javnim prevozom!«  **Rešitev za zadnji kilometer**  Za boljšo povezanost med prevozom in nastanitvami so razvili sistem Südtirol Transfer – prevoz od postaje do hotela, bodisi zasebno bodisi v skupni rabi.  **Guest Pass Südtirol**  Vsak obiskovalec, ki v regiji prenoči, prejme Sudtirol Guest Pass, s katerim ima možnost brezplačne uporabe javnega prevoza. Cena vozovnice je simbolična, in sicer 0,63 EUR na nočitev, kar regiji letno prinese približno 20 milijonov evrov prihodkov. Sistem je popolnoma digitaliziran – vozovnico gost prejme na elektronski naslov, kar omogoča hitro vkrcanje brez potrebe po fizičnih kartah. Validacija vozovnice poteka že na železniški postaji, pred vstopom na vlak. Vključevanje turistov je ključno za vzdržnost mreže javnega prevoza, saj bi bila ta sicer omejena le na lokalno prebivalstvo. Primer takega modela je naselje Prettau im Ahrnt, ki šteje približno 500 prebivalcev, kjer v zimskem obdobju vozita dva avtobusa na uro, poleti pa celo vsakih 15 minut. Takšne goste vozne rede omogočajo prav sinergije s turizmom, saj brez vključitve turistov javni prevoz ne bi bil ekonomsko vzdržen.  **Kolesarski turizem**  Kolesarski turizem je v regiji izjemno razvit, vendar pa združljivost med železniškim prometom in prevozom koles ostaja izziv. V času visoke sezone pogosto primanjkuje prostora za prevoz koles, saj rezervacijski sistem za kolesa na vlakih še ni vzpostavljen. Trenutno težavo rešujejo z uporabo predelanih vagonov brez sedežev, namenjenih izključno prevozu koles. Vendar pa bo s prihodom novih potniških garnitur takšna rešitev postala neizvedljiva.  Zato regija razvija alternativne rešitve, kot je okrepitev sistema izposoje koles na ciljih turističnih poti. S tem želijo zmanjšati potrebo po prevozu lastnih koles z vlakom, kar bi razbremenilo javni potniški promet in hkrati izboljšalo uporabniško izkušnjo.  Za boljše strateško načrtovanje so izvedli tudi študijo z naslovom "Functional Areas for Developing Cycle Paths", ki analizira prostorske, prometne in funkcionalne pogoje za razvoj kakovostne in povezane kolesarske infrastrukture.  **Intermodalna vozlišča**  Cilj regije je integracija različnih načinov mobilnosti v celovit in povezan prometni sistem. V ta namen gradijo novo intermodalno središče v St. Jakobu, južno od Bolzana, ki bo združevalo železniški promet, avtobusne povezave, kolesarski promet, pešce ter dostop do letališča. Pomemben element intermodalnosti je tudi načrtovana povezava vlak–gondola, ki omogoča učinkovito in trajnostno dostopanje do smučišč in gorskih destinacij.  Pomembno vlogo pri preusmerjanju prometa z osebnih vozil na javni prevoz igrajo tudi sistemi "Park & Ride" (P+R). Vse več jih uvajajo po regiji, pri čemer je parkiranje brezplačno, če uporabnik nadaljuje pot z javnim prevozom. V primeru, da se z javnim prevozom ne nadaljuje, je parkiranje plačljivo. Ta ukrep spodbuja racionalno uporabo osebnih vozil in prispeva k razbremenitvi mestnih središč.  Za učinkovito upravljanje parkirnih kapacitet uporabljajo spletno platformo parking.it, ki omogoča vpogled v realnočasovno zasedenost parkirišč ter napovedi zasedenosti za prihodnje ure. Ta digitalna rešitev predstavlja pomembno podporo uporabnikom pri načrtovanju poti in optimizaciji mobilnosti ter jo regija namerava prenesti tudi na območje Dolomitov.  **Digitalizacija prometa**  V Dolomitih izvajajo celostno prometno upravljanje, ki temelji na podatkovni analitiki in digitalizaciji. Promet spremljajo z uporabo prometnih števcev, ki omogočajo zbiranje podatkov o volumnu prometa, velikosti vozil, časih zadrževanja na določenem območju ter profilih uporabnikov (prebivalci, dnevni obiskovalci, turisti).  Analiza je pokazala, da se le 9,5 % vozil v regiji dejansko ustavi in koristi lokalne storitve (npr. obisk gora, gostinskih obratov ipd.). To pomeni, da večina prometa predstavlja tranzit, kar pomembno vpliva na oblikovanje prometnih ukrepov – predvsem z vidika njihove usmerjenosti na obiskovalce in ne lokalno prebivalstvo. Takšne informacije omogočajo ciljno usmerjeno, podatkovno podprto načrtovanje ukrepov, kot so dostopne omejitve, P&R sistemi ali spodbujanje alternativne mobilnosti.  Poleg tega regija razvija digitalizirane sisteme za upravljanje parkirišč, zlasti na turističnih vročih točkah. Obiskovalci so prek aplikacij v realnem času obveščeni o razpoložljivosti parkirnih mest. Sistem uporablja zgodovinske podatke za napovedovanje zasedenosti v prihodnjih urah, kar dodatno prispeva k boljši porazdelitvi obiskovalcev, zmanjšanju prometnih konic in učinkovitejšemu upravljanju prostora.  **Zeleni koridor Brenner**  Južna Tirolska sodeluje pri razvoju projekta Brenner Green Corridor, katerega cilj je preusmeritev predvsem tovornega prometa s cest na železnice. Tovorni promet naj bi potekal skozi nov Brennerski predor, ki bo odprt v prihodnjih letih. Razmišljajo tudi o uvedbi variabilne cestnine, ki bo višja ob največjih prometnih obremenitvah.  Sočasno vlagajo v električno mobilnost in vodikovo infrastrukturo, saj sami proizvajajo del vodika ter sledijo usmeritvam EU. Začeli so kupovati nove vlake skupaj z avstrijsko Tirolsko, to pomeni, da se srečujejo z različnimi nacionalnimi pravili. Opažajo, da bi bilo potrebno bolj poenotiti pravila tudi za vlake oz. železniško infrastrukturo v EU.  **Urejanje prometa v občutljivih območjih**  Na prelazih uvajajo strogo regulacijo prometa zaradi preobremenjenosti – v nekaterih dolinah je dovoljen vstop le 100 vozilom na dan. Vstop je mogoč le z rezervacijo, nadzorujejo ga policija in kamere. Kljub začetnim pravnim izzivom je ukrep zdržal tudi sodno presojo. To velja od 15. junija do 15. septembra. |

