

NOVIČNIK10

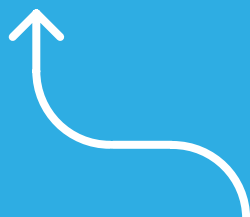
DECEMBER 2022

/Trajnostna mobilnost v okviru projekta
LIFE IP CARE4CLIMATE

/Aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo
na področju trajnostne mobilnosti



Kazalo



Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE

3

MZI – Na javni razpis se je prijavilo 57 občin



5

**IPoP – Nove pridobitve za šolarje v
kraju Most na Soči**



7

**UIRS – Aktivnosti Urbanističnega
Inštituta RS**



10

**UM FGPA – Zeleni koraki v mestni občini
Maribor**



12

ZUM – Dobrodošla, tovorna kolesa!



Aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti

16

**Izobraževanje o trajnostni
mobilnosti s pomočjo filma**



17

Zadnje nacionalne smernice

Na javni razpis se je prijavilo 57 občin

Partner: Ministrstvo za infrastrukturo (MZI)

Razveseljuje dejstvo, da se je na letošnji razpis za sofinanciranje aktivnosti in izvedbe Evropskega tedna mobilnosti 2022 prijavilo 57 občin od 96 občin, ki so izvajale aktivnosti v času ETM. 290.000€ sredstev je bilo zaradi velikega zanimanja po strokovnem pregledu vlog podeljenih 41 občinam.

Eden izmed pogojev uspešne prijave na razpis so bili trajni ukrepi.

Občine so v primerjavi z letom 2021 porabile za 20% več sredstev za trajne ukrepe.

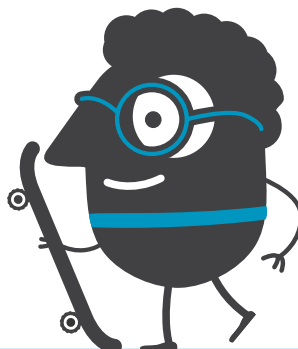
Najbolj pogosti trajni ukrepi so bili:

- nakup navadnih in servisnih stojal za kolesa,
- nakup klopi,
- postavitve peš kažipotov,
- ozelenitev parkirišč,
- nakup urbane opreme,
- nakup koles,
- ureditev nadstrešnic za kolesa in
- avtobusnih postajališč.



Slika: V Novem mestu so v Dnevu brez avtomobila uživali tudi na Glavnem trgu (Vir fotografije: Mestna občina Novo Mesto)

Najpogosteje občine izvajajo aktivnosti za mladino in starejše, skupno število udeležencev je preseglo 85.000 ljudi.



Najaktivnejše občine nagrajene v treh kategorijah

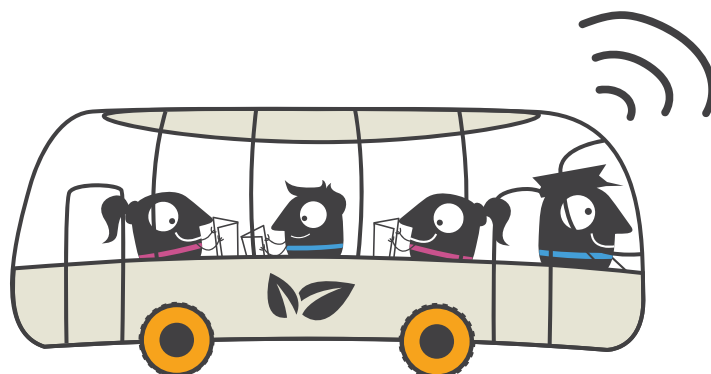
Na zaključnem dogodku v Semiču je potekala razglasitev najaktivnejših občin in zmagovalk v ETM 2022 ter podelitev priznanj lokalnim koordinatorjem v treh kategorijah.

V kategoriji manjših občin je bila zmagovalka **Občina Razkrižje**, preostali nominiranci pa sta bili občini Apače in Črna na Koroškem.

Med srednje velikimi občinami so bile najaktivnejše občine Črnomelj, Miklavž na Dravskem polju in **Metlika**, ki je bila zmagovalka v kategoriji.

Med večjimi občinami so bile najbolj aktivne mestni občini Ljubljana in Maribor ter Občina Šentjur. V tej kategoriji je bila zmagovalka **Mestna občina Ljubljana**.

