

NOVIČNIK14

AVGUST 2024



Kazalo



3

Zakaj ljudje potujejo kot potujejo – vnovična raziskava



8

V Trbovljah uvajajo cono 30 na večjem območju



10

Projekt Evropski teden mobilnosti bo sofinanciran vsaj še tri leta



11

Polni zagona kolesarimo v službo privabila dvakrat več kolesarjev kot lani v jeseni



13

Delovno skupino za CPN skrbi, da Občinske celostne prometne strategije ne bodo pripravljene v predvidenih rokih



16

Nacionalne smernice za pripravo Regionalnih celostnih prometnih strategij



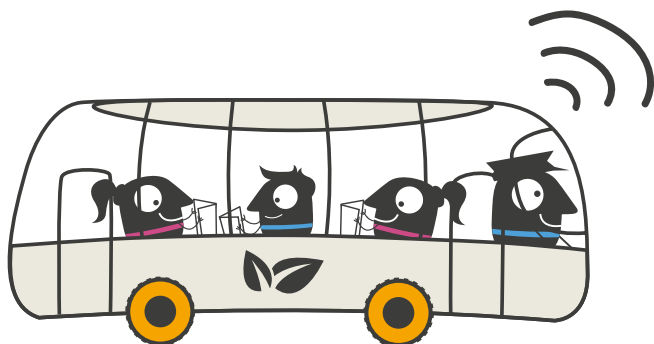
Zakaj ljudje potujejo, kot potujejo – vnovična raziskava

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

Potovalne navade Slovencev se v zadnjih letih niso drastično spremenile. Opazimo pa lahko, da se predvsem družine vračajo v stare vzorce potovanja kot pred pandemijo ter se po opravkih znova vse pogosteje odpravljajo z avtom namesto peš ali s kolesom.

Raziskavo in analizo je tudi letos izvedel Inštitut za politike prostora (IPoP). Potekala pa je že tretjič (prvič v 2020, drugič v 2022) in ponuja poglobljen vpogled v razloge, zakaj ljudje izbirajo določene načine prevoze. Ker je avto zelo pogosta izbira Slovencev tudi za poti, ki bi jih zlahka prehodili ali prekolesarili v kratkem času, se osredotoča na potovalne navade ljudi na zelo kratkih (do 1 km) in kratkih razdaljah (do 5 km).

Njene ugotovitve predstavljajo nepogrešljiva izhodišča za razvoj kampanj za ozaveščanje in spodbujanje aktivne mobilnosti v prihodnje.



Kratek povzetek izsledkov raziskave, izvedene v letu 2024



Povratak k prejšnjim navadam: Kljub začasnim spremembam v letu 2022 zaradi pandemije se mobilnostne navade v letu 2024 vračajo na raven iz leta 2020. Povečana uporaba avtomobilov je opazna predvsem pri družinah, kjer je zaradi številnih obveznosti priročnost ključna.



Segmentacija populacije: Raziskava identificira štiri glavne ciljne skupine: družine z otroki, ekološko usmerjeni, zdravstveno ozaveščeni posamezniki in avtomobilski navdušenci. Vsaka skupina kaže specifične vzorce mobilnostnih navad.



Vpliv infrastrukture in vremena: Uporaba alternativnih prevoznih sredstev, kot so kolesa in skiroji, je močno odvisna od infrastrukture in vremenskih pogojev. Pomanjkanje ustrezne infrastrukture in neugodne vremenske razmere ostajata glavni oviri.



Poznavanje in podpora projektom: Podpora trajnostnim mobilnostnim projektom raste, zlasti Evropskemu tednu mobilnosti. Obenem je poznavanje projektov, kot sta Pešbus in Bicivlak, še vedno omejeno.



Prometne navade otrok: Raba avta pri vožnji predšolskih in šolskih otrocih je še vedno visoka, pri srednješolcih pa se povečuje uporaba javnega prevoza.

Spremembe mobilnosti med pandemijo samočasne

Izsledki raziskave jasno kažejo, da so potovalne navade Slovencev močno povezane z njihovim življenjskim stilom, vrednotami in potrebami.