|  |
| --- |
| **4. dobra praksa – Predstavitev centra za mobilnost Brixen/Bressanone in javnega prevoza na Tirolskem**  **Joachim Dejaco, generalni direktor STA:** [**joachim.dejaco@sta.bz.it**](mailto:joachim.dejaco@sta.bz.it) |
| Južna Tirolska si znotraj širše razvojne strategije, ki vključuje stanovanjsko politiko, kakovost življenja in okoljsko trajnost, zastavlja ambiciozne cilje tudi na področju mobilnosti. Mobilnost je prepoznana kot ena izmed ključnih prioritet, saj neposredno vpliva na okolje, dostopnost storitev ter razvoj turizma.  Med glavnimi cilji so:   * povečanje uporabe **železniškega prometa za 250 %**, * povečanje uporabe **avtobusnega prometa za 20 %**, * povečanje **deleža kolesarjenja za 50 %**.   Ti cilji temeljijo na **analizi obstoječih prometnih tokov**, **uporabe javnega potniškega prometa** ter **demografskih in turističnih napovedih**. Po mnenju regionalnih strokovnih služb so cilji realno dosegljivi, vendar pod pogojem sistemskega pristopa.  Ena izmed ključnih ovir ostaja **časovna nekonkurenčnost javnega prevoza** – mnoge poti je še vedno mogoče hitreje opraviti z osebnim avtomobilom, predvsem zaradi nepovezanosti sistemov in preštevilnih prestopov. V odgovor na to težavo regija intenzivno vlaga v razvoj **neposrednih povezav**, zlasti na relaciji **Pustertal–Bolzano**, ki je prometno ena najbolj obremenjenih osi.  V mobilnostnem načrtu so določeni **sedem ključnih ukrepov**, pri čemer je **najvišja prioriteta dana železniškemu prometu**. Glavna železniška povezava poteka skozi osrednji del regije, stranske doline pa so povezane z učinkovitim **avtobusnim sistemom** kot podporno hrbtenico prometnega omrežja.  **Primerjalni pogled: Slovenija in Južna Tirolska**   * Gostota prebivalstva: Slovenija 104 preb./km², Južna Tirolska 72,6 preb./km². * Število turističnih prenočitev letno: Slovenija 16,9 milijona, Južna Tirolska 36,7 milijona. * Turistična intenzivnost (prenočitve na prebivalca): Slovenija 8.000, Južna Tirolska 67.800.   Podatki razkrivajo izjemno **odvisnost Južne Tirolske od turizma**, ki pa je močno avtomobilsko usmerjen: **83 % turistov** prispe z osebnim vozilom, le **8 % z vlakom** in **8,5 % z avtobusom**.  Zato je eden ključnih ciljev strategije mobilnosti **preusmeritev turističnega prometa na javni prevoz**, zlasti železnico. Med prioritetnimi ukrepi je **posodobitev železniških povezav z Münchnom**, ki trenutno ne dosegajo sodobnih standardov (npr. pomanjkanje Wi-Fi, zastarela vozna sredstva, slabša kakovost storitve v 1. razredu). Ob teh izboljšavah poteka tudi **celostna komunikacijska kampanja**, ki spodbuja uporabo javnega prevoza za obisk regije.     **Vizija in primer dobre prakse: trajnostna preobrazba mobilnosti na Južnem Tirolskem** **Strategija in vrednote regije**  Južna Tirolska si je kot dolgoročni cilj na področju turizma zadala postati *»najbolj zaželeno območje za trajnostno bivanje v Evropi«*. Vizija temelji na konceptu, da so kakovostni pogoji za življenje tudi osnova za privlačnost destinacije za obiskovalce: *»Tam, kjer si ljudje želijo živeti, tja tudi pridejo turisti.«* Regija s svojo avtonomijo uspešno upravlja tudi infrastrukturo na lastnem ozemlju, kar omogoča boljšo usklajenost ukrepov s cilji trajnostnega razvoja.  **Primer dobre prakse: prenova Vinschgauske železnice**  Prelomni trenutek na poti k trajnostni mobilnosti je predstavljala prenova **Vinschgauske železnice** – regionalne proge, ki je bila zgrajena leta 1906, a zapuščena leta 1991 s strani italijanskih državnih železnic. Proga je v naslednjih letih popolnoma propadla, na njej so celo zrasla več metrov visoka drevesa.  Občinski pobudniki in regionalna vlada so po več letih prizadevanj uspeli sprejeti odločitev o njeni prenovi. Ta je imela tudi politično simbolno vlogo kot *protiutež investicijam v cesto in letališče v Bolzanu*. Čeprav je bilo po potrditvi projekta med lokalnim prebivalstvom sprva prisotno nasprotovanje – predvsem ideje, da bi traso raje namenili kolesarski stezi – je bila v petih letih uspešno prenovljena.  Prenova je vključevala:   * **45 ukinjenih železniških prehodov**, zamenjanih z novimi **13 podvozi**, **70 mostovi** in **3 predori**, * vzporedno urejene **pohodne in kolesarske poti** vzdolž železniške proge, * **ohranitev zgodovinske arhitekture postaj**, s posebno pozornostjo do **avtentičnih ograj** in **originalnih barv** (ugotovljenih v dunajskih arhivih), * **renovacijo postaj**, ki vključuje varno in funkcionalno **osvetlitev**, arhitekturno privlačnost in **brezhibno dostopnost** (visoki peroni za dostop brez ovir).   **Upor osvetlitvi in univerzalna dostopnost**  Posebej pozornost so namenili razsvetljavi – na postajah je zagotovljena zadostna svetloba za občutek varnosti, a hkrati se izogibajo svetlobnemu onesnaževanju tam, kjer ni potrebe po dodatni osvetlitvi.  Peroni so načrtovani **z univerzalno dostopnostjo**, kar ne koristi le invalidnim osebam, temveč tudi starejšim, staršem z vozički in potnikom s prtljago. Hitrejše vkrcavanje in izkrcavanje pomeni tudi izboljšanje **operativne učinkovitosti** vlakovnega prometa.  **Spodbudno okolje za trajnostno upravljanje**  Ta primer potrjuje, da je dolgoročno uspešna mobilnostna politika mogoča le ob **celostnem razumevanju lokalnega okolja**, **spoštovanju kulturne dediščine** in **povezanosti infrastrukture s kakovostjo bivanja**. Pristop Južne Tirolske temelji na dialogu, lokalni identiteti in odgovornem upravljanju – kar je ključno pri doseganju trajnostnih ciljev tako v prometu kot v turizmu.  Veliko so razmišljali tudi o prestopih med avtobusom in vlakom (neprekinjen prestop in dobre prevozne storitve) in kako ljudem omogočiti, čim hitrejši in čim lažji prestop, saj se zavedajo, da je ljudi strah prestopov (da se ne bi znašli, da bi zamudili …). Zato so postajo za avtobus postavili zelo blizu postaje za vlak.   5. 5. 2005 je ponovno zapeljal prvi vlak. Pred tem ljudje, te linije vlaka niso imeli že 15 let. Veliko ljudi je prišlo na proslavo.  Prav tako so vlake uskladili z pričetkom ure šolskega pouka in zamenjali začetek pouka, saj je lažje zamenjati pričetek šole, kot takt vlaka.  Po tem, ko so ponovno vzpostavili linijo vlaka, so nekatere družine prodale svoj drugi avto. Na koncu pa je sledil velik uspeh – od odprtja v letu 2005 (pet let po odločitvi za gradnjo) do leta 2007 so presegli vse napovedi z dvema milijonoma potnikov. Dnevno so preusmerili 450 potnikov, ki so se prej peljali z avtomobilom v dolino, ter s tem letno prihranili 4 milijone kilometrov in približno tisoč ton CO2. Začeli so z 8 vlaki, dokupovati so morali nove. Hkrati pa novi vlaki s panoramskimi okni pritegnejo turiste (obisk doline se je povečal bolj kot obisk regije), vlak je udoben, širok, točen, neslišen in avtomatsko voden, hkrati pa omogoča tudi prevoz koles in izposojo koles ob postajah. Za vožnjo od Bolzana do Malsa (60 km in 700 m višinske razlike) potrebuje 82 minut, saj se za pol minute ustavi na vsaki od 17 postaj. Vsaki dve uri pa izpusti 5 manjših mest in skrajša vožnjo na 68 minut. Minimalna hitrost je 70 km na uro.  Od odločitve do ponovne vzpostavitve linije do izvedbe je trajalo zgolj 6 let:  Število potnikov od leta 2005 tudi uspešno raste.    Kdo uporablja njihovo železniško linijo doline Venosta (brez postaje Merano) - ⅓ študenti - ⅓ dnevni migranti, ki se vozijo v službo - ⅓ turisti   **UPRAVLJANJE PROMETA V ALPAH V.S. UPRAVLJANJE PROMETA V RAVNICAH**  Splošen mit je, da je v Alpah težje načrtovani javni prevoz kot v ravninskih območjih, kar ne drži. Tako ceste kot druga infrastruktura v Alpah poteka po dolinah, medtem ko je v ravninah težje načrtovati JPP, saj so točke interesa razporejene po celotnem območju in nepredvidljivo povezane med seboj.  Javni prevoz je v Alpah tako lahko veliko bolj časovno konkurenčen kot avtomobil. Kjer je javni promet konkurenčen avtomobilskemu, se le-ta ne povečuje (glej spodnji graf Venosta Valley).    **Prodaja vozovnic in cene:** Na začetku so imeli veliko različnih kart, sedaj je poenostavljeno v štiri opcije: 1. Vozovnica za Južno Tirolsko (South Tyrol pass) za vse odrasle 2. Abo+ karta za šolo in študij (OŠ, srednja, faksi) so spremenili v vse, ki so mlajše od 19 let, neglede na status izobraževanja, karta je 20 eur na leto, za starejše od 19 leta do 26 leta pa 150 eur na leto (80.000 mladih ima to vozovnico) 3. Abo65+ karta za upokojence - med 65 in 69 letom je 150 eur, med 70 in 74 letom je 75 eur in nad 75 let je 20 eur 4. Turisti  Imajo brezkontaktni sistem za validacijo vstop in izstop na prevoz (contactless system, tap in tap out).   Od 1. junija naprej imajo novo karto (Flex365), ki stane 250 eur na leto za celotno populacijo. Preračunali so, da je to pravična tarifa glede na to, koliko plačajo turisti, ki imajo v dnevni taksi, ki jo plača hotel/apartma/kamp na dan. Turisti ob plačilu nočitve vračunano tudi plačilo 63 centov na dan za uporabo javnega potniškega prometa t.i. guest pass, ki ga ob registraciji v njihovo namestitev prejmejo na elektronsko sporočilo, in jo lahko validirajo s skeniranjem QR kode preko telefona.  Pri tej opciji imajo tudi posebne ugodnosti za družine (Fix365) in potem družina ne rabi plačati 20 eur za otroke do 19. leta starosti.  Zaradi validacij imajo tudi dostop do podrobnejših informacij o cilju potovanja, potniških kilometrih ipd.   **Mobility center Brixen**  Mesto Brixen/Bresssanone se nahaja v dolini Eisckal, ki poteka od prelaza Brenner do mesta Bolzano. V Brixenu so pred kratkim zgradili intermodalni mobilnostni center, ki omogoča hitro prehajanje med različnimi oblikami prevoza - javnimi in privatnimi, poudarek je na aktivni mobilnosti - hoji, kolesarjenju.  Železniška postaja Bressanone/Brixen se je v letu 2019 z do 750.000 evidentiranimi vozovnicami uvrstila na tretje mesto po številu potnikov na J Tirolskem, takoj za Bolzanom in Meranom. S sofinanciranjem iz Evropskega sklada za regionalni razvoj, ESRR, in po poglobljenem načrtovanju v dogovoru z upravljavcem železniškega omrežja, so celotno območje postaje spremenili v najsodobnejši center mobilnosti. Moto mobilnostnega centra je “True to the transfer”.  Znesek za prenovo je 10 milijonov evrov. Sredstva so prejeli iz kohezijskih sredstev in lokalne oblasti. Popolnoma so prenovili najstarejši del, dodali so parkirišča za kolesa, odstranili parkirišča za avtomobile, zaprli so cesto za avtomobile in je sedaj na voljo samo za avtobuse.  Imajo 1.000 kolesarskih parkirišč. Ena so brezplačna, druga, kjer je tvoje kolo varno zaklenjeno pa plačljiva - 1 €/dan ali 30€/mesec. Za shranjevanje koles imajo tudi RADLBox (napake iz katerih se lahko učimo - boksi so preozki). Nimajo zavarovanja za kolesa, parkiranje je na lastno odgovornost.      Dvigalo je dovolj veliko, da gre vanj kolo. Slabo vodenje pešcev na delu postaje, zaradi prometne varnosti, saj prehod čez cestno ne sme potekati diagonalno temveč pravokotno na cestišče. Postajališče je ravno, brez stopnic, je bolj dostopno in udobno. Imajo diagonalni prehod iz ovinka ceste proti vhodu. Vhod na železniško postajo je imel v načrtu 4 stopniščke, za katere je projektant ob pobudi, da bi jih spremenili v klančino takoj našel rešitev in naredil komaj vidno/občuteno klančino med trgom in postajo. Imajo samo 4 mesta za taksije, včasih so jih imeli 5.  Nadstrešnice na parkirišči za kolesa - streha naj bo samo tako široka, da pokrije kolesa, ni potrebno širše, saj če je širše ljudje parkirajo kolesa, kjer jih ne bi smeli. Poskrbljeno je tudi za zelene površine in zasaditve. |