Poglejte si nekaj utrinkov z delavnic za lokalne koordinatorje in drugih dejavnosti samega dogodka.



Nove pridobitve za šolarje v kraju Most na Soči

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)



Osnovna šola in vrtec na Mostu na Soči se nahajata v starem delu naselja z značilnimi ozkimi ulicami. Velik delež otrok prihaja v šolo peš ali s šolskim avtobusom, ki ustavi na avtobusnem postajališču na državni cesti. Kljub temu pa je bil **že tako omejen prostor pred šolo zasičen z avtomobili** tistih, ki so otroke pripeljali pred šolo, še posebej v jutranji konici in ob deževnem vremenu.

Občina Tolmin se je v sodelovanju z osnovno šolo in vrtcem ter krajevno skupnostjo Most na Soči odločila, da je novo šolsko leto odlična priložnost za izboljšanje potovalnih navad – [umik avtomobilov izpred šole](#).

Kaj je šolska ulica oz. območje varnih prihodov v šolo?

Gre za precej uveljavljeno prakso v tujini (angl. school street), sestavljeno iz več ukrepov, ki se jih uvede na podlagi temeljite analize v sodelovanju s prometnim inženirjem in presojevalcem prometne varnosti. Območje varnih prihodov zajema aktivnosti, s katerimi se v času prihoda in odhoda ali za celo dopoldne cesta pred šolo ali izbrane ceste v okolici šole zaprejo za motorni promet. Na tak način se omeji dostop do šolske stavbe z osebnim avtomobilom, otrokom pa se omogoči varen in samostojen dostop do šole. Hkrati se s tem ukrepom ozavešča uporabnike prostora in udeležence v prometu o pomenu prostora v okolici šole za otroke.



V preteklih letih je občina skupaj z deležniki že začasno preizkusila različne ukrepe, s katerimi so želeli izboljšati varnost otrok na poti v šolo in kakovost bivanja krajanov. S preizkusom so v praksi preverili, kaj se zgodi s prostorom in prometom, če v okolici šole in vrtca zmanjšajo avtomobilski promet. Pokazalo se je, da starši, zaposleni, krajanji in drugi večinoma **podpirajo začasno prometno ureditev** in se strinjajo z namerom, da v prihodnosti preide v stalno.



Slika: Površina med šolo in vrtcem je **od 1. septembra namenjena učencem in pešcem** in zato **popolnoma zaprta za motorna vozila**. V skladu z nacionalnimi smernicami tam odslej barvne oznake na tleh na prijazen način opozarjajo voznike na prisotnost šolarjev v prostoru. (Vir fotografije: Žiga Koren)



Z novimi smernicami do napredka na področju trajnostne mobilnosti

Partner: Urbanistični inštitut RS (UIRS)



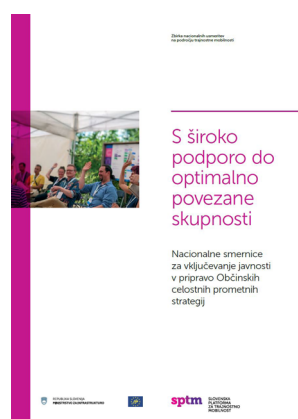
»Potovali bomo udobneje, živeli bomo dlje«

V letu 2021 so bile v okviru projekta [LIFE IP Care4Climate](#) izdane prenovljene nacionalne smernice za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij z naslovom [Potovali bomo udobneje, živeli bomo dlje](#).

Na podlagi dolgoletnih izkušenj s pripravo nacionalnih smernic in prenovljenih evropskih smernic je bila pripravljena prenovljena verzija, ki predstavlja vrsto primerov dobrih praks, a tudi nekoliko spreminja predlagani proces priprave. Poleg tega predvideva razlike v pripravi med malimi in velikimi občinami, kar je v Sloveniji v preteklosti predstavljalo enega od pomembnih izzivov.



Slika: Prva izdaja iz leta 2012 je služila pripravi več kot 80 celostnih prometnih strategij v Sloveniji. (Vir fotografije: UIRS)



Slika: Podporne smernice se ukvarjajo s specifičnimi elementi in drugimi temami prometnega načrtovanja. (Vir fotografije: UIRS)

»S široko podporo do optimalne povezane skupnosti«

Poleg glavnih smernic za pripravo OCPS je v preteklih letih izšla vrsta podpornih smernic, ki se ukvarjajo s specifičnimi elementi priprave ali drugimi temami, povezanimi s prometnim načrtovanjem. Tako so pred kratkim izšle še podporne smernice za vključevanje javnosti v proces priprave OCPS z naslovom [S široko podporo do optimalno povezane skupnosti](#).



