



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

sptm

SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

# Celostni razvoj ob prometnih koridorjih in vozliščih

dr. Janez Nared, ZRC SAZU

---



ZRC SAZU



RESULT



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



## Izzivi

---

- Prilagajanje na podnebne spremembe,
- trajnostna mobilnost,
- trajnostni prostorski razvoj,
- skladen regionalni razvoj.

## Rešitve

---

- Celostni pristop,
- medsektorsko sodelovanje,
- dolgoročna vizija,
- ZDAJ!

## Cilji projekta

---

- celostno načrtovanje ob prometnih koridorjih v Sloveniji,
- opredeliti vozlišča - pomembna prometna, storitvena, poselitvena območja z visoko kakovostjo bivalnega okolja,
- na pilotnem območju prikazati nabor možnih ukrepov za trajnostni razvoj mobilnosti.

### CELOSTNI PRISTOP K RAZVOJU OB PROMETNIH KORIDORJIH IN VOZLIŠČIH

#### CRP projekt

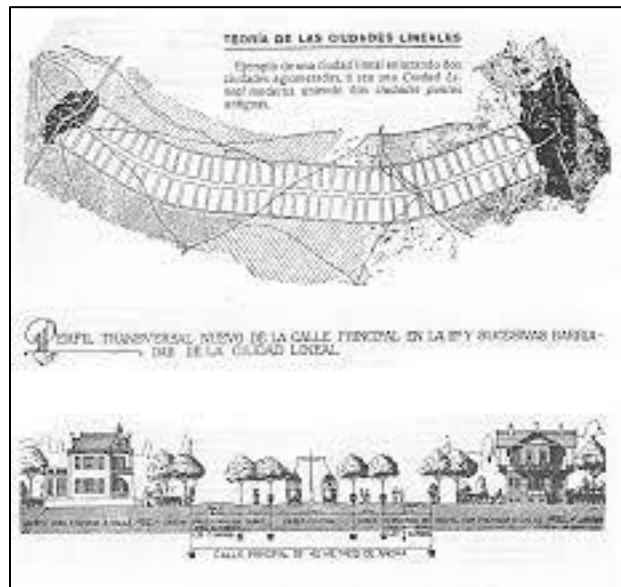
Trajanje: 1. 9. 2021-31. 8. 2024 (podaljšano do 15. 11. 2024)

Partnerja pri projektu: ZRC SAZU in Result, d. o. o.

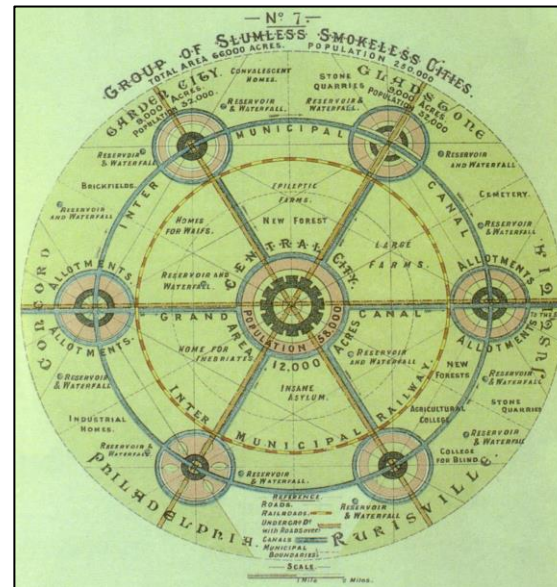
Sofinancerja: ARIS in MOPE

# Izvor koncepta Transit-Oriented Development (TOD)

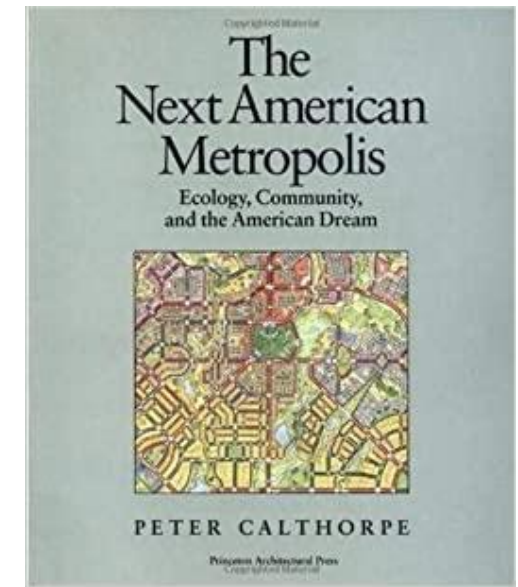
- Linearno mesto, vrtno mesto
- Cilj TOD: spodbujati kompakten regionalni razvoj, podprt z JPP, z zgoščanjem in razvojem območij ob vozliščih / postajah JPP; zmanjšati potrebo po uporabi osebnega avtomobila, preprečevanje razpršene gradnje



Linearno mesto, Arturio Soria, konec 19. stoletja



Vrtno mesto, Ebenezer Howard, začetek 20. st.



Transit Oriented Development, Peter Calthorpe, 1993

## Značilnosti koncepta TOD

---

- Mešana raba prostora: trgovinske, stanovanjske, parkovne, javne, poslovne površine morajo biti v peš razdalji od postaje JPP
- Zgoščanje rabe prostora v bližini postaj JPP
- Ceste in poti naj bi bile zasnovane tako, da spodbujajo pešačenje in so prilagojene kolesarjenju
- Visokofrekvenčna celodnevna storitev JPP

# Možni izzivi pri uveljavljanju koncepta TOD

---

## **Institucionalni izzivi**

Dolgoročna politična podpora, podpora lokalnega prebivalstva, pomanjkanje namenskih sredstev, nedostopnost stanovanj po dostopnih cenah

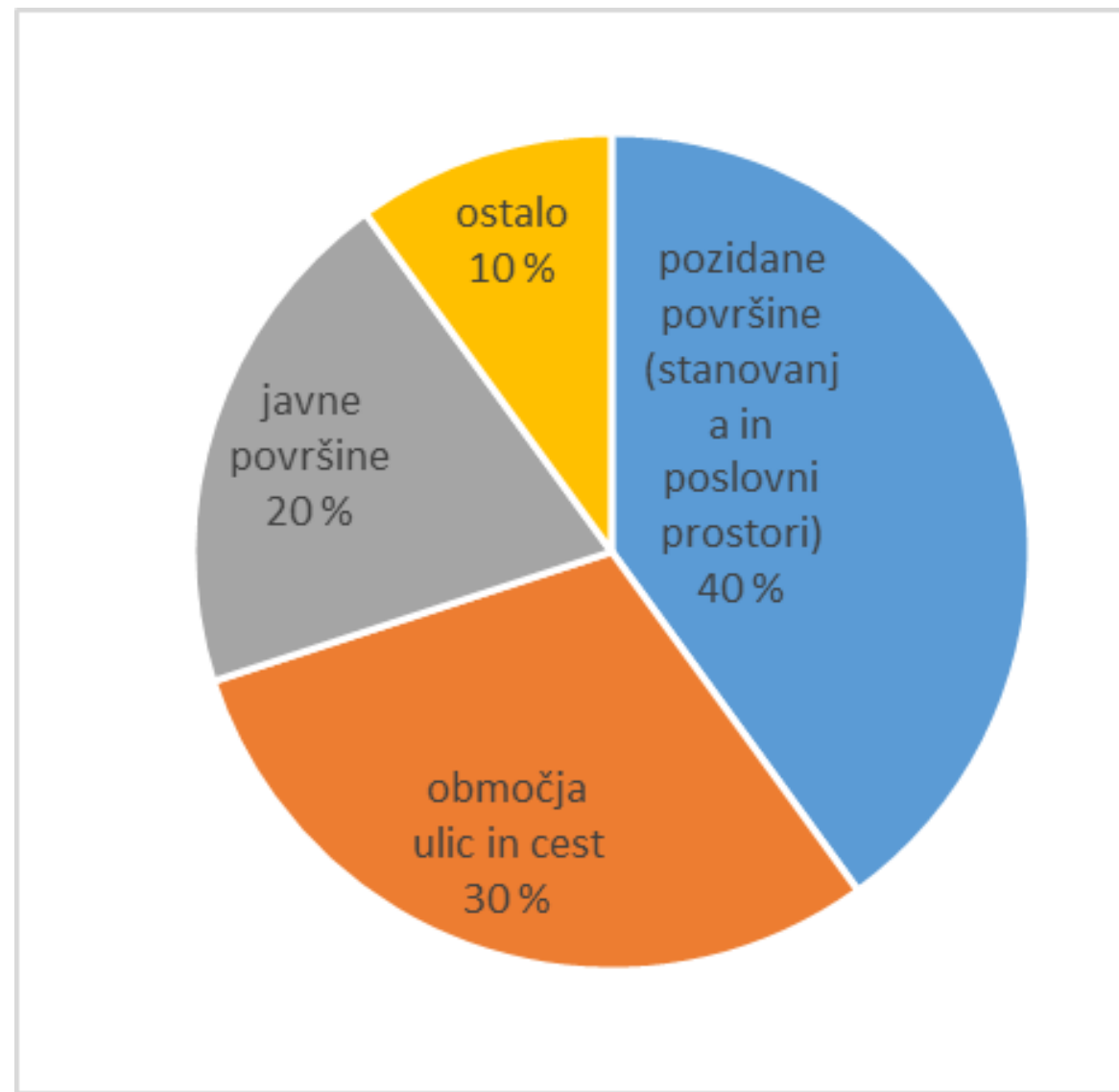
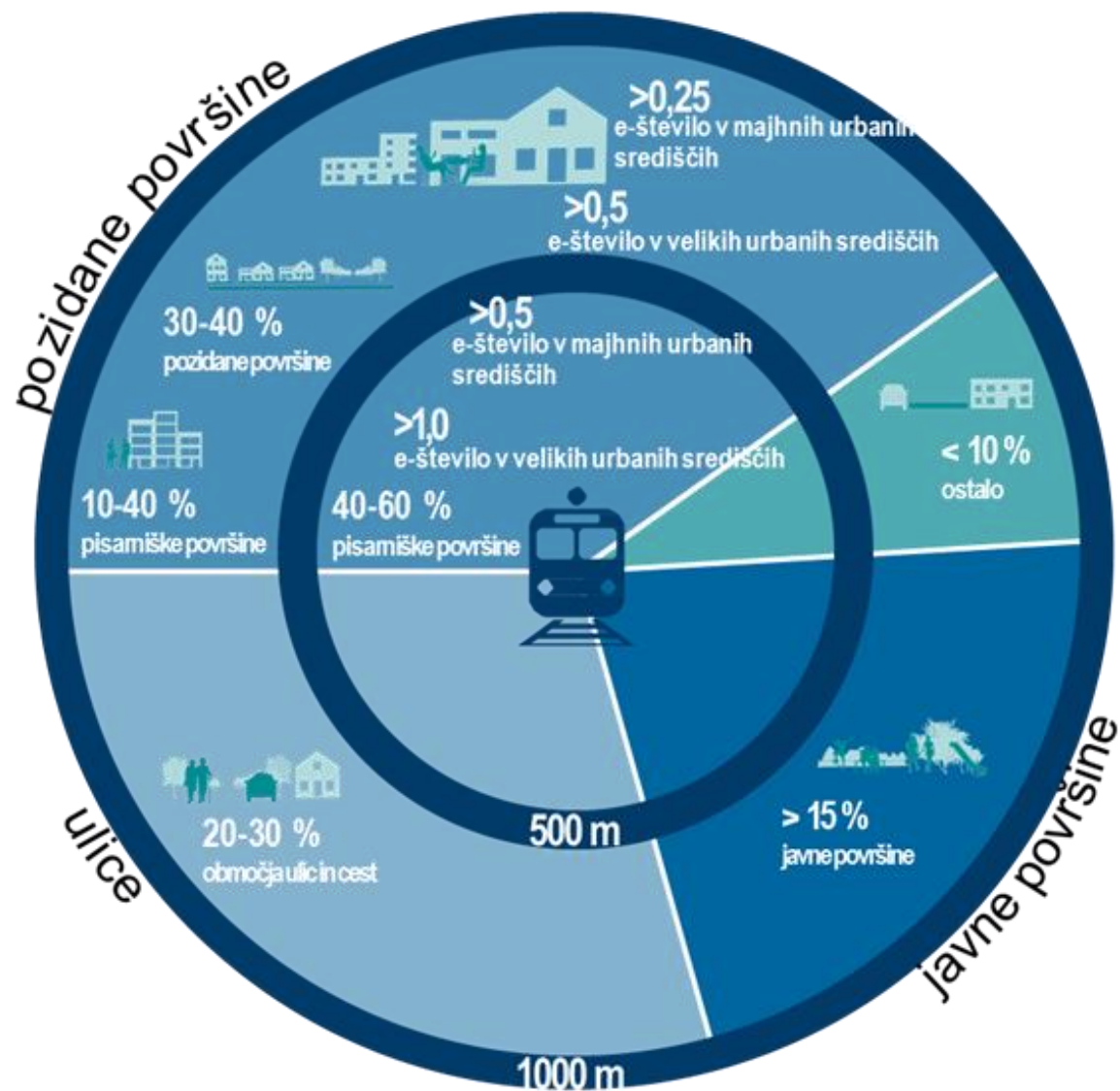
## **(Ne)prilagodljivost JPP**

Veliki stroški nadgradnje sistema JPP, negotovost glede uporabe JPP, težavno spreminjanje rabe prostora v že pozidanih območjih

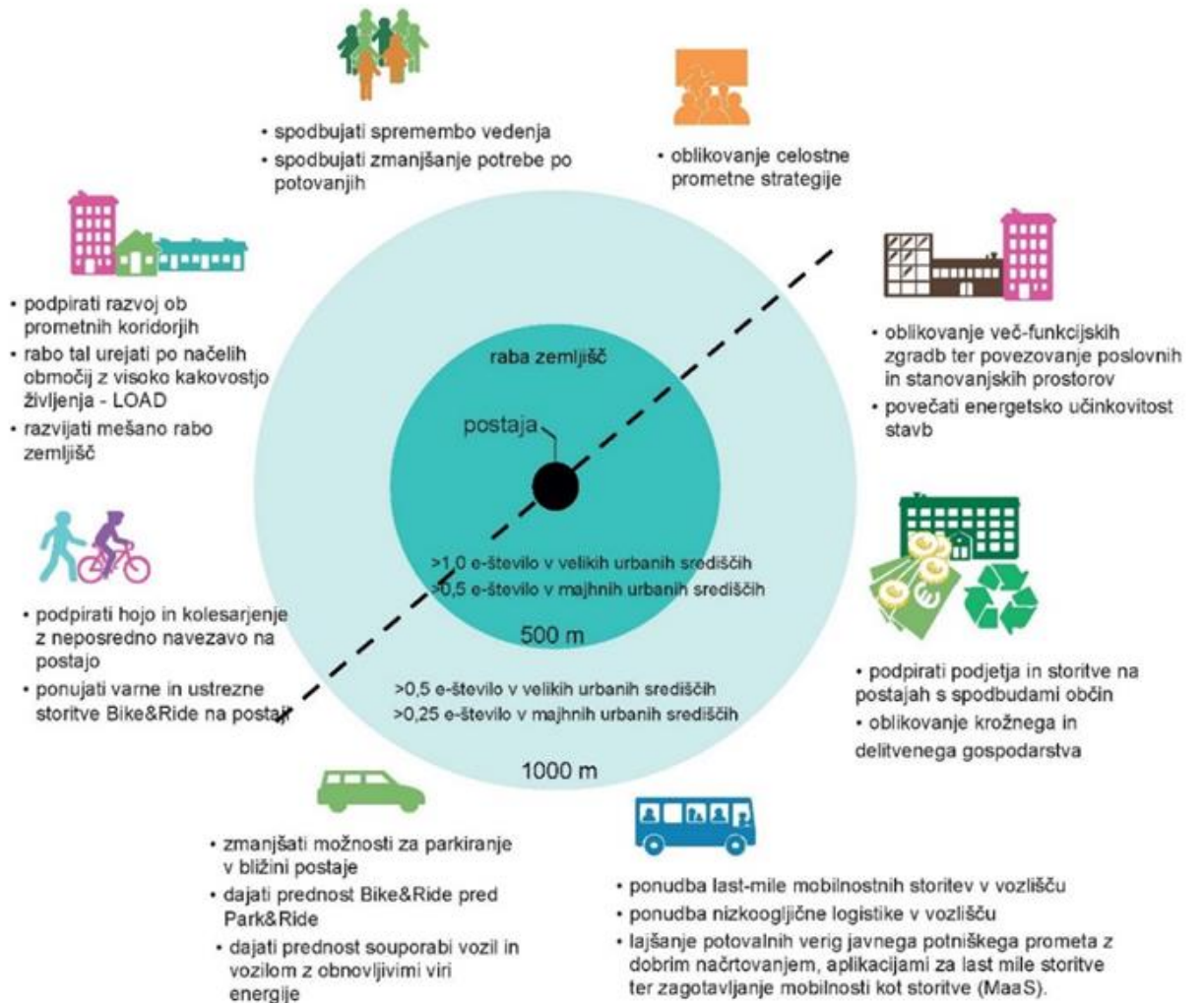
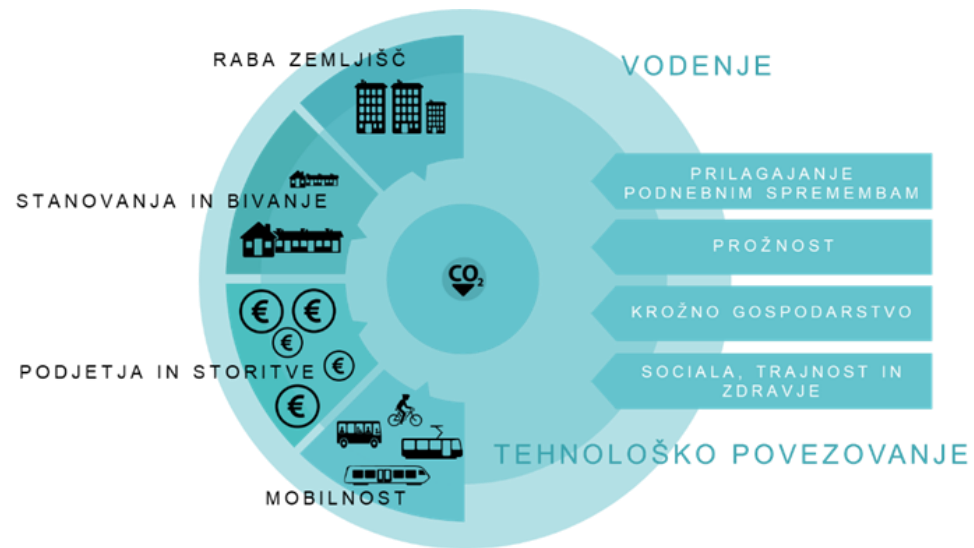
## **Prostorsko-načrtovalski izzivi**

(Ne)dostopnost razpoložljivih zemljišč v mestih, organizacijski izzivi – kdo vodi projekt, visoke cene zemljišč, veliki investicijski stroški, tveganja za prekinitev projekta

# Koncept vozlišča

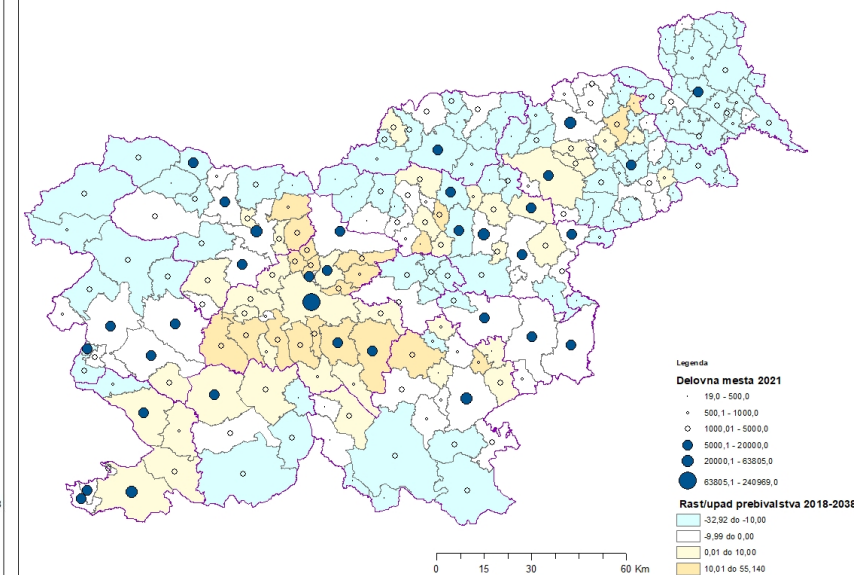
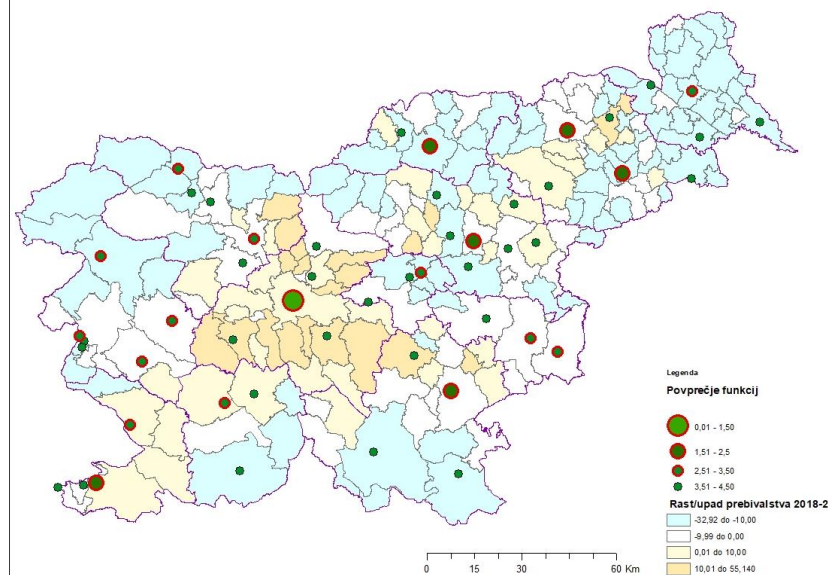
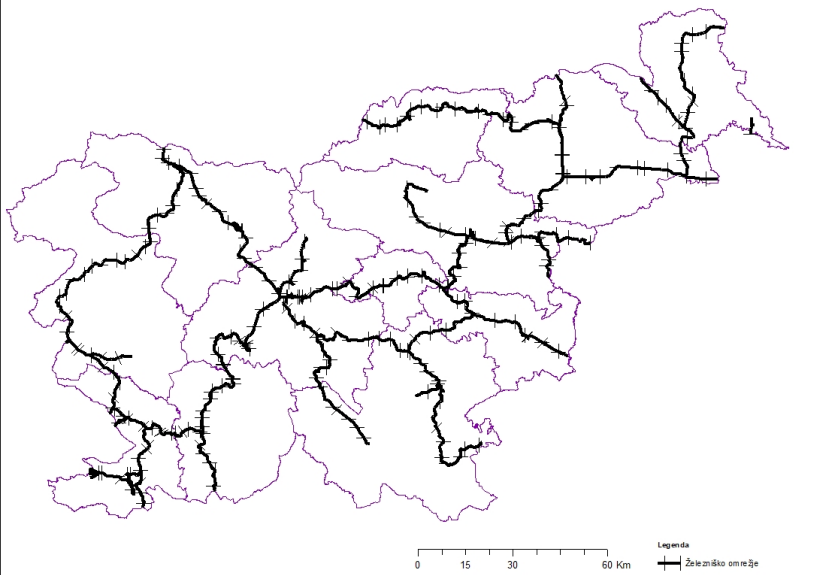
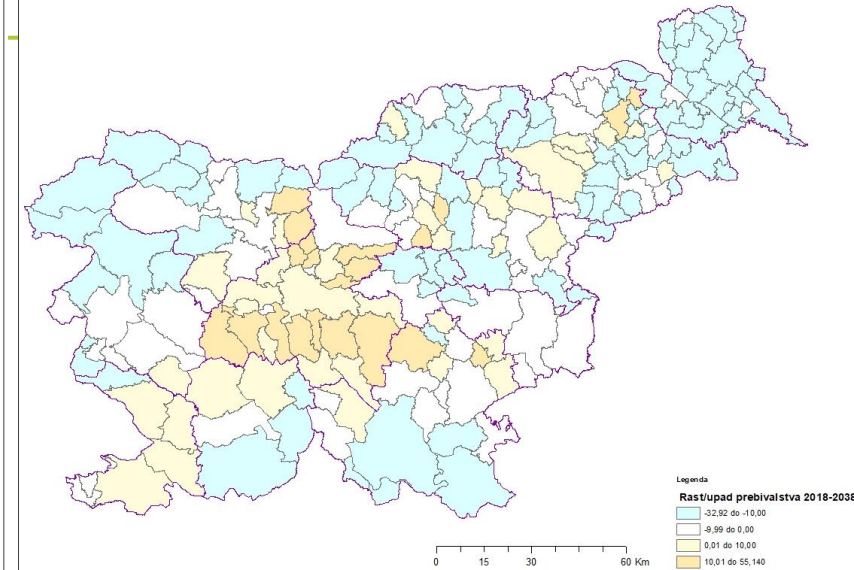
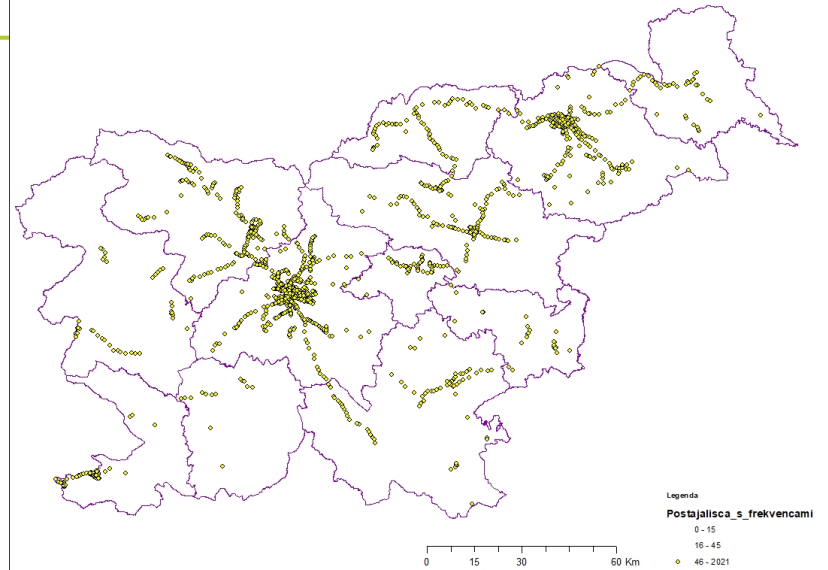