Spremembe v mobilnostnih navadah, ki so bile zaznane med pandemijo COVIDA-19, so se večinoma izkazale začasne, kljub temu pa kažejo na potencial za nadaljnji razvoj trajnostnih mobilnostnih praks. Pozitivno je, da lahko kljub povečani uporabi avta opazimo korake v smer vse večjega zavedanja pomena

trajnostne mobilnosti (npr. večje poznavanje in podpora posameznim projektom, večji delež uporabe javnega prevoza pri dijakih, večje število in večja uporaba prevoznih sredstev, kot so električni skiroji, kolesa itd.).

Za trajno spremembo potovalnih navad je ključno nadaljevanje promocije trajnostnih prevoznih sredstev, izboljšanje infrastrukture ter ozaveščanje javnosti o pomenu aktivne mobilnosti za zdravje in okolje.

Identifikacija ciljnih skupin

V raziskavi je sodelovalo 2.288 posameznikov, starejših od 15 let. Raziskava je potekala med 2. in 15. aprilom 2024. S pomočjo pridobljenih podatkov so identificirali štiri ciljne skupine, ki kažejo specifične vzorce mobilnostnih navad.



Družine z otroki

V vzorcu: 36,8 % takšnih, ki imajo vsaj enega mladoletnega otroka.
Tipičen predstavnik: ženska, 31–45 let, s srednješolsko izobrazbo, zaposlena, starš osnovnošolskega otroka, iz ruralnega okolja.



Ekološko usmerjeni posamezniki

V vzorcu: 15,4 % takšnih, za katere bi lahko rekli, da so ekološko usmerjeni.
Tipičen predstavnik: moški, 31–45 let, najvišje izobražen, zaposlen, brez otrok v gospodinjstvu, iz urbanega okolja.



Posamezniki, ki skrbijo za svoje zdravje

V vzorcu: 30,5 % takšnih, za katere bi lahko rekli, da skrbijo za svoje zdravje.
Tipičen predstavnik: moški, 31–45 let, najvišje izobražen, zaposlen, starš osnovnošolskega otroka, iz



Avtomobilski navdušenci

V vzorcu: 9,3 % takšnih, za katere bi lahko rekli, da so nadpovprečni uporabniki avtov oz. navdušenci nad vožnjo z avtomobili.
Tipičen predstavnik: moški ali ženska, do 30 let, najnižje izobražen, nezaposlen oz. dijak ali študent, ni starš, iz ruralnega okolja.

