

NOVIČNIK 11

SEPTEMBER 2023

/Trajnostna mobilnost v okviru projekta
LIFE IP CARE4CLIMATE



Kazalo

Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE

3

**MOPE – Tema Evropskega Tedna Mobilnosti
2023: Varčne poti**



6

**IPoP, MOPE, UIRS – Polni zagona
kolesarimo v službo**



8

**UIRS – Načrtovanje celostne
prometne strategije (CPN)**



10

ZRC SAZU – V hribe z javnim prevozom



12

**ZUM – Zelena mestna logistika
v Piranu**



Tema Evropskega Tedna Mobilnosti 2023: Varčne poti

Partner: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE)

Evropski Teden Mobilnosti (ETM)

bo potekal v 99 občinah

Pripravo in izvedbo aktivnosti ETM v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE sofinancira tudi Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo iz Sklada za podnebne spremembe. Tako kot že tri leta do sedaj je bil tudi letos aprila objavljen javni razpis, nanj pa se je prijavilo 55 občin.

Namen razpisa je ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti skozi vse leto. Vključuje ukrepe, ki imajo dolgoročnejši vpliv na spremembo potovalnih navad prebivalcev v slovenskih občinah ter jih aktivno spodbujajo k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti.

Aktivnosti v okviru kampanje Evropski teden mobilnosti, ki vsako leto poteka med 16. in 22. septembrom, bo že drugo leto zaporedoma izvajalo kar 99 občin.

Tema letošnje kampanje je »Varčne poti«. Nagovarjali se bodo racionalnejši načini potovanja, s katerimi neposredno vplivamo na zmanjševanje rabe energije v prometu.



Slovenska gospodinjstva porabijo vse več denarja za prevoz

Čeprav je ugotovitev o vse večji porabi sredstev za pokrivanje stroškov prevoza skrb vzbujajoča, pa še zdaleč ne vključuje vseh stroškov motoriziranega prometa, t. i. eksternih stroškov. Na primer ne vključuje **stroška gradnje prostorsko potratne infrastrukture, stroškov nesreč ali onesnaževanja in podnebnih sprememb.**

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI
16.–22. SEPTEMBER 2023

Varčne poti.



Slika: Tema Evropskega tedna mobilnosti, ki bo v letu 2023 potekal v 99 občinah, se glasi »Varčne poti«. Vsaka občina pripravi svoj program. Vas zanima program specifične občine? Poiščite ga na www.tedenmobilnosti.si. Foto: MOPE

S temo letošnjega ETM »Varčne poti« želimo opomniti na pomen racionalnejših dnevnih poti. Te na prvi pogled ponujajo manj prestiža in udobja, a obenem zagotavljajo svetlejšo prihodnost.

Izberimo torej varčnejše poti in se pogovarjajmo o tem, kakšna bi bila naša družba, če bi večino poti opravili z javnim prevozom ali se odločili za eno od oblik aktivne mobilnosti, svoje poti združevali in racionalizirali ter zagotovili, da v avtomobilu ne bi bili nikoli sami.



Izberimo varčnejše poti in se pogovarjajmo o tem, kakšna bi bila naša družba, če bi večino poti opravili z javnim prevozom ali se odločili za eno od oblik aktivne mobilnosti, svoje poti združevali in racionalizirali ter zagotovili, da v avtomobilu ne bi bili nikoli sami. Več o varčnih poteh je na voljo na spletni strani www.tedenmobilnosti.si.

»Odstranimo navlako, pospravimo ulice!«

V okviru letošnjega ETM poteka tudi nacionalna akcija »**Pospravimo ulice**«. Aktivno mobilnost, kot so hoja in kolesarjenje, rolkanje itd., lahko spodbujamo takrat, ko je infrastruktura za hojo in kolesarjenje kakovostna, povezana, prijetna, varna.

Prav evidentiranje, odstranjevanje in preprečevanje ovir na javnih površinah je osnovni namen nacionalne akcije »**Pospravimo ulice**«. V ta namen so bila pripravljena [priporočila](#) za pripravo in izvedbo te aktivnosti.