# Koncept vozlišča





# Merila za vozlišča

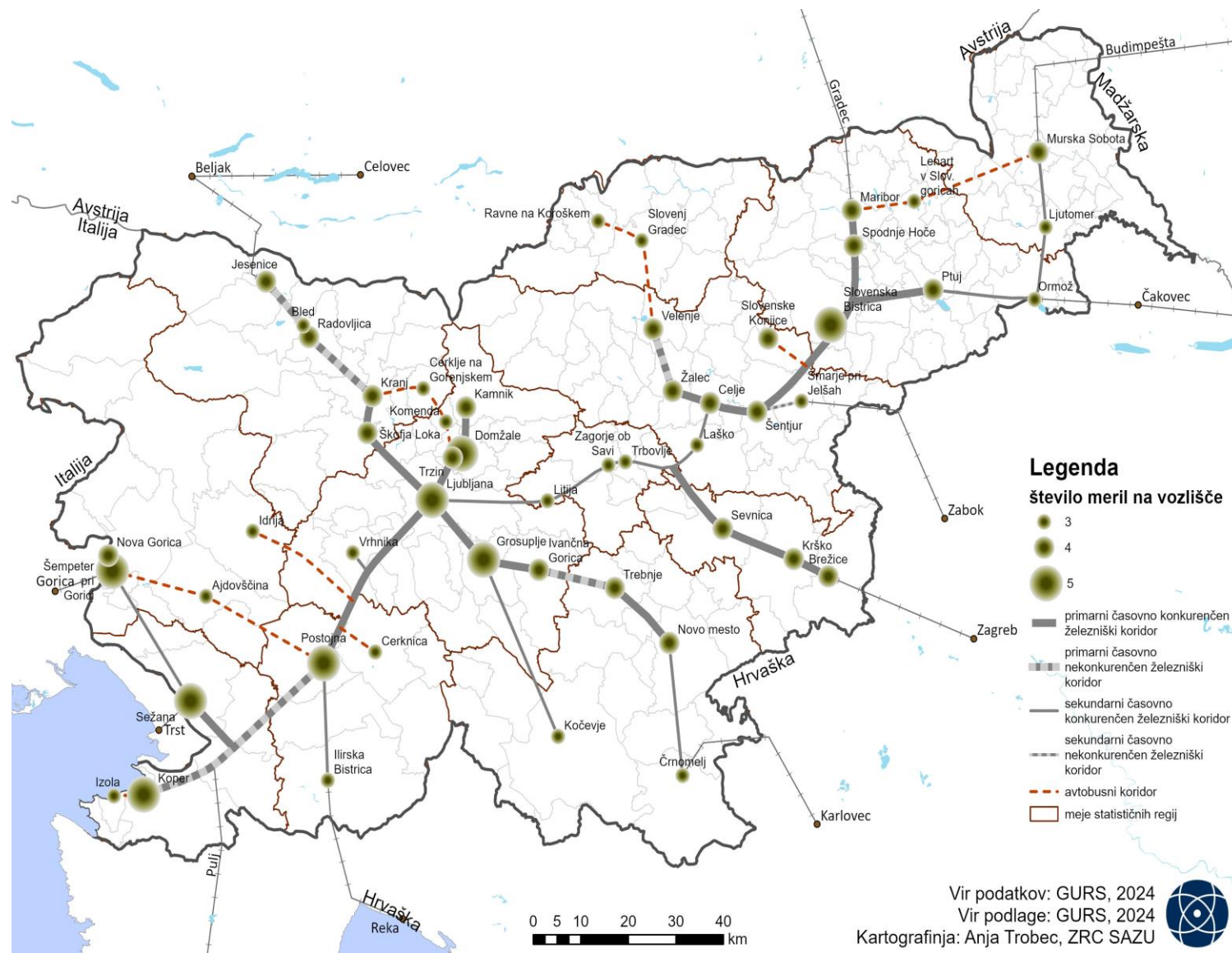


## Koridorji

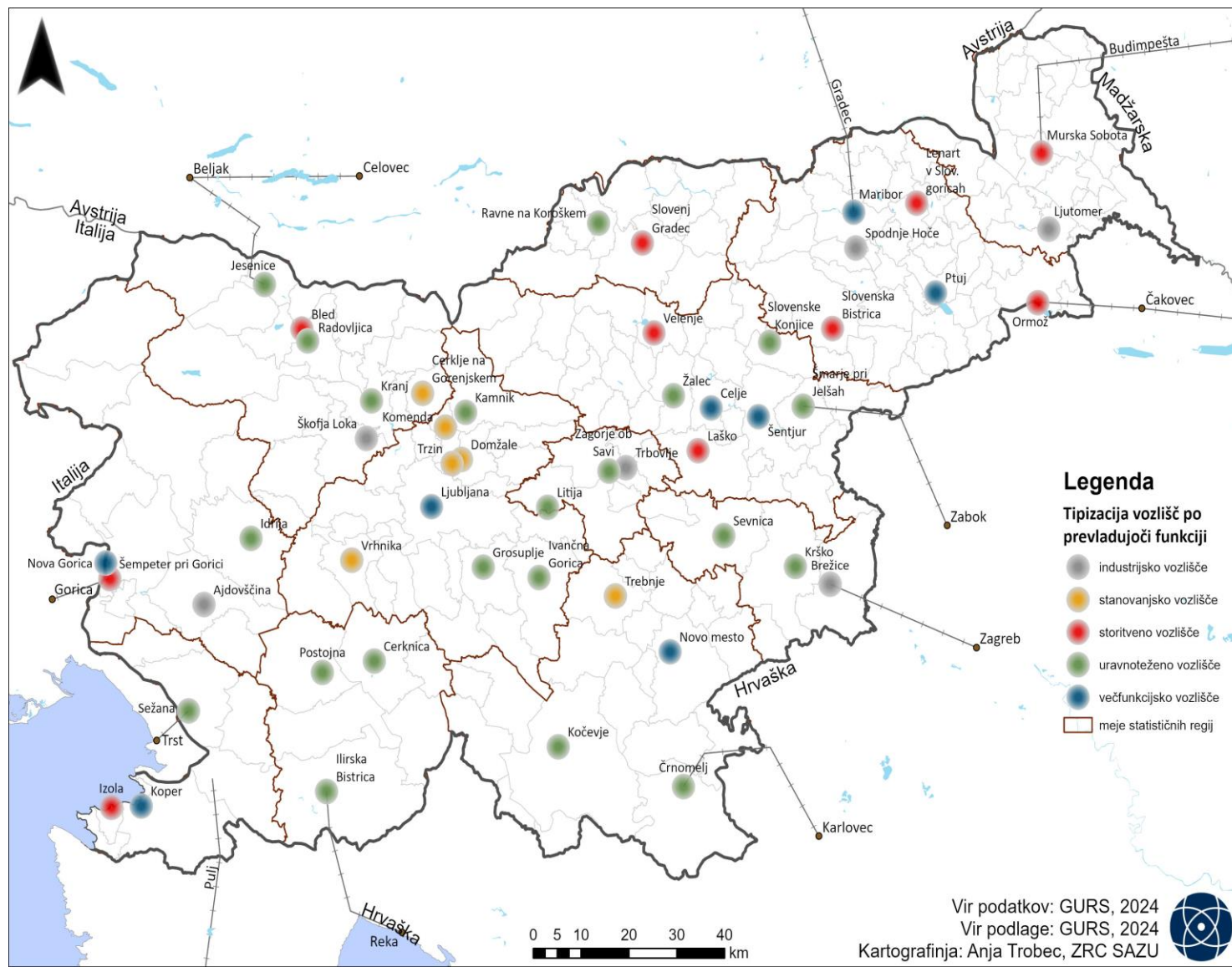
---

tip	vrsta	opis
primarni	železniški	Železniški koridor z dovolj veliko pogostostjo voženj – 23 parov ali več med vozlišči z vrednostjo 4 in 5.
sekundarni	avtobusni	Cestni koridor z dovolj veliko pogostostjo voženj – 23 parov ali več.
	železniški	Železniški koridor, ki povezuje vozlišča z vrednostjo 3.

# Koridorji in vozlišča

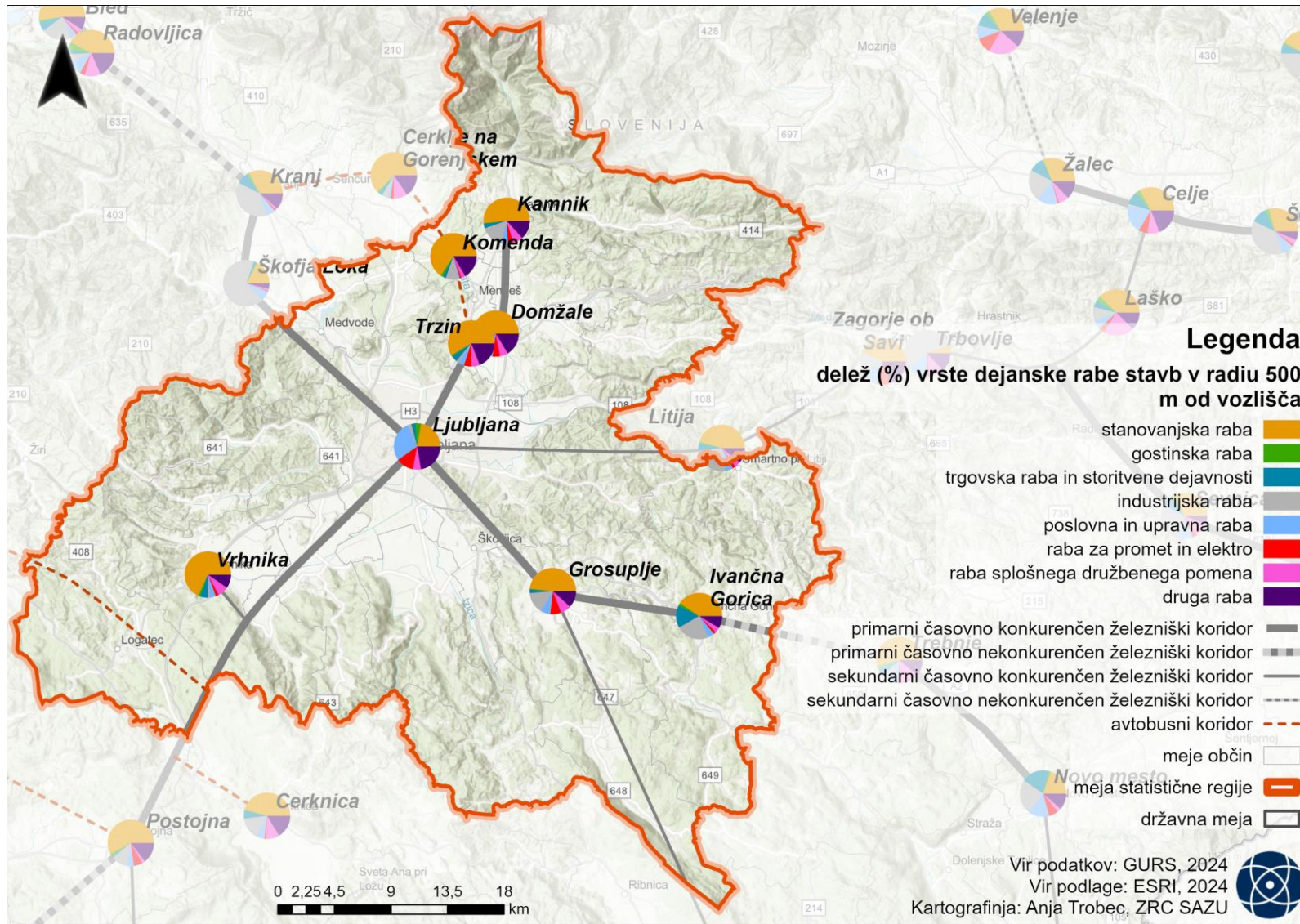


# Tipologija vozlišč

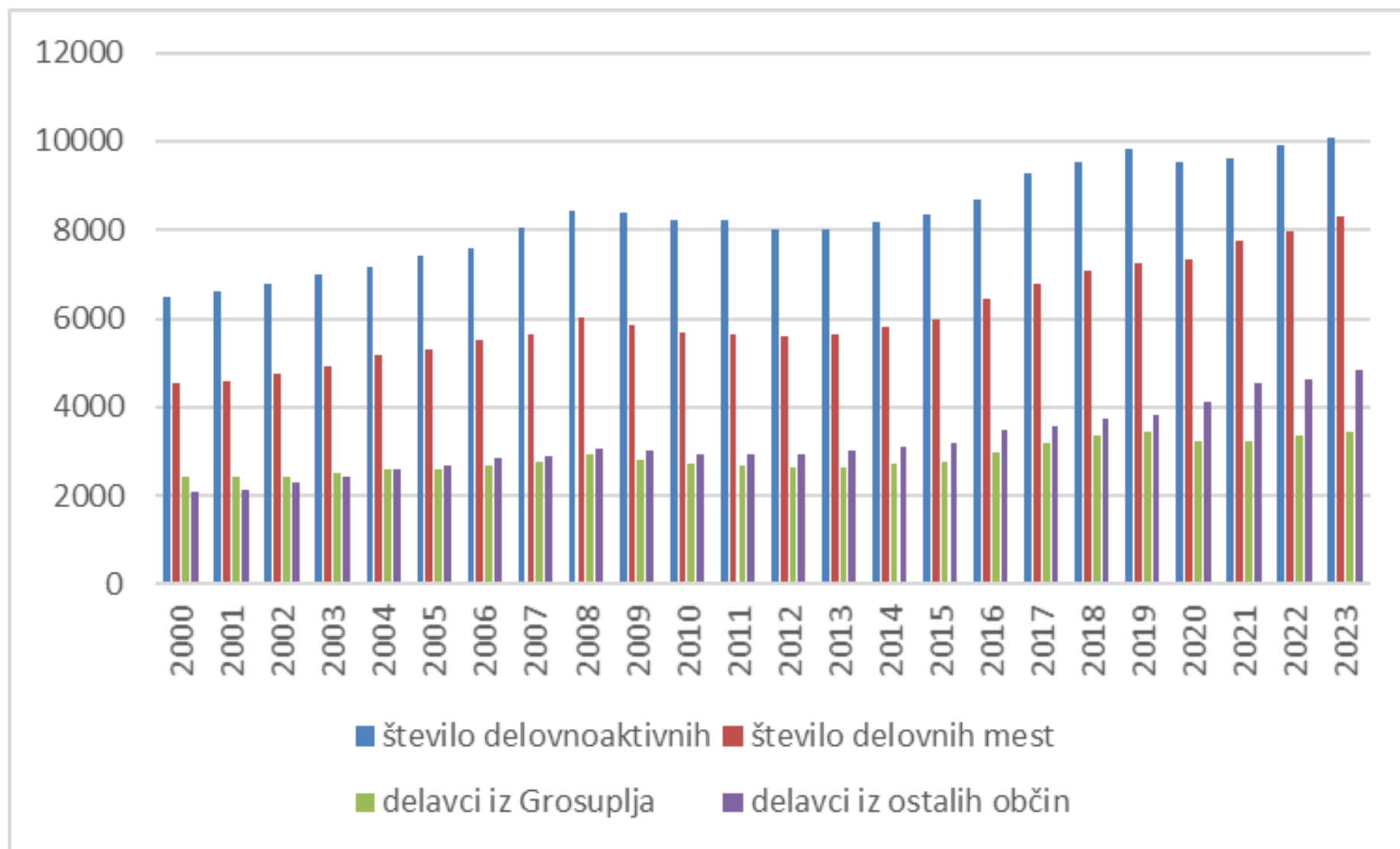




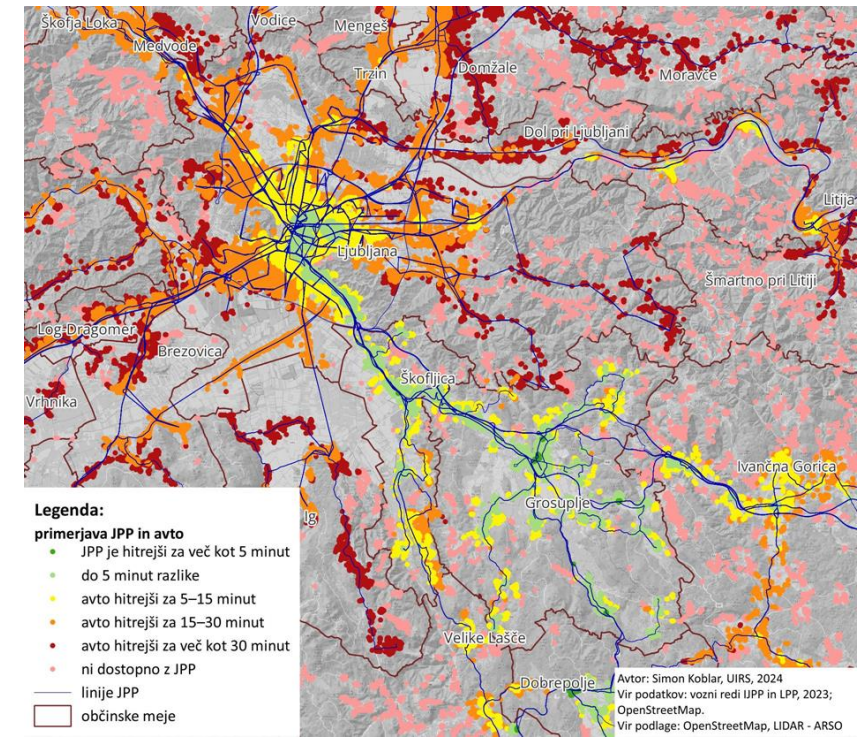
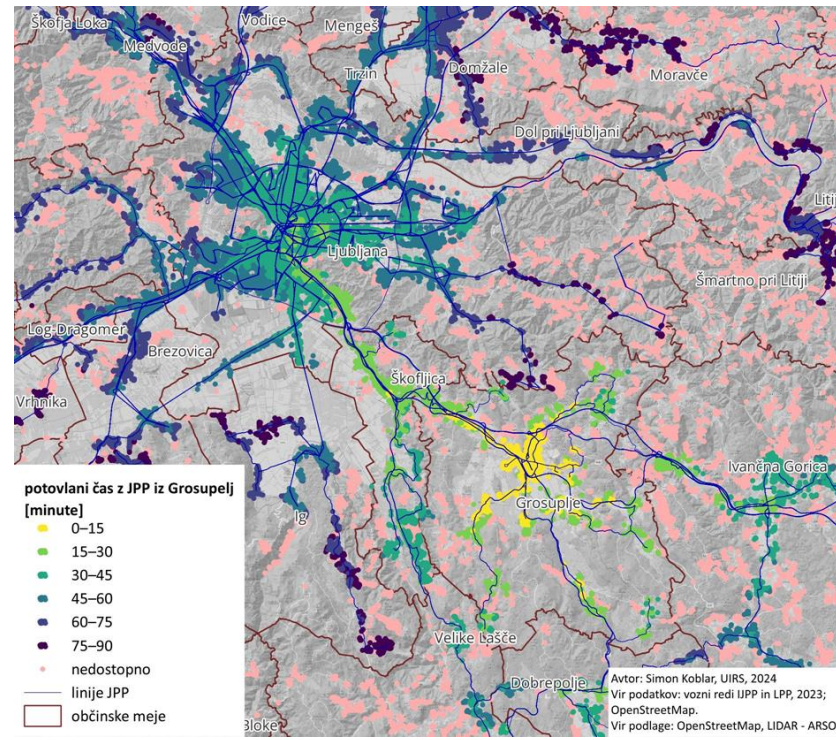
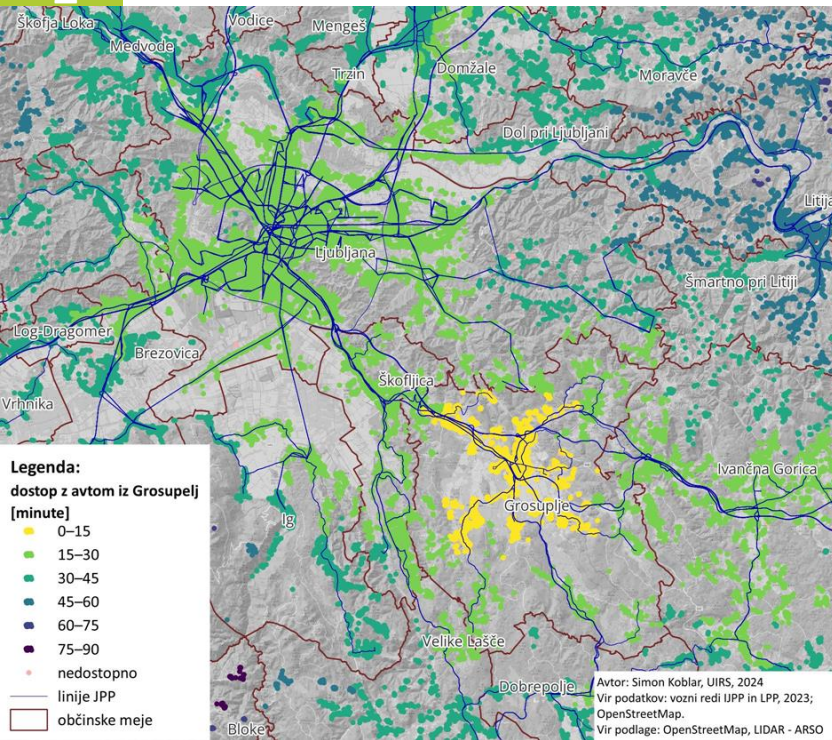
# Analize na ravni regij