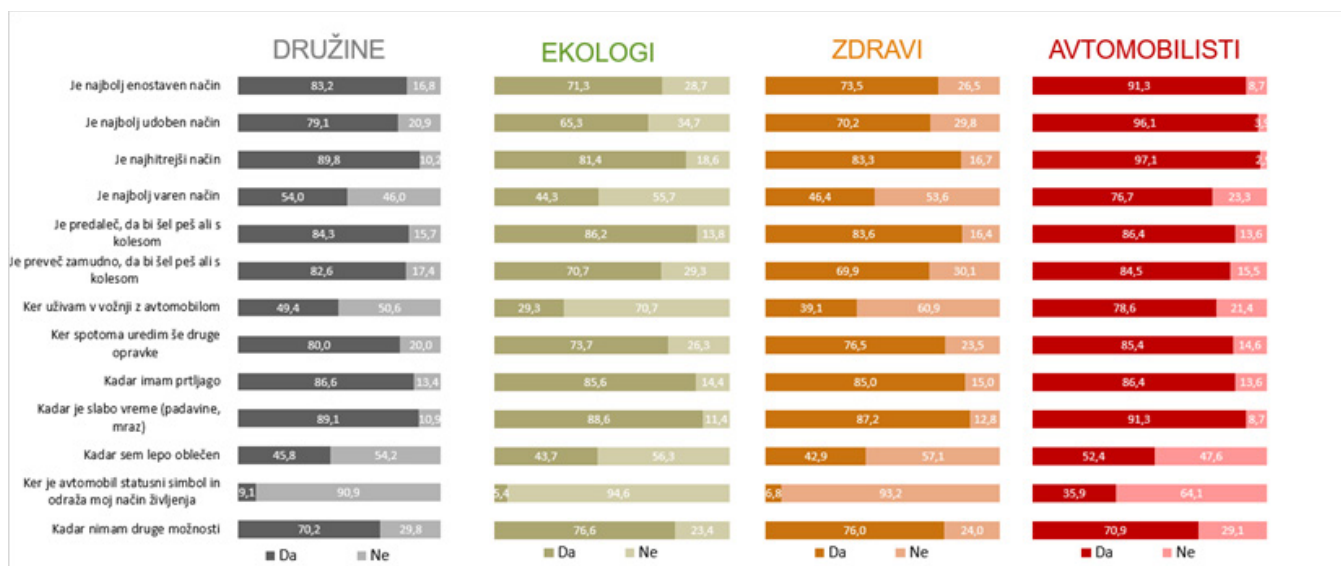
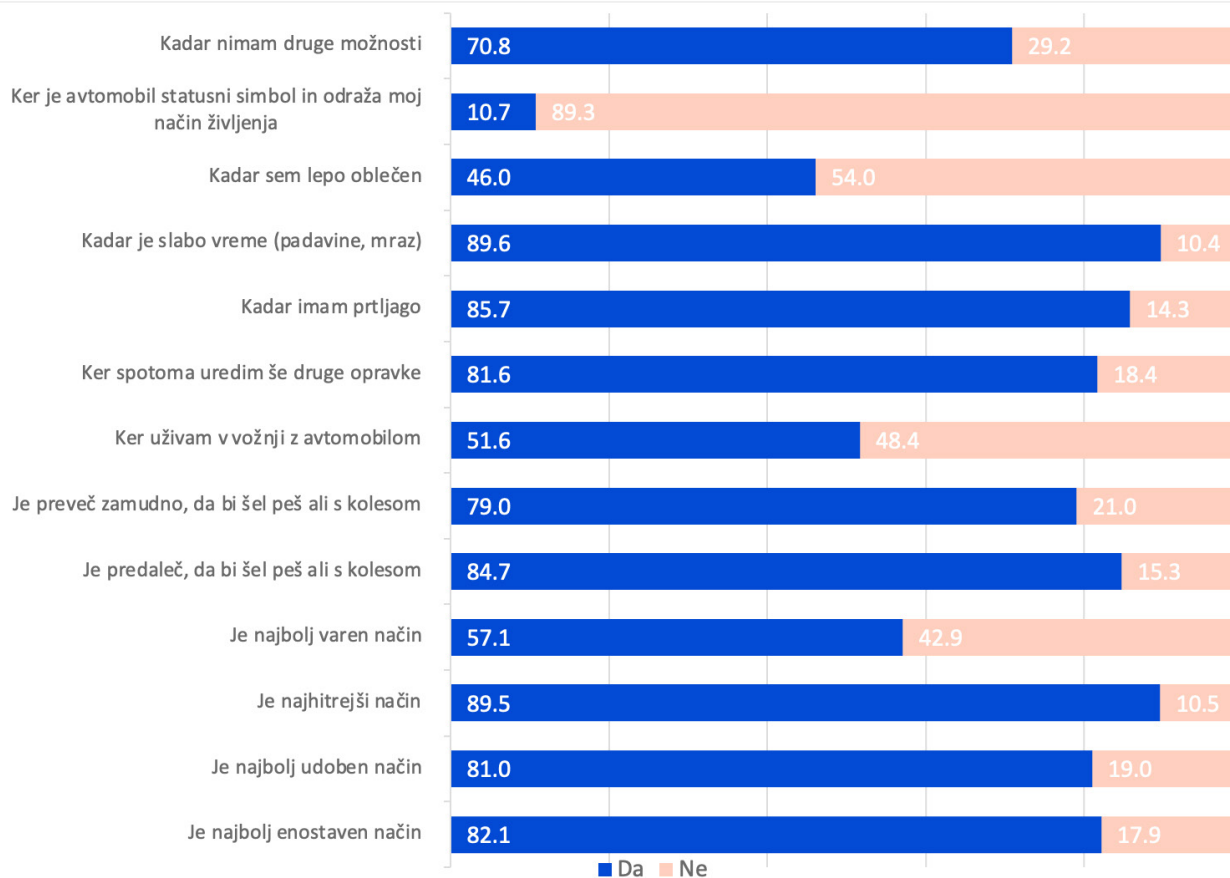
Razlogi za (ne)uporabo različnih prevoznih sredstev

Med najpogostejšimi razlogi za uporabo avta so slabo vreme, ker je to najhitrejši način prevoza in ker so lepo oblečeni. Zelo malo ga uporablja, ker je to statusni simbol ali odraža njihov način življenja (10,7 %).