|  |
| --- |
| **5. dobra praksa: mesto Bolzano: načrtovanje mobilnosti in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti**  **Brunella Franchini, sodelavka v oddelku za mobilnost na občini Bolzano,** [**brunella.franchini@comune.bolzano.it**](mailto:brunella.franchini@comune.bolzano.it) |
| Bolzano je glavno mesto regije J Tirolska. Večina prebivalstva se po mestu premika trajnostno, JPP, kolo in peš, in sicer 65 %, 35 % jih uporablja avtomobil. Imajo več strateških dokumentov, ki med seboj prispevajo k ciljem izboljšanja kakovosti javnega prostora, kvalitete in učinkovitosti mestnega JPP in pogojev za trajnostno mobilnost, tako za lokalno prebivalstvo, kot za obiskovalce. Strateška dokumenta, ki sta ključna sta: Strateški plan za trajnostno mobilnost 2030 ter Plan za trajnostno mobilnost 2025, ki pa je kratkoročen.  Mesto so razdelili na več območij za katere velja splošna omejitev 40 km/h ali 30 km/h, samo v južnem delu mesta, kjer je skoncentrirana industrijsko-obrtna dejavnost je omejitev hitrosti 50 km/h.    Kolesarska infrastruktura je razvejana, imajo 57 km kolesarskih poti. V centru mesta, stari del Bolzana je cona za mešani promet (omejitev motornega prometa, ter tudi kolesarjenja, saj je veliko število pešcev). Ob reki poteka kolesarska pot, ki je bila 1980 zgrajena po opuščeni železniški povezavi. Imajo tudi ločene kolesarske poti z zelenim pasom rastlinja, kar je ključno za varnost in udobnost kolesarjev. 13 od 20 mostov v mestu je namenjenih izključno pešcem in kolesarjem.    V mestu imajo “small infrastructure” - torej pametne semaforje, ki prepoznajo le-tega in mu dajo prednost s prižigom zelene luči.  Poleg infrastrukture skrbijo za promocijo trajnostne mobilnosti, in sicer:   * Imajo logotip bicibolzano in maskoto Maxa predvsem za otroke. * Imajo enotne oznake za kolesarske steze ter števce kolesarjev. * Potreba je po novih parkiriščih za kolesa, ki so varna in udobna. Imajo različne modele tudi glede na zmožnosti prostora (npr. v centru mesta imajo stojala taka, da se lahko premaknejo, ko organizirajo dogodke). Ugotovili so, da sistem izposoje koles ne deluje optimalno, saj ima večina prebivalcev svoja kolesa. Sistem imajo od l. 2019, imajo 19 postaj, večinoma ga uporabljajo samo obiskovalci in vozači (commuters). * Imajo tudi mobilne kolesarske popravljalnice pomladi in jeseni, ko prebivalcem omogočijo brezplačen pregled in popravo koles * Imajo “bike pumps” za lastno popravilo koles * Organizirajo delavnice varne vožnje s kolesom in sodelujejo z lokalno policijo. * Veliko tudi komunicirajo, npr.glede uporabe čelade. * Enkrat na leto organizirajo največji kolesarski dogodek *Bolzanoinbici -* zaprejo ceste za motorni promet v mestu in organizirajo tekmovanje med soseskami v mestu po številu kolesarjev in prevoženih kilometrih. * Kolesarska kultura v mestu je po eni strani seveda odvisna od dobre infrasturkutre, po drugi strani pa je pomembno, da ljudi še vedno spodbujamo k aktivni mobilnosti. Danes investicije v kolesarjenje niso več politično ogrožene, ker je premikanje s kolesom po Bolzanu “main-stream”. * Kolesarsko infrastrukturo pozimi plužijo, tako kot ceste. Imajo dve službi, ena je odgovorna za ceste, druga za kolesarske poti, je pa res, da nimajo veliko snega.   **Dobra praksa: Šolska ulica in pedibus**  Z osnovnimi šolami zelo dobro sodelujejo, saj želijo, da otroci v šolo prihajajo aktivno - peš ali s kolesom. Zato so uvedli t.i.“School crossing guards”, ki spremljajo otroke v šolo. To je storitev v katero je vključeno kar 7.600 otrok.  Pravila za Pedibus “Pešbus” skupino so jasna: Pedibus lahko koristijo otroci, ki so od šole oddaljeni več kot 10-15 minut. V skupini je lahko najmanj 10 otrok. Odrasel jih v šolo spremlja. Starši koordinatorki sporočijo odsotnost otroka, Le-ta potem komunicira s spremljevalcem. Na poti iz šole ni Pedibusa. Pedibus poteka celo leto, razen v poletnem času, ko ni šole. Za eno izvedbo spremljevalec prejme 10 €. Ne želijo jih vse šole, imajo pa vse možnost zaprositi za to storitve.  Za izvajanje te storitve imajo v občini na voljo 400.000 €/leto (proračun občine). Spremljevlaci namreč prejmejo plačilo. Izpolnjevati morajo določene pogoje (starost med 50-80 let, upokojen, mentalno in fizično pripravljen, ne kaznovani ipd.). So zavarovani s strani občine. Je pa v tem 140 ljudi.  Poleg Pedibusa so v občini uvedli “Šolske ulice”, kjer je 15 minut pred začetkom in 15 minut po koncu pouka prepovedan promet z osebnimi avtomobili. Vsako jutro spremljevalci Pedibusa na cesto postavijo opozorilo, da je cesta zaprta, podporo jim nudi tudi lokalna policija, ki sankcionira prekrškarje. Zaprtje ceste je seveda komunikacijski izziv, saj vsem uporabnikom režim ne odgovarja. Vendar je zavezništvo s šolo vseeno pripomoglo k uspešni uveljavitvi ukrepa.  Ne morejo zapreti vseh cest v okolici šol, trenutno imajo 9 šolskih ulic, izjema za dostop v to območje so šolski prevozi, JPP in osebe z oviranostmi. Občina je pred leti sprejela odlok, ki tovrstno urejenost omogoča.    **Izboljšanje kakovosti javnih prostorov poteka predvsem preko parkirne politike**   * Parkirna politika temelji na načrtu bodočih potencialnih lokacij za podzemne garaže in s tem ustvarjanje cone za pešce in kolesarje. Primer: Piazza Walher je bila v preteklosti parkirišče, danes je garaža pod zemljo. Za Piazzo Vitorijo nameravajo urediti parkirišče pod zemljo in ustvariti peš cona na trgu. * Če si prebivalec mesta prejmeš dovolilnico za parkiranje v coni, kjer živiš - tam lahko parkiraš brezplačno. V drugih conah, pa moraš za parkiranje plačati. Prejmeš digitalno dovolilnico, ki jo preverja policija. Prvi avto je zastonj, vsak naslednji plačljiv. * Uporabnike tudi obveščajo o prostih parkiranih mestih preko aplikacije, ki deluje na podlagi umetne inteligence in algoritmov ter real-time data. Ko je 90 % parkirišč v mestu zasedenih se aktivira tudi lokalna policija, ki preusmerja promet na primerne parkirne površine izven mesta. V prihodnosti želijo povečati kapaciteto parkirišč zunaj mesta - P+R parkirišča - nekatera povezana z avtobusom in vlakom, druga npr. gondolo.   **Cona brez prometa**   * V strogem mestnem centru je prepovedan vstop za motorna vozila, razen za dostavo, policijo, prebivalce med 6-10:30 uro. Prebivalci lahko tudi parkirajo ponoči. Imajo 12 vstopnih točk z zapornicami ali potopnimi stebrički.   **Javni potniški promet**   * Želijo skrajšati potovalne čase, uvajajo nove avtobusne postaje ter tudi pametne semaforje za avtobuse. * V prihodnosti si želijo skupaj s provinco izboljšati kakovost storitve na račun metrobusa. Metrobus bodo nove linije, ki bodo povezale območja s pretežno stanovanjsko funkcijo, z industrijsko cono, bolnišnico, centrom mesta ipd. Metrobus bodo hitre avtobusne linije. * Dolgoročni plan je nova železniška postaja z intermodalnim hubom: vlak, avtobus, kolo, avto, kolo ipd.   **Agenda Bolzano** je akcijski načrt, ki vključuje celotno prometno infrastrukturo   * Cilj akcijskega načrta je izboljšanje pogojev trajnostno mobilnost v mestu. * Eden izmed projektov je nova obvozna cesta, obnovitev gondole, metrobus linije, intermodal hub (premik iz osebnega avtomobila na JPP), dvotirna proga na relaciji Merano-Bolzano.     **Upravljanje prometa in vključevanje prebivalcev**   * Prometni center izvaja naloge upravljanja in kontrole prometa. Upravlja ga lokalna policija, ki ima pregled na dogajanjem v mestu - parkirišči, semaforji ipd. Upravljajo in aktivno spreminjajo algoritme na dnevni bazi. * Pomembno za komuniciranje s prebivalci je tudi to, da imajo digitalne panoje s katerimi lahko preusmerjajo promet v realnem času. * Spletna plaforma “Sensor civico” preko katere lahko lokalno lokalno prebivalstvo poda svoje pobude, pritožbe … saj so domačini tisti, ki tu živijo. To je 1000 parov oči, ki spremlja svoje mesto, zato je pomembno, da lahko povedo svoje mnenje in podajo informacije. |