## Analize na ravni Grosuplja

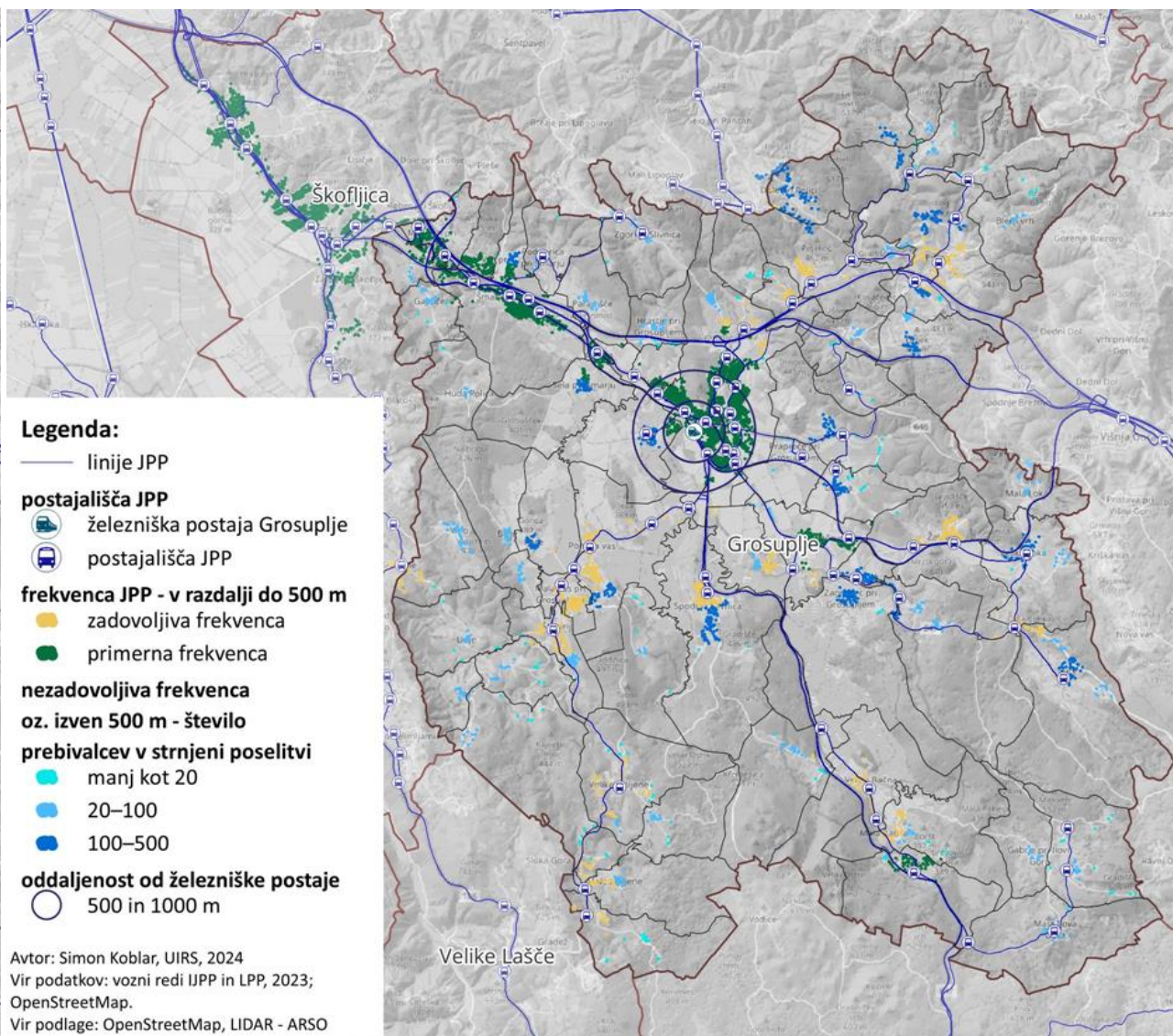
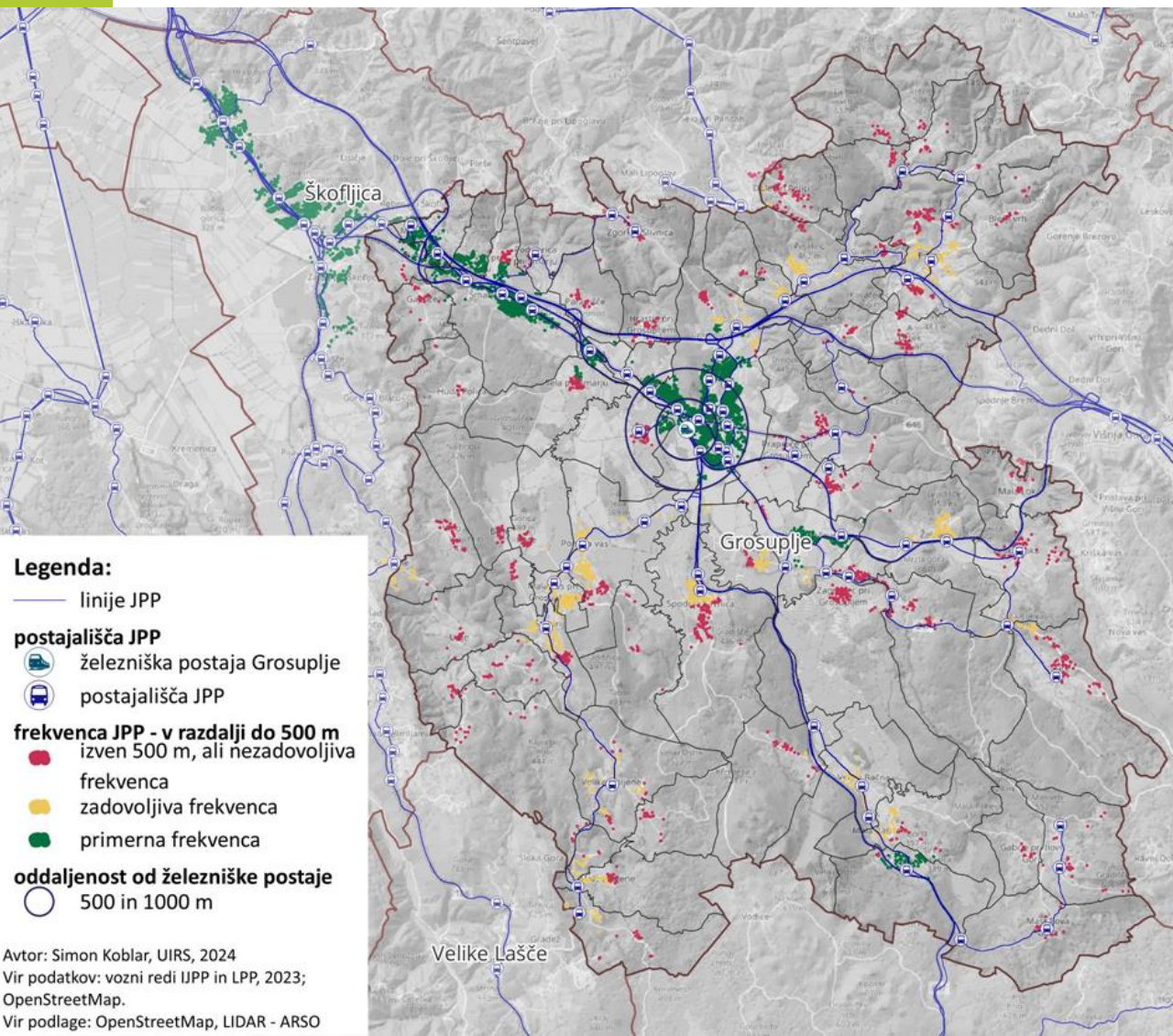


# Časovna konkurenčnost

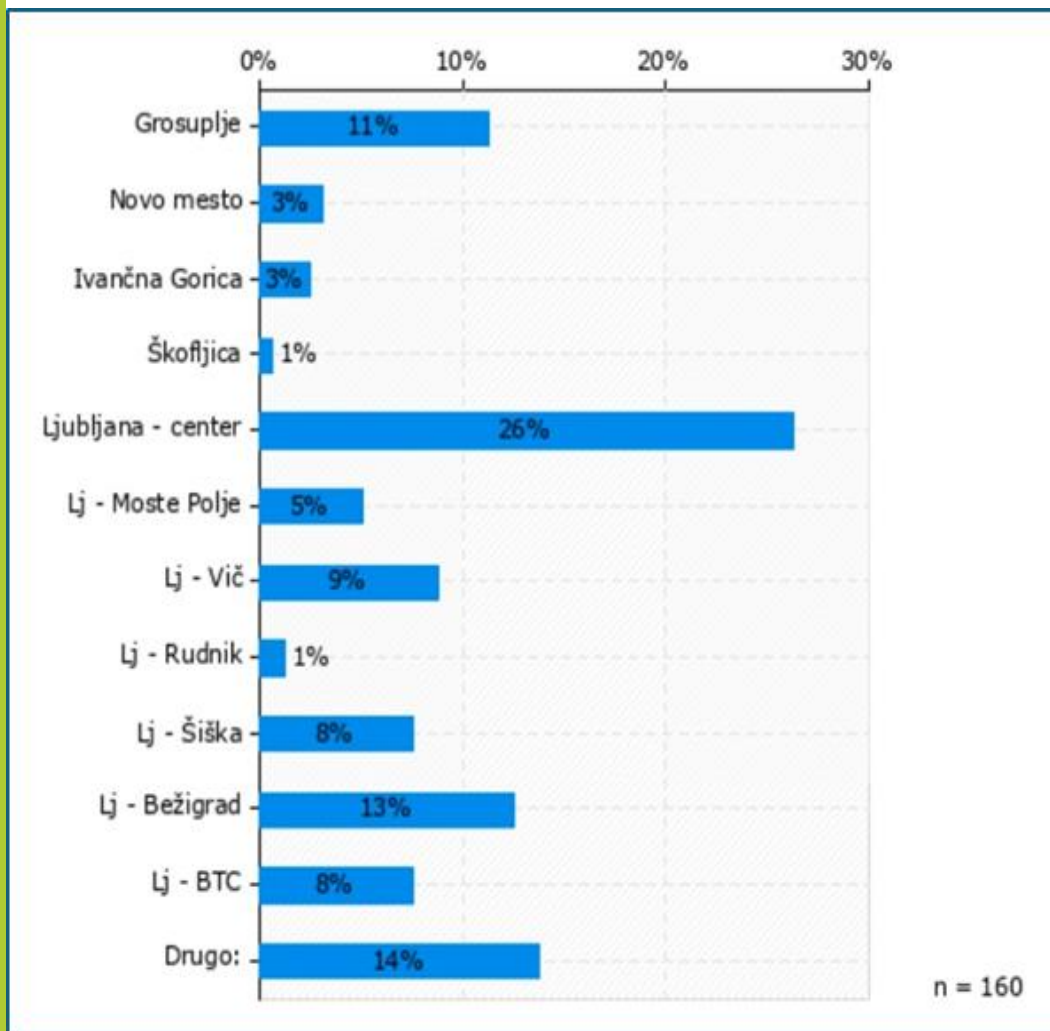




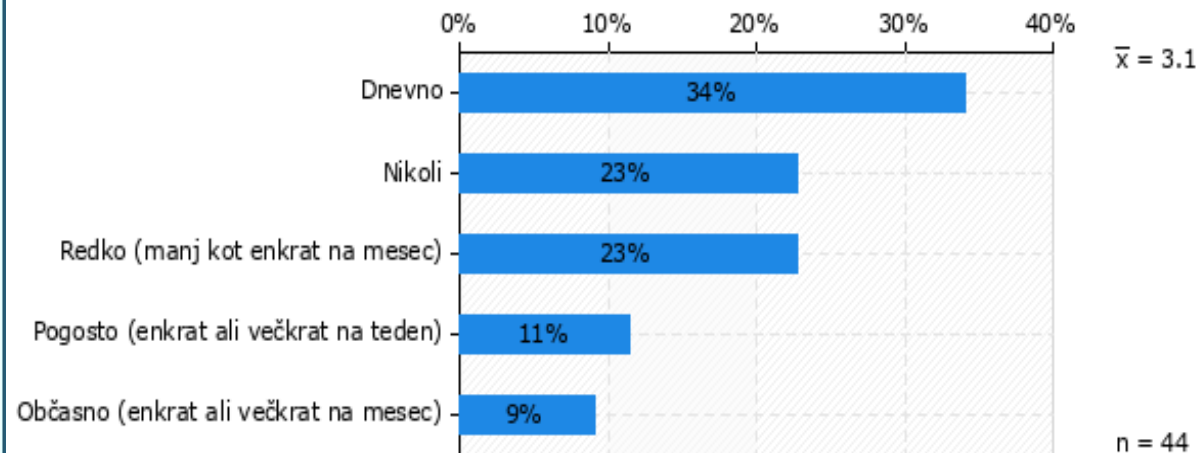
# Analize na ravni Grosuplja



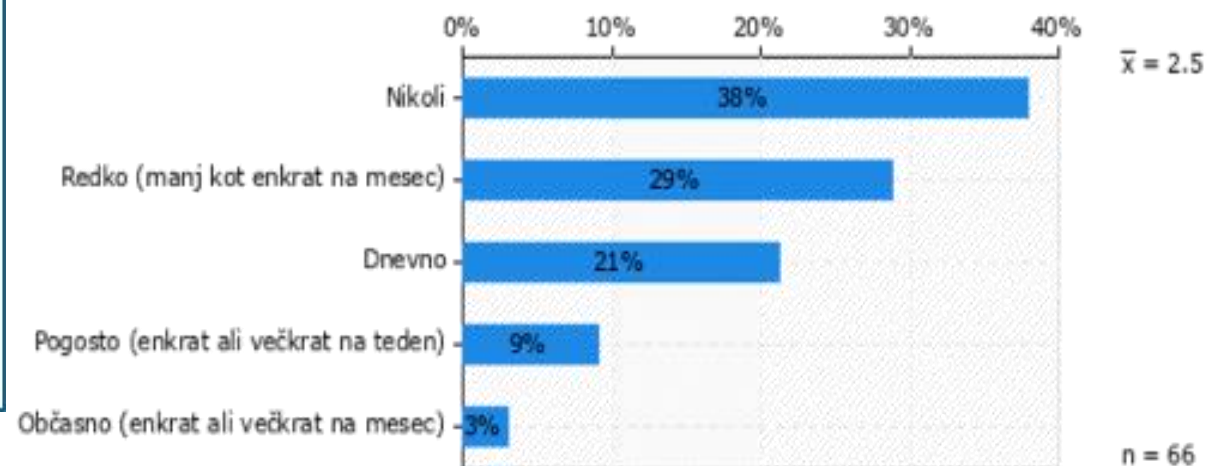
## Analize na ravni Grosuplja: kraj dela/šolanja in uporaba JPP



### Delajo ali se šolajo na Rudniku ali v Centru



### Delajo ali se šolajo v ostalih delih Ljubljane



# Sklepi

---

- Nujni celoviti pristopi
- Razvojni konsenz na ravni sektorjev in politike
- Jasna vizija
- Pomen strateških dokumentov
- Medsektorsko sodelovanje



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

Hvala za vašo pozornost /  
Thank you for your attention

Dr. Janez Nared, ZRC SAZU

---

Email: [janez.nared@zrc-sazu.si](mailto:janez.nared@zrc-sazu.si)



# Rezultati vmesnega poročila / Results of the interim report

dr. Ilka Čerpes, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo

---

## CRP V5-2332

Oblikovanje kriterijev in usmeritev za umeščanje in oblikovanje neprofitne stanovanjske gradnje ob transportne koridorje po načelih »S prevozom usmerjenega razvoja« v Sloveniji

## CRP V5-2332

Establishing criteria and guidelines for the location and design of non-profit residential development along transport corridors according to the principles of »Transport Oriented Urban Development« in Slovenia

# Cilji raziskave

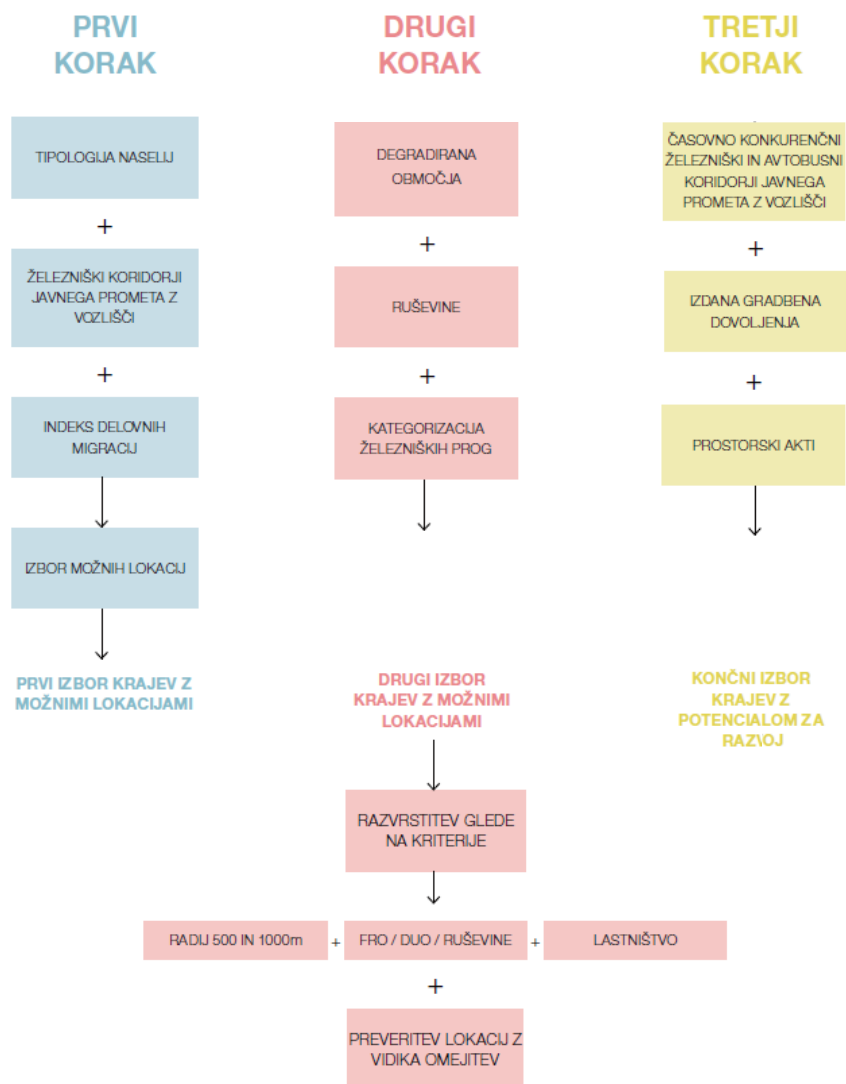
---

NAMEN: Usmeritve za povezovanje stanovanjske politike, prostorskega načrtovanja in politike trajnostne mobilnosti pri umeščanju in načrtovanju več-modalnih vozlišč s celovitimi stanovanjskimi soseskami ob koridorjih javnega potniškega prevoza.

I. DEL: Metoda in kriteriji za določanje mobilnostnih vozlišč s potencialom za umeščanje celovitih območij goste stanovanjske gradnje.

II. DEL: Usmeritve za načrtovanje in oblikovanje več-modalnih mobilnostnih vozlišč z s celovitimi območji goste stanovanjske gradnje po načelih „S prevozom usmerjenega razvoja“ v Sloveniji.

# Metoda določanja primernih lokacij za razvoj mobilnostnih vozlišč z možnostmi za umestitev goste stanovanjske gradnje



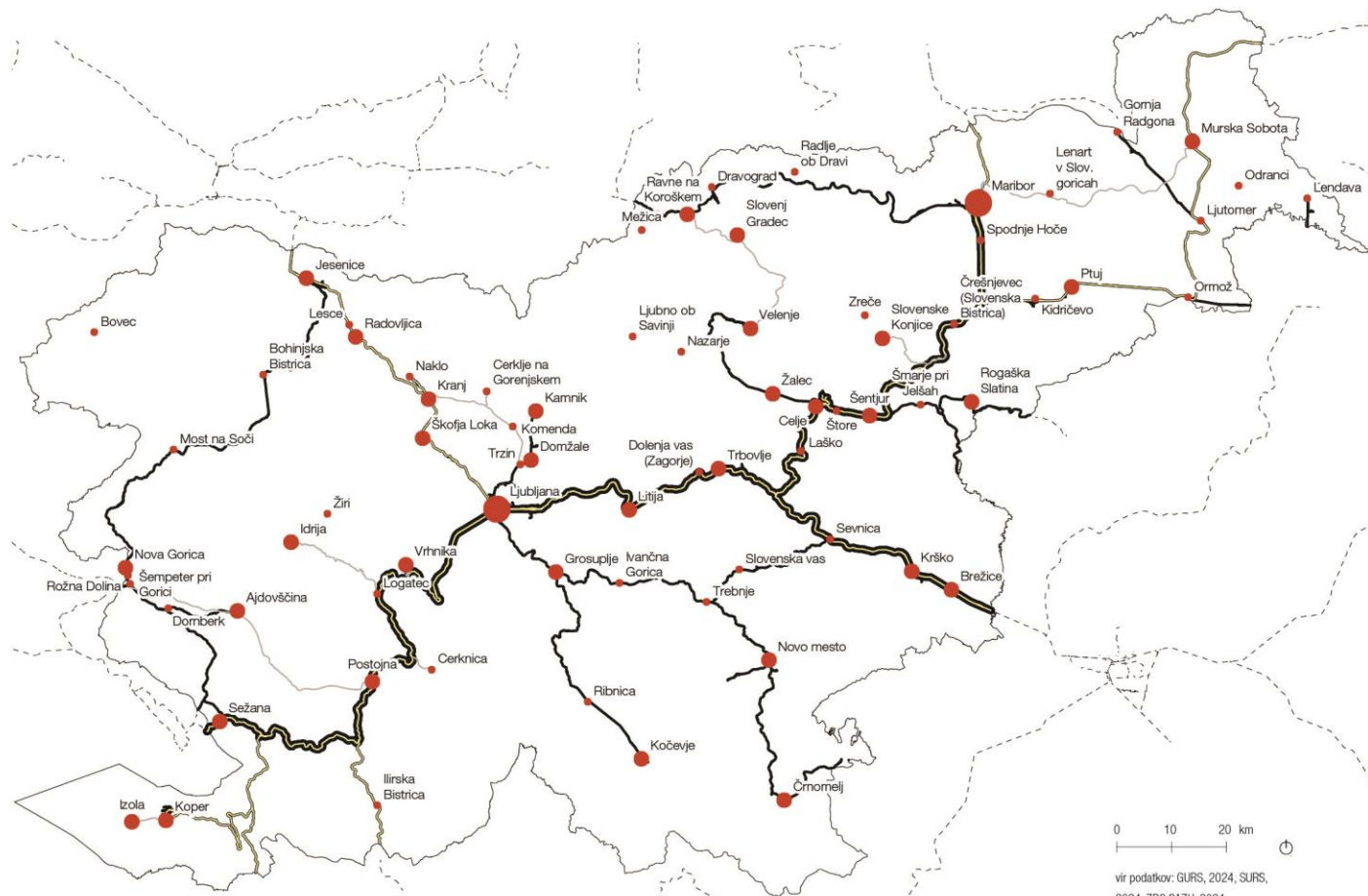
# Prvi korak

---

Kriteriji na ravni teritorija Slovenije:  
Tipologija naselij  
Koridorji javnega prevoza z vozlišči  
Indeks delovnih migracij po občinah



# Nabor vozlišč v prvem koraku



- vozlišče - veliko mesto
- vozlišče - malo mesto
- vozlišče - podeželsko naselje
- dvojna železnica
- enotirna železnica
- elektrificirana železnica
- železnica izven meja RS
- avtobusni koridor po CRP V6-2143

KLASIFIKACIJA	KRITERIJ
veliko mesto	več kot 50.000 prebivalcev in gostoto 1500 prebivalci na km <sup>2</sup>
malo mesto	več kot 5.000 prebivalcev in gostoto 300 prebivalci na km <sup>2</sup>
podeželsko naselje	manj kot 5.000 prebivalcev in gostoto manj kot 300 prebivalci na km

Tipologija naselij v raziskavi sledi kriterijem Eurostat (EU – OECD, 2019)

Nabor vozlišč in potek koridorjev javnega prevoza sledi rezultatom CRP V6-2143 (Nared s sodelavci, 2023-24)

## Drugi korak

---

Kriteriji na ravni teritorija Slovenije:

Degradirana območja

Ruševine

Kategorizacija železniških prog in avtobusnih koridorjev

Kriteriji na ravni posameznih vozlišč:

Radij 500 do 1000 m okoli postajališča javnega prevoza

Funkcionalno degradirana in degradirana urbana območja

Lastništvo zemljišč

Prostorske omejitve / varstveni režimi

# Nabor vozlišč v drugem koraku (31)



- 1. krog kriterijev
- 2. krog kriterijev
- 3. krog kriterijev
- 4. krog kriterijev

- dvotirna železnica
- enotirna železnica
- elektrificirana železnica
- železnica izven meja RS
- avtobusni koridor po CRP V6-2143

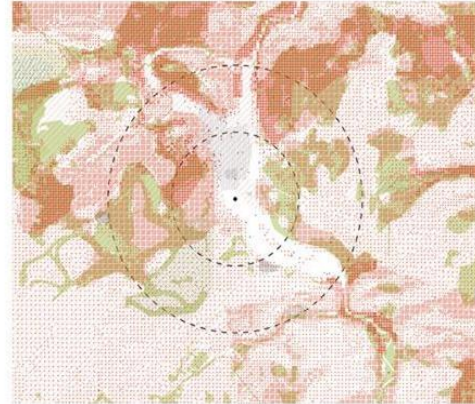
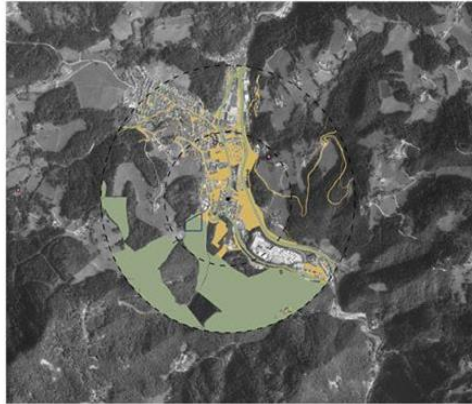
0 10 20 km

vir podatkov: GURS, 2024, SURS, 2024, ZRC SAZU, 2024

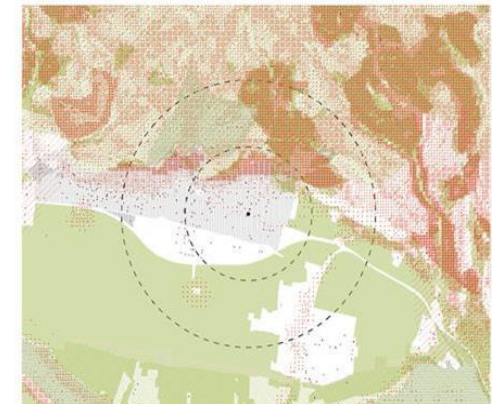
1. KROG	2. KROG
Ljubljana	Kranj
Maribor	Jesenice
Celje	Koper
Krško	Trzin
Postojna	Domžale
	Kamnik
	Ivančna Gorica
	Ptuj
	Murska Sobota
	Ormož
	Ilirska Bistrica
3. KROG	4. KROG
Litija	Radlje ob Dravi
Brežice	Slovenj Gradec
Logatec	Mežica
Trebnje	Moste/Komenda
Novo mesto	Idrija
Nova Gorica	Izola
Bohinjska Bistrica	
Trbovlje	
Črnomelj	