Med razlogi, zakaj anketiranci ne uporabljajo pogosteje kolesa, skiroja ali rolke, navajajo pomanjkanje primerne prometne infrastrukture, časa in nepredvidljive vremenske razmere. jih opravimo z avtomobilom, so pot v službo, šolo, na fakulteto ter na različne prostčasne in rekreacijske dejavnosti.



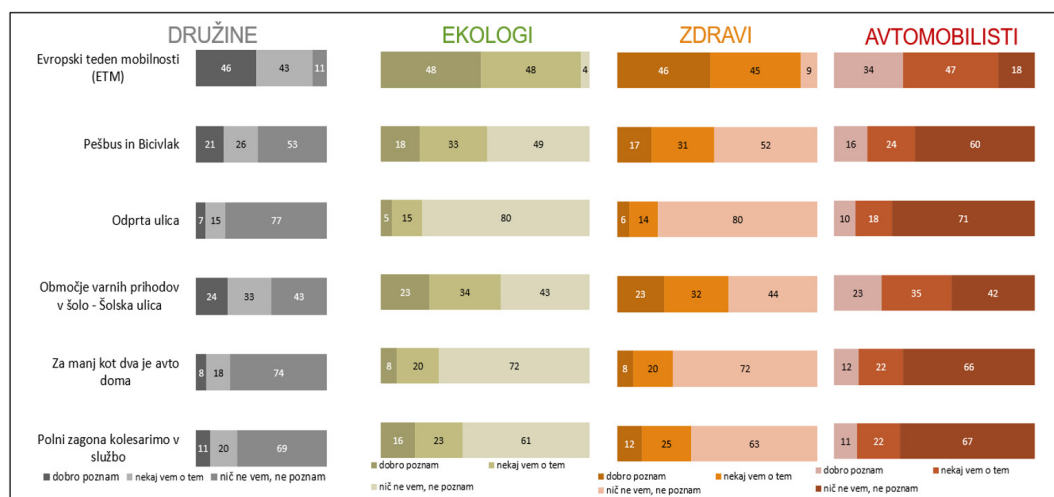
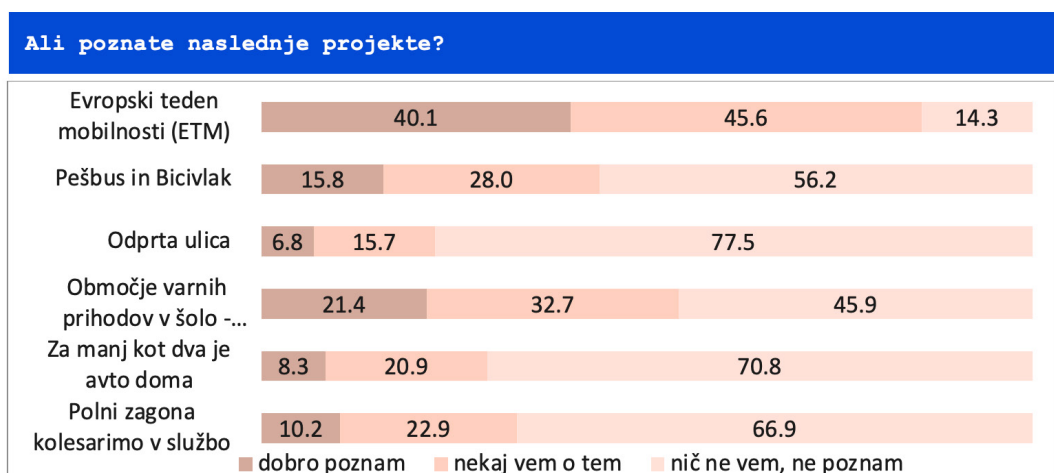
Zakaj uporabljate avto namesto kolesa oz. namesto da hodite peš?



Graf 1 in 2 prikazujeta odgovore anketirancev na vprašanje, zakaj uporabljajo avto namesto kolesa ali namesto da bi hodili peš. Vir: Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo? Analiza odnosa, motivov, vrednot in navad za mobilnostne navade v Sloveniji v letu 2024 – tretja ponovitev

Poznavanje projektov

Med naštetimi projekti največji delež anketiranih dobro pozna Evropski teden mobilnosti, poznavanje ostalih projektov pa je precej nižje.



Graf 2 in 3 prikazujeta odgovore anketirancev na vprašanje, ali poznate naslednje projekte. Vir: Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo? Analiza odnosa, motivov, vrednot in navad za mobilnostne navade v Sloveniji v letu 2024 – tretja ponovitev

Celotna raziskava je dostopna v digitalni obliki:

Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo?