Primeri ovir, ki najpogosteje otežujejo hojo in kolesarjenje ter ogrožajo varnost občanov:



Če so pred šolo avtomobili staršev otrok parkirani na pločnikih in prehodih za pešce, to ogroža otroke, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom.



Zabojniki za smeti, ki zasedejo več kot polovico širine pločnika z visokim robom, so lahko nepremagljiva ovira za starejšega občana, ki težko hodi po stopnicah ali je na vozičku.



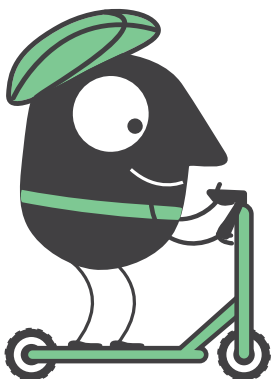
Prekomerno razraščena obulična drevesa in žive meje predstavljajo veliko oviro za delno in popolnoma slepe osebe, pa tudi za pešce in kolesarje.



Dostavno vozilo, ki zasede del kolesarske steze le za pet minut, lahko v prometni konici ogrozi več deset kolesarjev, ki se morajo umakniti na cesto.

Vir: [Pospravimo ulice, priporočila za pripravo in izvedbo](#)

Ključni rezultat teh aktivnosti bodo bolj urejene ter bolj varne poti pešcev in kolesarjev, navsezadnje pa tudi bolj ozaveščeni prebivalci, vodstva občin in drugi deležniki.



Kaj pa mladi pravijo na vse to?

Ne pozabimo na delo z mladimi, ki s svojim videnjem lahko osvetlijo marsikateri problem! Leto 2022 je bilo Evropsko leto mladih.

[Na povezavi](#) si oglejte priporočila za pripravo in izvedbo aktivnosti z mladimi.

Polni zagona kolesarimo v službo

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP), Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE), Urbanistični inštitut RS (UIRS)



V petih tednih v službo kolesarilo 1.218 udeležencev

V maju je zaživela nacionalna pobuda **Polni zagona kolesarimo v službo**, ki spodbuja kolesarjenje na delo namesto vsakodnevne vožnje z avtomobilom.

Je izziv za posameznike, ki želijo spremeniti vsakodnevne potovalne navade, se zagnati v nov dan z manj stresa in več energije ter obenem bolj učinkovito naslavljanje izzive v delovnem okolju.

Nacionalna pobuda Polni zagona kolesarimo v službo je nastala v sklopu projekta Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti, ki ga izvaja Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, ter projekta LIFE IP CARE4CLIMATE, v sodelovanju z IPoP – Inštitutom za politike prostora, Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo, Urbanističnim inštitutom RS in Digitalno agencijo D'Agency.

Želja po spremembi potovalnih navad je še kako prisotna!

Slovenci za vzdrževanje avta porabimo kar 17 % celotnega prihodka

Prekomerna uporaba avtomobilov ima škodljive posledice, med katerimi so onesnaževanje zraka, hrup, prometni zastoji ter negativni vplivi na zdravje, kot so povečan stres, pomanjkanje gibanja in vdihavanje onesnaženega zraka.



1.218 udeležencev je v petih tednih prekolesarilo 107 tisoč km



17 ton CO² smo prihranili. Toliko v enem letu absorbira 336 odraslih dreves



390 udeležencev je kolesarilo vsaj 2x na teden, **2** udeleženci čisto vsak dan



90 udeležencev prej ni kolesarilo oz. so malo kolesarili



50,5 % zastopanost občin oz. udeleženci prihajajo iz 107 občin



Odvisnost od avtomobilov je eden največjih vzrokov za podnebne spremembe. Zato je ključno, da se usmerimo v trajnostne načine prevoza, kar bo **zmanjšalo naš ogljični odtis, izboljšalo zdravje** ter prispevalo k bolj **trajnostnemu in prijaznejšemu okolju** za vse.

Čas je, da spremenimo navade

Po podatkih, ki so jih aktivni kolesarji beležili na spletni strani polnizagona.si, se je v enem mesecu na delovno mesto s kolesom namesto z avtomobilom odpravilo 1.218 udeležencev v prometu, ki so skupaj prevozili več kot **107 tisoč kilometrov**, kar je primerljivo s skoraj trikratnim obsegom ekvatorja.