# Primeri analiz posameznih vozlišč

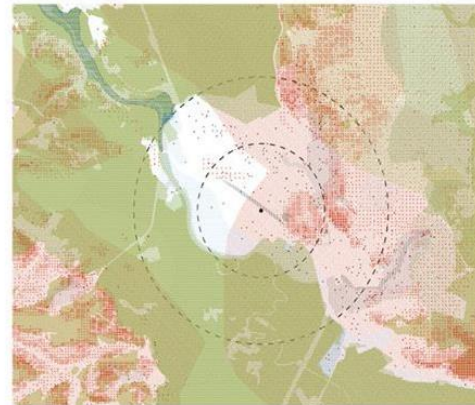
**Mežica**



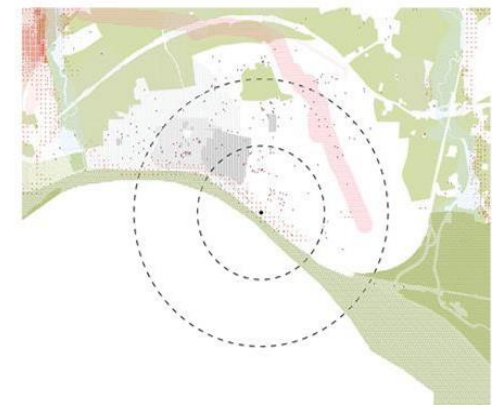
**Radlje ob Dravi**



**Ilirska Bistrica**



**Ormož**



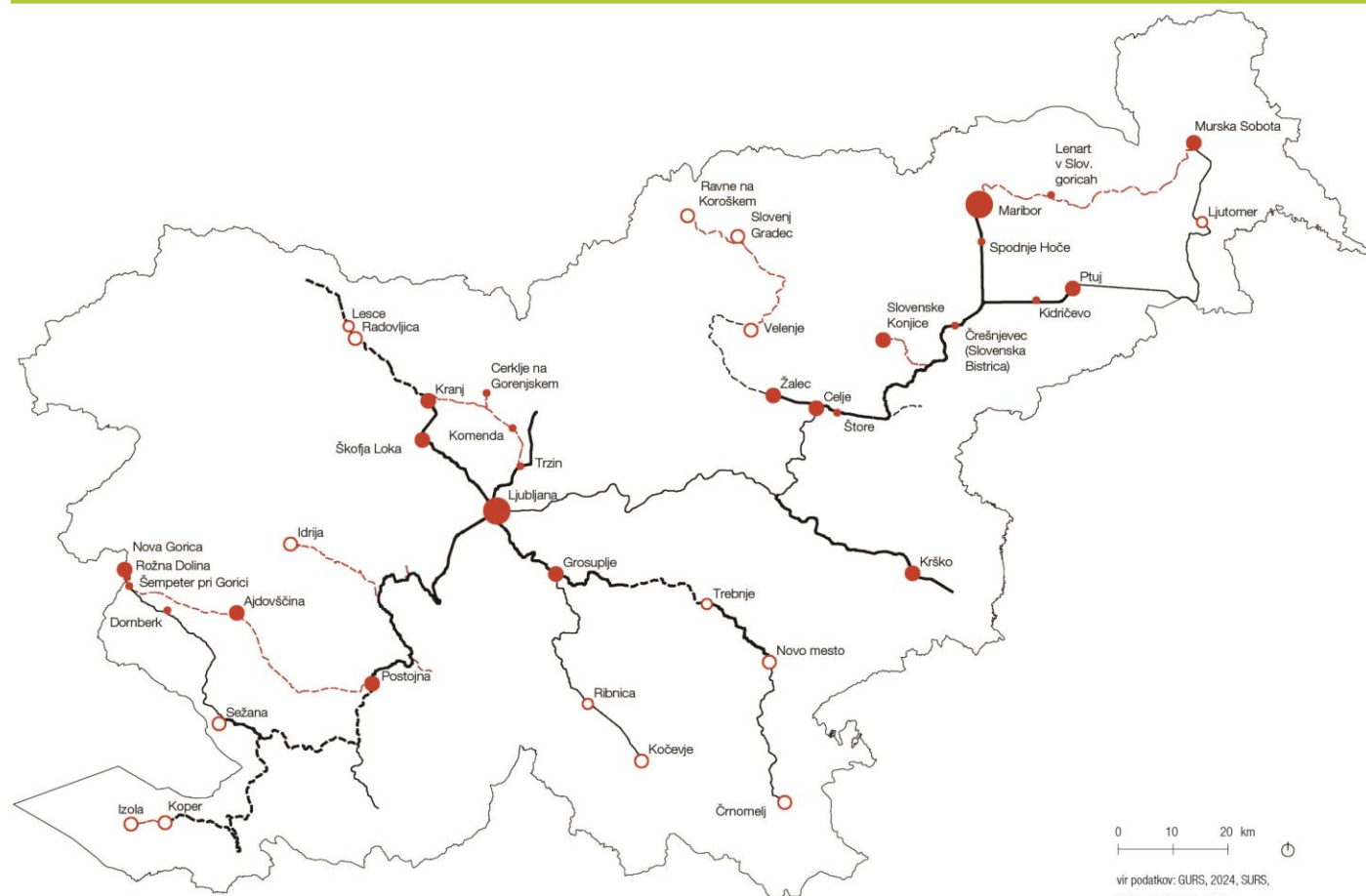
## Tretji korak

---

Kriteriji na ravni teritorija Slovenije:  
Časovno konkurenčni koridorji javnega prevoza

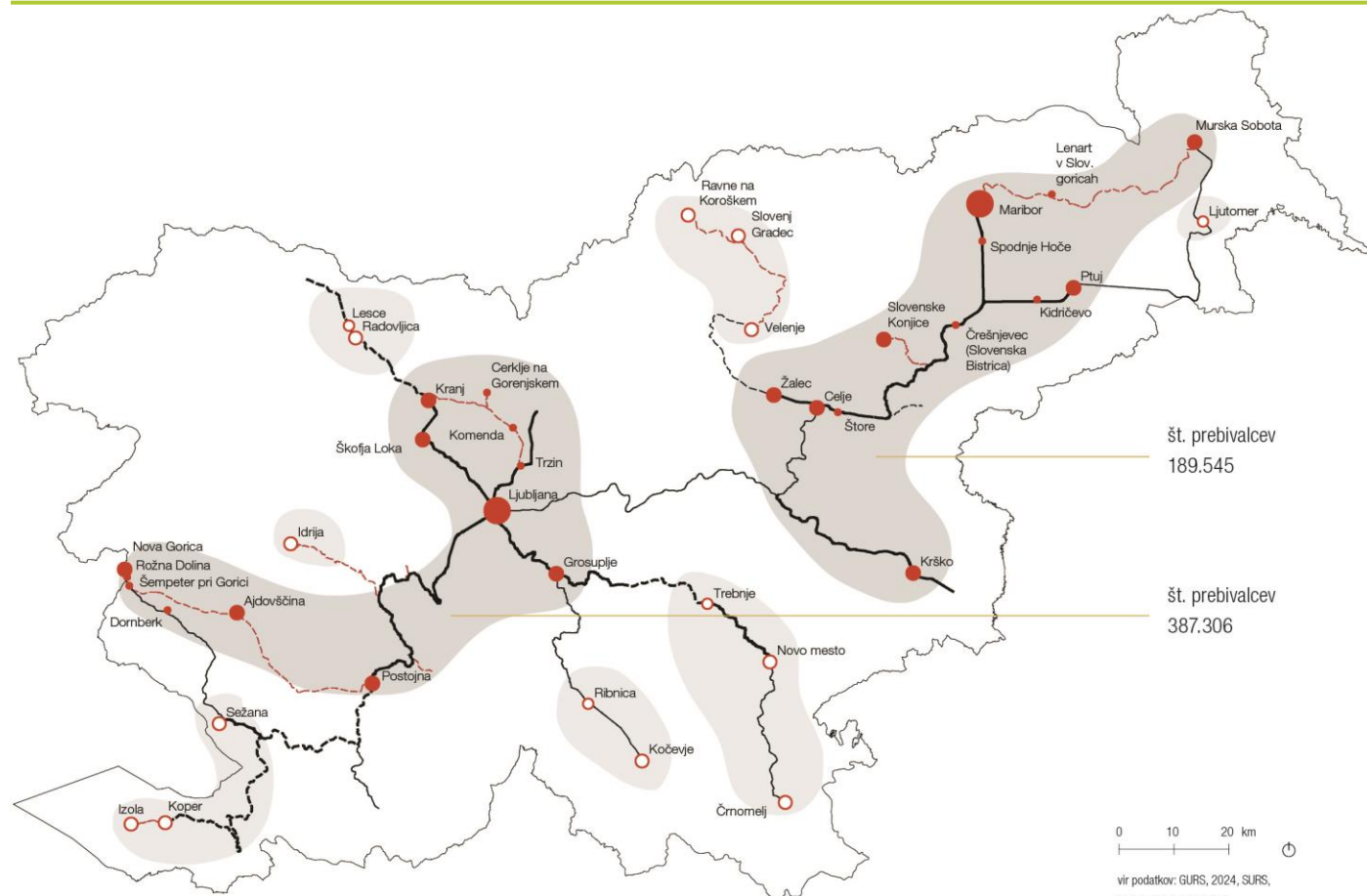
Kriteriji na ravni posameznih vozlišč:  
Izdana gradbena dovoljenja  
Prostorski akti

# Nabor vozlišč v tretjem koraku / končni izbor



- veliko mesto ob časovno konkurenčnih koridoriorju po CRP V6-2143
- malo mesto ob časovno konkurenčnih koridoriorju po CRP V6-2143
- podeželsko naselje ob časovno konkurenčnih koridoriorju po CRP V6-2143
- malo mesto ob časovno nekonkurenčnih koridoriorju ali sekundarnem koridorju po CRP V6-2143
- podeželsko naselje ob časovno nekonkurenčnih koridoriorju ali sekundarnem koridorju po CRP V6-2143
- primarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143
- - primarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143
- sekundarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143
- - sekundarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143
- - - avtobusni koridor po CRP V6-2143

# Povezovanje vozlišč v mobilnostna somestja



- veliko mesto ob časovno konkurenčnih koridorih po CRP V6-2143
- malo mesto ob časovno konkurenčnih koridorih po CRP V6-2143
- podeželsko naselje ob časovno konkurenčnih koridorih po CRP V6-2143

- malo mesto ob časovno nekonkurenčnih koridorih ali sekundarnem koridorju po CRP V6-2143
- podeželsko naselje ob časovno nekonkurenčnih koridorih ali sekundarnem koridorju po CRP V6-2143

- primarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143
- primarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143
- sekundarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143
- sekundarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143
- - - avtobusni koridor po CRP V6-2143

- primarno mobilnostno somestje
- sekundarno mobilnostno somestje

# Izbrana vozlišča v primarnem vzhodnem mobilnostnem somestju

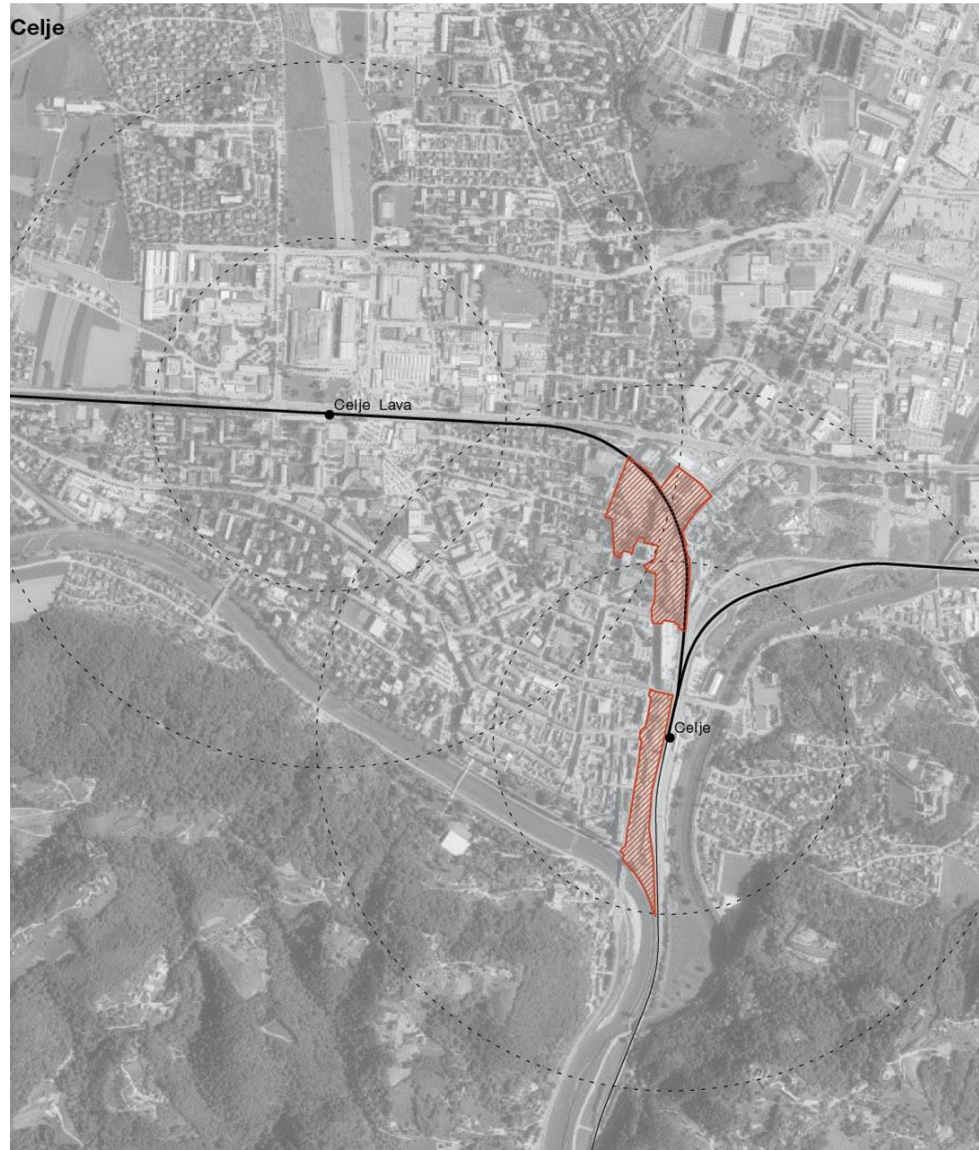
IME NASELJA	ŽELEZNIŠKA PROGA/ AVTOBUSNA POSTAJA	STOPNJA URBANIZACIJE NASELJA	INDEKS DELOVNE MIGRACIJE OBČINE	ŽELEZNIŠKA PROGA	VIZIJA 2050+	ŠTEVILO PREBIVALCEV NASELJA (2023)
Celje	elektrificirana dvotirna	malo mesto	izrazito delovna	LJ-MB	nova proga 2045	37.188
Hoče (Spodnje Hoče)	elektrificirana dvotirna	podeželsko naselje	zmerno delovna	LJ-MB	nova proga 2045	2.745
Kidričevo	elektrificirana enotirna	podeželsko naselje	izrazito delovna	Pragersko-MS (Budimpešta)		1.113
Krško	elektrificirana dvotirna	malo mesto	šibko bivalna	LJ-Zagreb (Dobova)	nadgradnja 2035	6.852
Lenart v Slov. goricah	avtobus	podeželsko naselje	izrazito delovna			3.449
Maribor	elektrificirana dvotirna	veliko mesto	izrazito delovna	LJ-MB	nova proga 2045	96.209
Murska Sobota	elektrificirana enotirna	malo mesto	izrazito delovna	Pragersko-MS (Budimpešta)		11.190
Ptuj	elektrificirana enotirna	malo mesto	izrazito delovna	Pragersko-MS (Budimpešta)		17.984
Slovenska Bistrica (Črešnjevci)	elektrificirana dvotirna	podeželsko naselje	šibko bivalna	LJ-MB	nova proga 2045	530
Slovenske Konjice	avtobus	malo mesto	šibko bivalna			5.152
Štore	elektrificirana dvotirna	podeželsko naselje	zmerno delovna	LJ-MB	nova proga 2045	2.129
Žalec	neelektrificirana enotirna	malo mesto	zmerno delovna	Celje-Velenje	nadgradnja 2040	5.004
<b>SKUPAJ</b>			<b>120,9 (izrazito delovne)</b>			<b>189.545</b>

IME NASELJA	FRO/DUO	ZEMLJIŠČA V JAVNI LASTI ALI V LASTI SŽ/SDH	OMEJITVE	GOSTOTA ZAZIDAVE IN MERILA OPREDELJEVANJA VOZLIŠČ PO CRP V6 2143	VELJAVNI PROSTORSKI AKTI	PRIMERNA ZEMLJIŠČA
Celje	DA	DA	POGOJNO	PRIMERNO	OPPN, LN	DA
Hoče (Spodnje Hoče)						
Kidričevo						
Krško	DA	DA	BREZ OMEJITEV	POGOJNO PRIMERNO	GD	
Lenart v Slov. goricah	DA					
Maribor	DA	DA	POGOJNO	PRIMERNO	OPPN	DA
Murska Sobota	DA	DA	POGOJNO	POGOJNO PRIMERNO		
Ptuj	DA	DA	POGOJNO	PRIMERNO	/	DA
Slovenska Bistrica						
Slovenske Konjice	DA	DA	VARSTVO			
Štore						
Žalec	DA	NE				

 Vozlišča, ki ustrezajo vsem kriterijem



# Celje / območje obdelave



# Celje / omejitve



- |  |  |   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— primarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143</li> <li>- - - primarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143</li> <li>— sekundarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143</li> <li>- - - sekundarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143</li> <li>- - - avtobusni koridor po CRP V6-2143</li> <li>— druge železniške proge</li> <li>● postaja JPP</li> <li>○ radij postaje JPP 500 m</li> <li>○ radij postaje JPP 1000 m</li> <li>□ DUO 2 (Koželj, 2016) z zemljišči v javni lasti</li> <li>□ FRO (MNVP, 2023) z zemljišči v javni lasti</li> <li>■ podatki o graditvi (zaključen akt)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>/// erozija: opozorilno območje - običajni zaščitni ukrepi</li> <li>/// erozija: opozorilno območje - zahtevni zaščitni ukrepi</li> <li>/// erozija: opozorilno območje - zahtevni zaščitni ukrepi</li> <li>⋯ zelo majhna verjetnost pojavljanja plazov</li> <li>⋯ majhna verjetnost pojavljanja plazov</li> <li>⋯ srednja verjetnost pojavljanja plazov</li> <li>⋯ velika verjetnost pojavljanja plazov</li> <li>⋯ zelo velika verjetnost pojavljanja plazov</li> <li>/// vodovarstvena območja</li> <li>/// zelo redke poplave</li> <li>/// redke poplave</li> <li>/// pogoste poplave</li> <li>/// varovalni pas zemeljskega plina</li> <li>/// varovalni pas elektrike</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ kmetijsko zemljišče</li> <li>■ Natura2000</li> <li>■ ekološko pomembno območje</li> <li>■ naravne vrednote</li> <li>• naravni rezervat</li> <li>• naravni spomenik</li> <li>• spomenik oblikovane narave</li> <li>■ arheološka dediščina</li> <li>■ kulturna krajina</li> <li>■ memorijalna dediščina</li> <li>■ naselbinska dediščina</li> <li>■ profana stavbna dediščina</li> <li>■ sakralna stavbna dediščina</li> <li>■ sakralno profana stavbna dediščina</li> <li>■ vrtnoarhitekturna dediščina</li> <li>■ zgodovinska krajina</li> </ul> |
|--|--|---|



vir podatkov: GURS, 2024, ZRC SAZU, 2024, GURS, 2023, FRO, 2023, DUO 2, 2016, GP, 2024, e-Vode, 2023, eVrd, 2024, ZRSVN, 2023, FIS, 2024

# Celje / zgoščevanje



# Ptuj / območje obdelave



## Ptuj / omejitve



- |   |  |                                      |
|---|--|--------------------------------------|
| — primarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143         | /// erozija: opozorilno območje - običajni zaščitni ukrepi | ■ kmetijsko zemljišče                |
| - - - primarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143   | /// erozija: opozorilno območje - zahtevni zaščitni ukrepi | ■ Natura2000                         |
| — sekundarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143       | /// erozija: opozorilno območje - zahtevni zaščitni ukrepi | /// ekološko pomembno območje        |
| - - - sekundarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143 | ⋯ zelo majhna verjetnost pojavljanja plazov                | /// naravne vrednote                 |
| — avtobusni koridor po CRP V6-2143                                    | ⋯ majhna verjetnost pojavljanja plazov                     | • naravni rezervat                   |
| — druge železniške proge  | ⋯ srednja verjetnost pojavljanja plazov                    | • naravni spomenik                   |
| ● postaja JPP   | ⋯ velika verjetnost pojavljanja plazov                     | • spomenik oblikovane narave         |
| ○ radij postaje JPP 500 m   | ⋯ zelo velika verjetnost pojavljanja plazov                | ■ arheološka dediščina               |
| ○ radij postaje JPP 1000 m  | /// vodovarstvena območja                                  | ■ kulturna krajina                   |
| □ DUO 2 (Koželj, 2016) z zemljišči v javni lasti                      | /// zelo redke poplave                                     | ■ memorialsna dediščina              |
| □ FRO (MNVP, 2023) z zemljišči v javni lasti                          | /// redke poplave  | ■ naselbinska dediščina              |
| ■ podatki o graditvi (zaključen akt)                                  | /// pogoste poplave  | ■ profana stavbna dediščina          |
|   | /// varovalni pas zemeljskega plina                        | ■ sakralna stavbna dediščina         |
|   | /// varovalni pas elektrike                                | ■ sakralno profana stavbna dediščina |
|   |  | ■ vrtnoarhitekturna dediščina        |
|   |  | ■ zgodovinska krajina                |

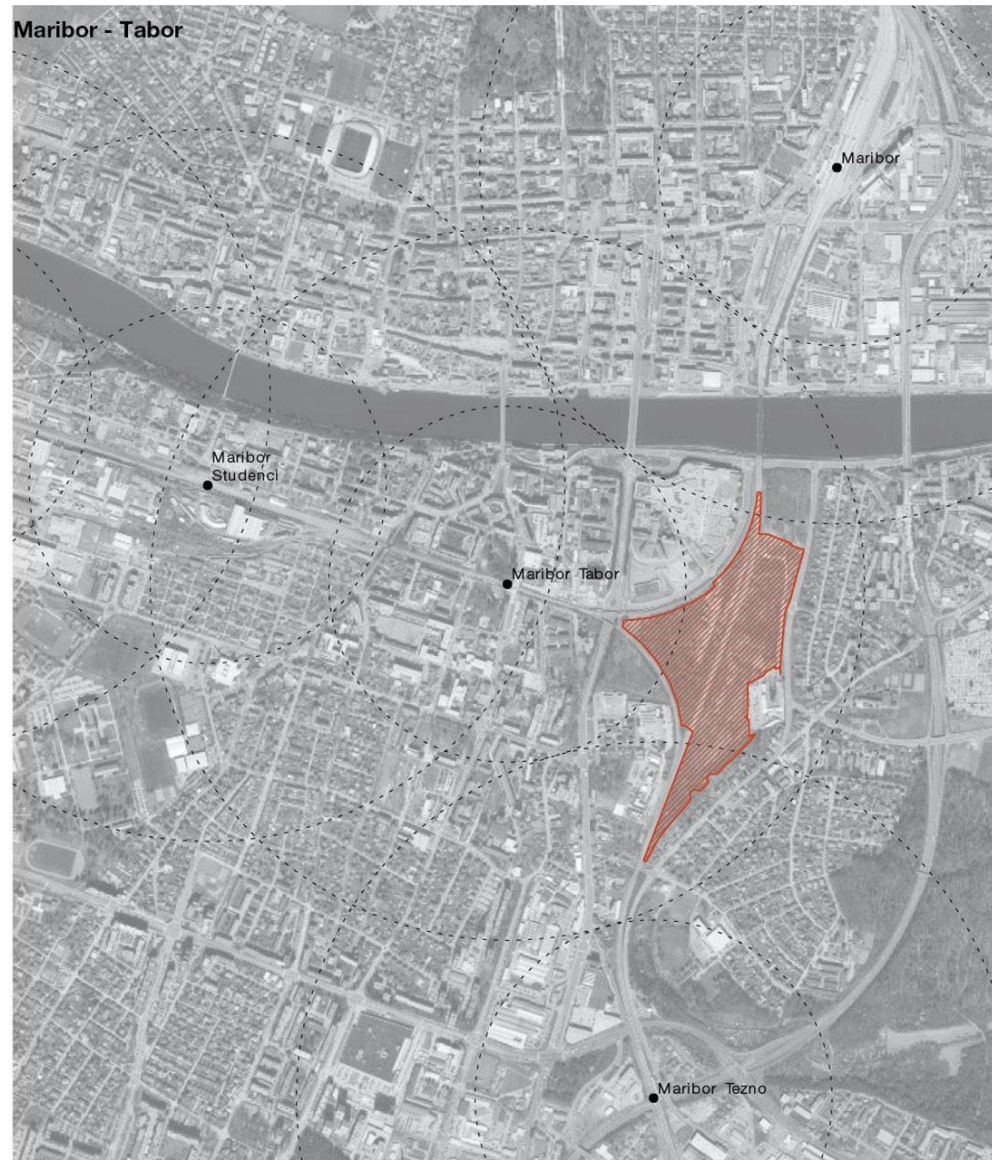
0 500 m

vir podatkov: GURS, 2024, ZRC SAZU, 2024, GURS, 2023, FRO, 2023, DUO 2, 2016, GP, 2024, e-Vode, 2023, eVrd, 2024, ZRSVN, 2023, FIS, 2024