|  |
| --- |
| **6. dobra praksa: Predstavitev kolesarskega omrežja na regionalni ravni in presečišč z načrtovanjem v mestu in manjših občinah na Južnem Tirolskem**  **David Felz, kolesarski oddelek, STA;** [**david.felz@sta.bz**](mailto:david.felz@sta.bz) |
| Na Južnem Tirolskem imajo približno 500 km kolesarskih stez, ki večinoma potekajo po dolinah. Kolesarske proge, ki so samostojne - torej ne vezane na cestno omrežje predstavljajo hrbtenico regionalnega omrežja. Nekatere glavne poti potekajo po nekdanjih železniških progah.  V regiji J Tirolska imajo 8 distriktov in 116 občin. Distrikti so odgovorni za gradnjo kolesarske infrastrukture, nekateri distrikti so bolj naklonjeni gradnji infrastrukture kot drugi.  V STA verjamemo, da za dobro načrtovanje, upravljanja in izvajanje, ne samo javnega prevoza temveč tudi kolesarstva, potrebujejo podatke. Zato vsake tri leta regijski urad za statistiko naredi analizo potovalnih navad. Še posebej jih zanima razlika med toplimi in hladnimi letnimi časi. Izrazito pade stopnja uporabe e-koles v zimskem času, in sicer kar za 5 %. Namesto e-koles uporabljajo v zimskem času JPP.    Vsaka druga pot je v regiji opravljena z avtomobilom, delež e-koles in koles je 18 %, JPP pa 17 %. Primerjajo tudi potovalne navade glede na relief - dolina in hribovita območja, kolesarji so prisotni tako poleti kot pozimi na dolinskem območju, v hribovitem svetu je več uporabe avtomobila.  Numerus ankete je 5.000 prebivalcev, anketo opravijo poleti in pozimi, ponavljajo na 3 leta. Največji potencial za spremembo potovalnih navad je od 2. 10 km, uporaba avtomobila za poti daljše od 5 km naraste iz 48 % na 70 %.  Samo 36 % oseb nikoli ne uporablja kolesa, cilj imajo povečati delež kolesarjenja za 20 % do leta 2030. In sicer največ v mestih, za 36 %, v manjših naseljih za 16 % ter na podeželju najmanj, 8 %. Cilj podpirata dve strategiji, tako državna, italijanska kot regionalna za J Tirolsko. Skupaj opredelita kar 120 ukrepov za izboljšanje pogojev za kolesarjenje.  Trije glavni stebri na katerih so oblikovali strategije so:   * Komunikacija, kolesarska kultura in vključevanje * Infrastruktura in intermodalnost * Organiziranost   1. steber: Komunikacija, kultura, vključevanje (kampanje, dogodki, nagrade, testiranje e-koles, dnevi brez avtomobila, bonusi za dnevne kolesarje)  2. steber: infrastruktura in intermodalnost (parkiranje koles, vzdrževanje infrastrukture (tudi pozimi), tovorna kolesa, funkcionalne enote/območja kot osnove za prostorsko načrtovanje, širitev kolesarske infrastrukture in nove povezave, kolesarski števci in postaje)  3. steber: organiziranost in financiranje (kolesarski kompetenčni center, redno srečevanje delovne skupine, informacijski portal, izboljšanje zakonodaje in zagovorništvo, tečaj in treningi, zbiranje podatkov in monitoring).  Regionalni kolesarski kompetenčni center je ključno telo, saj omogoča dogovarjanje in usklajevanje med vsemi ključnimi deležniki. Regija se redno srečuje z STA in se dogovarja glede strateških korakov naprej, STA je odgovoren za komunikacija, svetovanje, regija pa za financiranje in zakonodajo.  Regionalni kolesarski kompetenčni center sestavljajo 4 skupine, ki:   * skrbijo, da se ob gradnji nove infrastrukture vedno razmišlja tudi o trajnostni mobilnost in se zato ne zamudi priložnosti! * tehnical tabel – cycling mobility * cycling mobility network meeting – srečanje NVO in drugi deležnikov * funcional cycling units - osnove na katerih deluje načrtovanje infrastrukture in prostorsko načrtovanje.   Zelo jih je zanimalo, zakaj ljudje kolesarijo in odgovore so želeli oblikovati tako, da so primerljivi z drugimi narodi. Oblikovali so vprašanje, zakaj kolesarijo. Danci odgovarjajo, ker so hitri in fleksibilni, J Tirolci odgovorijo, ker je to zdravo zame in za okolje. Zelo jih zanima, če se vzroki spreminjajo, glede na profil vprašanih.  Opredelili so različne profile kolesarjev, in sicer:   * Kolesarje športnike * Pragmatične kolesarje * Zainteresirane, ampak zaskrbljene - to je skupina z največjim potencialnom! * Kolesarski navdušenci * Kolesarski zanikovalci - tisti, ki nočejo kolesariti   Kaj ljudje potrebujejo, da bodo kolesarili in zakaj se kolesarjenju izogibate? 33 % jih meni, da je omrežje pomanjkljivo in da je kolesarjenje nevarno, poleg tega pogrešajo primerna parkirišča za kolesa. Ljudje želijo ločene kolesarske steze, 40 % kolesarjem se zdi sprejemljivo, če so kolesarske steze tudi na cesti, vendar se izogibajo gradnji kolesarskih stez vzdolž cest, kjer so visoke hitrosti. V mestu Bolzano je hitrost seveda že tako zelo omejena. Največ potenciala je na oddaljenosti 5-10km.    Potrebno se je zavedati, da je infrastruktura za dnevno in prostočasno kolesarjenje drugačna, in da je pri infrastrukturi za dnevno kolesarjenje zelo pomembno, da jo redno in pravočasno vzdržujemo.  STA skrbi, da se funkcionalne kolesarske regije med seboj združujejo, da občine ne razmišljajo same zase in so usklajene glede kolesarske infrastrukture. Želimo, da občine razmišljajo kot kolesarji in med seboj sodelujejo. .    Kako deluje financiranje kolesarske infrastrukture?   * Občine lahko zaprosijo za financiranje, samo če bodo gradile infrastrukturo, ki je smislena za regijo. * Regija, torej J Tirolska vedno poskuša pridobiti sredstva s strani Italije in EU. * Regional evaluation commission se sreča dvakrat leto in se odloči, katere projekte bo financirala.   Regija je tudi poenotila signalizacijo in celostno grafično podobo, saj želijo jasno komunikacijo s kolesarji, vzpostavili so sistem, ki je podoben drugim regijam.  V prejšnjih letih so na področju monitoringa postavili števce po regiji, zaenkrat podatkov še niso analizirali, jih pa zbirajo. Načrt imajo centralizirati dash-board, ki bo izhodišče za nadaljnje odločanje.  Kako regija podpori manjše občine pri njihovih intervencijah?   * Manjša kot je občina, manj ima kompetenc in znanja za načrtovanje in implementacije celovitih ukrepov na področju kolesarjenja, zato STA pomaga občinam za razvoj boljših kolesarskih rešitev. * Primer Bruneck, kjer so sodelovali pri razvoju rešitve z občino. V ekipi jih je 5, ki se ukvarjajo z “green mobility” in nudijo tovrstne storitve občinam. * Ekipa je prisotna na terenu, preverjajo lokalne situacije, sodelujejo z lokalno skupnostjo – če jih vključujejo v načrtovanje je to velika prednost, pripravijo jim renderje …ipd. * Če je premalo prostora, pač uporabijo kar imajo in razvijajo tako, da je da je možen mix space/mix raba – * Merijo vpliv ukrepa - pred gradnjo in po gradnji in preverjajo, kako so ljudje zadovoljni z ureditvijo. Tako lažje argumentirajo potem tudi ukrepe politikom. Ugotovili so, da so najvišje hitrosti nižje po ukrepi, in pa tudi povprečna hitrost avtov se je znižala. Število oseb, ki bi šla prehitro je nižja. Ukrepi trajnostne mobilnosti torej bistveno prispevajo k varnosti v prometu. * Preverjajo pa tudi zadovoljstvo kolesarjev, tako turistov, kot lokalnih prebivalcev. Ljudje se počutijo bolj varne, tudi če ni najboljša infrastruktura kot pa če ni nobene infrastrukture. * Uvedli so tudi prvo kolesarska cesto, kjer lahko kolesarji vozijo vzporedno. * Zelo pomembno pa je tudi ravnanje z “majhno infrastrukturo” - torej zelena luč za kolesarje, zeleni val v križiščih   Področje promocije:   * Urejujejo kolesarska parkirišča, saj če ljudje nimajo parkirišč parkirajo povsod, raje parkirajo, kjer je pokrito - čeprav tam kolo ne bi smelo biti parkirano. Obstajajo pa tudi ljudje, ki so pripravljeni plačati 30 €/mesec za svoje parkirišče v avto hiši.      * Izkušnja iz Bruneck-a, nujno se je potrebno ukvarjati z vzdrževanjem, ljudje namreč pustijo zapuščena kolesa in jih je potrebno odstranjevati. Imajo možnost rezervacije kolesarskih box-ev za podjetja in njihove zaposlene. Posebnih koles je vedno več, in imajo posebne zahteve - pri načrtovanju je pametno za le-ta pustiti nekaj prostora … * Pri kolesarskih parkirišči je fokus na dostopno in brezplačno, sledi mix - kjer ponudimo različne pakete storitev (varovano, box, deljeno ipd.), pomembno je da je enostavno! * Tako občine, podjetja kot gospodinjstva lahko zaprosijo za sredstva za vzpostavitev kolesarske infrastrukture. * Pripravili so priročnik za parkiriščih za kolesa, in pa tudi o infrastrukturi za manjše občine.   Komunikacija z občinami:   * STA podpira občine pri urejanju varnih poti v šolo, tečaje za varno vožnjo, popravljanja koles in pa različnih promocijskih aktivnosti npr. Fantasy bike.   Promocijske aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja:   * Gamification (zbiranje km in pridobivanje nagrad) * Testiranje e-koles za 15€/teden * Cargo-bike izposoja * Prilagajanje vlakovnih kompozicij za prevoz koles * Vizualne kampanje “vsi smo kolesarji” - gasilci, reševalci, glasbeniki, sester ipd., sodelovali so z njihovim NIJZ * Organizacija velikih dogodkov za kolesarje - npr. zaprtje mest * Trening za strokovnjake trajnostne mobilnosti - za vse * Organizacija kolesarskih zajtrkov * Zastonj popravljalnica koles * Organizacija kolesarske noči * Vključevanje majhnih otrok * Maškare na kolesih * Spodbujanje lokalnih kolesarskih društev, ki so v porastu in komentirajo kolesarsko infrastrukturo, zahtevajo izboljšave * Podpirajo občine, npr. Občina Eppan je kupila 200 koles za prebivalce po zelo ugodni ceni, ljudje so navdušeni in še danes nakupujejo e-kolesa, njihov modal split rasteč   Letni budget za aktivnosti je 60 milijonov EUR, financiranje iz proračuna, EU projektov in občinskih proračunov.  Financiranje kolesarske infrastrukture zavisi od tega, kakšno funkcijo imajo kolesarska steza - če ima lokalno funkcijo, jo mora financirati občina, če regionalno, jo regija. Ni uradnega koordinatorja med občinami in distrikti, se pa STA trudi, da jih poveže in z njimi dobro sodelujejo. Če gre za kolesarsko med dvema naseljema je krito s strani districta.  Kakšni so koraki, da so njihovi kadri usposobljeni za izvajanje teh nalog?  Lahko se veliko izobražujejo, npr. študijski obiski, imajo prave strokovnjake, strokovnjake za infrastrukturo ipd. Prav tako organizirajo treninge strokovnjake trajnostne mobilnosti, ki so odprti za vse zainteresirane. Treningi so dolgi 6 dni čez leto – npr. en dan za kolesarjenje, drug za JPP, imajo različne strokovnjake, tudi tuje. Zadnja dva dni organizirajo študijski obisk v Švico, kjer imajo ogled na terenu. Udeleženci plačajo kotizacijo, deloma pa je krito tudi s strani STA. |