Analiza odnosa, motivov, vrednot in navad za mobilnostne navade v Sloveniji v letu 2024 – tretja ponovitev

www.samo1planet.si

V Trbovljah uvajajo cono 30 na večjem območju

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

Občina Trbovlje bo v sodelovanju z IPoP oblikovala kampanjo Furam 30 in uvedla cono 30 km/h na večjem območju med naseljema Vreškovo in Nasipi. V zadnjih letih je na delih območja že omejila hitrost, kar je bilo med občani dobro sprejeto. Prejela je tudi dodatne pobude za omejitve hitrosti na celotnem območju. Vseeno pa so meritve hitrosti pokazale, da se kar 85 % voznikov omejitve ne drži. Rekorder je peljal kar 84 km/h.



Občina Trbovlje se je s projektom Furam 30 prijavila na razpis za pomoč pri komuniciranju trajnostnih ukrepov. IPoP je prepričala ambicioznost njenega projekta. Avtorica fotografije: Urška Didovič

Na območju se nahaja ena od trboveljskih osnovnih šol, zato je na teh ulicah veliko otrok, ki so najbolj ranljivi udeleženci v prometu. Tudi na splošno je območje gosto naseljeno, stanovanjski objekti se nahajajo tik ob cesti, manjka pa ustrezna varna infrastruktura za pešce.

Vse to so izhodišča, zaradi katerih je Občina Trbovlje pripravila projektno nalogo, ki je podlaga za uvedbo omejitve 30 km/h na celotnem območju. Tako bo povezala dele, kjer je omejitev že uvedena, na nekaterih delih pa tudi zarisala pasove za pešce.



Začasen prehod za pešce na eni od cest v delu v Trbovljah. Avtorica fotografije: Urška Didovič



Cilj ureditve je, da se na ulicah zmanjša tranzitni promet in izboljša varnost vseh udeležencev v prometu. S tem pa se bodo nedvomno tudi spremenile potovalne navade prebivalcev Trbovelj.

Občina bo ureditev uradno otvorila in podrobno predstavila pred začetkom novega šolskega leta, ko bodo lahko šolarji na obravnavanem območju šli varno v šolo peš, s kolesom ali s skirojem. Raziskave kažejo, da si otroci želijo v šolo aktivno, zato je prav, da jim to tudi omogočimo – med drugim tudi tako, da bo njihova pot varnejša in bo na njej manj avtomobilov.

IPoP pomaga občinam pri komuniciranju ukrepov trajnostne mobilnosti.

Uvajanje tovrstnih ukrepov pogosto vpliva na vsakdanje navade prebivalcev, kar ni prijetno, zato jih pogosto spremlja bolj ali manj glasno izraženo nezadovoljstvo. Ljudje se na nove ureditve in spremembe lažje navadijo, če so o njih obveščeni pravočasno in če so razlogi zanje ustrezno pojasnjeni. IPoP je zato spomladi objavil vabilo občinam, ki uvajajo ukrepe trajnostne mobilnosti in pri njihovem komuniciranju potrebujejo pomoč. Prejel je deset prijav iz sedmih občin. Občina Trbovlje pa jih je prepričala z ambicioznostjo projekta.

Priprava in izvedba Evropskega tedna mobilnosti bo sofinancirana vsaj še tri leta

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

Sofinanciranje priprave in izvedbe aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti (ETM) se bo nadaljevalo še vsaj naslednja tri leta, saj je uvrščeno v Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe za leta 2023–2026. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) bo v letih 2024, 2025 in 2026 izvedlo tri javne razpise za sofinanciranje priprave in izvedbe aktivnosti ETM, na katerih bo podelilo sredstva v skupni višini 1,2 milijona evrov. Ministrstvo ocenjuje, da bo v vseh treh letih podprlo vsaj 120 občin, ki so upravičenke do sredstev.



Sredstva iz javnega razpisa so namenjena občinam, ki bodo pripravile in izvedle ozaveščevalne, izobraževalne in promocijske aktivnosti o pomenu trajnostnih prometnih načinov vsakega posameznika.	
2024	• 500.000 €
2025	• 350.000 €
2026	• 350.000 €

Za leto 2024 so že znani rezultati javnega razpisa. MOPE bo pripravo in izvedbo aktivnosti ETM iz Sklada za podnebne spremembe sofinanciral kar 52 občinam, skupno pa bo v letu 2024 v kampanji sodelovala več kot polovica vseh slovenskih občin, ki skupaj pokrivajo več kot 80 % vseh prebivalcev Slovenije.