# Ptuj / zgoščevaje



# Maribor (Tabor) / območje obdelave



# Maribor (Tabor) / omejitve



vir podatkov: GURS, 2024, ZRC SAZU, 2024, GURS, 2023, FRO, 2023, DUO 2, 2016, GP, 2024, e-Vode, 2023, eVrd, 2024, ZRSVN, 2023, FIS, 2024



# Maribor (Tabor) / novogradnja



# Izbrana vozlišča v zahodnem primarnem mobilnostnem somestju

IME NASELJA	ŽELEZNIŠKA/ AVTOBUSNA POSTAJA	TIPOLOGIJA NASELJA	INDEKS DELOVNE MIGRACIJE OBČINE	ŽELEZNIŠKA PROGA	VIZIJA 2050+	ŠTEVILO PREBIVALCEV NASELJA (2023)
Ajdovščina	avtobus	malo mesto	šibko bivalne		nadgradnja 2035	7.037
Cerklje na Gorenjskem	avtobus	podeželsko naselje	izrazito delovne			1.696
Dornberk	neelektificirana enotirna	podeželsko naselje	zmerno delovne*	Sežana-NG	nadgradnja 2050+	815
Grosuplje	neelektificirana enotirna	malo mesto	šibko bivalne	LJ-Ivančna Gorica	dvotirnost 2026	7.702
Kranj	elektificirana enotirna	malo mesto	zmerno delovne	LJ-Jesenice	dvotirnost 2027	37.944
Ljubljana	elektificirana dvotirna	veliko mesto	izrazito delovne	LJ-MB	nadgradnja	287.076
Moste/Komenda	avtobus	podeželsko naselje	izrazito delovne			1.522
Nova Gorica	neelektificirana enotirna	malo mesto	zmerno delovne*	Divača-NG	nadgradnja 2050+	13.021
Postojna	elektificirana dvotirna	malo mesto	šibko bivalne	LJ-Trst (Divača)	nadgradnja 2025	9.987
Rožna Dolina	avtobus	podeželsko naselje	zmerno delovne*	Divača-NG		1.131
Šempeter pri Gorici	neelektificirana enotirna	podeželsko naselje	izrazito delovne	Divača-NG	nadgradnja 2050+	3.622
Škofja Loka	elektificirana enotirna	malo mesto	zmerno delovne	LJ-Jesenice	dvotirnost 2030	11.797
Trzin	neelektificirana enotirna	podeželsko naselje	izrazito delovne	LJ-Kamnik	dvotirnost 2025	3.956
<b>SKUPAJ</b>			<b>144,8 (izrazito delovne)</b>			<b>387.306</b>

IME NASELJA	FRO/DUO	ZEMLJIŠČA V JAVNI LASTI ALI V LASTI SŽ/SDH	OMEJITVE	GOSTOTA ZAZIDAVE IN MERILA OPREDELJEVANJA VOZLIŠČ PO CRP V6 2143	VELJAVNI PROSTORSKI AKTI	PRIMERNA ZEMLJIŠČA
Ajdovščina	DA	DA	POGOJNO	PRIMERNO	OPPN	DA
Cerklje na Gorenjskem						
Dornberk						
Grosuplje	DA	DA	POGOJNO	NI PRIMERNO		
Kranj	DA	DA	VARSTVO			
Ljubljana	DA	DA	POGOJNO	PRIMERNO	/	DA
Moste/Komenda	DA	DA	POGOJNO	NI PRIMERNO		
Nova Gorica	DA	DA	VARSTVO			
Postojna	DA	DA	VARSTVO			
Rožna Dolina	DA	DA	POGOJNO	NI PRIMERNO		
Šempeter pri Gorici						
Škofja Loka	DA	NE				
Trzin	DA	DA	VARSTVO			



Vozlišča, ki ustrezajo vsem kriterijem

# Ajdovščina / območje obdelave



# Ajdovščina / omejitve



- |   |  |                                      |
|---|--|--------------------------------------|
| — primarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143         | /// erozija: opozorilno območje - običajni zaščitni ukrepi | ■ kmetijsko zemljišče                |
| - - - primarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143   | /// erozija: opozorilno območje - zahtevni zaščitni ukrepi | ■ Natura2000                         |
| — sekundarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143       | /// erozija: opozorilno območje - zahtevni zaščitni ukrepi | /// ekološko pomembno območje        |
| - - - sekundarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143 | ⋯ zelo majhna verjetnost pojavljanja plazov                | /// naravne vrednote                 |
| — avtobusni koridor po CRP V6-2143                                    | ⋯ majhna verjetnost pojavljanja plazov                     | • naravni rezervat                   |
| — druge železniške proge  | ⋯ srednja verjetnost pojavljanja plazov                    | • naravni spomenik                   |
| ● postaja JPP   | ⋯ velika verjetnost pojavljanja plazov                     | • spomenik oblikovane narave         |
| ○ radij postaje JPP 500 m   | ⋯ zelo velika verjetnost pojavljanja plazov                | ■ arheološka dediščina               |
| ○ radij postaje JPP 1000 m  | /// vodovarstvena območja                                  | ■ kulturna krajina                   |
| □ DUO 2 (Koželj, 2016) z zemljišči v javni lasti                      | /// zelo redke poplave                                     | ■ memorialsna dediščina              |
| □ FRO (MNVP, 2023) z zemljišči v javni lasti                          | /// redke poplave  | ■ naselbinska dediščina              |
| ■ podatki o graditvi (zaključen akt)                                  | /// pogoste poplave  | ■ profana stavbna dediščina          |
|   | /// varovalni pas zemeljskega plina                        | ■ sakralna stavbna dediščina         |
|   | /// varovalni pas elektrike                                | ■ sakralno profana stavbna dediščina |
|   |  | ■ vrtnoarhitekturna dediščina        |
|   |  | ■ zgodovinska krajina                |



vir podatkov: GURS, 2024, ZRC SAZU, 2024, GURS, 2023, FRO, 2023, DUO 2, 2016, GP, 2024, e-Vode, 2023, eVrd, 2024, ZRSVN, 2023, FIS, 2024

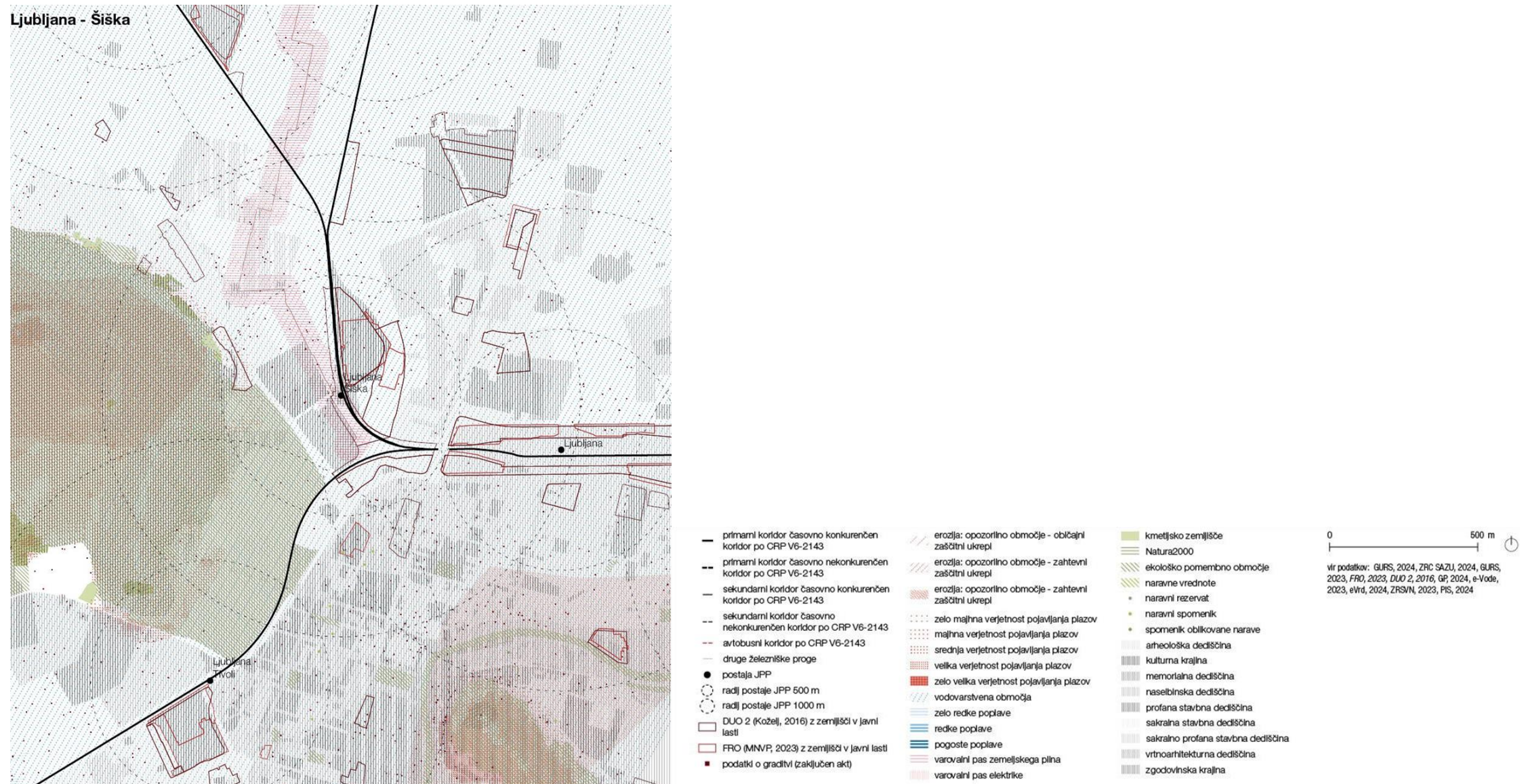
# Ajdovščina / prenova



# Ljubljana (Šiška) / območje obdelave



# Ljubljana (Šiška) / omejitve



# Ljubljana (Šiška) / prenova





# Ljubljana (Vižmarje) / območje obdelave



# Ljubljana (Vižmarje) / omejitve



vir podatkov: GURS, 2024, ZRC SAZU, 2024, GURS, 2023, FRO, 2023, DUO 2, 2016, GP, 2024, e-Vode, 2023, eVrd, 2024, ZRSVN, 2023, FIS, 2024

# Ljubljana (Vižmarje) / novogradnja





REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

sptm

SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

Hvala za vašo pozornost /  
Thank you for your  
attention

Dr. Ilka Čerpes, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo

---

Email: [ilka.cerpes@fa.uni-lj.si](mailto:ilka.cerpes@fa.uni-lj.si)



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

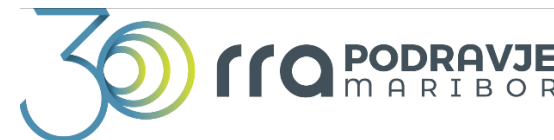
sptm

SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST



FGG

UNIVERZA V LJUBLJANI  
Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo



# Kolesarske povezave za različne uporabnike in namen uporabe

izr. prof. dr. Alma Zavodnik Lamovšek, UL FGG

---

Sodelujoči na projektu so:

doc. dr. Dušan Petrovič, asist. dr. Gašper Mrak, asist. Jana Breznik, asist. dr. Aleš Golja,

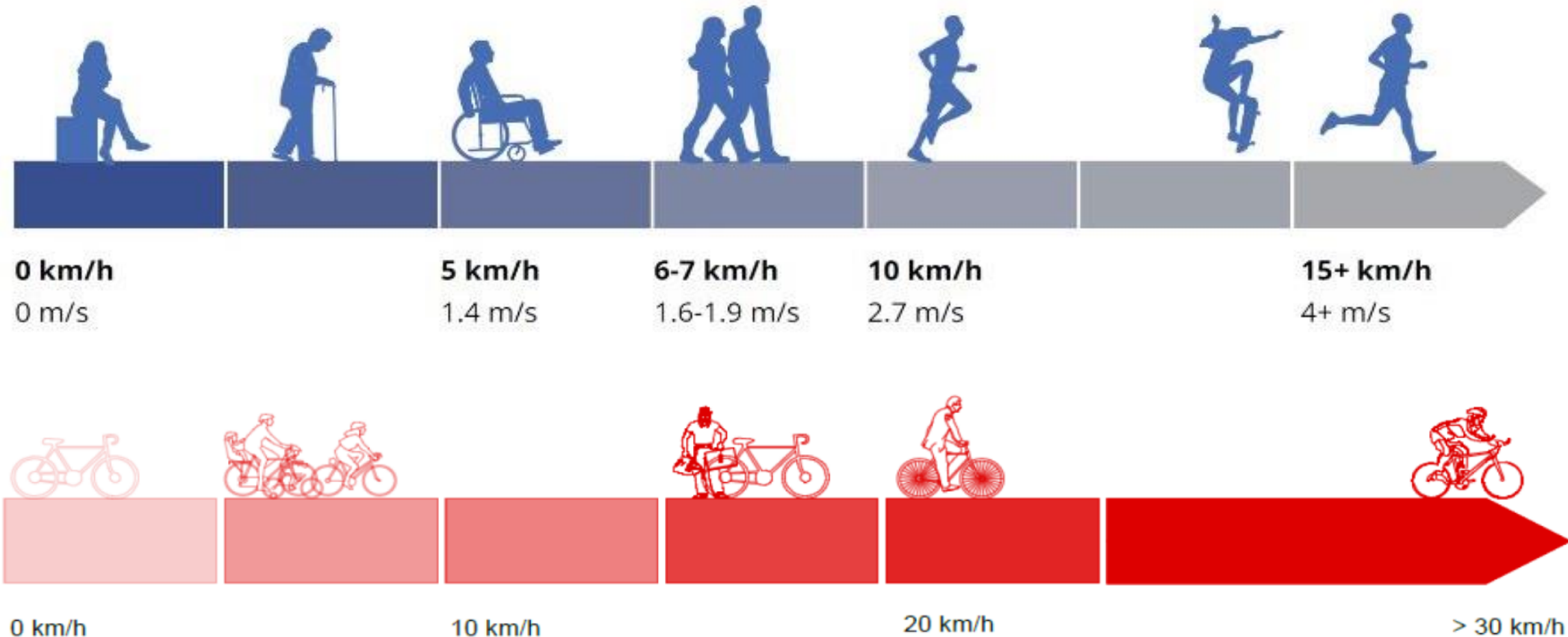
viš. pred. dr. Mojca Foški, doc. dr. Gregor Čok, doc. dr. Klemen Kozmus Trajkovski,

doc. dr. Irena Strnad Trček, UL FGG

asist. dr. Mateja Volgemut, UL FA

Mateja Krampač, RRA Podravje Maribor

# Kolesarske povezave uporabljajo različni uporabniki, ne le kolesarji



Različni uporabniki, njihove dejavnosti in hitrost gibanja (do 30 km /h) na površinah namenjenih kolesarjem (Ministerstvo doprave SR, Sekcija cestneje doprave a pozemných komunikácií, Technické podmienky, Pprojektovanie miestnych ciest, v veljavi od 1. 4. 2024)

# Ključni cilji projekta

---

- 1. Definirati tipe uporabnikov po ciljnih skupinah**, pri čemer bomo dali poudarek tako prebivalcem (dnevna mobilnost) kot obiskovalcem (turistom) in znotraj obeh skupin še vsem različnim (pod)vrstam uporabnikov.
- 2. Klasificirati kolesarske povezave po namenu uporabe** na podlagi analize dobrih in slabih izkušenj tovrstnih klasifikacij kolesarskih povezav v Evropi ter opredeliti standarde kolesarskih površin skladno s ciljnimi skupinami/tipi uporabnikov (na ravni predlogov kriterijev za projektiranje kolesarskih površin).
- 3. Analizirati območja v Sloveniji po namenu uporabe** prednostno za (1) dnevno mobilnost in (2) prostočasne aktivnosti
- 4. Predlagati omrežje kolesarskih povezav po namenu za dnevno mobilnost in za turizem**
- 5. Pripraviti nabor kvantitativnih in kvalitativnih podatkov**, promocijskih gradiv in napotkov izkušenih domačih in tujih operaterjev in uporabnikov doma in v tujini
- 6. Predlagati izhodišča za oblikovanje združene aplikacije (skupne platforme) o vseh kolesarskih povezavah**

Glede na upoštevane dejavnike	Tipi kolesarjev			
	Tip 1	Tip 2	Tip 3	Tip 4
Odnos do uporabe transportnega sredstva (Jensen, 1999)	Kolesarji „po srcu“	Kolesarji zaradi udobnosti/privlačnosti	Kolesarji zaradi nujnosti	
Potencial zamenjave avtomobila s kolesom (Bergstrom in Magnusson, 2003)	Celoletni kolesarji	Zgolj poletni kolesarji	Neredni kolesarji	Nikoli“ kolesarji
Uporaba kolesarske infrastrukture / občutek lagodnosti za kolesarjenje (Geller, 2006 v Dill in McNeil, 2013))	Močni in neustrašni	Navdušeni in samozavestni	Zainteresirani, a zaskrbljeni	Ni šans, nikakor
Lagodnost (stres in varnost) kolesarjenja (Dill in McNeil, 2013)	Kolesarjenje za vsakodnevna opravila	Rekreacijski kolesar	Nekolesar	
Namen kolesarjenja (Kroesen in Handy, 2014)	Ne-kolesarji	Ne-delovni kolesarji	Vsesplošni kolesarji	Kolesarji – delavci
Vremenski pogoji (Damant-Sirois idr., 2014)	Zavzeti kolesarji	Kolesarji, ki uporabljajo kolesarske poti	Užitkarji ugodnega vremena	Rekreativni kolesarji
Uporaba kolesarske infrastrukture / občutek lagodnosti za kolesarjenje (Cabral in Kim, 2020)	Osebe, ki jih kolesarjenje ne zanima	Previdna večina	(Zelo) komfortni kolesarji	



Tipi kolesarjev glede na potrebe in pretežna območja kolesarjenja	Posebnosti	Pretežno območje kolesarjenja
Ranljivejši uporabniki kolesarskih povezav (otroci, starostniki, kolesarji z gibalnimi in drugimi oviranostmi)	Poraba prostora, počasi, brez naporov	Zelo blizu naselij in turističnih krajev
Tovorna kolesa, prikoličarji, tandemi	Potrebujejo veliko prostora	V naseljih in okolici
Rekreativni izletniki, lahko s torbami in nahrbtniki	Estetika, zanimivosti, atraktivnost povezave	Povsod
Dnevni delovni vozači, dostavne službe	Direktne in hitre povezave	Okolica večjih naselij
Športno kolesarjenje (tudi gorski kolesarji)	Čim manj ovir (trening)	Poudarek na manj prometna območja
E-kolesa, e-skiroji, mopedi	Visoke hitrosti, brez ovir	Okolica večjih naselij
Rolke, rolerji - za migracijo ali trening	Deljenje istih površin	Različno

### **Ranljivejši udeleženci v kolesarskem prometu:**

- osebe z različnimi oblikami invalidnosti (gibalno ovirane osebe in osebe z motnjami v duševnem razvoju). Gre za vse osebe, ki imajo ovire, a so zmožne kolesariti s prilagojenimi kolesi,
- otroci in starejši, saj je njihovo dožemanje prometa drugačno.

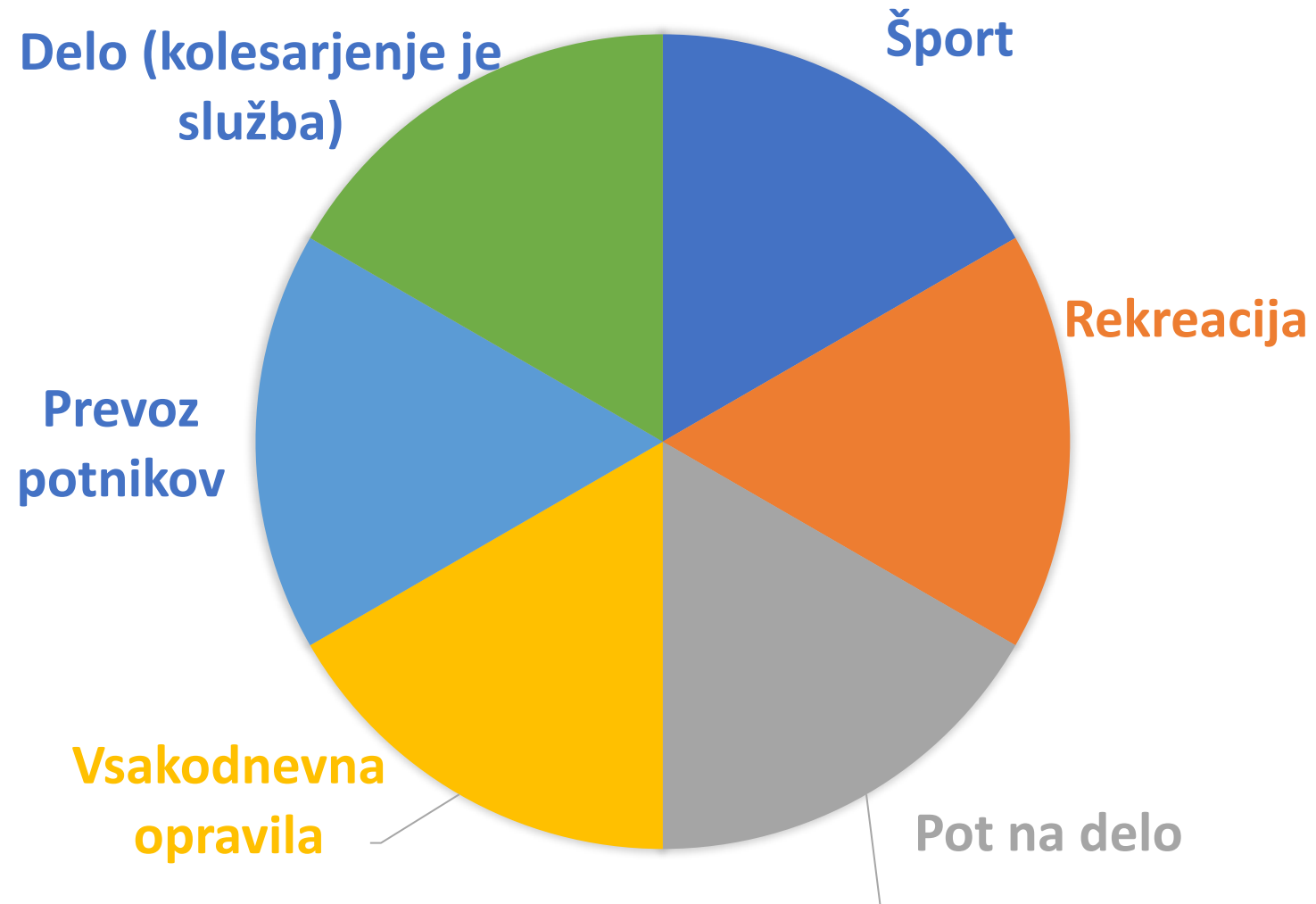


## Vsakodnevno kolesarjenje:

dnevna delovna mobilnost,  
kolesarjenje v šolo,  
vsakodnevni opravki,  
kolesarjenje je delo ipd.