|  |
| --- |
| **7. dobra praksa: oživitev zapuščenih prostorov železniške postaje v Roveretu - skupnostna akademija La foresta in projekt Station for transformation**  Bianca Elzenbaumer, La Foresta: [ciao@laforesta.net](mailto:ciao@laforesta.net); [bravenewalps@gmail.com](mailto:bravenewalps@gmail.com) |
| Skupina posameznikov, ki so večinoma študirali v tujini in prihaja iz okolice Rovereta (okoliška dolina namreč zajema 17 različnih občin), so se odločili, da obudijo svoj domači kraj in naredijo nekaj, kar bo prineslo dobrobit za širšo skupino ljudi. Ustanovili so *La Foresta*, akademijo za skupnost. Iskali so prostor, kjer bi lahko imeli svoje prostore in izvajali aktivnosti za lokalno prebivalstvo.  Ugotovili so, da je železniška postaja v Roveretu, zapuščena in več let zanemarjena, nosi pa izjemen simbolni pomen: je prostor, ki pripada vsem – kraj odhodov in prihodov, prehod med tujimi kraji in domom. Vsak od domačinov, ki pride na postajo, jo čuti kot svojo. Leta 2017 so organizirali delavnico in nanjo povabili tudi predstavnike občine. Skupaj z udeleženci so razmišljali o prihodnosti tega prostora – kaj si tam želijo in kaj pogrešajo. Takrat je bil prostor degradiran, nekdanja stanovanjska enota, kjer je včasih bival uslužbenec postaje, je bila prazna, okolje pa zapuščeno in marsikomu neprijetno. Ljudje so izrazili željo, da bi postaja postala prostor, kjer bi se počutili dobro in varno. Niso potrebovali nič razkošnega – le prijeten, odprt prostor za srečevanja, izmenjavo, ustvarjalnost in skupnost.  Tudi občini se je ideja zdela smiselna in jo je podprla. Skupaj so oblikovali vizijo, da postaja postane prostor za vključevanje, družbeno delo in priložnosti za tiste, ki jih v družbi pogosto nimajo.  Tako se je začela zgodba La Foreste – kot skupnostno gnano oživljanje simbolnega, dostopnega in vključujočega prostora, ki danes živi kot laboratorij sodelovanja, solidarnosti in družbene inovacije.  Občina Rovereto je sklenila pogodbo z italijanskimi železnicami za 9 + 9 let brez najemnine v zameno za investicijo (250.000 eur) v renovacijo prostorov v velikost 150m2. Ne vedo, kaj se bo zgodilo čez 18 let, vendar se s tem sedaj ne obremenjujejo, ampak osredotočajo na izvedbo idej, ki jih imajo.  Ostalih 17 občin iz okolice sprva finančno ni prispevalo k projektu. Danes še vedno potekajo iskanja načinov, kako jih vključiti tudi s finančnega vidika, da bi projekt postal širše regijsko zasidran.  Še preden je občina Rovereto uradno sklenila pogodbo z železnicami, je skupnost La Foresta organizirala sestanek s takratno generalno direktorico italijanskih železnic – arhitektko in urbanistko. Ob predstavitvi ideje je bila nad projektom izjemno navdušena in je pobudo podprla.  La Foresta vsako leto prejme 25.000 evrov sredstev s strani občine Rovereto, namenjenih za izvajanje aktivnosti. V zameno za to podporo so se zavezali, da bodo prostori odprti najmanj 30 ur tedensko. Poleg tega občina krije tudi mesečne stroške komunalnih storitev.  V letu 2024 so prvič prejeli tudi skupno 12.000 evrov sredstev od drugih občin iz okolice, vendar z njimi še nimajo formaliziranih pogodb. Sodelovanje z regijo je bolj zahtevno, a vseeno vsakih 18 mesecev prejmejo 15.000 evrov za izvajanje programov s področja duševnega zdravja.  V La Foresti deluje raznolik tim strokovnjakov – socialni delavci, mladinski delavci, psihologi ter tako imenovani »street workers« (ulični mladinski delavci). Tudi ostale občine se postopoma zavedajo, da La Foresta ni prostor, namenjen zgolj prebivalcem občine Rovereto, temveč služi celotni dolini. Mnogi otroci, mladostniki in odrasli iz širše regije se udeležujejo aktivnosti, se v prostoru družijo, ali tam celo čakajo na prevoz – kar ustvarja naravno točko srečevanja in vključevanja.  Namen zahteve, da je prostor odprt vsaj 30 ur na teden, je tudi spodbujanje aktivnega državljanstva. Ljudje so povabljeni k souporabi prostora in prostovoljstvu – v zameno za nekaj ur prispevka (npr. en popoldan na teden) lahko brezplačno uporabljajo co-working prostore. Pred vključitvijo vsak prostovoljec prejme osnovno usposabljanje, kako ravnati v različnih situacijah, saj je prostor odprt tudi za ljudi v stiski.  S tem je La Foresta postala tudi varen prostor za širšo skupnost – kraj, kjer ljudje najdejo podporo, poslušanje in občutek pripadnosti. Za organizacijo prisotnosti uporabljajo spletni obrazec, kjer prostovoljci označijo, kdaj so na voljo za pomoč in sodelovanje v prostoru.  Vsak ponedeljek se člani La Foreste srečajo na rednem internem sestanku, kjer razpravljajo o tekočem dogajanju, programu, izzivih in potrebah skupnosti. Organizacijska struktura La Foreste je linearna, kar pomeni, da so vsi člani enakovredno vključeni v odločanje in oblikovanje vsebin.  Enkrat mesečno pa se srečajo tudi z uradniki občine Rovereto. Na teh srečanjih skupaj obravnavajo aktualne izzive v regiji, izmenjujejo informacije o dogajanju v posameznih krajih ter razmišljajo, kako bi lahko La Foresta s svojimi aktivnostmi odgovorila na zaznane potrebe. Trenutno, na primer, v ospredje postavljajo problematiko povečanega števila samomorov, ki jo skušajo nasloviti s programi za podporo duševnemu zdravju.  Z vidika organizacije je zanimiva dinamika med linearno strukturo skupnosti La Foresta in hierarhično strukturo občinske uprave. Ta redna srečanja omogočajo odprt dialog in medsebojno učenje obeh strani.  Na sestanke pogosto povabijo tudi mlade, saj jim želijo omogočiti, da se vključijo v procese odločanja ter pridobijo pomembne spretnosti, kot so javno nastopanje, komunikacija z različnimi deležniki in razumevanje družbenih procesov.  La Foresta ponuja raznolik in živahen program – od koncertov, predstavitev knjig in kulturnih dogodkov do kuharskih delavnic ter delavnic predelave hrane. V njihovih prostorih je na voljo tudi co-working soba, kjer lahko prebivalci delajo, študirajo ali preprosto poiščejo miren kotiček za ustvarjanje.  Posebnost prostora je tudi t. i. »free shop« – kotiček za izmenjavo oblačil, igrač in drugih predmetov. Ljudje lahko tja prinesejo stvari, ki jih ne potrebujejo več, ali si kaj vzamejo. Trgovinico obiskujejo tako tisti z omejenimi finančnimi sredstvi kot tudi tisti, ki preprosto podpirajo kulturo ponovne uporabe in medsebojne solidarnosti.  La Foresta ustvarja tudi svojo naravno mehurčkasto pijačo, ki jo ponujajo na dogodkih in prodajajo za podporo svojemu delovanju. Poseben pečat pa daje njihova pečica na kolesih, s katero na dogodkih pečejo pico, kruh in druge dobrote – vedno z namenom povezovanja in soustvarjanja prijetnega vzdušja.  Večkrat letno organizirajo jutranje zajtrke za osnovnošolce in srednješolce, ki lahko pred poukom pridejo na topel obrok, druženje in sproščen začetek dneva. Zlasti v zimskih mesecih prostori La Foreste služijo tudi kot topel in varen prostor, kjer otroci in mladi lahko počakajo na prevoz, naredijo domačo nalogo ali se vključijo v popoldanske aktivnosti.  Skupnost skrbi tudi za park ob železniški postaji, ki je bil nekoč zanemarjen in umazan. Danes ga redno čistijo, postavljajo igre na prostem ter organizirajo koncerte in druge dogodke na prostem, s čimer prostor ponovno vračajo prebivalcem.  Pomemben del njihovega poslanstva je tudi podpora mladim pri razvijanju lastnih idej – pomagajo jim pri pisanju projektnih predlogov, iskanju finančnih sredstev in uresničevanju podjetniških ali družbeno koristnih pobud.  Leta 2022 se je La Foresta – kot predstavnica najmanjšega mesta doslej – prijavila na razpis *European Urban Initiative* in z idejnim projektom Station for Transformation prejela podporo v višini 5 milijonov evrov. S temi sredstvi nameravajo celovito prenoviti preostale prostore železniške postaje v Roveretu in jih preoblikovati v sodoben, vključujoč in trajnostno naravnan prostor.  Glavni cilj projekta je ustvariti prostor, ki naslavlja izzive biodiverzitete in podnebnih sprememb. V okviru projekta bodo vzpostavili dva ključna vsebinska sklopa:   1. Public Civic Hub – javni prostor za srečevanja, povezovanje skupnosti in sodelovanje različnih akterjev iz javnega, nevladnega in zasebnega sektorja. 2. Biodiversity Hub in Climate Cantine –     * Biodiversity Hub (oz. *biodiverzitetna tržnica*) bo namenjen ozaveščanju o lokalni biodiverziteti. Predstavljal bo stanje naravnega okolja v regiji – kje prihaja do izgube in kje biodiverziteta še uspeva. Obiskovalcem bodo skozi zgodbe lokalnih prebivalcev, kmetov, biologov, nevladnih organizacij in aktivistov približali pomen ohranjanja narave.    * Prostor bo zasnovan tako, da bodo obiskovalci že ob izstopu z vlaka lahko izvedeli več o ekoloških posebnostih okolja, kamor so prispeli. Ekipa si želi, da bi se ta model prenesel tudi v druge kraje z opuščenimi železniškimi postajami, kjer bi postaje postale izobraževalne točke o lokalni naravi in skupnosti.    * Climate Cantine bo prostor, namenjen predstavitvi lokalne hrane in izzivov prehranskega sistema. V kantini bodo zaposlovali lokalne prebivalce, ponujali jedi pripravljene iz sestavin lokalnih pridelovalcev in prodajali podnebno odporno hrano. Hkrati želijo raziskovati, kako omogočiti dostop do kakovostne, zdrave prehrane za vse.    * V istem prostoru je nekoč že deloval bar, a s slabim ugledom – starši so otroke celo opozarjali, naj se mu izognejo. Danes si želijo ta prostor ponovno oživiti – tokrat z drugačnim duhom, vrednotami in vizijo.   V zgornjem nadstropju načrtujejo še dodatne skupne prostore za srečanja, delavnice in sodelovanje. Želijo, da bi prostor postal tudi mesto za uradnike – predstavnike občine, regije in države – kjer bi se lahko v bolj sproščenem, neformalnem okolju srečevali z lokalnim prebivalstvom. Njihov cilj je »*get people outside the boxes*« – spodbuditi razmislek, povezovanje in skupno iskanje rešitev.  Projekt Station for Transformation se je začel leta 2024, prve prenove pa bodo zaključene do leta 2026.  Ena ključnih ambicij projekta Station for Transformation je tudi prenosljivost dobre prakse v druge kraje, ki se soočajo s podobnimi izzivi degradiranih prometnih vozlišč. Trenutno sodelujejo z mesti Nova Gorica (Slovenija), Granada (Španija) in Sibiu (Romunija).   * V Novi Gorici bodo skušali po vzoru La Foreste oživiti tamkajšnjo železniško postajo in jo vključiti v lokalno skupnost. * V Granadi se projekt osredotoča na razvoj mreže kolesarskih povezav, ki izboljšujejo trajnostno mobilnost. * V Sibiu pa je v središču zanimanja obnova avtobusne postaje z namenom ustvariti prostor, ki je bolj dostopen, prijazen in funkcionalen za prebivalce in obiskovalce.   Ilustracija: Flora Mammana  Primer La Foreste dokazuje, da je možno tudi z manjšimi sredstvi, a veliko vizije in angažiranosti skupnosti, postopoma preoblikovati degradiran prostor v živ, uporaben in vključujoč javni prostor. Brez pobude skupnosti La Foresta se občina Rovereto najverjetneje za ta del mesta sploh ne bi začela aktivno zanimati. Danes pa postaja živi – kot kraj srečevanja, ustvarjanja in skrbi za skupno dobro.  Prostor ne koristi le domačinom, ampak tudi turistom, saj se železniška postaja nahaja na pomembni prometni povezavi med Verono in Münchnom, v bližini jezera Garda. Člani skupnosti pogosto priskočijo na pomoč obiskovalcem z informacijami o javnem prometu, možnostih za izlete ali dogodkih v regiji, kar daje prostoru dodatno vrednost kot točka povezovanja med lokalnim in mednarodnim.    **Dodatne informacije:**  European urban initiative projekt Station for transformation: <https://stationfortransformation.eu/progetto/> |