V letošnjem letu se kampanja ETM osredotoča na pravičnejšo rabo javnega prostora pod nazivom »Udoben javni prostor – za vse«.

Kakovostno urejen javni prostor vnaša v vsako skupnost številne koristi: več socialne pravič-

nosti, večjo varnost v cestnem prometu, bolj trajnostno in z več udobja opravljene poti, manj hrupa in onesnaženosti zraka, ne nazadnje tudi boljše kakovost življenja. »V okviru ETM bomo letos še posebej pozorni na testne zapore večjih delov naselij za motorni promet in njihovo vsaj začasno preureditev v privlačne javne prostore,« je povedala Pia Primec, nacionalna koordinatorica te pobude z Ministrstva za okolje, podnebje in energijo.

Več o kampanji si lahko preberete tudi na www.tedenmobilnosti.si.

Polni zagona kolesarimo v službo privabila dvakrat več kolesarjev kot lani jeseni

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

Nacionalna pobuda **Polni zagona kolesarimo v službo** je letos potekala že v tretji izvedbi in je že v prvem dnevu aktivirala več kot 400 kolesarjev. V sedmih tednih se ji je pridružilo več kot 2000 kolesarjev, kar je dvakrat več kot lani v jesenskem delu akcije. Skupaj so prekolesarili več kot **236 tisoč km** in prihranili **37 ton CO2**, kolikor jih v enem letu absorbira **743 odraslih dreves**. Največ kolesarjev glede na število prebivalcev v občini je sodelovalo iz Ljubljane, Škofje Loke, Škofljice in Kranja. Letošnja novost kampanje je, da je h kolesarjenju v službo nagovarjala tudi **delodajalce in ekipe**.



Sodelovalo 55 različnih delodajalcev iz Slovenije

Na Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo (MOPE) področje celostnega prometnega načrtovanja povezujejo predvsem s ciljem omejevanja rasti prometa in njegovega preusmerjanja na čim bolj trajnostne načine. »V tem kolesarjenju zablesti kot okolju prijazen način potovanja in kot odličen način za ohranjanje zdravja in spodbu-

janje aktivnega načina življenja. Prispeva tudi k zmanjšanju prometnih zastojev, manjši potrebi po parkiriščih ter izboljša kakovost življenja v naših mestih,« je ob predstavitvi letošnjega projekta dejal Uroš Vajgl, državni sekretar na MOPE. Izpostavil je tudi, da pri pobudi beležijo že več deset različnih delodajalcev iz vse Slovenije.



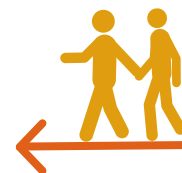
Uroš Vajgl, državni sekretar na MOPE, Johan Verboom, veleposlanik Kraljevine Nizozemske, Nela Halilović, IPoP, na predstavitvi projekta
Avtor fotografije:
Tit Košir, vir: gov.si

Letos omogočili povezovanje ekip

Spletna stran polnizagona.si je letos po novem omogočila tudi povezovanje posameznikov v skupine. Glavni cilj je bilo povezati redne kolesarje v službo s tistimi, ki še iščejo strast do kolesarjenja.

»Ker vsi, ki že kolesarimo, vemo, da je to več kot le premikanje od točke A do točke B. Kolesa ne vozimo le zato, ker je na kratke razdalje hitreje in ceneje kot vožnja z avtomobilom. Niti ne, ker bi želeli ohranjati zdravje ali ker bi želeli zmanjšati ogljični odtis. Kolesarimo, ker na kolesu zares uživamo in ker je to naš način življenja,« je na predstavitvi nacionalne pobude izpostavila Nela Halilović z Inštituta za politike prostora (IPoP).

Pobudi Polni zagona kolesarimo v službo se je ponovno pridružilo tudi **veleposlaništvo Kraljevine Nizozemske v Ljubljani** in je prispevalo glavne nagrade za sodelujoče, in sicer tri vrhunška kolesa Gazelle.



Polni zagona kolesarimo v službo

Izvedba: Tretja ponovitev

Trajanje: 8. april–26. maj 2024

Sodelovanje: Prijava v izziv na spletni strani polnizagona.si in beleženje prekolesarjenih kilometrov.