Odzivi udeležencev pozitivni, k motivaciji pripomogle nagrade

Pomoč in motivacija udeležencem pri spreminjanju navad so bili spletni tedenski izzivi in nagrade. V petih tedenskih izzivih so bili podeljeni spletni nazivi »**kolesar tedna**«.

Ob praktičnih tedenskih nagradah, kot so kolesarske torbice, lučke in prav posebne rokavice, je za glavno nagrado poskrbelo Veleposlaništvo Kraljevine Nizozemske v Ljubljani, ki je sodelujočim podarilo kar **tri nizozemska kolesa**.



Slika: 29 zaposlovalcev je imelo 5 ali več sodelujočih. Največ jih je z Inštituta Jožef Stefan. Kontaktirali, aktivno sodelovali in spremljali statistiko podjetja pa so: Elan, Nomago, Geodetski inštitut Slovenije. Vir fotografije: polnizagona.si/#/novice.

Pobudo bomo ponovili

Pobuda Polni zagona kolesarimo v službo bo ponovno intenzivneje zaživela tudi jeseni, v času evropskega tedna mobilnosti.

Pridružite se nam!

POLNI ZAGONA
KOLE SARIMO V SLUŽBO

Zamenjajte avtomobil za kolo in polni zagona poženite v nov delovni dan!

Pridružite se nam!

Celostno prometno načrtovanje (CPN)

Partner: Urbanistični inštitut RS (UIRS)



Prvi korak je priprava na razpise

Delovna skupina za celostno prometno načrtovanje je na prvem srečanju opredelila aktivnosti, ki so še potrebne za izvedbo razpisov za občinske in regionalne celostne prometne strategije. Srečanje je potekalo v manjšem krogu z udeleženci z Ministrstva za okolje, prostor in energijo ter Urbanističnega inštituta Republike Slovenije. Sklenili so naslednje:



Pred izvedbo razpisov je treba:

- pripraviti več gradiv in pravilnikov, kot na primer opredeljeni minimalni standardi za izvedbo aktivnosti med pripravo OCPS,
- pripraviti nabor obveznih kazalnikov za poročanje,
- opredeliti razlike v zahtevnosti priprave strategij za občine različnih velikosti itd.,
- ker je na podlagi zakona obvezen korak ocenjevanje kakovosti strategij, je treba vzpostaviti tudi sistem ocenjevanja in skupino strokovnjakov, ki se bo lahko posvetila tem aktivnostim.

Več neznank je ostalo na področju RCPS, zato je bil eden od sklepov srečanja, da se opravi dodaten posvet s predstavniki že pripravljenih RCPS.



Slika: Prvo srečanje Delovne skupine za celostno prometno načrtovanje v letu 2023 je potekalo 13. marca 2023 v sejni sobi Kavarne Sputnik v Ljubljani. Namen srečanja je bil opredeliti, kaj je še potrebno, da bodo v naslednjih mesecih lahko izvedeni razpisi za občinske in regionalne celostne prometne strategije. Foto: UIRS



Na posvetu izmenjali izkušnje s pripravo strategij

Na podlagi zaključkov srečanja je bil v sredo, 12. aprila 2023, izveden posvet s predstavniki obstoječih regionalnih celostnih prometnih strategij. Poleg članov skupine so se ga udeležili predstavniki Regionalne razvojne agencije Koroška in Posoškega razvojnega centra.

V okviru posveta smo izmenjali izkušnje s pripravo regionalnih strategij in se pogovarjali o premagovanju izzivov. Rezultati posveta bodo uporabljeni pri pripravi pravilnika, ki bo podrobneje določil proces in minimalne standarde za pripravo RCPS v prihodnje.



V hribe z javnim prevozom

Partner: Geografski Inštitut Antona Melika ZRC SAZU

Zasnovali 40 nizkoogljčnih planinskih izletov po Sloveniji

V Sloveniji smo uporabi javnega prevoza deklarativno sicer naklonjeni. Vendar nas ga dejansko uporablja zelo malo, v pristočne namene pa še manj.