**DELAVNICA**

**Kaj ste se naučili?**

* Pomembnost regijskega pristopa k načrtovanju mobilnosti, ki presega državne meje in povezuje Alpe.
* Vrednost detajlov v načrtovanju – primer dobre prakse postaje v Brixnu (npr. poševni prehod, urejena ravnina), ki prispevajo k boljši uporabniški izkušnji.
* Tirolska kot zgled dobre prakse – še posebej dragocen primer, saj je geografsko in kulturno blizu Sloveniji ter se nahaja v podobnem alpskem okolju.
* Uporaba podatkov kot temelj za izboljšave v prometu – z analizo obstoječega stanja pridobijo dragocene informacije, ki jih nato uporabijo za oblikovanje učinkovitih rešitev.
* Napreden ticketing sistem in razvito razumevanje vloge javnega prevoza – presenetljivo, koliko sredstev in pozornosti namenjajo spremljevalnim storitvam.
* Primer iz Rovereta – kako vključujejo lokalne prebivalce v načrtovanje in odločanje o prometnih rešitvah.
* Izjemno ugodna dnevna vozovnica za turiste za samo 63 centov, kar spodbuja uporabo javnega prevoza.
* Poenostavljen sistem kart – le tri skupine vozovnic, kar olajša upravljanje prometnih tokov, še posebej v dolinskih območjih.
* Inovativna rešitev, kjer je javni prevoz že vključen v ceno nočitve – dodatna spodbuda za trajnostno mobilnost turistov.
* Analiza načinov potovanja glede na letni čas, na podlagi katere gradijo izboljšano uporabniško izkušnjo in prilagajajo ponudbo.
* Sporočilo iz zadnjega obiska v Roveretu: *Vse se da, če je volja.*
* Da so z referendumom uspeli preusmeriti investicije iz cestne infrastrukture v razvoj železnic, primer Pustertal.

**Kaj vas je navdihnilo?**

* Kako dobro izkoriščajo turistično takso
* Veliko število parkirišč za kolesa na postajah
* Podhod na postaji v Lienzu
* Časovnica za ponovno odprtje železnice
* Enostavnost uporabe vozovnic (ni tiskanja)
* Modal split
* Miselnost
* Zniževanje cene JPP s starostjo upokojencev
* Tirolska vlada vlaga v JPP več kot cela Slovenija, čeprav je Tirolcev 3x manj kot Slovencev
* Da je železnica steber JPP
* Da je ena regija obnovila železniško progo in jo sedaj uporablja 2M potnikov,
* Najem varovanih kolesarnic/bike boxov
* Drsni sistem zapornic v mesto
* Pomembno, da so vsi ukrepi jasni in enostavni (mi znamo vse zakomplicirati).
* To, da se da železnico v 7ih letih vzpostaviti v novo progo
* Pomen komunikacije pri uveljavljanju strategij
* Kako funkcionira vstop v mestno jedro brez potopnih stebričkov, če uporabljaš sistem, ki prepozna registrske tablice
* Modal split
* ideja, da je v gorskem svetu jpp bolj dosegljiv kot konkurenčen promet.
* Da lahko rumeni pas poimenuješ tudi metrobus, da poudari storitev, ki pomeni hitrejšo vožnjo.
* Enotni branding v Lienzu – barve, da so enake za vse vrste prevoza (kolesa, jpp in taksiji).
* Da ima Brixen kot majhno mesto toliko stojal za kolesa.

**Kaj bi prenesli v slovenski prostor?**

* Guestpass za turiste
* Digitalno vozovnico za vse (brez tiskanja)
* Več kolesarskih parkirišč, ki so tako kakovostna (bike boxi, prijetna uporaba)
* Šolske ulice
* Cone 30
* Prenos cene karte za JPP v turistično takso
* Kako lahko turizem vključiš v zgodbo JPP
* Ticketing shema (4 kategorije vozovnic)

**Kaj je izziv?**

* Finance
* Miselnost prebivalcev (da avto ni nujno najboljša stvar)
* Težko je občane prepričati k uporabi JPP/koles
* Problem pomanjkanja kadra na občinah
* Potreba po mentorstvu občin
* Združevanje prevozov,
* Da imamo veliko strateških dokumentov, ki pa se ne izvajajo.
* Dolgotrajno umeščanje v prostor (razen v Velenju, kjer je dobra kolesarska infrastruktura)
* Izziv, da nimamo regij (manjka regijski nivo)
* Ni jasne vizije, v kaj se bo vlagalo naslednjih 15 let
* Pomanjkanje prisotnosti zaposlenih na DRSI in MZI na tovrstnih strokovnih ekskurzijah

**Kakšno podporo potrebujejo?**

* Več financ
* Več kadra in podpore na občinah
* Ni regijskega upravljanja
* Politično podporo
* Izobraževanja odločevalcem, predvsem na majhnih občinah, ki nimajo veliko kadra
* Regionalni nivo - da bi regije imele svoje finance in nudile podporo občinam.
* Da bi imeli videoposnetke in jih predstavili na zanimiv način (recimo iz ekskurzije).
* Dobro bi bilo imeti priročnik postopkov kako postopkovno izvesti postajo kot je Brixen, da bi bilo za vse dokumentacije ipd. da bi to občinam olajšalo
* koordinacija in usklajevanje različnih deležnikov pred implementacijo ukrepov.

**Kaj bi bolj poudarili, si vzeli več časa?**

* Umeščanje projektov v prostor (prostorski vidik)
* Več informacij o tem, kako določijo prioritete (med pokrajino, provinco, občino) in kako komunicirajo, ko pride do neskladij oz. kako uskladijo prioritete
* Kako usklajujejo komunikacijo z različnimi deležniki

**Česa bi lahko bilo več?**

* Več informacij o podatkih: kako pridobivajo prometne podatke, kako jih obdelujejo in uporabljajo pri načrtovanju ukrepov – predvsem z vidika metodologije, virov in orodij, ki jih uporabljajo (DUJPP bi si želel interno strokovno ekskurzijo, ki bi bil posvečen ogledu centra upravljanja JPP)
* Podrobnejše informacije o vključevanju prebivalcev:  
   Kako konkretno vključujejo lokalno skupnost v procese odločanja – katere metode sodelovanja uporabljajo, kako zagotovijo reprezentativnost in odzivnost.
* Predstavitev enega konkretnega primera od začetka do konca:  
  Podrobna predstavitev enega primera (npr. nova avtobusna linija, reorganizacija prometa ali sprememba infrastrukture) skozi vse faze

**Dodatne informacije:**

**Predstavitev območja – mesto Lienz, regija Vzhodna Tirolska in Avstrija**

Regija Lienz, znana tudi kot Vzhodna Tirolska, leži na jugovzhodnem robu avstrijske zvezne dežele Tirolska. V preteklosti (6.-8. stoletje) je bila regija tudi del Karantanije, slovanske kneževine. Obsega Dravsko dolino (Drautal) in zgornji del Pustriške doline (Pustertal).[[1]](#footnote-1) V letu 2021 je imela Vzhodna Tirolska 48.800 prebivalcev, največje mesto Lienz pa 11.900 prebivalcev, pri tem pa se prebivalstvo počasi zmanjšuje zaradi staranja in izseljevanja.[[2]](#footnote-2) Županja Elisabeth Blanik prihaja iz stranke socialnih demokratov (SPO).[[3]](#footnote-3) Gorski relief, razpršena poselitev in oddaljenost od osrednjih prometnih koridorjev zaznamujeta prometno dostopnost in mobilnost.