Izvedeni 2 izobraževanji za izdelovalce OCPS v oktobru

V sredo, 12. oktobra, je bila **tema proces priprave OCPS**, v četrtek, 13. oktobra, pa **vključevanje javnosti v proces priprave OCPS**.

Skupno se je izobraževanj udeležilo več kot **50 udeležencev**, ki bodo v prihodnje lahko sodelovali v okviru ekip za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. V okviru izobraževanj so bili predstavljeni predvideni postopki priprave dokumentov. Delo je poleg tega potekalo interaktivno v okviru skupin, kjer so si sodelujoči lahko izmenjevali izkušnje pri reševanju izzivov in nalog, s katerimi bodo soočeni tudi pri dejanskem procesu priprave.

V prihodnjih mesecih so predvidena dodatna izobraževanja. Vse informacije o teh bodo na voljo na [Slovenski platformi za trajnostno mobilnost](#).

Drugo srečanje delovne skupine za CPN v Ribnem

V torek, 25., in sredo, 26. oktobra, je v Ribnem potekalo drugo srečanje Delovne skupine za celostno prometno načrtovanje v letu 2022. Tokratno srečanje je potekalo v manjši zasedbi, sodelovali so le predstavniki projektnih partnerjev LIFE IP Care4Climate.

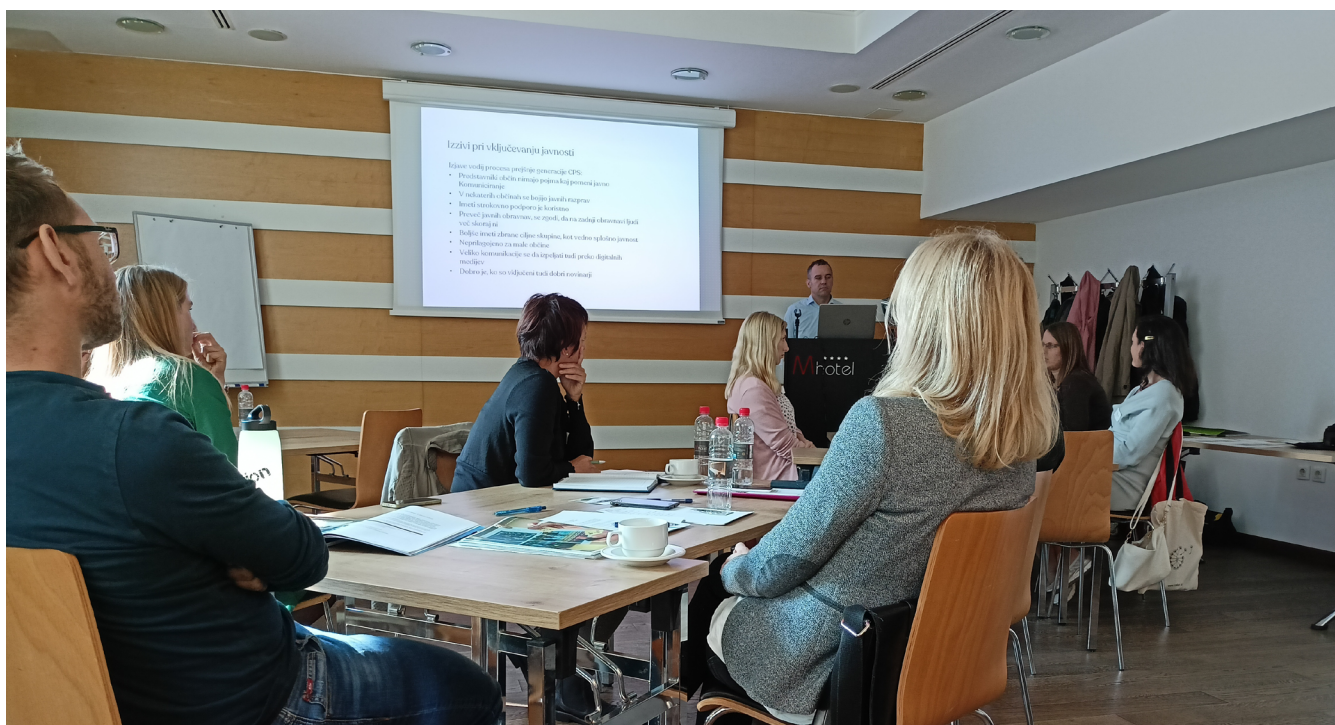
Glavni namen srečanja je bil **pregled in priprava aktivnosti v okviru projekta za naslednje dveletno obdobje**, posebej v luči dejstva, da je bil pred kratkim sprejet [Zakon o celostnem prometnem načrtovanju](#).