Da bi spodbudili bolj pogosto rabo javnega prevoza in trajnostno mobilnost, smo skupaj s Planinsko zvezo Slovenije v okviru priprave smernic za organizacijo javnega potniškega prometa na zavarovanih območjih zasnovali **40 nizkoogljčnih planinskih izletov po Sloveniji**.

Čeprav kakovost javnega prevoza v Sloveniji še zdaleč ni na zadovoljivi ravni, pa sistem vendarle ni tako slab, da ne bi bil uporaben vsaj za določene poti, tudi ob koncih tedna, ko so povezave redke.



Slika: Zakaj v hribe z javnim prevozom? Da bi zmanjšali ogljični odtis, obremenitev občutljive gorske pokrajine ter potrebo po izgradnji parkirišč in cestne infrastrukture. Na fotografiji primer Vršiča, ki se poleti duši v avtomobilski pločevini. Vir fotografije: spletna stran [V hribe z javnim prevozom](#).



Nizkoogljčni planinski izleti so zasnovani tako, da se od doma do izhodišča in nazaj lahko pripeljemo z javnim prevozom ter s tem zmanjšamo izpuste toplogrednih plinov in pritisk na občutljivo gorsko pokrajino.

Na manj obljudenih poteh do bolj intenzivnih doživetij narave

Pripravljeni izleti so enakomerno razporejeni po Sloveniji in so primerni za **poldnevni** ali **celodnevni obisk** vsak dan v tednu.

Pot se vedno začne na postajališču javnega prevoza in poteka po označenih planinskih poteh čez doživljajsko bogate predele, polne naravnih in kulturnih znamenitosti, čez razgledne vrhove in mimo planinskih koč.

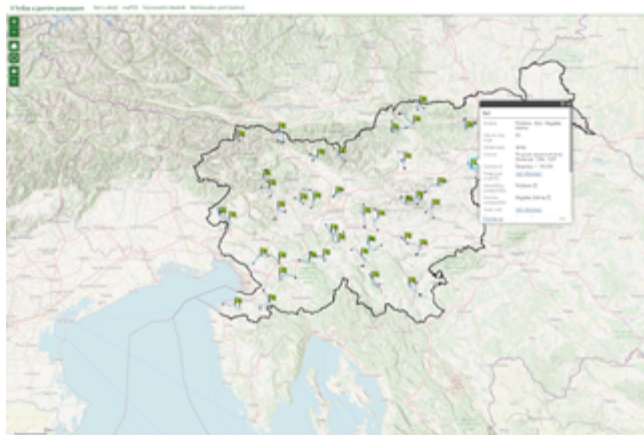
Po obisku vrha ali koč pa se **trasa ne vrne na izhodišče**, temveč nadaljuje v drugo smer in se konča na drugem postajališču javnega prevoza. Na ta način lahko **v enem zamahu obiščemo več območij ali pokrajin**, kar z lastnim avtomobilom ni mogoče.

Prednosti javnega prevoza na planinskih turah so:

- manjši ogljični odtis in pritisk na občutljivo gorsko pokrajino;
- ker nismo odvisni od lastnega prevoza, lahko izlet ali turo končamo na drugi lokaciji;
- ker se ni treba vračati na izhodišče pohoda, lahko v enem zamahu obiščemo več območij in pokrajin.

Takšne poti so praviloma manj obljudene, naše doživljanje narave je bolj intenzivno, poti pa so zaradi raznolikosti naravne in kulturne pokrajine v različnih nadmorskih višinah bolj raznolike.

Tako z izhodišča kot s cilja je bodisi v jutranjem/dopoldanskem bodisi popoldanskem/večernem času vsak dan, vključno z vikendi in prazniki, vsaj en prihod vlaka ali avtobusa iz bližnjega regionalnega središča.



Slika: V spletni aplikaciji najdemo tudi okviren čas hoje, zahtevnost in potek poti, dodani pa so tudi vozni redi. Foto: ZRC Sazu

Planinske izlete predstavili v spletni aplikaciji

V [spletni aplikaciji](#) so prikazane temeljne značilnosti poti, dodane pa so tudi povezave do voznih redov za izhodiščno in končno postajališče v nastajajočem državnem voz-norednem iskalniku.