## Kolesarjenje za turizem in prosti čas:

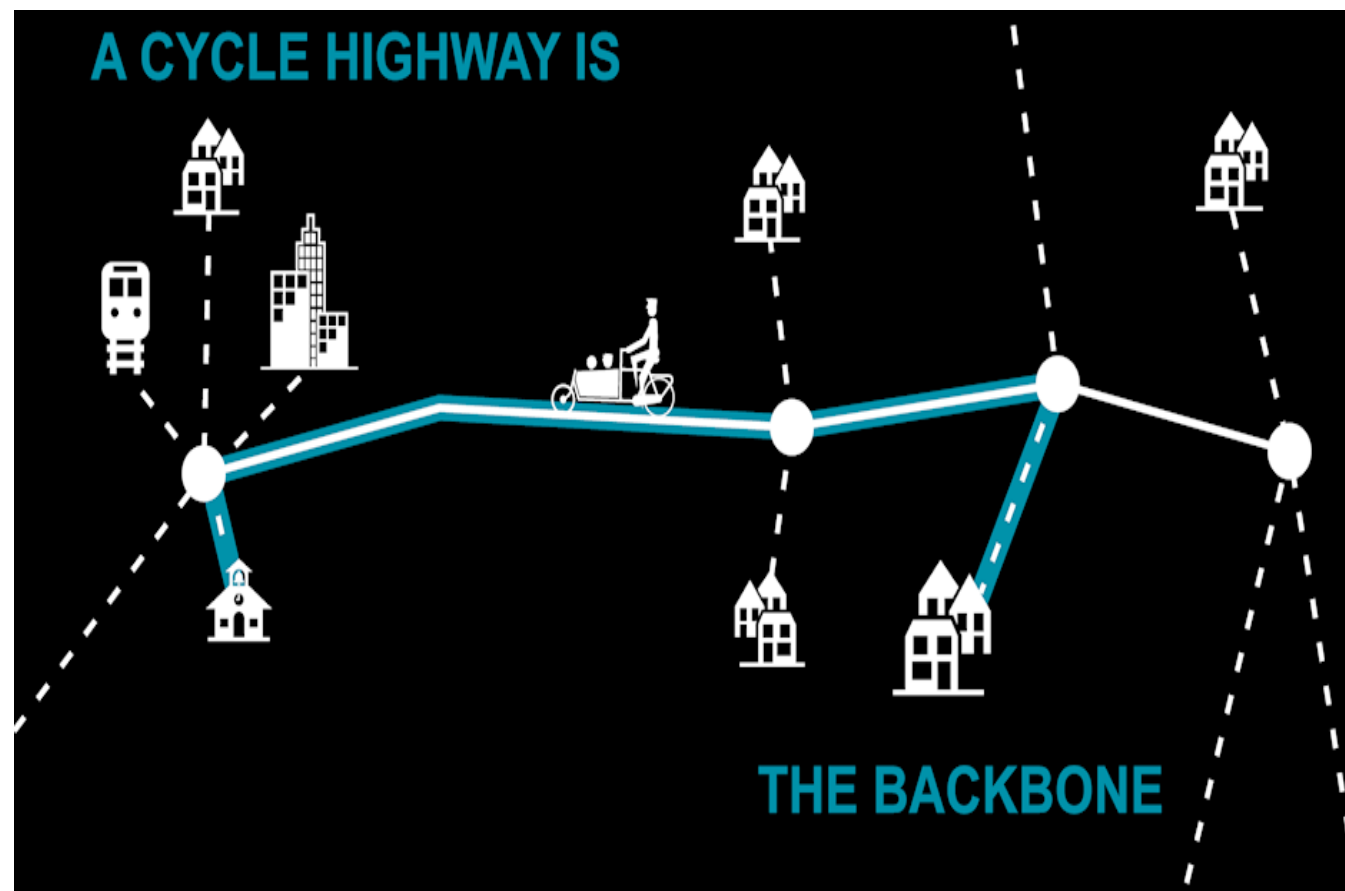
v to kategorijo pa sodi veliko podskupin kot so rekreativni kolesarji, športniki, gorski kolesarji, družine, starejši, uporabniki e-koles, idr.



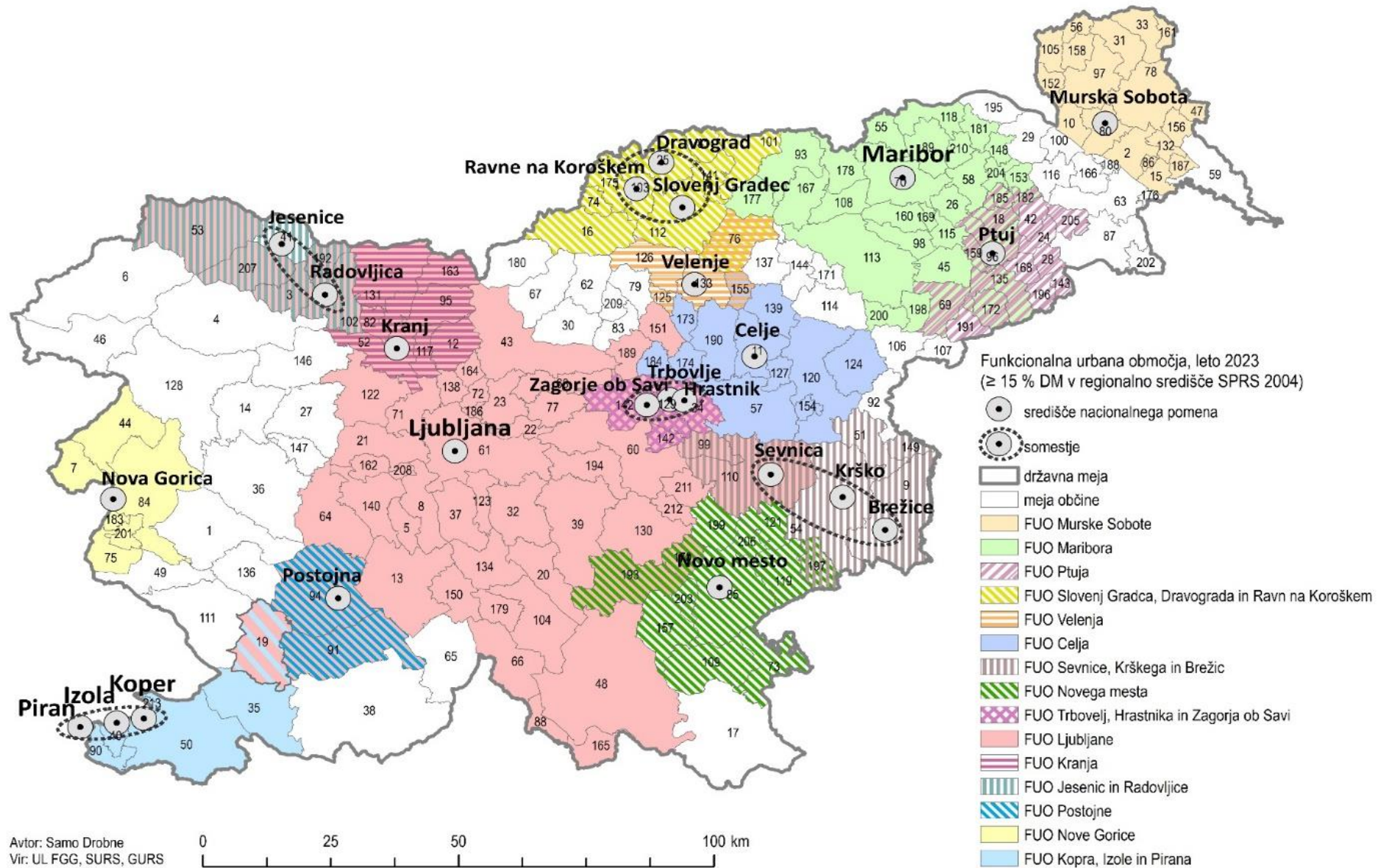


## Hitra/zmogljivejša kolesarska povezava:

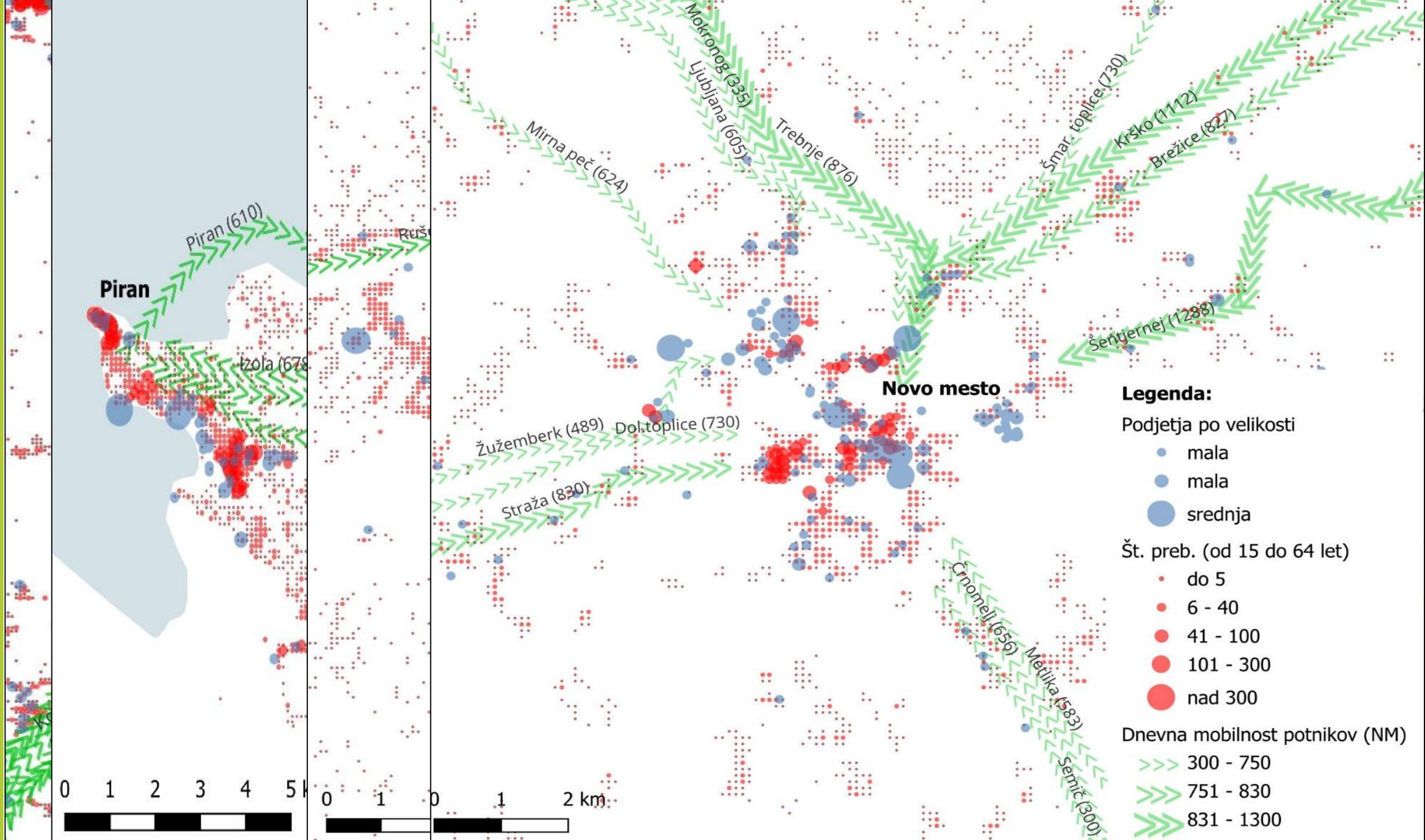
- najvišji standardi, da lahko nudi vsem uporabnikom učinkovito, varno in funkcionalno kolesarsko izkušnjo.
- hrbtenica kolesarskega omrežja, ki povezuje mesta z njihovimi predmestji, stanovanjskimi območji in pomembnejšimi (delovnimi) kraji
- čim bolj neposredne povezave, z izvennivojskim križanjem z motornimi vrstami prometa.



Hitra kolesarska povezava predstavlja hrbtenico kolesarskega omrežja (Interreg CHIPS, 2024)



Funkcionalna urbana območja urbanih središč nacionalnega pomena po SPRS 2004 leta 2023  
(vir podatkov: SURS, 2024a, avtor karte: izr. prof. dr. Smo drobne, UL FGG).



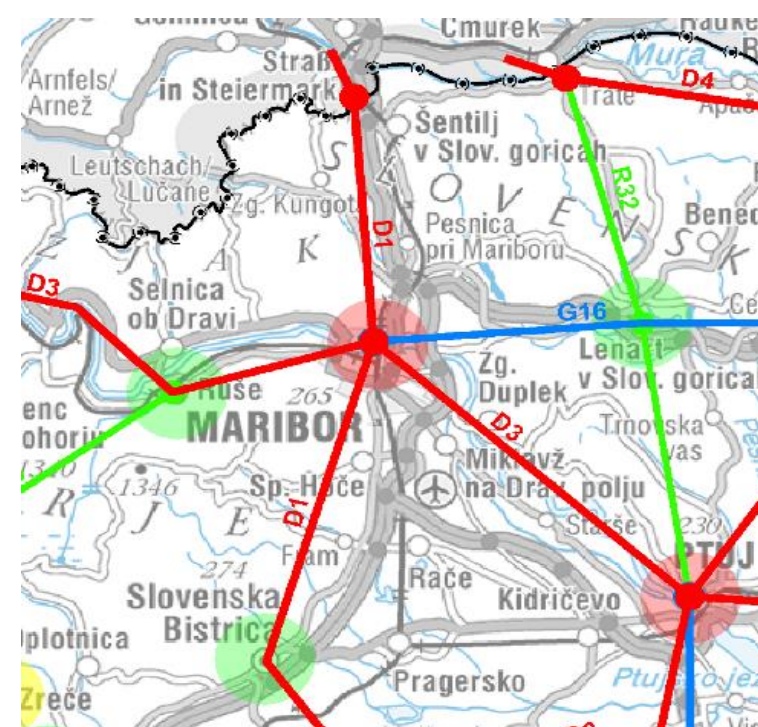
0 1 2 3 4 5 km

0 1 0 1 2 km

# Analiza daljinskih in glavnih kolesarskih povezav na območju Ljubljane in Maribora z vidika standardov za načrtovanje kolesarskih povezav in površin



Pravilnik o kolesarskih povezavah (2018)  
Pravilnik o kolesarskih površinah (2018)

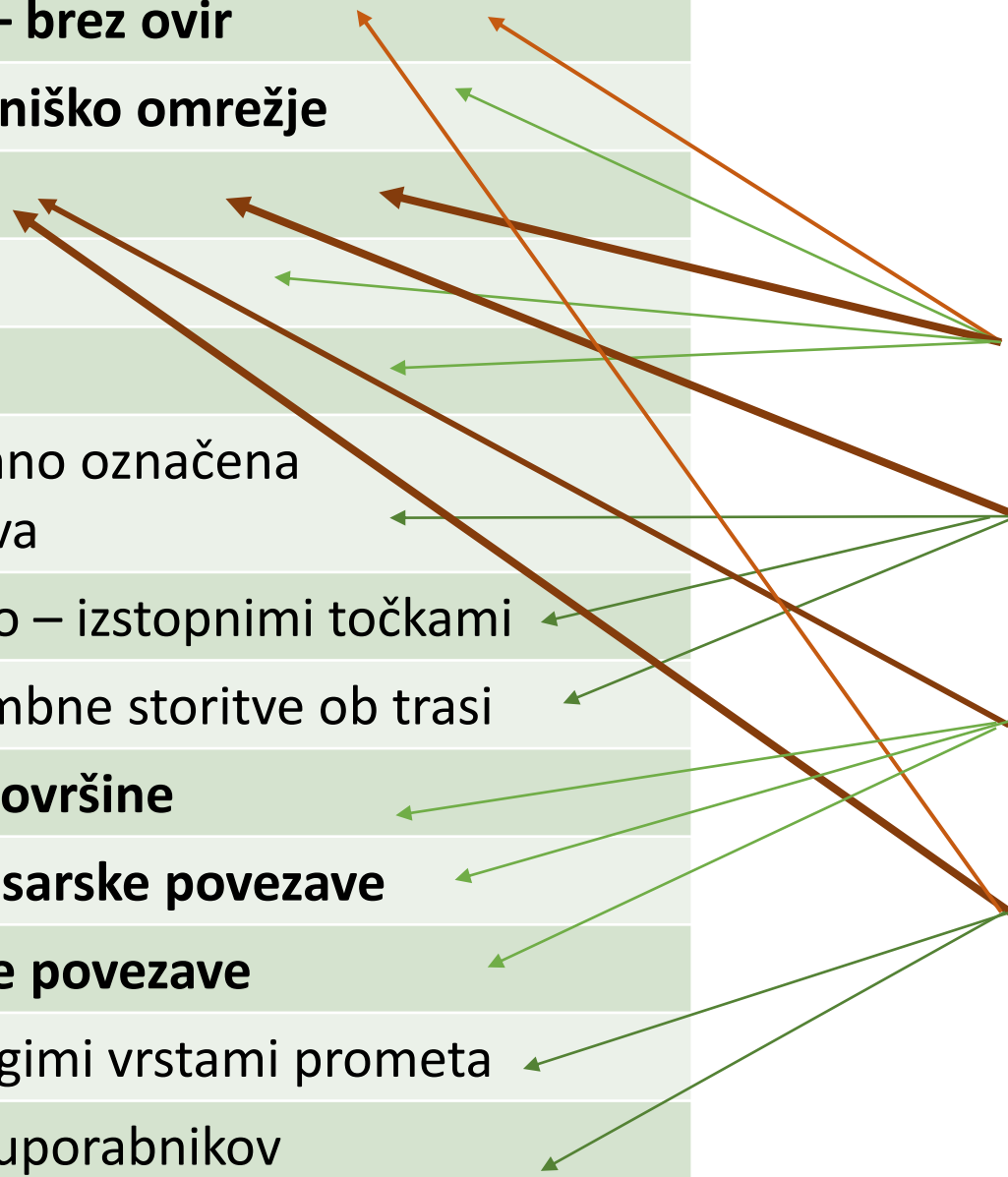


## Načela načrtovanja kolesarskih povezav

- Hitrost povezave – brez ovir
- Navezava na železniško omrežje
- Prometna varnost
- Osebna varnost
- Primernost okolja
- Dobro in nedvoumno označena kolesarska povezava
- Povezava z vstopno – izstopnimi točkami
- Kolesarjem pomembne storitve ob trasi
- Širina prometne površine
- Dvosmernost kolesarske povezave
- Izvedba kolesarske povezave
- Brez križanja z drugimi vrstami prometa
- Odsotnost drugih uporabnikov

## Namen kolesarjenja

- Za dnevno kolesarjenje (skupina kolesarjev, dnevnih migrantov)
- Za namen rekreativnega in turističnega kolesarjenja
- Kriteriji za uporabo kolesarskih povezav za ranljive skupine kolesarjev
- Športno kolesarjenje



Vsebinski sklop	Predlagan atribut za popis kolesarske povezave
<b>Potek kolesarske povezave</b>	<p>Sklenjenost / neprekinjenost</p> <p>Navezava na druge odseke kolesarskega omrežja (tudi na mednarodne kolesarske povezave)</p> <p>Povezanost: morebitni manjkajoči odseki, prekinitve kolesarske povezave</p>
<b>Izvedba kolesarske povezave</b>	<p>Enostranski ali dvostranski potek kolesarske povezave</p> <p>Kolesarska cesta, kolesarska pot, kolesarska steza ali kolesarski pas glede na Zakon o cestah (ZCes-2, 2022), oz. ostala infrastruktura (glej sliko 7) oz. si kolesarji delijo cestišče z motornim prometom</p> <p>Podlaga oz. izvedba kolesarske površine (asfalt, makadam, granitne kocke, tlakovci, druge propustne in nepropustne površine)</p> <p>Izvedba, kjer kolesarska infrastruktura ni izgrajena (kolovoz, pešpot, maloprometna lokalna cesta, servisna traktorska cesta, ipd.)</p>
<b>Namen kolesarske povezave</b>	<p>Neposredna kolesarska povezava za vsakodnevno kolesarjenje ali bolj razgledna, privlačna povezava, ki je namenjan pretežno rekreaciji in turizmu, ne pa kolesarjenju zaradi vsakodnevnih nujnih opravkov</p> <p>Kolesarska površina je deljena z drugimi uporabniki prometa (pešci, skiroji, invalidski vozički, ipd.)</p>
<b>Varnost in udobnosti kolesarskih povezav</b>	<p>Opis nevarnih točk: kolesarska povezava poteka po preveč prometni cesti, nepregledni oz. ostri ovinki, premajhne zavijalni radij, preveč zaraščeno območje, pogosto prečkanje prometnih cest, zožanja ceste in s tem tudi kolesarske povezave, ipd.</p> <p>Ovire na kolesarski povezavi (npr. količki, ki preprečujejo drugim udeležencem kot so motorji in avtomobili, uporabo kolesarske povezave, pogosto spuščanje ni dvigovanje robnikov zaradi prečkanja cest, dovozov do hiš, dotrajano vozišče z luknjami ni drugimi neravninami na površini kolesarske povezave, ipd.)</p> <p>Način prečkanja z ostalo prometno infrastrukturo (krožišče, semafor, prehod za pešce ipd.)</p> <p>Dostopne točke, kolesarnice, osvetljenost, pregledna signalizacija, ipd.</p> <p>Prečni profil kolesarske povezave s prikazom naklonov in dolžine klančin)</p> <p>Širina kolesarske površine</p> <p>Označitev kolesarske povezave: z enotnimi oznakami oziroma nepregledno in neurejeno</p>
<b>Privlačnost in opremljenost z ustrezno dodatno kolesarsko infrastrukturo</b>	<p>Potek kolesarske povezave ob železnici, ob prometni cesti, ob reki, v odprtem prostoru, po gozdu, ipd.</p> <p>Urejene dostopne točke</p> <p>Prometna signalizacija, usmerjevalne table, ipd.</p> <p>Pitniki, počivališča, orodje za manjša popravila, ipd.</p>
<b>Dodatni atributi</b>	<p>Opis poti</p> <p>Navezovanje kolesarske povezave na kulturne in naravne znamenitosti, druge športne in pristočasne aktivnosti, ipd.</p> <p>Navezovanje kolesarske povezave na turistično ponudbo (prenočišča, restavracije, trgovine, tudi za nakup kolesarske opreme, ipd)</p> <p>Navezava kolesarske povezave na javni potniški promet, še posebej železnico</p>





Od analize



- do oblikovanja osnovnih zahtev oz. načel za načrtovanje (umeščanje) kolesarskih povezav
- do vzpostavitve enotne platforme

MODEL  
KOLESARSKIH  
POVEZAV PO  
NAMENU UPORABE



- s pravim načrtovanjem do kakovostne kolesarske infrastrukture
- z nekaj kliki do informacij



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

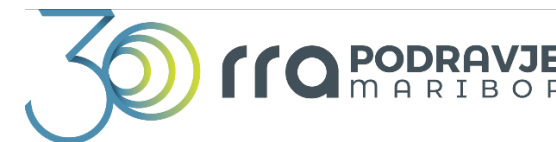
sptm

SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST



FGG

UNIVERZA V LJUBLJANI  
Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo



izr. prof. dr. Alma Zavodnik Lamovšek

[alma.zavodnik@fgg.uni-lj.si](mailto:alma.zavodnik@fgg.uni-lj.si)

Prispevek je nastal kot rezultat prve in druge faze projekta s šifro V5-2302

IZDELAVA MODELA KOLESARSKIH POVEZAV PO NAMENU UPORABE

v okviru ciljnega raziskovalnega programa »CRP 2023«, ki ga sofinancirata ARIS in MOPE.



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

# Projekt LIFE Care4Climate Steber Trajnostna mobilnost

Pia Primec, Ministrstvo RS za okolje, podnebje in energijo, Direktorat za prometno politiko

Namen:  
sistemsko  
zmanjšanje  
emisij  
toplogrednih  
plinov ter  
vključevanje  
javnosti v  
proces  
prehoda na  
bolj  
trajnosten  
način  
življenja.