Zakon ureja področje in uvaja vrsto novih pojmov in aktivnosti, ki bodo lahko bistveno **pospešile razvoj sistema celostnega prometnega načrtovanja v državi**. Poleg občinskih CPS (OCPS) uvaja tudi regionalne (RCPS) in predvideva pripravo državne CPS (DCPS). Vendar bo za izvajanje zakona v naslednjih mesecih potrebno razviti vrsto podzakonskih aktov in pravilnikov, ki bodo bolj natančno opredeljevali predvidene postopke in zagotavljali njihovo izvajanje.

V okviru srečanja so bile obravnavane tudi druge teme:

- Opravljena je bila razprava o nadaljnjih izobraževanjih za izdelovalce in ocenjevalce OCPS ter metodah za spremljanje kazalnikov izvajanja in spremljanja kakovosti. Aktivnosti bodo opredeljene v ločenem pravilniku.
- Poseben poudarek je bil v razpravi namenjen procesu priprave DCPS, ki se bo v Sloveniji odvil prvič. Le redke evropske države so že pristopile k pripravi podobnega dokumenta, zato je bil eden od zaključkov, da moramo čim prej vzpostaviti stik s predstavniki teh držav za izmenjavo izkušenj, bolj učinkovito predvidevanje in premagovanje ovir in predstavitev primerov dobrih praks.

Zadnji del dogodka je bil **namenjen področju izboljšanja integracije prostorskega in prometnega načrtovanja**. Pred kratkim je na to temo potekalo [Sedlarjevo srečanje](#), ki ga je organiziralo Društvo urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije. Na podlagi zaključkov srečanja in rezultatov projekta TAP For Uncertain Futures bodo načrtovane in izvedene tudi določene aktivnosti v okviru projekta Life IP Care4Climate.



Slika: Zadnji sklop srečanja je obravnaval izboljšanje komuniciranja aktivnosti partnerjev in doseganje ciljnih skupin, ki jih navadno ne dosegamo, a imajo pomembno vlogo v procesih sprejemanja odločitev na področju prometa in mobilnosti. (Vir fotografije: UIRS)

Naslednje srečanje skupine je predvideno spomladi 2023 v večjem krogu s predstavniki občin, regij, nevladnih organizacij in podjetij, ki so aktivna na področju celostnega prometnega načrtovanja.

Zeleni koraki v mestni občini Maribor



Partner: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo (UM FGPA)

Z »22-ko« z obrobja do centra mesta

UM, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo (UM FGPA), je v sklopu projekta Life IP Care4Climate in v sodelovanju z Mestno občino Maribor (MOM) izvedla pilotni projekt vzpostavitve **nove avtobusne linije 22, ki povezuje parkirišče na obrobju mesta (lokacija E'Leclerc) s centrom mesta.**

DELA VNIK

ODHODI IZ POSTAJE Modna hiša ZA SMER TC E'Leclerc

05:45	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00
09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15
15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45				

ODHODI IZ POSTAJE TC E'Leclerc ZA SMER Modna hiša

05:30	05:45	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45
09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00
15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30				

LINIJA ŠT.22: TC E'Leclerc - Modna hiša

TC E'Leclerc, Tržaška - Ptujška, Europark Titova - vzhod, Modna hiša

POVRATEK

Modna hiša, Europark Titova - zahod, Tržaška - Ptujška, TC E'Leclerc

Vozni red velja od **19. 09. 2022.**

Slika: Pilotni projekt je potekal 10 delovnih dni v drugi polovici oktobra, avtobusna linija je delovala od 5:30 do 10:00 in od 13:00 do 17:30. (Vir fotografije: UM FGPA)

Na liniji sta delovala dva avtobusa – dizel in elektro midi avtobus.