Pot lahko izberemo tudi glede na trajanje potovanja z javnim prevozom, dolžino in zahtevnost.

Planinski izleti so nastali v sodelovanju s Planinsko zvezo Slovenije v okviru akcije »[Peš iz dolin do višin](#)«, ki je dolgoročna usmeritev Planinske zveze Slovenije v spodbujanje trajnostnega in okolju prijaznega obiska gora. Z izbiro izhodišča in zaključka planinskega izleta v dolini imamo priložnost doživeti in spoznati izbrani cilj od vzhodja do vrha. Če do izhodišča dostopamo peš, s kolesom, z javnim prevozom, s sopotništvom ali souporabo osebnih vozil, pa je tak pristop gorskemu okolju še bolj prijazen in tudi najbolj etičen.



Zelena mestna logistika v Piranu



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

Akcijski načrt bo naslovil ključne izzive upravljanja mestne logistike v Piranu

Izdelava **Akcijskega načrta za upravljanje mestne logistike v mestu Piran** temelji na zbiranju podatkov, s katerimi lahko identificiramo logistične procese in probleme v mestu. Na tej osnovi nato opredelimo logistično politiko in ukrepe za zmanjšanje emisij zaradi logističnih operacij.

Najprej je bila izdelana analiza stanja in opredeljeni kazalniki, ki bodo predstavljali osnovo za spremljanje in vrednotenje izvajanja ukrepov. **Opredeljeni so bili tudi ključni deležniki, ki so:**

- (1) prebivalci kot koristniki logističnih storitev in kot deležniki, katerih okolje obremenjujejo logistične aktivnosti;
- (2) turisti kot koristniki storitev;
- (3) gospodarski subjekti v območju kot izvajalci različnih dejavnosti;
- (4) dobavitelji oz. dostavljavci;
- (5) izvajalci odvoza odpadkov;
- (6) izvajalci gradbenih in vzdrževalnih del.

Z različnimi metodami so bili zbrani številni podatki in informacije, med drugim je bilo v avgustu 2021 opravljeno 3-dnevno štetje prometa na vstopni točki v ožje mesto in izvedena spletna javna razprava.

Kaj je bilo ugotovljeno v okviru analiz?

- Na podlagi štetja prometa je bilo izračunano, da so izpusti CO₂ zaradi dostave z lahкими in težkimi tovornimi vozili (kombiji in tovornjaki) v ožjem mestu Piran približno 72 ton na leto.
- Zaradi uporabe osebnih vozil in motorjev za namen dostave pa so, glede na druge pridobljene podatke, izpusti zaradi izvajanja logističnih operacij ocenjeni na najmanj 145 ton na leto.
- Ocenjeno je, da se dnevno v mesto Piran dostavlja med 25 in 30 ton blaga s 300 dostavami.

Vsi vključeni deležniki ugotavljajo, da je logistiko v mestu potrebno optimizirati. Na podlagi analiz so bili identificirani dosežki in priložnosti upravljanja mestne logistike v Piranu ter ključni izzivi, ki jih bo akcijski načrt poskušal nasloviti.





Občina Piran že izvedla nekatere ukrepe

Občina Piran je s sprejeto celostno prometno strategijo že postavila temelje celostnega prometnega načrtovanja in zaznala določene izzive prevoza tovora oz. dostave. Na področju okoljsko ugodnejših rešitev prevoza blaga je:

- uvedla **manjša električna vozila** za odvoz odpadkov ter prevoz potnikov in blaga v poletni sezoni;
- določila **časovna okna za dostavo**;
- opremila vstopno-izstopne točke v mesto Piran s **sistemom prepoznave registrskih oznak** za čim večji nadzor nad vstopi v ožje mesto.

Na podlagi rezultatov analiz v okviru priprave akcijskega načrta se je Občina Piran odločila tudi za **nakup dveh električnih tovornih koles za izposajo**, ki bosta svoj doprinos izrazili šele s celostnim urejanjem mestne logistike.

Ključni izzivi za akcijski načrt

Akcijski načrt bo naslovil naslednje ključne izzive po naslednjih področjih.