Spodbujanje: Za dodatno motiviranje so skrbeli tedenski izzivi in bogate nagrade, kot so kolesa Gazelle in Rogovo kolo Classic Pony ter druge praktične nagrade.

Dodatne aktivnosti: V času izziva je bilo organiziranih več brezplačnih popravilnic koles po Sloveniji.

Ponovitev izziva: pomlad 2025

Skupno doslej:



3291

aktivnih kolesarjev



133

aktivnih timov



100.056

kg CO₂



637.300

prekolesarjenih kilometrov

Delovno skupino za CPN skrbi, da Občinske celostne prometne strategije ne bodo pripravljene v predvidenih rokih

Partner: Urbanistični inštitut RS (UIRS)

Vodilna tema letošnjega srečanja Delovne skupine za celostno prometno načrtovanje (CPN) so bile občinske celostne prometne strategije (OCPS). Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) je konec leta 2023 objavilo javni razpis za sofinanciranje OCPS, na katerega se je prijavilo nepričakovano veliko število občin. V CPN se bojijo, da bodo roki za izvedbo prekratki.

Letošnje prvo srečanje CPN je potekalo 28. in 29. maja 2024 v Stari steklarski na Ptuj. Program dogodka je vključeval vrsto vsebin s področja celostnega prometnega načrtovanja, ki se trenutno načrtujejo ali izvajajo, ter ogled praks načrtovanja in upravljanja mobilnosti na Ptuj.



Letošnje prvo srečanje CPN je potekalo v krogu predstavnikov partnerjev projekta LIFE IP Care4Climate, in sicer v Stari steklarski na Ptuj. Avtor fotografije: UIRS



Nepričakovano veliko zanimanje za javni razpis OCPS in s tem povezani izzivi

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) je konec leta 2023 objavilo razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Okvirna višina sredstev evropske kohezijske politike, ki so na razpolago za sofinanciranje operacij po javnem razpisu, znaša 5.144.300 evrov. Obdobje porabe sredstev je v letih 2024 in 2025.

Na razpis se je prijavilo kar 180 občin. Tako veliko število prijav ni bilo pričakovano in vzporedna priprava tako velikega števila strategij povzroča vrsto izzivov. Nekatere občine imajo težave že

pri iskanju (primernih) izvajalcev, saj je večina že dosegla svoje kapacitete. Zaradi navedenega in tudi zaradi razmeroma kratkega roka za dokončanje operacije obstaja tveganje, da bo doseganje rokov priprave OCPS ogroženo. Že zlasti ker bo v skladu z novim korakom v postopku potrditve OCPS vključena še presoja kakovosti in bo gradivo za vsako strategijo pregledano dvakrat. Ta korak se izvaja prvič in kljub pripravam ostaja vrsta negotovosti glede njegove izvedbe v predvidenih rokih.



Vzporedna priprava regionalnih (RCPS) in državne CPS (DCPS)

Za regionalne celostne prometne strategije (RCPS) so bile na podlagi pilotnih primerov oblikovane smernice, v pripravi je tudi pravilnik, za razpis pa mora MOPE pripraviti še minimalne standarde. Ti že v merilu OCPS predstavljajo velik izziv, zato bo MOPE pri oblikovanju minimalnih standardov za RCPS še bolj previden.

Glede izdelave državne celostne prometne strategije (DCPS) se pripravlja razpis za strokovno podporo MOPE pri vodenju projekta. Ker se tak tip strategije na državni ravni pripravlja prvič, poleg tega pa tudi na evropskem nivoju ni veliko izkušenj, ki bi bile prenosljive v naš prostor, je proces priprave DCPS za Slovenijo zahteven in traja dlje, kot je bilo prvotno načrtovano.





Avtor fotografije: UIRS

Integracija prostorskega in prometnega načrtovanja

Zadnji sklop pogovorov je bil namenjen aktivnostim integracije prostorskega in prometnega načrtovanja. MOPE in Ministrstvo za naravne vire in prostor (MNVP) sta v preteklosti že izvedla več skupnih projektov za usklajevanje postopkov in povezovanje ključnih dokumentov. Trenutno na obeh ministrstvih potekajo projekti in priprave na projekte, ki bodo delo na tem področju nadaljevali. Poseben poudarek v naslednjih letih bo na primer namenjen formalizaciji postopkov priprave in mehanizmov za izvajanje mobilnostnih načrtov za novogradnje.