Dolžina trase od P+R parkirišča do centra mesta je bila **5 km**, zanjo je avtobus povprečno potreboval **11 minut v dopoldanskem času in 13 minut v popoldanskem času**. Na liniji 22 se je v 10 dneh obratovanja prepeljalo 185 potnikov. Povprečna zasedenost dnevni kapacitet linije je bila 1,2 %.



Slika: Ob koncu projekta je UM FGPA dva dni izvajala anketiranje na liniji 22. (Vir fotografije: UM FGPA)

Ob zaključku projekta je njegov organizator skušal pridobiti čim več koristnih informacij s strani potnikov, ki so sodelovali v projektu. Z anketo so dobili še boljši vpogled v ciljno skupino z namenom priprave čim boljših rešitev na področju trajnostne mobilnosti.

Anketiranci so od službe različno oddaljeni:

- 32 % vseh anketiranih oseb ima svoje bivališče od službe oddaljeno do 5 km, 24 % anketiranih oseb med 5 in 10 km,
- 12 % anketiranih oseb med 10 in 15 km,

- 8 % anketiranih oseb med 15 in 20 km in
- 24 % vseh anketiranih oseb je od službe oddaljenih več kot 20 km.

48 % vseh anketiranih oseb prihaja iz mesta Maribor, 20 % iz Občine Maribor, ostalih 32 % anketiranih oseb pa prihaja iz drugih občin (Slovenska Bistrica, Hoče – Slivnica, Duplek, Kidričevo).

Kaj so v anketi o novi liniji povedali potniki?

- Potnikom je bila nova linija všeč, saj je hitra, uporabna in jih prepelje v center. Uporabljali bi jo vsak dan.
- Nova linija ni počasnejša od ostalih vozil. Zaradi pomanjkanja rumenih pasov pa ni konkurenčnejša ali hitrejša od ostalih vozil.
- MOM in Marprom bi morala obvestiti svoje zaposlene o novi P+R liniji in intenzivneje

Vse anketirane osebe se strinjajo, da bi moral delodajalec spodbujati uporabo P+R sistema za svoje zaposlene.

promovirati linijo, vključno z osebjem na blagajni/informacijah na glavni avtobusni postaji.

- Funkcija P+R vozlišč je izboljšanje dostopnosti do JPP. Pri tem je potrebno upoštevati, da je pri implementaciji P+R vozlišč potrebno izvesti ukrepe parkirne politike in premakniti parkirne površine iz centra na rob mesta.
- **Priporočamo, da se linija 22 ohrani, a le ob zadostni promocijski podpori in primer- ni parkirni politiki v centru mesta.**



Slika: Dogodek je privabil več kot 350 dijakov iz mariborskih in drugih srednjih šol. (Vir fotografije: UMFGPA)

350 Dijakov na Smetanovi ulici

V okviru Evropskega tedna mobilnosti so na FGPA za en dan Smetanovo ulico spremenili v prireditveni prostor. Na dogodku z naslovom »Mobilnost kot storitev« smo se spraševali, ali bomo v prihodnje še uporabljali lastna vozila.



Dobrodošla, tovorna kolesa!

Partner: ZUM d.o.o., Maribor (ZUM)



Uporaba tovornih koles pozitivno vpliva na ozelenitev mest

Tovorna kolesa predstavljajo **pomemben del razvoja kolesarjenja** in so pomemben segment pri ozelenitvi mestne logistike ter zmanjšanju uporabe motornih vozil (pri komercialnem in tudi privatnem prevozu blaga).

Družba ZUM d.o.o. se v okviru integralnega projekta LIFE CAR4CLIMATE ukvarja z vsebinami zelene logistike. Ker je v okviru projekta Danube Cycle Plans v pripravi Strateški načrt za razvoj kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji, je bilo vzpostavljeno tudi čezprojektno sodelovanje v katerem so pripravili **elaborat Usmeritve za vključitev vsebine tovornih koles** v Strateški načrt za razvoj kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji.

Elaborat osvetljuje pomen uporabe tovornih koles in s pregledom dobrih praks njihovega vključevanja v strateške načrte različnih držav in mest, podaja možne ukrepe spodbujanja uporabe tovornih koles v Sloveniji s ciljem doseči **tovornim kolesom prijazna mesta**.