**Mobilnost – ključni poudarki**

Avstrijska strategija mobilnosti do leta 2040 navaja naslednje porazdelitve posameznih vrst prometa (modal split): osebni avtomobil 61 %, hoja in javni promet 16 %, kolo 7 %. [[4]](#footnote-4)

Slika, ki vsebuje besede besedilo, posnetek zaslona, krog, pisava

Opis je samodejno ustvarjen

V Tirolski se deleži nekoliko razlikujejo – hoja in javni promet imata višji delež zaradi vlaganj v infrastrukturo. V regiji Lienz pa še vedno prevladuje osebni avtomobil (preko 70 %), zlasti zaradi geografskih omejitev in pomanjkanja dostopnega javnega prometa.[[5]](#footnote-5)

Avstrija ima mnogo dobrih praks na področju mobilnosti, kot je od leta 2018 delujoča delovna skupina za zagotavljanje dostopnosti javnega prostora in javnega prometa za osebe z oviranostmi, »podnebna vstopnica« - dostop do javnega prevoza po celi Avstriji z enotno in cenovno ugodno vstopnico[[6]](#footnote-6) in podnebnim bonusom – nadomestilom izplačanim posameznikom od leta 2023 vezanim na stopnjo urbanizacije in dostopom do javnega prevoza (višje ob slabši infrastrukturi).[[7]](#footnote-7)

Regija Tirolska pa ima tudi svoj program razvoja mobilnost 2022-2030, ki zagotavlja sredstva za analizo mobilnosti v mestih (s tem sodelovanje v nagradah za Tirolsko zvezdo mobilnosti), osvetlitev postaj JPP in podhodov, spodbujanje električnih in navadnih tovornih koles, sistemov izposoje javnih koles, razvoj souporabe električnih vozil (EV) in postavitve polnilnic za EV.[[8]](#footnote-8) Primer dobre prakse je sistem Flugs, ki omogoča električna vozila na zahtevo in je povezan z javnim prevozom ter dostopen preko aplikacije.[[9]](#footnote-9)

**Predstavitev območja – mesto Bolzano, regija Južna Tirolska in Italija**

Južna Tirolska je avtonomna pokrajina na severu Italije, ki meji na Avstrijo in Švico. Glavno mesto regije je Bolzano, ki ima približno 108.000 prebivalcev, medtem ko je imela regija 537.533 prebivalcev konec leta 2023.[[10]](#footnote-10) Regija je pomembna tranzitna pot med južno Nemčijo in severno Italijo, tako preko avtoceste kot preko železnice (prelaz Brenner, gradi se tudi tunel v dolžini 55 km, ki naj bi zmanjšal potovalni čas za 1 uro ko bo zgrajen predvidoma v letu 2032).[[11]](#footnote-11) Najbolj obremenjene so glavne prometne osi, kot je pot od severa proti jugu. 8% vsega prometa v Alpah je tranzitnega, npr. čez prelaz Brenner, ki povezuje Verono z Munchnom, dnevno prevozi 40 tisoč vozil in 10 tisoč težkih tovornih vozil. Prebivalce pestijo hrup in izpušni plini, posebej med pogostimi inverzijami, ki izpuhe zadržujejo v dolinah.[[12]](#footnote-12)

**Mobilnost – ključni poudarki**

Analiza prometnih navad prebivalcev Južne Tirolske v letu 2021 je pokazala, da jih največ uporablja avto, medtem ko je delež trajnostne mobilnosti (JPP, kolesarjenje, peš hoja) okoli 46 %. Hkrati je analiza tudi pokazala, da je največ prebivalcev opustilo JPP v času kovida, in da obstaja velik potencial za povečanje uporabe trajnostnih in posebej aktivnih oblik mobilnosti: 68 % ljudi prepotuje na delovni dan manj kot 10 kilometrov, vsako četrto potovanje je celo krajše od dveh kilometrov.[[13]](#footnote-13) Bolzano velja za primer dobre prakse na področju trajnostne mobilnosti. Po podatkih iz leta 2022 se delež poti, opravljenih z avtomobilom, v mestu Bolzano giblje okoli 37 %, s kolesom 29 %, peš 20 % in z javnim prevozom 14 %.[[14]](#footnote-14)

Na ravni Južne Tirolske so trendi podobni, vendar z višjim deležem avtomobilskega prometa zunaj mestnih središč. Regija aktivno spodbuja uporabo javnega prevoza z integriranim sistemom Südtirol Pass ter izboljšuje železniške in avtobusne povezave.[[15]](#footnote-15) Po podatkih avtonomne pokrajine Južna Tirolska znaša povprečni letni dnevni promet (PLDP) na glavnih cestah okoli Bolzana med 20.000 in 40.000 vozil, odvisno od odseka.[[16]](#footnote-16)

Država Italija ima najvišjo stopnjo motoriziranosti v EU – skoraj 700 vozil na 1000 prebivalcev (v obdobju 1995-2022 je bila povprečna stopnja 610, v primerjavi z 410 za EU-27), ob tem pa je ta tudi skoraj najhitreje naraščala (le Španija je imela večji porast z 16,6% v obdobju 2013-2022, Italija je povečala stopnjo motoriziranosti za 12,2%) . Med vzroki za tako veliko potrebo po mobilnosti je nepovezanost območij, kjer ljudje živijo, z območji, kjer so koncentrirane gospodarske aktivnosti. Večina tovornega prometa (53,6%) nastane v štirih regijah – Piedmont, Lombardija, Benečija in Emilia-Romagna.[[17]](#footnote-17) Medtem ko je potniški promet po železnicah v Italiji lahko primer dobre prakse, pa ima tovorni promet po železnicah nalogo podvojiti delež s sedanjih 11% na 30% do leta 2030, saj je trenutno pod povprečjem EU (20%) in nižji kot v Švici ali Avstriji (okoli 35%) ali v ZDA (46%).[[18]](#footnote-18)

**Povezovanja turizma in trajnostne mobilnosti v regiji Južna Tirolska**

Turizem je velik generator prometnih tokov, po podatkih CIPRE predstavljajo turistične in izletniške vožnje kar 20 odstotkov vsega prometa v Alpah, notranji promet pa 72% vsega prometa.[[19]](#footnote-19) Ob tem sektor prinaša pomemben delež h gospodarstvu Južne Tirolske – neposredno je kar 11,4% BDPja prinesel turizem v letu 2019. Ob tem se je zadnjih dveh desetletjih (od leta 2004) število turistov povečalo za skoraj 80% in za 40% število nočitev.[[20]](#footnote-20)

Slika, ki vsebuje besede vrstica, posnetek zaslona, vzporedno, besedilo

Opis je samodejno ustvarjen

Slika: Prihodi in prenočitve turistov (leva lestvica) in povprečje dolžine bivanja (desna lestvica) v vseh nastanitvenih objektih, Južna Tirolska, 2004-2023. Letni podatki v milijonih.[[21]](#footnote-21)

Turizem je tudi izredno sezonski – večina obiska (72%) je opravljena v poletnih mesecih, med majem in oktobrom. Pri tem 90,4% turistov pride v regijo z osebnim prevozom in 70% jih uporabi ta prevoz tudi za potovanja po regiji. EURAC ocenjuje, da je zato ključno okrepiti rabo javnega prevoza s strani turistov, povečati število električnih polnilnic in omejiti dostop v ranljiva območja med vrhom obiskov.[[22]](#footnote-22) Promet namreč predstavlja tudi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v Južni Tirolski.[[23]](#footnote-23) Južna Tirolska je že razvila rešitve za trajnostno mobilnost turistov kljub izzivom sezonske obremenitve. Ponujene so rešitve, ki omogočajo obiskovalcem, da raziskujejo območje brez avtomobila, tako poleti kot pozimi. Ključne rešitve, ki jih ponuja, so dobro omrežje javnega prevoza kot hrbtenica prevozov ter povezovanje novih oblik mobilnosti - električnih vozil, koles in večmodalnosti.[[24]](#footnote-24)

Mobilcards (posamezne dnevne, 3-dnevne ali tedenske vozovnice) so bile konec leta 2023 integrirane v enotno vozovnico - Prepustnico za goste (South Tyrol Guest Pass). Omogoča neomejeno uporabo javnega prevoza za določeno obdobje, kar obiskovalcem ponuja enostavno raziskovanje regije brez avtomobila.[[25]](#footnote-25) Ob tem letne nagrade za projekte mobilnosti razkrivajo vrsto drugih, inovativnih dobrih praks – npr. 100 e-koles za prebivalce občine Eppan, dostava veganske hrane z električnim tovornim kolesom v Bolzanu in kolesarska enota s svojim proračunom v občini Naturns.[[26]](#footnote-26) Poleg tega regija investira v izboljšanje infrastrukture za kolesarje, vključno z gradnjo novih kolesarskih poti in parkirišč za kolesa na ključnih točkah.[[27]](#footnote-27) Pozimi Južna Tirolska omogoča Skibus storitve: brezplačni avtobusi povezujejo nastanitve z žičnicami, kar zmanjšuje promet in emisije v zimskih mesecih.

Ob tem Južna Tirolska vpeljuje tudi druge pristope po načelu – omejuj, zmanjšaj, preusmeri. Regija razmišlja o omejevanju števila nočitev preko zamejitve števila turističnih postelj na raven iz leta 2019 - nove nastanitve bi bile dovoljene le, če se obstoječe kapacitete zmanjšajo, kar bi preprečevalo prekomerno turistično obremenitev. V letu 2022 pa je bilo opredeljeno novo nizkoemisijsko območje Dolomiti, ki obsega očine Trento, Bolzano in Belluno in ki omejuje dostop z avtomobilom v nekatere vasi in onesnaževanje s strani avtomobilov.[[28]](#footnote-28) S temi ukrepi Južna Tirolska predstavlja primer dobre prakse v povezovanju turizma in trajnostne mobilnosti, ki lahko služi kot model za druge alpske regije.

**Primer civilne pobude v dolini Pustertal, Južna Tirolska**

V dolini Pustertal, kjer poteka državna cesta SS12, je deželna vlada načrtovala obsežno prenovo ceste Bruneck–Brixen, vredno okoli 100 milijonov evrov. Cesta, po kateri dnevno pelje približno 15.000 vozil, naj bi z obnovo povečala prometne zmogljivosti. A številne civilne organizacije, sindikati, okoljevarstvene in kulturne skupine so prenovo označile kot predimenzionirano in neskladno z načeli trajnostne mobilnosti.