Zeleno javno  
naročanje



Trajnostna  
gradnja in  
učinkovita  
raba energije v  
stavbah in  
podjetjih



**Samo 1 planet,  
nešteto rešitev.**

Odpadna  
hrana



Ozaveščanje  
in krepitev  
zmogljivosti  
za prehod v  
nizkoogljično  
družbo



Trajnostna  
mobilnost



Raba zemljišč,  
sprememba  
rabe zemljišč  
in gozdarstvo  
(LULUCF)





Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,  
prometno inženirstvo in arhitekturo

**IPOP**

IPOP – Inštitut  
za politike  
prostora (A2;  
C1.1) – Temeljni  
kampanj  
promocije TM;  
Mesta pečcem  
in kolesarjem

UM FGPA – Univerza v MB,  
Fakulteta za gradbeništvo,  
promet in arhitekturo  
(C3.4) – Mobilnostni načrti  
ob večjih gradbenih delih

MOPE, STM – Ministrstvo  
za okolje, podnebje in  
energijo, Direktorat za  
prometno politiko, Sektor  
za trajnostno mobilnost



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO**

**ZUM**  
URBANIZEM  
PLANIRANJE  
PROJEKTIRANJE  
d. o. o.

ZUM d.o.o. (C3.3) –  
Upravljanje zelene mestne  
logistike

**STEBER  
TRAJNOSTNA  
MOBILNOST**

SZC SAZU Geografski  
inštitut Antona Melika  
(C3.1) – Integriranje JPP

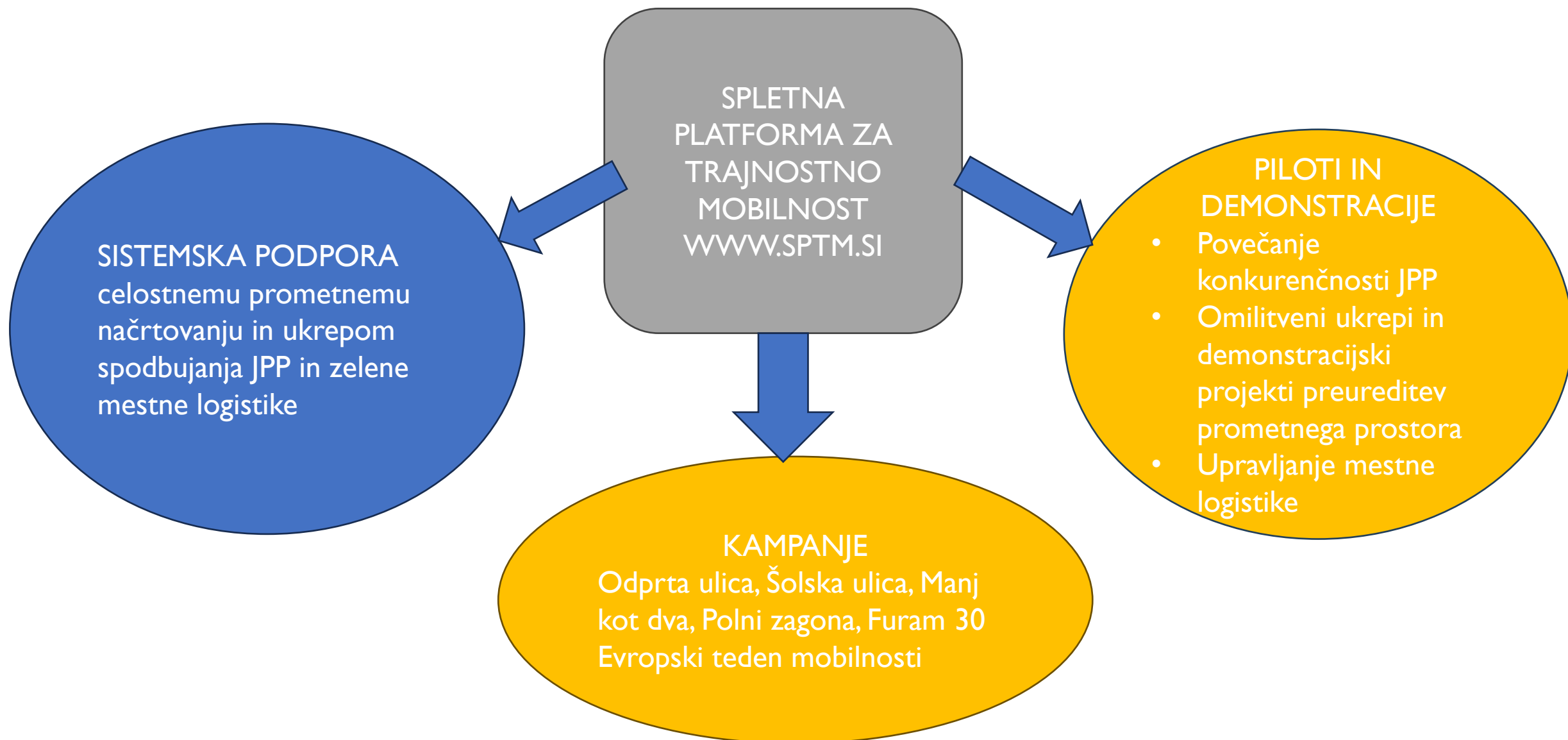


**ZRC SAZU**



UIRS –  
Urbanistični  
inštitut RS  
(C3.2) – Razvoj  
sistema  
celostnega  
prometnega  
načrtovanja

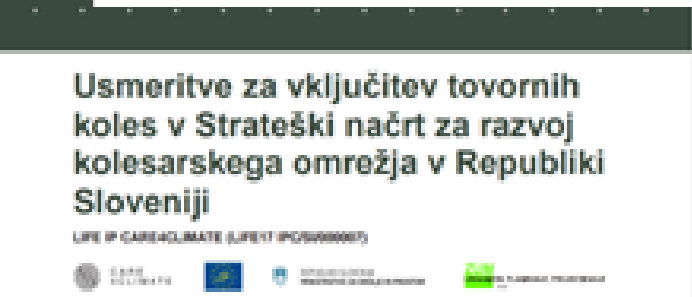
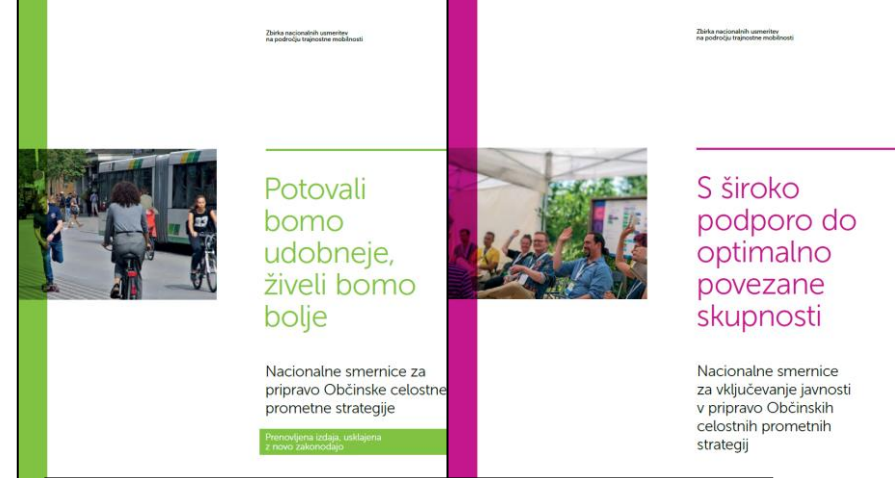
# SPREMEMBA POTOVALNIH NAVAD

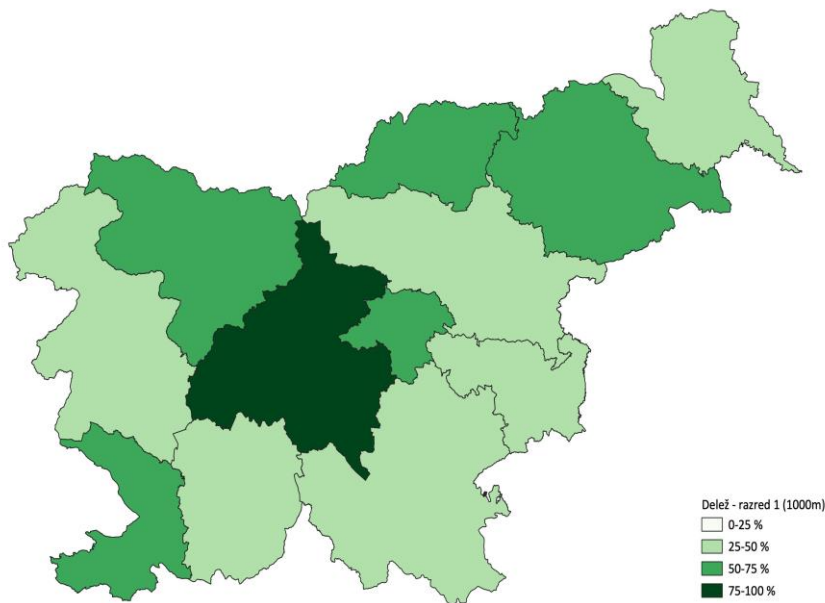




## Celostno prometno načrtovanje

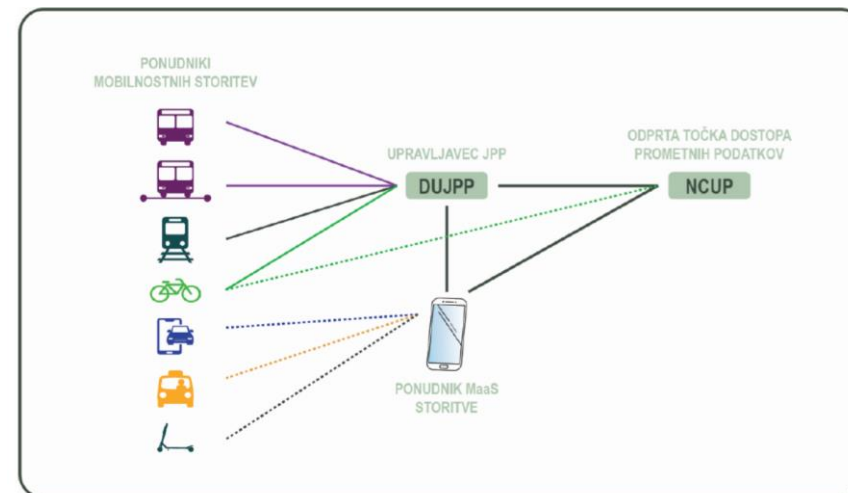
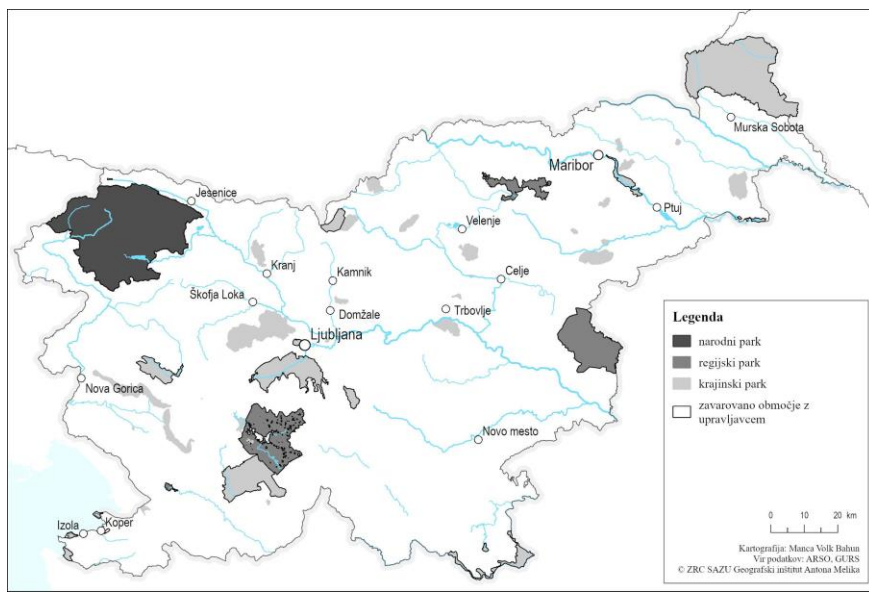
- Gradivo za nacionalni program o CPN
- Smernice
- Izobraževanja
- Srečanja skupine za celostno prometno načrtovanje
- Integracija prostorskega in prometnega načrtovanja (smernice CPN, vključevanje upravljanja mestne logistike v občinske prostorske načrte)





## Implementacija mehkih vsebin za večjo konkurenčnost JPP

- Analitični pregled tokov dnevne mobilnosti in glavni koridorji JPP
- Analiza dostopnosti JPP in verzeli v ponudbi
- Analiza kakovosti in konkurenčnosti JPP in predlogi za izboljšavo
- Shema izboljšane javnega potniškega prometa v izbranih koridorjih
- Predlog novega modela povračila stroškov na delo
- Usmeritve za upravljanje TM v zavarovanih območjih



## Zasnova mobilnosti kot storitve

- Oblikovan je koncept modela **MaaS**, ki temelji na **JPP**.
- Priprava informacijskega portala za potnike in aktivnosti pri razvoju **IKT storitev**, ki bodo omogočile pripravo **MaaS-a**.



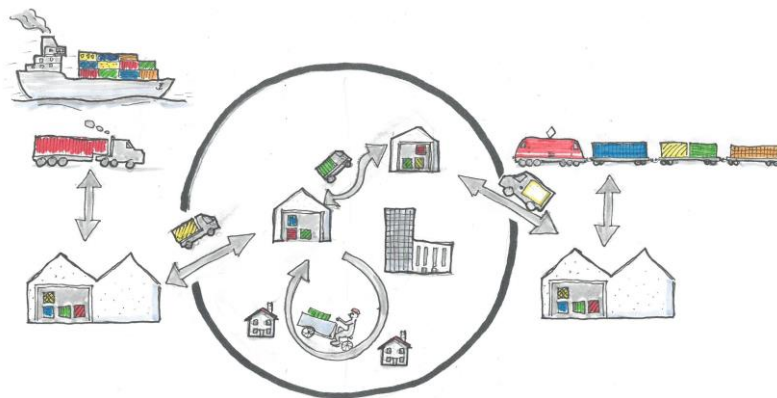
## PIRAN

- AKCIJSKI NAČRT ZA UPRAVLJANJE MESTNE LOGISTIKE



## Logistika v mestih in njeno upravljanje

- Analiza sistema zelene logistike
- v RS za državni nivo in lokalni nivo ter
- Analiza systemske ureditve vključevanja okoljskih vsebin v logistične procese (AU, UK, NL)



## NOVA GORICA

- NAČRT ZA TOVARNI PROMET
- LOGISTIČNI NAČRT V ČASU EVROPSKE PRESTOLNICE KULTURE



50 % popust pri nakupu enosmernih ali povratnih vozovnic za vlak na progah

NOVO MESTO – LJUBLJANA

in

KOČEVJE – LJUBLJANA

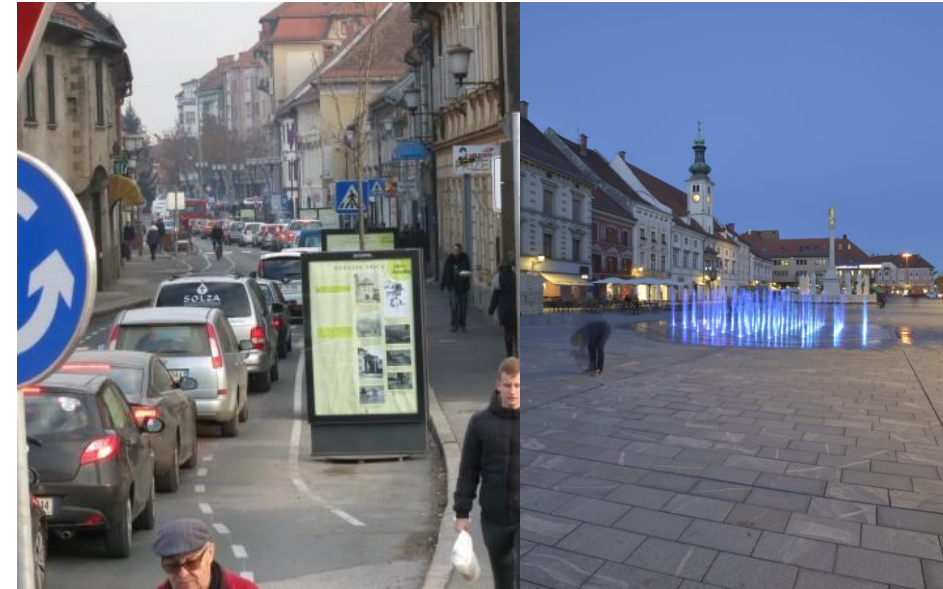
(velja med 15.3.2021 in 15.5.2021)

## Omilitveni ukrepi ob večjih preureditvah prometnega prostora



Mobilnostni načrt FGPA – postaja Mbike, parkirišča za kolesa in kolesarski števec

- Uvedba pilotne linije in vozlišča P+R
- Mobilnostni načrt ob večjih gradbenih posegih
- MN ob predvidenih izrednih dogodkih na prometni infrastrukturi
- Omilitveni ukrepi ob prenovi Lenta



V Mariboru se pojavljajo dileme glede zaprtja Glavnega trga in Koroške ceste za promet. Kakšno je vaše stališče do tega?



**54,3 %**

sem za to, da Glavni trg in Koroška cesta ostaneta zaprta za promet

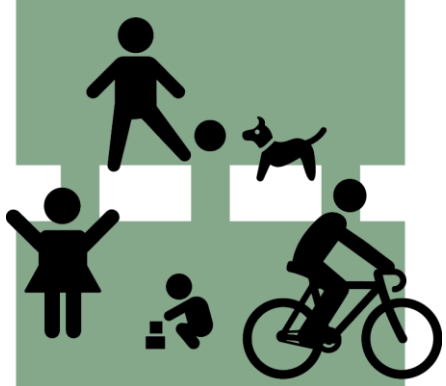
**38,7 %**

sem za to, da se Glavni trg in Koroška cesta znova odpreta za promet

**7,0 %**

Ne vem, nimam stališča





**ODPRTA ULICA**



## KAMPANJE SPLOŠNA JAVNOST

- Odprta ulica,
- Šolska ulica,
- Manj kot dva,
- Polni zagona,
- Furam 30,
- V hribe z JPP
- Evropski teden mobilnosti



**POLNI  
ZAGONA**  
KOLESARIMO V SLUŽBO



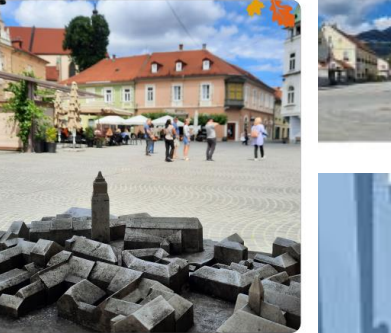
V HRIBE Z JPP

EVROPSKI TEDEN  
**MOBILNOSTI**  
16. - 22. SEPTEMBER



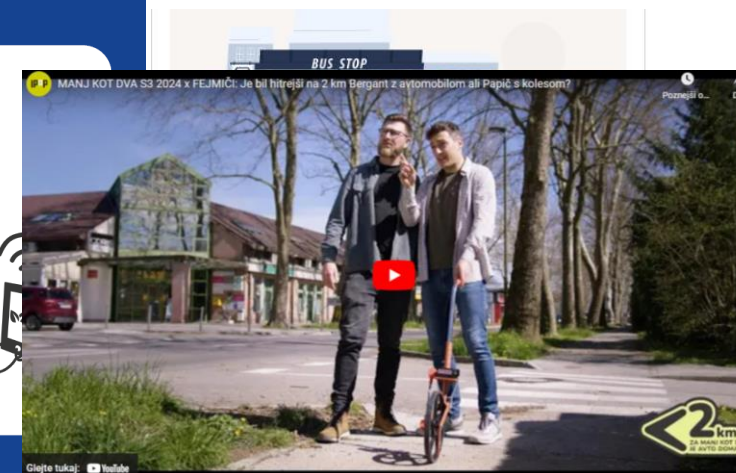
# SPLETNA PLATFORMA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

- Novice in dogodki
- Noviĉniki
- Komunikacijska gradiva
- Katalogi, priroĉniki in gradiva
- Dobre prakse
- KnjiŹnica znanja in
- Priroĉnik za spletno  
komuniciranje
- [www.trajnostnamobilnost.si](http://www.trajnostnamobilnost.si)



EVROPSKI TEDEN  
MOBILNOSTI

PRIROĀNIK ZA  
SPLETNO  
KOMUNICIRANJE  
OBĀIN





22. sep 2023



Carlos Moreno: Mesto kratkih poti



16. okt 2023



PROMET

ZASTOJI

Spletni posvet:  
»Spodbujeni promet:  
zakaj širitev cest kljub  
veliki naložbi ne odpravi  
zastojev?«



19. maj 2022



DOGODEK

IZOBRAŽEVANJE

CTN

Izobraževanje: Nova  
orodja v celostnem  
prometnem načrtovanju  
mest

# DRUGA KOMUNIKACIJA SPLOŠNA IN STROKOVNA JAVNOST

STROKOVNI POVZETEK

1-2023

## Spodbujeni promet:

### Zakaj širitev cest kljub veliki naložbi ne odpravi zastojev

dr. Aljaž Plevnik, prof. dr. Tom Rye, doc. dr. Luka Mladenovič, dr. Mojca Balant, Andraž Hudoklin  
Skupina za transformativno prometno načrtovanje, Urbanistični inštitut RS

Izkušnje kažejo, da gradnja novih in širitev obstoječih cest spodbujata voznike k novim potovanjem z avtomobili, ki jih brez teh ukrepov ne bi bilo. Največ novih potovanj spodbudijo nove cestne zmogljivosti v urbanih območjih in na obremenjenih odsekih daljinskih cest, torej prav tam, kjer so zastoji že problem. Tako povzročene dodatne poti (ki večinoma niso niti načrtovane, niti predvidene) povzročijo nove zastoje - v dveh do petih letih po odprtju nove ali izboljšane ceste se pojavijo zastoji, ki izničijo načrtovane koristi. Zaradi spodbujenega prometa (angleško »induced traffic«) je reševanje zastojev s povečanjem cestnih zmogljivosti neučinkovito in negospodarno. Na visoko stopnjo spodbujenega prometa v urbanih območjih Evrope kažejo rezultati nedavnega pregleda učinkov 545 cestnih projektov.<sup>1</sup>

Zaradi zelo visokih stroškov gradnje cestne infrastrukture in hitrega izničenja pričakovanih koristi zaradi spodbujenega prometa ter posledično opuščanja podnebnih zavez zaradi takšnih naložb, bi moral biti vsak razmislek o gradnji novih ali razširitvi obstoječih cest pospremljen z objektivno obravnavo izkušenj in učinkov v mestih ter regijah, kjer so tovrstne ukrepe že izpeljali. V nadaljevanju so predstavljene ugotovitve glede spodbujenega prometa, ki smo jih povzeli iz razpoložljive literature.

#### Kaj je spodbujeni promet in kaj ga povzroča?

Spodbujeni promet je promet, ki je pritegnjen na izboljšano cesto in ga brez te izboljšave ne bi bilo. Gre za temeljni učinek ekonomske ponudbe in povpraševanja: cena (čas potovanja) pade, povpraševanje (število in dolžina potovanj z avtomobilom) pa se poveča.<sup>2</sup> Kratkoročno se ljudje zaradi boljše ceste odločijo pogosteje potovati z avtomobilom, lahko na več različnih krajev, ali na daljše razdalje. Dolgoročno pa nova ali izboljšana cesta naredi določene lokacije dostopnejše, kot so bile. To privablja novogradnje (večinoma stanovanja in poslovne objekte), ki vodijo k nadaljnjemu spodbujenemu prometu.<sup>3</sup> Takšen promet ni omejen le na novo ali izboljšano cesto – gre za pojav na celotnem koridorju, ki ga ne spremlja zmanjšan promet na vzporednih cestah.<sup>4</sup> Spodbujeni promet je navadno manjši tam, kjer obstajajo dobre alternative uporabi avtomobila (na primer železnica ali tramvaj), in/ali tam, kjer je uporaba cest plačljiva.<sup>5</sup>

#### Ali širitev cest zmanjšuje zastoje?

Zaradi pojava spodbujenega prometa širitev cest navadno ne zmanjša zastojev niti v urbanih območjih niti povsod tam, kjer so ceste že preobremenjene. Goodwin je pregledal številne projekte in ugotovil, da novi cestni projekti v povprečju spodbudijo od 10 do 20 % več prometa, kot ga je bilo na omrežju pred projektom.<sup>6</sup> Povprečje se razlikuje med lokacijami in projekti, pri čemer so na že preobremenjenih odsekih

lahko vrednosti še precej višje.<sup>2</sup> Pomembno je, da lahko že nizek delež spodbujenega prometa zlahka povzroči zastoje na odsekih, kjer je cestno omrežje že skoraj polno. Obraten pojav lahko opazimo na cestah med šolskimi počitnicami, ko že majhno zmanjšanje prometa povzroči občutno zmanjšanje zastojev. Zato lahko pričakujemo, da bodo novi cestni projekti, zlasti na območjih, kjer že obstajajo zastoji, povzročili dovolj spodbujenega prometa, da se bodo zastoji kmalu obnovili in pozneje še poslabšali.

Številne raziskave cestnih projektov v metropolitanskih območjih v ZDA so pokazale, da se prometno povpraševanje povečuje z enako hitrostjo kot povečanje zmogljivosti in tako spodbujeni promet zapolni nov cestni prostor v približno petih letih.<sup>4, 6, 7, 8</sup> Nedavni pregled cestnih projektov v 545 urbanih regijah v Evropi, ki ga je opravil Garcia-López s sodelavci, je v povprečju odkril celo višjo stopnjo spodbujenega prometa.<sup>1</sup> Hkrati so ugotovili, da je obseg spodbujenega prometa v tistih evropskih mestih, kjer imajo učinkoviti mestni javni prevoz ali regionalno železnico ter konkurenčne alternative vožnji z avtomobilom, polovico nižji kot v ZDA.

#### Kakšni so učinki spodbujenega prometa?

Kadar spodbujeni promet vodi do večjih cestnih obremenitev in zastojev od predvidenih, to pomeni, da so koristi cestnega projekta manjše od napovedanih.<sup>9</sup> »Povečana zmogljivost ceste tako poveča število prevoženih kilometrov z avtomobili, da to preseže



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

Hvala za vašo pozornost /  
Thank you for your attention

Pia Primec, Ministrstvo RS za okolje, podnebje in energijo

---

Email: [pia.primec@gov.si](mailto:pia.primec@gov.si)

[www.samo1planet.si](http://www.samo1planet.si)

[www.sptm.si](http://www.sptm.si)



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

sptm

SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

# Socialnomarketinški pristop k načrtovanju in vrednotenju intervencij na področju trajnostne mobilnosti v Sloveniji

Dr. Sinja Gerdina, Fakulteta za družbene vede Univerze v Ljubljani

---

CRP V5-24021

# Pomen in izzivi spreminjanja potovalnih navad

---

## Oprelitev problema

- Spodbujanje trajnostnih načinov dnevne mobilnosti, kot so uporaba javnega prevoza (tj. vlaki, mestni in medkrajevni avtobusi), kolesarjenje, uporaba skirojev, ter hoja, je ključno za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov v prometu in s tem za doseganje ciljev Evropskega zelenega dogovora oz. doseganja podnebni ciljev EU (Arseni & Racioppi, 2018) in tudi za izboljšanje zdravja prebivalstva (Ferretto idr., 2021).
- Vsakdanje navade ljudi, kamor sodijo tudi potovalne navade so trdovratne in jih je težko spreminjati.
- Spreminjanje vedenj ni le zahteven, temveč tudi dolgotrajen proces, pri katerem ni mogoče ubirati bližnjic.
- Individualizirano ali kampanjsko reševanje problemov je kratke sape ali celo kontraproduktivno.
- Resnične družbene spremembe zahtevajo sistemsko razmišljanje in angažma številnih akterjev.