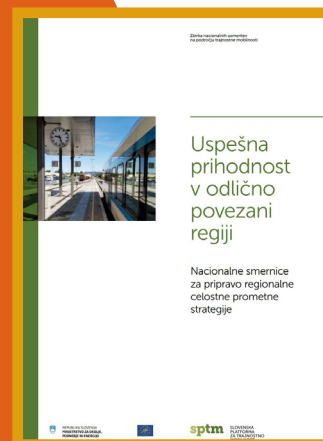
Nacionalne smernice za pripravo Regionalnih celostnih prometnih strategij

Partner: Urbanistični inštitut RS (UIRS)

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) je v sodelovanju z Urbanističnim inštitutom Republike Slovenije (UIRS) izdalo publikacijo z naslovom *Uspešna prihodnost v odlično povezani regiji: Nacionalne smernice za pripravo regionalne celostne prometne strategije*.

“Strateško urejanje področja prometa ne prinaša le bolj izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost, manjših zastojev, manjše porabe energije, učinkovitejših naložb, večjega zadovoljstva prebivalcev in manjšega onesnaževanja. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti regije za uspešen razvoj.”

Smernice RCPS 2024, UIRS



V smernicah so podane usmeritve za uporabo metodologije za pripravo celostnih prometnih strategij pri obravnavi regij. Nastale so na podlagi do zdaj izdanih smernic in izkušenj, ki so jih številni deležniki v Sloveniji in tujini v preteklih letih zbrali tako na področju občinskega kot tudi regionalnega celostnega prometnega načrtovanja (CPN).

Smernice gradijo na ugotovitvah, da se prometni tokovi ne ozirajo na meje posameznih občin in je zato tudi reševanje vseh z njimi povezanih

izzivov na ravni posamezne občine nemogoče. Zaradi velike razdrobljenosti lokalnih skupnosti in nikoli ustanovljene vmesne, regionalne ravni upravljanja in načrtovanja imajo občine omejene pristojnosti glede sprejemanja odločitev o nekaterih ključnih elementih prometnega sistema, kot so državno omrežje cest in kolesarskih povezav ter železniški in avtobusni prevoz potnikov.





Avtor fotografije: Jošt Gantar, vir: arhiv PRC

Smernice gradijo na ugotovitvah, da prometnih tokov ni mogoče načrtovati le znotraj občinskih meja. Regionalno celostno prometno načrtovanje uvaja dodatno raven upravljanja s prometom, saj zapolnjuje vrzel med lokalno in nacionalno ravno načrtovanja.



Povezovanje občin pri izdelavi skupne regionalne celostne prometne strategije (RCPS) je odvisno od številnih dejavnikov. Manjše občine se pogosto združujejo zaradi skupnih izzivov ter pomanjkanja kadrov in virov, večje pa zaradi upravljanja prometnih tokov v njihovem funkcionalnem zaledju.

Ker je smiselno, da RCPS nagovorijo skupne prometne izzive, se osredotočajo na prometne ali problemske regije; prav te lahko sovpadajo z vzpostavljenimi statističnimi regijami (imenovanimi tudi razvojne), lahko pa jih tudi presegajo ali obravnavajo dele različnih razvojnih regij.



Avtor fotografije: Jošt Gantar, vir: arhiv PRC

Smernice so v digitalni obliki dostopne na spletni strani **Slovenske platforme za trajnostno mobilnost**.

Smernice upoštevajo vse posodobitve, ki so jih doživeli sorodni evropski dokumenti (denimo Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019) in tematske smernice na tem področju (denimo Sustainable urban mobility planning in metropolitan regions, 2019, ter The Poly-SUMP Methodology, 2014).

Na vsebino in sestavo poglavij so ob tem pomembno vplivali tudi rezultati analize izkušenj s CPN v Sloveniji v zadnjih desetih letih, priprava dveh generacij smernic za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij (predvsem posodobljene in dopolnjene nacionalne smernice za njihovo pripravo iz leta 2023), izkušnje s pripravo občinskih in pilotnih regionalnih celostnih prometnih strategij ter Zakon o celostnem prometnem načrtovanju kot tudi številne izkušnje evropskih mest in regij, ki so v tem času opazno okrepile uporabo trajnostnih potovalnih načinov.