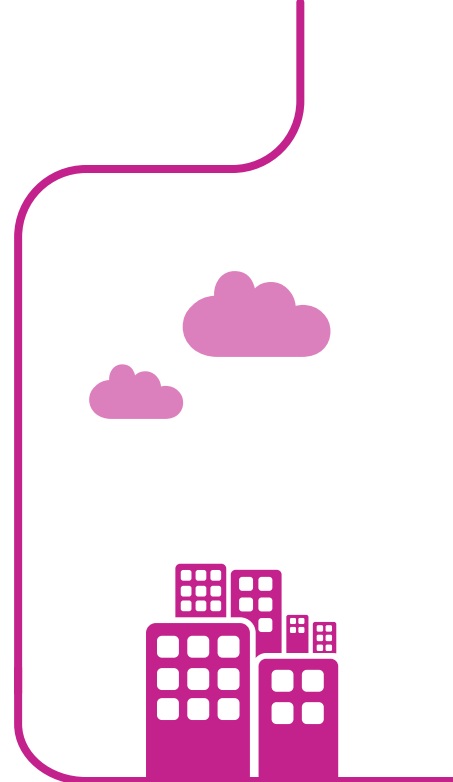
Slika: Tovorna kolesa so posebej zasnovana za prevoz tovora, pa tudi ljudi in živali. So različnih oblik, od enoslednih vozil do po meri izdelanih štirikolesnikov z električnimi motorji. Na fotografiji primer uporabe tovornega kolesa v zasebne namene iz Maribora. (Vir fotografije: ZUM)

Tovorna kolesa so dostopna, prikladna in fleksibilna in imajo poleg tega še **druge prednosti** v primerjavi z vozili na fosilna goriva:

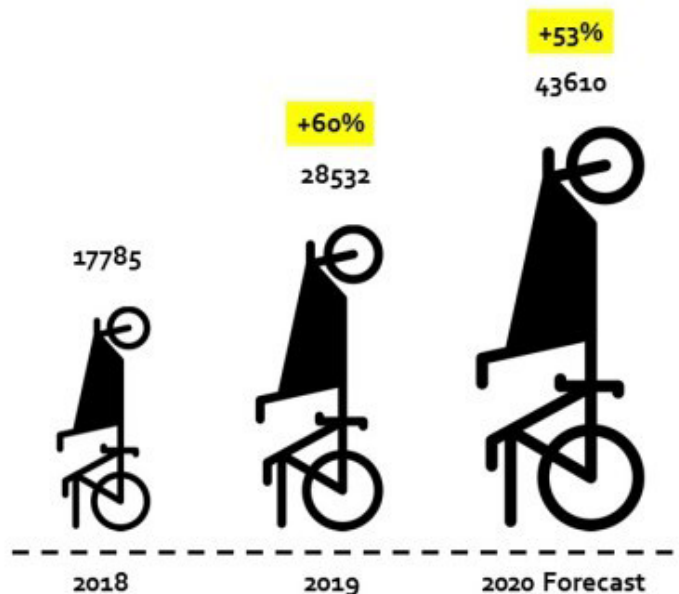
- manjša poraba energije in manjši vplivi na okolje,
- povečanje funkcionalnosti mesta,
- povečanje prometne varnosti,
- izboljšanje mobilnosti družin,
- izboljšanje zdravja,
- koristi za podjetja,
- boljši izkoristek potenciala intermodalnosti.

Uporabljajo se za različne profesionalne aktivnosti in za privatne namene:

- za prevoz blaga za komercialne namene,
- izvajanje storitev javnih služb,
- izvajanje gradbenih del,
- za lastne potrebe.



Sales Figures →



Source: CityChangerCargoBike / www.cyclelogistics.eu

Sample size: 38 brands

Slika: Povpraševanje po tovornih kolesih in njihova uporaba v evropskih državah in tudi v Sloveniji narašča. Z naraščajočo priljubljenostjo tovornih koles in večjo politično podporo je moč pričakovati nadaljnje povečanje uporabe tovornih koles, zlasti električnih. Graf prikazuje naraščajočo prodajo tovornih koles v letih 2018–2020 na ravni Evropske unije. (Vir fotografije: <https://pedalandtringtring.com/2020/07/28/cargo-bikes-are-here-to-stay/>)