Izvajanje dostav:

- Zaradi številnih dostavnih vozil in splošne gneče predvsem v poletni turistični sezoni je pogosto oteženo srečevanje dostavnih vozil.
- Mešajo se različne vrste prometa (pešci, kolesarji, osebna motorna vozila, dostava), zato nastajajo konfliktne situacije, ki ogrožajo in ovirajo udeležence v prometu.
- Dostave do določenih gospodarskih subjektov se izvajajo tudi večkrat na dan. Dostavlja se sproti, dostava je razpršena, večina gospodarskih subjektov pa ima le manjša skladišča na lokaciji poslovanja.

Dostavni čas:

- Okoli 50 % dostav se izvede izven z odlokom

Še eno priložnost učinkovitega upravljanja mestne logistike v Piranu predstavlja že obstoječa prometna ureditev vstopa v ožje mesto z **eno vstopno točko za motorni promet**.

Tako lahko učinkovito omejimo neželeni promet z okoljskega vidika in postopno optimiramo učinkovitost logistike ter zagotavljamo dostopnost mesta Piran na bolj trajnosten in okolju prijaznejši način.

opredeljenega dostavnega časa, odpiralni časi lokalov in opredeljen dostavni čas nista skladna.

Dostavna mesta:

- Dostavna vozila parkirajo, kjerkoli najdejo prostor. Opredeljeno je le eno označeno dostavno mesto oz. dostavna površina, dostop do dostavne površine pa je pogosto otežen ali onemogočen.
- Dostavna površina se zapre ob koncu dostavnega časa, čeprav se polovica dostav izvaja po dostavnem času.

Dostavna vozila:

- Večina dostavnih vozil je na dizel pogon in tudi nižjih Euro standardov.
- Tretjina dostavnih vozil je naloženih le polovično ali manj.
- Večina gospodarskih subjektov ne načrtuje investicij v zelena vozila.



Slika: Ocenjujemo, da v Piran dnevno dostavimo med 25 in 30 ton blaga s 300 dostavami.
Avtor fotografije: Gregor Salobir

Značilnosti dostavljenega blaga:

- Večini gospodarskih subjektov se dostavljajo srednje velike tovarne enote (ki jih lahko neseš z dvema rokama). Dostavljajo se večinoma kartonske škatle in zaboji. 67 % gospodarskih subjektov se dostavljajo tovarne enote, lažje od 20 kg.

Dovolilnice/abonmaji:

- Z Odlokom o cestnoprometni ureditvi opredeljen dostavni čas in sistem vstopa v območje ožjega mesta Piran nista ustrezno usklajena, saj lahko vozila z namenom dostave v mesto vstopajo ves dan.
- Neustrezna cenovna politika upravljanja vstopov v mesto vodi k nepreglednosti izvajanja dostav oz. nedoslednosti reguliranja dostopov z izdanim abonmajem.

Logistična infrastruktura:

- Izziv so tudi pomanjkanje skladiščnih kapacitet na ustrezni lokaciji, pomanjkanje opreme (dostavnih koles, vozičkov, paketomatov) in odsotnost možnosti za konsolidacijo blaga.

Gradbena logistika:

- Otežen dovoz gradbenega materiala na

lokacijo. Gradbena dela so predvsem zaradi prostorskih omejitev in potrebnih prilagoditev dražja, kar se zaračunava prebivalcem.

Odvoz odpadkov, embalaža:

- Le majhen delež embalaže je namenjen za odprodajo. Gospodarski subjekti zaradi premajhnih prostorov odlagajo embalažo kar na ulico.

Nadzor:

- Nadzor je nezadosten. Veliko je kršiteljev, ki jih je nemogoče dosledno sankcionirati.

Cilji akcijskega načrta bodo določeni tako, da se zmanjšajo posledice navedenih izzivov, ki so ogrožanje prometne varnosti, okoljske emisije (hrup, izpusti C₂, CO, NO_x, PM-delci), poraba energije, poslabšanje kvalitete bivanja in zmanjšanje privlačnosti prostora za obiskovalce in turiste.

Projekt je trenutno v fazi opredelitve nabora ukrepov za upravljanje z mestno logistiko. Po uskladitvi nabora ukrepov z delovno skupino bo jeseni letos organizirana tudi delavnica za splošno javnost in deležnike.