Zato so leta 2004 sprožili samoupravni referendum, ki ga je podprlo 2.900 prebivalcev iz 11 občin doline. Na referendumskem glasovanju marca 2005 so volivci izbirali med štirimi prometnimi scenariji – od polnega vlaganja v ceste do izključno vlaganja v javni prevoz. Čeprav je bila volilna udeležba 25-odstotna, je kar 80 % glasovalo za scenarije, ki prednost dajejo javnemu prometu.

Referendum, čeprav pravno nezavezujoč, je imel močan politični vpliv. Projekt prenove ceste je bil opuščen, namesto tega pa so izboljšali železniško infrastrukturo – uvedli nove vlake, posodobili postaje in povečali frekvenco. Primer Pustertala je pokazal, kako lahko civilna iniciativa vpliva na regionalno prometno politiko in sproži preusmeritev sredstev v trajnostne rešitve.

**Primer Vinschgauske železnice**

Vinschgauska železnica je bila zgrajena leta 1906 kot regionalna proga, ko pa so jo leta 1991 italijanske državne železnice opustile, je bila umazana, netočna in razmajana. Z njo so se večinoma vozili le revni. Trend je bilo graditi cestno omrežje, zato so obdržali le glavne proge železnice. Trdo in vztrajno delo Okoljevarstvene skupine Vinschgau, ki je sredi 90. let imela okoli 250 članov, pa je spodbudilo ohranitev železnice. Leta 1999 je prešla v last avtonomne province Južne Tirolske, ki razpolaga z znatnimi sredstvi, saj se davki vračajo v pokrajino, mnogi prebivalci pa dobro zaslužijo s turizmom in plantažami sadja. Gradnja je znašala okvirno 130 milijonov evrov, deželna vlada pa je pristala celo na osem milijonov obratovalnih stroškov letno, ob tem pa naj bi potniki po prvih izračunih prinesli le tri milijone letno prihodkov.

Že konec osemdesetih je inženir Zoderer, ki živi v mestu Schlanders, kjer je ena od postaj vinschgauske železnice, načrtoval zasnovo nove železniške proge. Bil je tudi več kot 10 let predsednik Okoljevarstvene skupine Vinschgau. V tej vlogi je obiskoval župane in jim predstavljal projekt, ki se jim je zdel zanimiv, ne pa tudi izvedljiv. V 90. letih je zbral za vsaj 12 fasciklov materiala – časopisnih člankov, javnih pisem, statističnih podatkov, poročil društev in združenj, pisem upravam. Društvo je organiziralo oglede dobrih praks zasebnih železnic v Avstriji, pripravljalo pogovore, razpisalo natečaj za ideje in organiziralo razstavo, ki je potovala po vaseh in predstavljala projekt. Vse to so počeli prostovoljno.

Po desetih letih dela, ko so na progi že rastla metre visoka drevesa, in neštetih vlogah, se je vlada v Bolzanu odločila sanirati progo po načrtih pobudnikov. Odločitev je bila v skladu z delovanjem politike – ker so sprejeli odločitev za gradnjo letališča v Bolzanu in nove glavne ceste, je okoljski projekt vinschgauske železnice predstavljal dobro protiutež. Vseeno pa je po sprejetju politične odločitve o prenovi železnice veliko prebivalcev temu nasprotovalo. Nekateri so želeli urediti kolesarsko stezo (kot nekdanji predstavnik v Evropskem parlamentu). Zagovorniki železnice so se sklicevali na dobre prakse sosednje Švice, ki je dvignila zmogljivosti v železniškem prometu za 30 odstotkov v 15 letih, ter statistiko, ki kaže da je razdalja, ki jo je prebivalec Švice prevozil v avtomobilu v letu 2000 in 2005 ostala enaka; v istem času pa se je število prevoženih kilometrov z vlakom povečalo za skoraj 20%. Okoljevarstvenik Moroder je postal projektni vodja in gradnja se je lahko začela.

V petih letih gradnje so postavili 13 podvozov, 70 mostov in 3 tunele. 45 od 85 starih železniških prehodov so morali zapreti, v zameno pa so uredili pohodne in kolesarske poti vzdolž tirov. Sam vodja projekta Moroder se je pogajal z 90 kmeti za zemljo, ki je bila potrebna za kolesarske poti. Na koncu pa je sledil velik uspeh – od odprtja v letu 2005 (pet let po odločitvi za gradnjo) do leta 2007 so presegli vse napovedi z dvema milijonoma potnikov. Dnevno so preusmerili 450 potnikov, ki so se prej peljali z avtomobilom v dolino, ter s tem letno prihranili 4 milijone kilometrov in približno tisoč ton CO2. Začeli so z 8 vlaki, dokupovati so morali nove. Hkrati pa novi vlaki s panoramskimi okni pritegnejo turiste (obisk doline se je povečal bolj kot obisk regije), vlak je udoben, širok, točen, neslišen in avtomatsko voden, hkrati pa omogoča tudi prevoz koles in izposojo koles ob postajah. Je tudi edina železniška proga v Evropi, ki je brezhibno prirejena hendikepiranim. Za vožnjo od Bolzana do Malsa (60 km in 700 m višinske razlike) potrebuje 82 minut, saj se za pol minute ustavi na vsaki od 17 postaj. Vsaki dve uri pa izpusti 5 manjših mest in skrajša vožnjo na 68 minut. Minimalna hitrost je 70 km na uro. Vožnja je znašala 4 evre, kar pomeni da ceneje in udobneje ni mogoče potovati. Po njihovem zgledu so regionalne proge vzpostavili tudi v sosednjih dolinah, kot je Pustriška dolina.

Slika, ki vsebuje besede na prostem, okno, drevo, rastlina

Opis je samodejno ustvarjen

Slika, ki vsebuje besede besedilo, posnetek zaslona, pisava, diagram

Opis je samodejno ustvarjen

Vir: prirejeno po Gotz, Andreas. 2007. Mi, Alpe!: ljudje ustvarjamo prihodnost: 3. poročilo o Alpah. In predstavitvi dobre prakse: povezava.

1. <https://en.wikipedia.org/wiki/Lienz> [↑](#footnote-ref-1)
2. [(PDF) The Limits of Change Agency: Establishing a Peripheral University Campus in East Tyrol](https://www.researchgate.net/publication/363396560_The_Limits_of_Change_Agency_Establishing_a_Peripheral_University_Campus_in_East_Tyrol) [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://lienz.gv.at/en/politik/b%C3%BCrgermeisterin> [↑](#footnote-ref-3)
4. [BMK\_Mobilitaetsmasterplan2030\_EN\_UA.pdf](about:blank), str. 12. [↑](#footnote-ref-4)
5. [Mobility data in Austria's cities 2023 - Österreichischer Städtebund](https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsdaten-in-oesterreichs-staedten-2023) [↑](#footnote-ref-5)
6. [Climate Ticket](https://www.bmimi.gv.at/en/topics/mobility/1-2-3-klimaticket.html) [↑](#footnote-ref-6)
7. [Climate Bonus Criticism - Austrian Association of Cities](https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/klimabonus-kritik/) [↑](#footnote-ref-7)
8. [Funding for mobility projects | Province of Tyrol](https://www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung/verkehr-und-umwelt/foerderungen-fuer-mobilitaetsprojekte/) [↑](#footnote-ref-8)
9. [21-Flugs-E-carsharing-AT.pdf](https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/10/21-Flugs-E-carsharing-AT.pdf) [↑](#footnote-ref-9)
10. [Bevölkerung](https://astat.provincia.bz.it/de/bevoelkerung) [↑](#footnote-ref-10)
11. [South Tyrol - Wikipedia](https://en.wikipedia.org/wiki/South_Tyrol) [↑](#footnote-ref-11)
12. Gotz, Andreas. 2007 (str. 209-210). Mi, Alpe! : ljudje ustvarjamo prihodnost: 3. poročilo o Alpah. Lichtenstein. [↑](#footnote-ref-12)
13. [Lokale Mobilität in Südtirol - 2021 | Publikationen und verschiedene Statistiken diverser Themen](https://astat.provinz.bz.it/de/publikationen/lokale-mobilitat-in-sudtirol-2021) [↑](#footnote-ref-13)
14. [Cycling Mobility in South Tyrol - Eurac Research](https://www.eurac.edu/de/institutes-centers/institut-fuer-public-management/projects/radmobilitat-in-sudtirol) [↑](#footnote-ref-14)
15. vir: Mobilitätsplan Südtirol 2030, <https://www.provinz.bz.it/verkehr> [↑](#footnote-ref-15)
16. vir: Verkehrsbericht Südtirol 2022, https://verkehr.provinz.bz.it [↑](#footnote-ref-16)
17. Vir: BTR Italy, 2024 <https://unfccc.int/documents/645207>, str.12-13 [↑](#footnote-ref-17)
18. Vir: BTR Italy, 2024 <https://unfccc.int/documents/645207>, str. 93. [↑](#footnote-ref-18)
19. Gotz, Andreas. 2007 (str. 209-210). Mi, Alpe! : ljudje ustvarjamo prihodnost: 3. poročilo o Alpah. Lichtenstein [↑](#footnote-ref-19)
20. <https://sustainabletourism.eurac.edu/sustainable-tourism-in-south-tyrol-balancing-growth-and-responsibility/> [↑](#footnote-ref-20)
21. <https://webassets.eurac.edu/31538/1741083257-stost-2024_en_web_hd.pdf>, str. 7 [↑](#footnote-ref-21)
22. <https://webassets.eurac.edu/31538/1741083257-stost-2024_en_web_hd.pdf> [↑](#footnote-ref-22)
23. <https://webassets.eurac.edu/31538/1741083257-stost-2024_en_web_hd.pdf>, st. 66 [↑](#footnote-ref-23)
24. <https://www.greenmobility.bz.it/en/> [↑](#footnote-ref-24)
25. <https://www.suedtirolerland.it/en/service/local-public-transport/south-tyrol-mobilcard/> [↑](#footnote-ref-25)
26. <https://www.greenmobility.bz.it/en/projekte/suedtiroler-mobilitaetspreis-2019/suedtiroler-mobilitaetspreis-2019/> [↑](#footnote-ref-26)
27. <https://nachhaltigkeit.provinz.bz.it/de/projekte/radmobilitat-als-beispiel-fur-nachhaltige-mobilitat> [↑](#footnote-ref-27)
28. <https://traveltomorrow.com/italian-province-of-south-tyrol-caps-tourists-to-fight-overcrowding/> [↑](#footnote-ref-28)