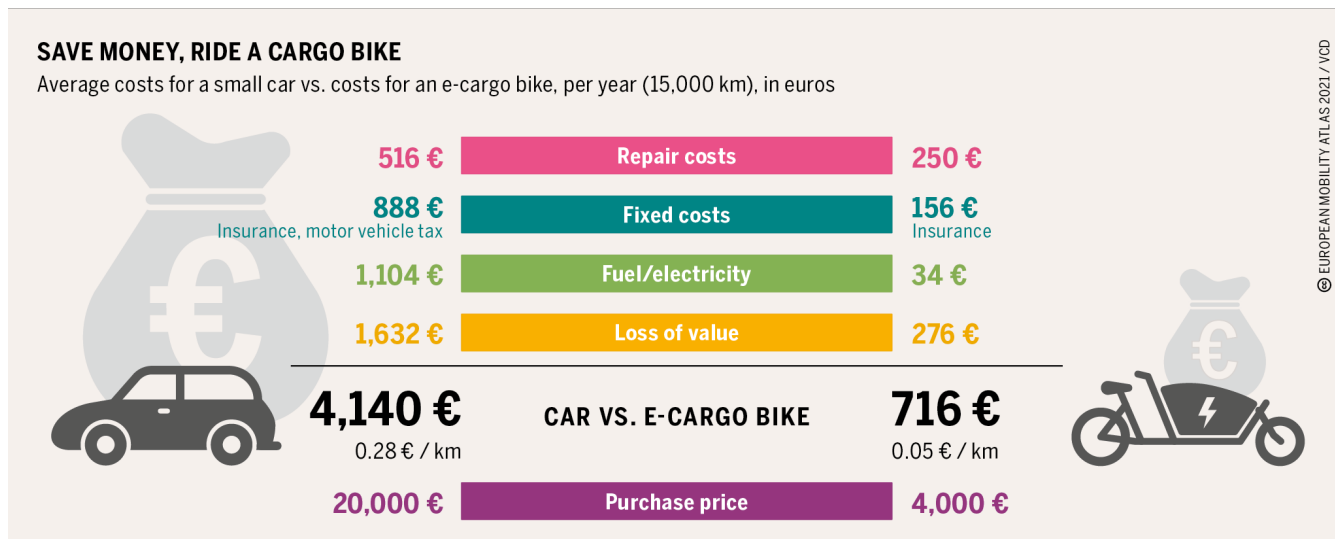


Vključevanje tovornih koles v strategije

Številne primere dobrih praks spodbujanja uporabe tovornih koles so v tujini že **vključili v strateške dokumente na državni, regijski in lokalni ravni** in v priročnike za izvajanje ukrepov za razvoj kolesarjenja. Ukrepi segajo na področja zakonodaje, urejanja infrastrukture (prometne, parkirne, izposojevalne in infrastrukture dostavnih vozlišč), subvencioniranja nabav tovornih koles, izobraževanja deležnikov in promocije uporabe tovornih koles.

V Evropi je trenutno aktivnih več kot 130 shem za subvencijo klasičnih in električnih tovornih koles na državni, regionalni in lokalni ravni.

Trenutno je v Sloveniji uporaba tovornih koles majhna, se pa povečuje. Glavni oviri za uporabo tovornih koles za komercialne in privatne namene sta **pomanjkanje ustrezne infrastrukture** (povezave ustreznih dimenzij, varno parkiranje) in **cena tovornih koles**. Kot prioritete je tako treba izvajati vse infrastrukturne ukrepe in subvencioniranje ukrepov za spodbujanje uporabe tovornih koles za komercialne in privatne namene.



Slika: Graf prikazuje povprečen letni strošek majhnega avtomobila v primerjavi s stroški tovornega kolesa za razdaljo 15.000 km. (Vir fotografije: European mobility atlas, Facts and Figures about Transport and Mobility in Europe, Heinrich-Böll-Stiftung European Union, Brussels, 2021)

Možni ukrepi za spodbujanje uporabe tovornih koles, ki se lahko kot usmeritve vključijo v Strateški načrt za razvoj kolesarskega omrežja v Sloveniji in tudi druge strateške načrte na regionalni in lokalni ravni:



- gradnja in posodobitev infrastrukture (kolesarske povezave zadostnih dimenzij in brez ovir, parkirna mesta za tovorna kolesa, vključitev tovornih koles v sistem izposoje, infrastruktura upravljanja mestne logistike s konsolidacijo tovora),
- politična podpora (zagotovitev ustrezne regulative, subvencioniranje nakupa tovornih koles, inovacij in drugih ukrepov, vključevanje prevoza s tovornimi kolesi v javna naročila, uporaba tovornih koles v javnih službah) in
- podporni ukrepi (usposabljanje voznikov tovornih koles, vključevanje v izobraževalne aktivnosti o trajnostni mobilnosti, ozaveščanje o uporabi tovornih koles, promocija).

Kot prioritete je treba izvajati vse infrastrukturne ukrepe in subvencioniranje ukrepov za spodbujanje uporabe tovornih koles za komercialne in privatne namene.



Slika: Pomembno je, da tovorna kolesa vključimo v vse faze načrtovanja in implementacije z upoštevanjem njihovih značilnosti. Na fotografiji primer električnih tovornih kolesa za izposajo v Občini Piran. (Vir fotografije: Javno podjetje OKOLJE Piran, d.o.o)

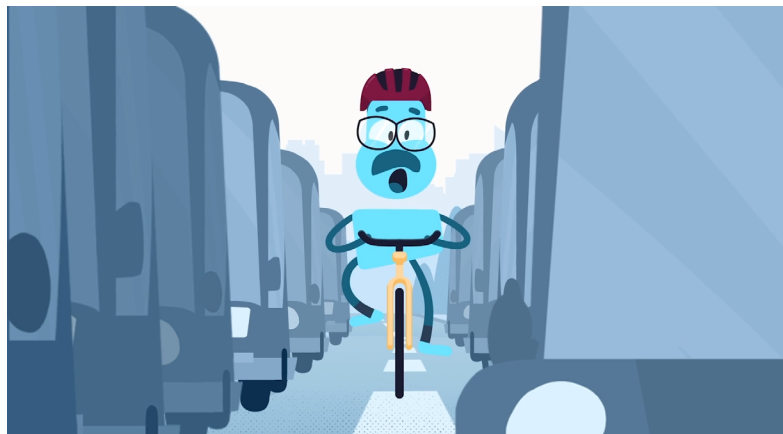


Številne prednosti in izkušnje uporabe tovornih koles kažejo na **neomejen potencial, ki ga imajo tovorna kolesa**. Zasledujejo enake cilje kot spodbujanje uporabe koles na splošno, to je z aktivno mobilnostjo zmanjšati izpuste toplogrednih plinov in druge vplive prometa na okolje ter povečati kvaliteto bivanja.

Izobraževanje o trajnostni mobilnosti s pomočjo filma

Partner: Ministrstvo za infrastrukturo (MZI)

Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko od septembra 2019 izvaja projekt izobraževanje za trajnostno mobilnost. V sklopu projekta so nastali **dokumentarni filmi na temo trajnostne mobilnosti**.



Slika: Vodnik po trajnostni mobilnosti vsebuje štiri tematske oddaje in je nastal v sodelovanju Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije, Zavoda Vozim, Urbanističnega inštituta Republike Slovenije in produkcije Invida. (Vir fotografije: MZI)

V filmih nastopa Jože Robežnik, ki **potuje po Sloveniji** in raziskuje dobre prakse na področju trajnostne mobilnosti. Na svoji poti srečuje strokovnjake in vsakodnevne uporabnike, ki mu predstavijo, kako se v praksi spopadajo z mobilnostjo.

Filmi so nastali v sklopu projekta [Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti](#). Projekt je del Operativnega programa izvajanja evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

[V tematski oddaji HOJA](#) spoznajte različne vidike takšega načina potovanja.

[V oddaji, ki je namenjena KOLESARJENJU](#), se posveča pomenu kolesarjenja v mestih in zunaj njih.

[Oddaja JAVNI POTNIŠKI PROMET](#) raziskuje možnosti uporabe in povezovanja različnih oblik javnega prevoza.

[Z oddajo GENERATORJI PROMETA](#) se posvetite ciljem vsakodnevni poti – podjetja, šole, trgovski centri in načini potovanja do teh.



Zadnje nacionalne smernice

Partner: Ministrstvo za infrastrukturo (MZI)

Na povezavah si oglejte smernice za različna področja trajnostne mobilnosti, ki so bile izdane v letošnjem letu.

[Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo](#)

[Nacionalne smernice za izboljšanje lokalne parkirne politike](#)

[Nacionalne smernice za pripravo Načrta upravljanja mestne logistike](#)