## Kaj je socialni marketing?

---

= pristop za doseganje vedenjskih in družbenih sprememb

*„Socialni marketing prispeva k **blaginji celotne družbe** tako, da razvija in povezuje marketinška znanja z ostalimi pristopi za spreminjanje vedenja, ki koristijo posameznikom in skupnostim. Socialnomarketinški programi skušajo doseči družbeno spremembo z integracijo poglobljenega raziskovanja, najboljše prakse, teorije, vpogleda v ciljno skupino in partnerstva, in sicer na način, ki upošteva konkurenčna vedenja, načelo segmentacije, in je **učinkovito, uspešno, pravično, trajnostno naravnano in etično.**“*

(iSMA, ESMA in AASM, 2013)



# Glavna vprašanja socialnega marketing

Kaj?

- **Kaj želimo doseči?**
- Osredotočenost na vedenjski cilj! Npr. več opravljenih krajših poti z javnim prevozom, večja uporaba koles v mestih ipd.

Kdo?

- **Pri komu želimo doseči vedenjsko spremembo?**
- Izbrati moramo ključne ciljne skupine glede na osebne lastnosti, življenje stilske navade, demografske in/ali geografske značilnosti

Kje?

- **Kje so ciljne skupine ljudi v odnosu do želenega/priporočenega vedenja?**
- Kako se problem manifestira v življenjih ljudi?
- Kaj vpliva na njihovo vedenje? Kako mislijo in doživljajo to vedenje? Kaj jih v njem vzdržuje?

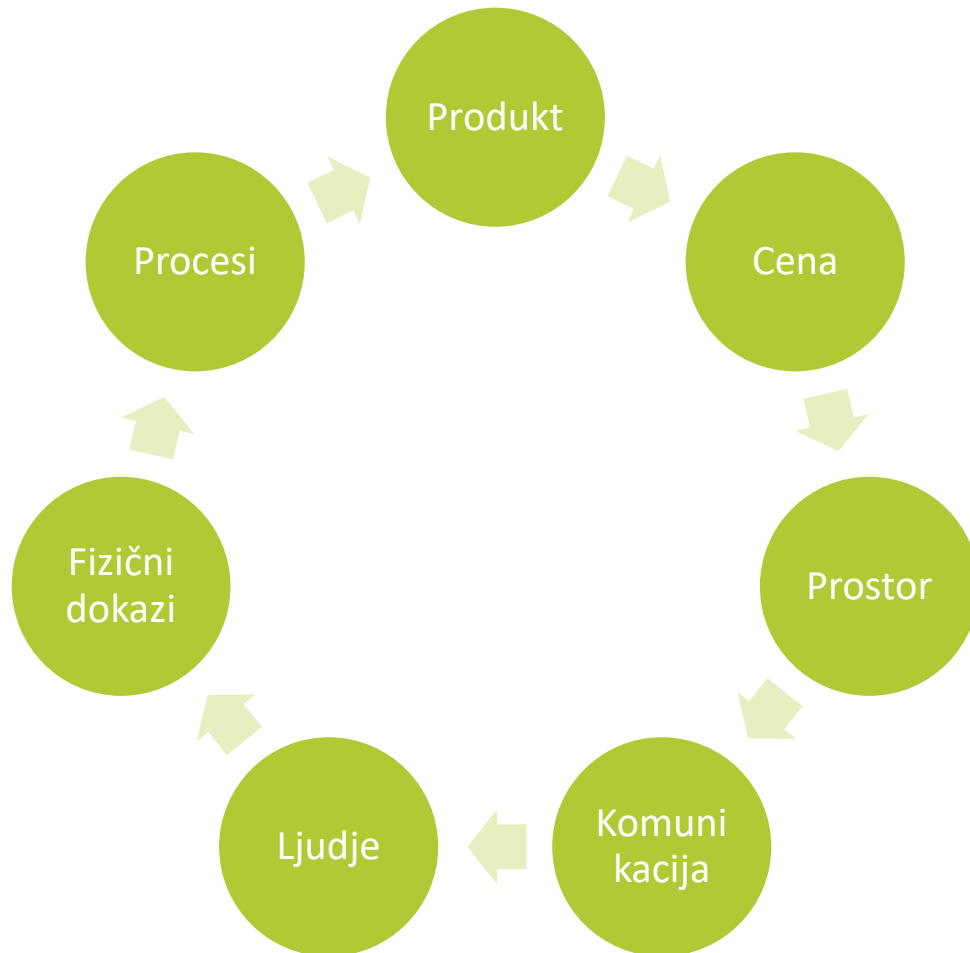
Zakaj?

- **Kateri dejavniki vplivajo na pozicijo ciljne skupine v odnosu do želenega/priporočenega vedenja?**
- Razumevanje širših družbenih, okoljskih dejavnikov
- Identificirati ovire in priložnosti

Kako?

- **Kako lahko ljudi iz ciljne skupine premaknemo v smeri želenega/priporočenega vedenja?**
- Na **makro** ravni: npr. zakonodajalci, odločevalci, oblikovalci politik...
- Na **mezo** ravni: npr. institucije, šole, mediji, delodajalci, uradniški delavci...
- Na **mikro** ravni: npr. državljani, občani, mladi...

# Uporaba socialnomarketinškega spleta



- Kako privlačna je naša ponudba?
- Ali si lahko ciljna skupina priporočeno vedenje privoščiti?
- Kako dosegljivo je priporočeno vedenje?
- Kako znano in cenjeno je priporočeno vedenje?
- Kdo so glavni akterji pri spodbujanju priporočenega vedenja?
- S čim lahko podpiramo priporočeno vedenj?
- Kako lahko procesi zavirajo ali spodbujajo priporočeno vedenje?

# Namen projekta CRP V5-24021

---

## 1. korak k poglobljenemu razumevanju potovalnih navad, ki bo omogočil razvijanje učinkovitih socialnomarketinških intervencij za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti v Sloveniji

Razvoj smernic za načrtovanje in vrednotenje intervencij (tj. programov, kampanj ipd.) na področju trajnostne mobilnosti v Sloveniji, ki bodo temeljile na socialnomarketinškem pristopu.



# Predstavitev projektne ekipe CRP V5-24021



## **Vodja projekta**

**asist. dr. Sinja Gerdina**

Center za socialno psihologijo,  
Katedra za tržno komuniciranje  
in odnose z javnostmi



## **Sodelavci na projektu**

**asist. dr. Otto Gerdina**, Center za  
raziskovanje javnega mnenja in množičnih  
komunikacij, Katedra za analitsko sociologijo



**prof. dr. Tanja Kamin**, Center za socialno  
psihologijo, Katedra za tržno komuniciranje  
in odnose z javnostmi



**prof. dr. Matjaž Uršič**, Center za prostorsko  
sociologijo, Katedra za analitsko sociologijo,



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

# Hvala za vašo pozornost

Dr. Sinja Gerdina, Fakulteta za družbene vede Univerze v Ljubljani

---

E-mail: [sinja.gerdina@fdv.uni-lj.si](mailto:sinja.gerdina@fdv.uni-lj.si)



# Izboljšanje trajnostnega dnevnega prevoza na delo in študij: Primerjalna analiza najboljših praks v EU, načrt za urbana območja in širše v Sloveniji

izr. prof. dr., dr. sc. (Republika Hrvaška) Sergej Gričar,  
Univerza v Novem mestu Fakulteta za poslovne in upravne vede

---

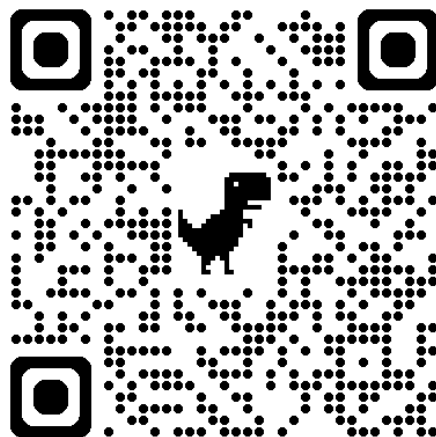




# AGENDA

Kratka predstavitev projekta z vsebino:

- AGENDA, PARTNERJI NA PROJEKTU IN DANAŠNJI PREDSTAVNIK
- UVOD V METODOLOGIJO IN PODATKE
- PREDSTAVITEV PROJEKTA, CILJI
- PREDLOGI ZA REZULTATE
- PRIČAKOVANI REZULTATI
- ZAKLJUČEK



<https://v52331.altervista.org/>



Univerza v Novem mestu  
Fakulteta za *poslovne*  
*in upravne vede*



Univerza v Novem mestu  
Fakulteta za *ekonomijo*  
*in informatiko*



Ciljni raziskovalni program 2023

## Projekt:

**Izboljšanje trajnostnega dnevnega prevoza na delo in študij: Primerjalna analiza najboljših praks v EU, načrt za urbana območja in širše v Sloveniji**

**Nosilec:** UNM Fakulteta za poslovne in upravne vede

**Partnerji:** UNM Fakulteta za ekonomijo in informatiko in Univerza na Primorskem Fakulteta za management







## UVOD V METODOLOGIJO IN PODATKE

Projekt CRP2023 – V5-2331 s šestimi delovnimi sklopi identificira:

- Primerjalno analizo med Slovenijo in izbranimi EU državami, z metodami:
  - Kvalitativne metodologije intervjuja in ankete.
  - Kvantitativne metodologije s pomočjo sekundarnih podatkov za namen preučevanja vplivov na osnovi:
    - regresije,
    - faktorske analize,
    - vektorske avtoregresije in
    - analize stroškov in koristi.
  - Metodo opazovanja onsite v mestih Kopenhagen, Gradec in Amsterdam z okolico za namen primerjave politik in zakonodaje.
  - Metodo slike za namen primerjave arhitekturnih rešitev.
- Obveščanje javnosti o primerjalni analizi s slikami prek spleta, ter omrežij.

Vir slike: Västervik, Švedska.

<https://v52331.altervista.org/>





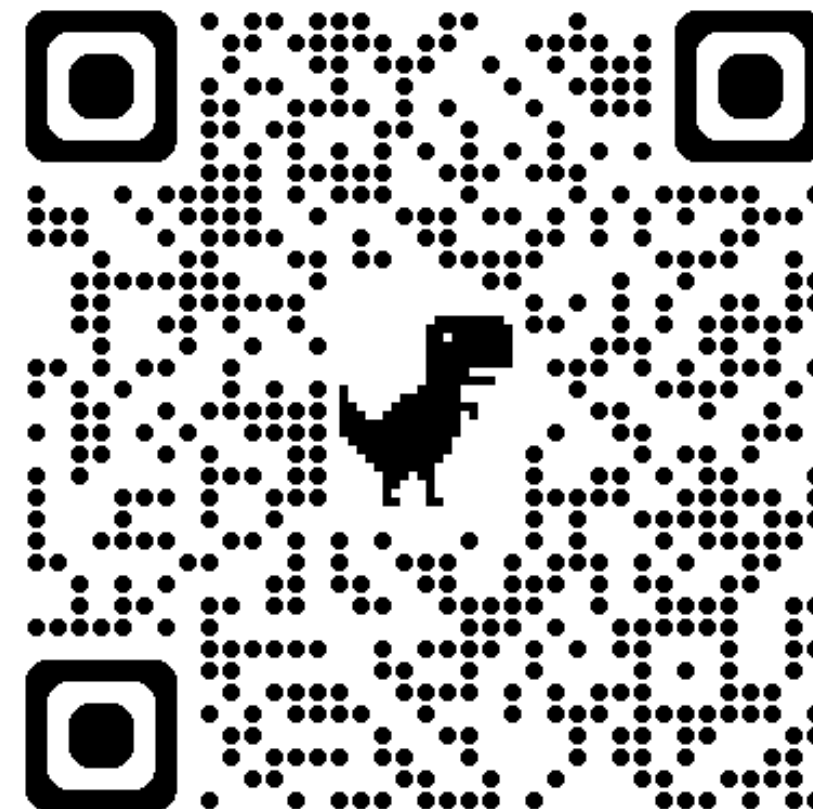
## PREDSTAVITEV PROJEKTA, CILJI

---

Glavni cilj projekta je prikazati primerjalno analizo med izbranimi državami Evropske unije (EU) in predstaviti izhodišča za pre-potrebne spremembe v kulturi prebivalstva Slovenije za namen dnevni migracij v prometu in za doseg ciljev Strategije razvoja Slovenija 2030 v delu znižanja emisij v prometu, zato projekt na kratko poimenujemo: S kolesom v službo, primerjalni pogled.

Vabim vas, da slikate QR kodo in si pogledate spletno stran projekta, ter oddate svoj glas k anketi. Povezavo do ankete boste našli na spletni strani projekta.

<https://v52331.altervista.org/>





## PREDSTAVITEV PROJEKTA, CILJI

---

Determinante, ki jih želimo doseči so:

1. Premik k praksam trajnostnega prevoza na delo.
2. Celostna kolesarska infrastruktura in storitve.
3. Priporočila za politike in priprava strateških podlag.

V nadaljevanju prikazujemo izhodišča.

Vir slike: Okrogla miza z dne 9. 4. 2024 „Pomoč vzgoje pri oblikovanju tērmina prihod na delo s kolesom“, Novo mesto.

<https://v52331.altervista.org/>



# PRIČAKOVANI REZULTATI

## Premik k praksam trajnostnega prevoza na delo



Univerza v Novem mestu  
Fakulteta za *poslovne*  
*in upravne vede*

Anketa: V odgovoru na vprašanje: Kaj je za vas največja ovira, da ne uporabljate kolesa za prevoz na delo bolj pogosto?, sta bila dva izmed odgovorov tudi

razdalja, fiksni 8 urni delavnik

garderoba, tuš, delavni čas

ki, sta potrdila tezo te determinante in nakazuje velik vpliv mikro dejavnikov na spremembo kulture vožnje na delo.

Vir slike: Novo mesto, Slovenija.

<https://v52331.altervista.org/>



# PRIČAKOVANI REZULTATI

## Celostna kolesarska infrastruktura in storitve



Univerza v Novem mestu  
Fakulteta za *poslovne*  
in *upravne vede*

Anketa: V odgovoru na vprašanje: Kaj je za vas največja ovira, da ne uporabljate kolesa za prevoz na delo bolj pogosto?, sta bila dva izmed odgovorov tudi

ni kolesarske poti samo za kolesarje. ni pokrite kolesarnice

ki, sta potrdila tezo te determinante in nakazuje velik vpliv infrastrukture in storitev pri spremembi kulture vožnje na delo s porabo finančnih sredstev glede na strategijo vlaganja javnih sredstev v promet.

Vir slik: Novo mesto, Slovenija;  
Kopenhagen, Danska in  
Västervik, Švedska.

<https://v52331.altervista.org/>



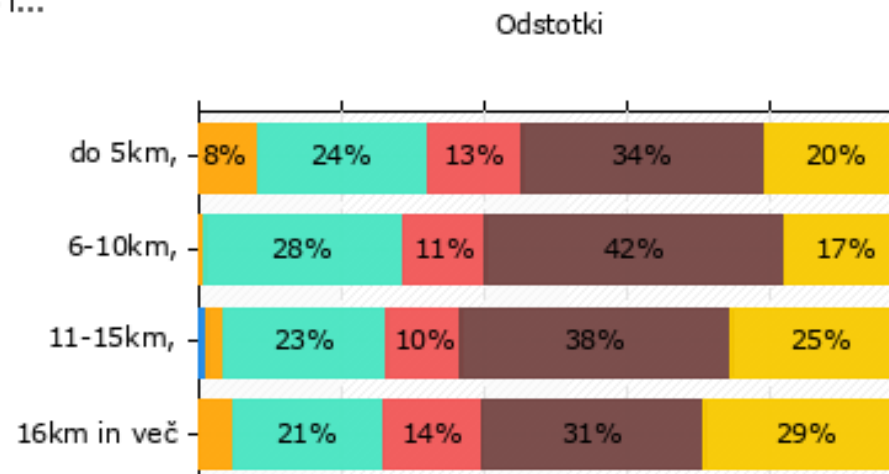
# PRIČAKOVANI REZULTATI

## Priporočila za politike in priprava strateških podlag



Anketa: V odgovoru na vprašanje: Koliko kilometrov ste oddaljeni od doma do lokacije vašega delovnega mesta?, so anketiranci različnih generacij odgovorili:

4. Koliko kilometrov ste oddaljeni od doma do l...



■ Tiha generacija (do leta 1945)  
 ■ Baby Boom generacija (1946 - ...  
 ■ X generacija (1965 - 1976)  
 ■ Ksenijalci generacija (1977 - ...  
■ Y generacija (1983 - 1996)  
 ■ Z generacija (1997 - 2012)  
 ■ Alpha generacija (2013 - 2025)

# PRIČAKOVANI REZULTATI

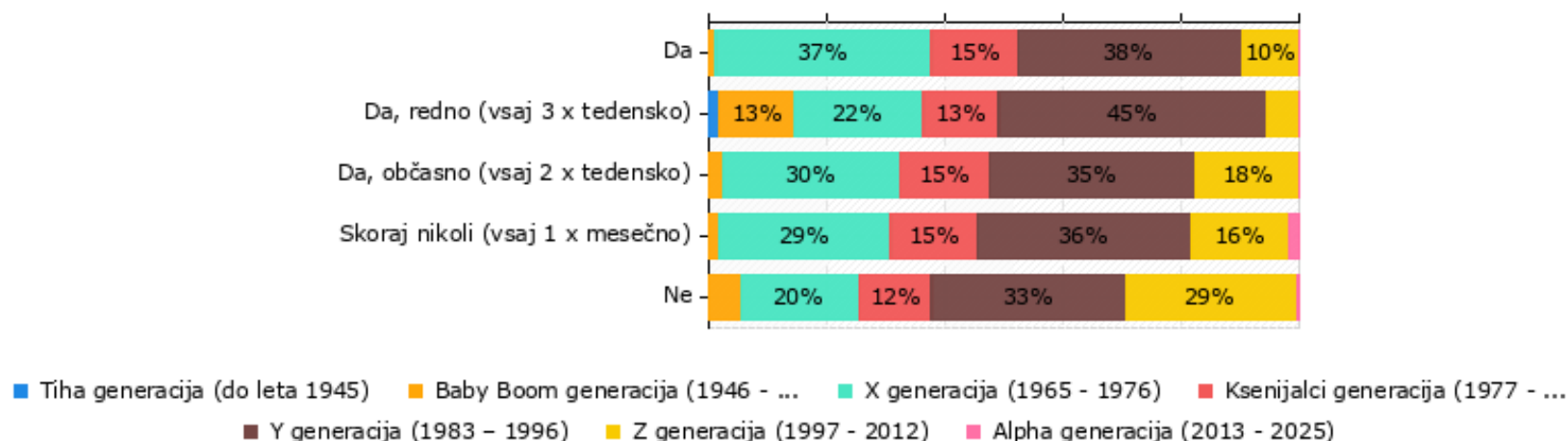
## Priporočila za politike in priprava strateških podlag



Anketa: V odgovoru na vprašanje: V službo grem s kolesom?, so anketiranci različnih generacij odgovorili:

6. V službo grem s kolesom (Q6)

Odstotki



ki, sta potrdili tezo te determinante in nakazuje, da je strateško načrtovanje prevoza na delo v obliki dnevnih migracij izziv glede na generacije, npr. več poudarka na Z generacijo in Ksenialce, saj je le generacija Y tista, ki je najbolj dovzetna za trajnostne trende.  
<https://v52331.altervista.org/>

# PRIČAKOVANI REZULTATI

## Priporočila za politike in priprava strateških podlag



Pri analizi stroškov in koristi izpostavljamo aktualno temo:



ki, potrdi tezo te determinante in nakazuje, da je strateško načrtovanje dnevni migracij in prevoza na delo potrebno tako v obliki infrastrukture kot drugih mikro in makro kazalcev.





## PREDLOGI ZA REZULTATE

1. Posebna olajšava pri dohodnini.
2. Priporočamo akcijo od spodaj navzgor (bottom-up).
3. Urbana središča.
4. Povečevanja nakupa koles.
5. Komuniciranje s prebivalstvom.
6. Kombinirana mobilnost.
7. Razvijanje mrežnih povezav med projekti.
8. Promocija tovornih (kargo) koles.
9. Kurikulum.
10. Tema disertacije.

Vir slike: Copenhagenize Master C.

<https://v52331.altervista.org/>



Država	Neobdavčeno
Slovenija	do 0,21 EUR/km
Nizozemska	do 0,23 EUR/km
Danska	0,30 EUR/km nad 25 km

### Predlog rešitve



1. Vrednost povračila za prihod na delo/z dela s kolesom se vštevva v dohodninsko napoved kot posebna olajšava. Ocenjena vrednost je 1.596,00 evra.
2. Kolesarski evro, ki ga opredeli delodajalec ali panožna kolektivna pogodba.

## PRIČAKOVANI REZULTATI

1. Znižanje hitrosti na 30 km/h v strnjenih naseljih. ZPrCP-UPB2), 46. člen, združiti 1. in 2. točko 1. odstavka in črtati 50 km/h.
2. Razvoj spletne strani za primerjalno analizo.
3. Organizacija strokovnih dogodkov.
4. Strategija od spodaj navzgor (bottom-up).
5. Analiza ekonomskih stroškov in koristi.
6. Pregled literature.
7. Sheme za spodbujanje trajnostne mobilnosti pri delodajalcih: (npr. kolesarski evro).
8. Povišanje trošarin na pogonska goriva.

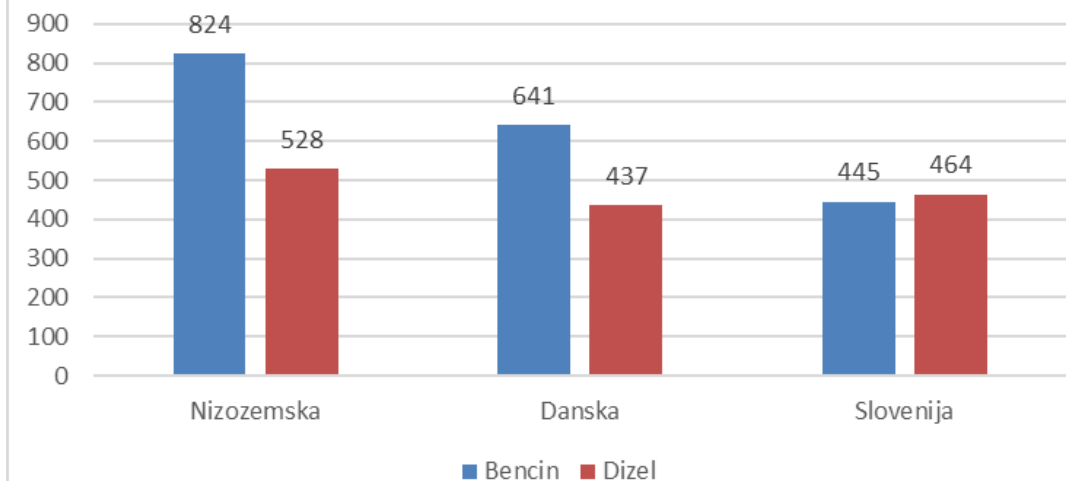
Vir slik zgoraj: Ljubljana, Kopenhagen.

Vir slike spodaj: Statista

<https://v52331.altervista.org/>



Trošarine za motorna goriva v evrih za 1000 litrov  
1. 1. 2022





REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

Hvala za vašo pozornost /  
Thank you for your attention

izr. prof. dr., dr. sc. (Republika Hrvaška) Sergej Gričar,  
Univerza v Novem mestu Fakulteta za poslovne in upravne vede

---

Email: [fpuv@uni-nm.si](mailto:fpuv@uni-nm.si)



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

sptm

SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

Interreg  
Danube Region



Co-funded by  
the European Union

Active2Public Transport

# Aktivna dostopnost do javnega potniškega prometa/ Active2Public Transport

Tina Rajh, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo

---

# Vključene države in organizacije

1. 1. 2024 – 30. 6. 2026

11 partnerjev iz 9 držav Podonavske regije

- Sodelovanje lokalnih, regionalnih in nacionalnih organov ter nevladnih organizacij



- Cilj: izboljšanje storitev in infrastrukture JPP ter spodbujanje trajnostnih načinov dostopanja do postaj v državah.

Interreg  
Danube Region



Co-funded by  
the European Union

Active2Public Transport

## Active2Public Transport

Boljša kombinacija kolesarjenja, hoje in javnega prevoza v Podonavju

Ta projekt podpira program Interreg Danube Region, ki ga sofinancira Evropska unija.

2,856,023.50 €

Proračun projekta

2,284,818.80 €

Sredstva Interreg

1/2024-6/2026

Trajanje projekta

<https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Vodilni partner

Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency  
irene.bittner@energyagency.at  
+43 (0)664 - 965 92 62

Mariahilfer Straße 136  
1150 Wien  
Austria

## Opredelitev problema in razlogi za pridružitve k izvajanju projekta

- Promet porabi največ končne energije (38%) v Sloveniji (4. mesto v EU).
- Gospodinjstva namenijo 17% prihodkov za mobilnost.
- Samo zamenjava običajnih avtomobilov z električnimi ne bo zadostovala za podnebno nevtralnost.
- Aktivna mobilnost je energetske najučinkovitejša in brezogljiva.
- Glavni cilj Zakona o celostnem in prometnem načrtovanju je povečanje vloge javnega prevoza, hoje in kolesarjenja.
- Projekt se skladno s tem osredotoča na obravnavo vseh vrst prometa kot celote.
- Sodelovanje na projektu prinaša prenos znanj in dobrih praks, kar bo podprlo pripravo in sprejem Državne celostne prometne strategije.



## Ključni cilji na nacionalni ravni in vloga MOPE

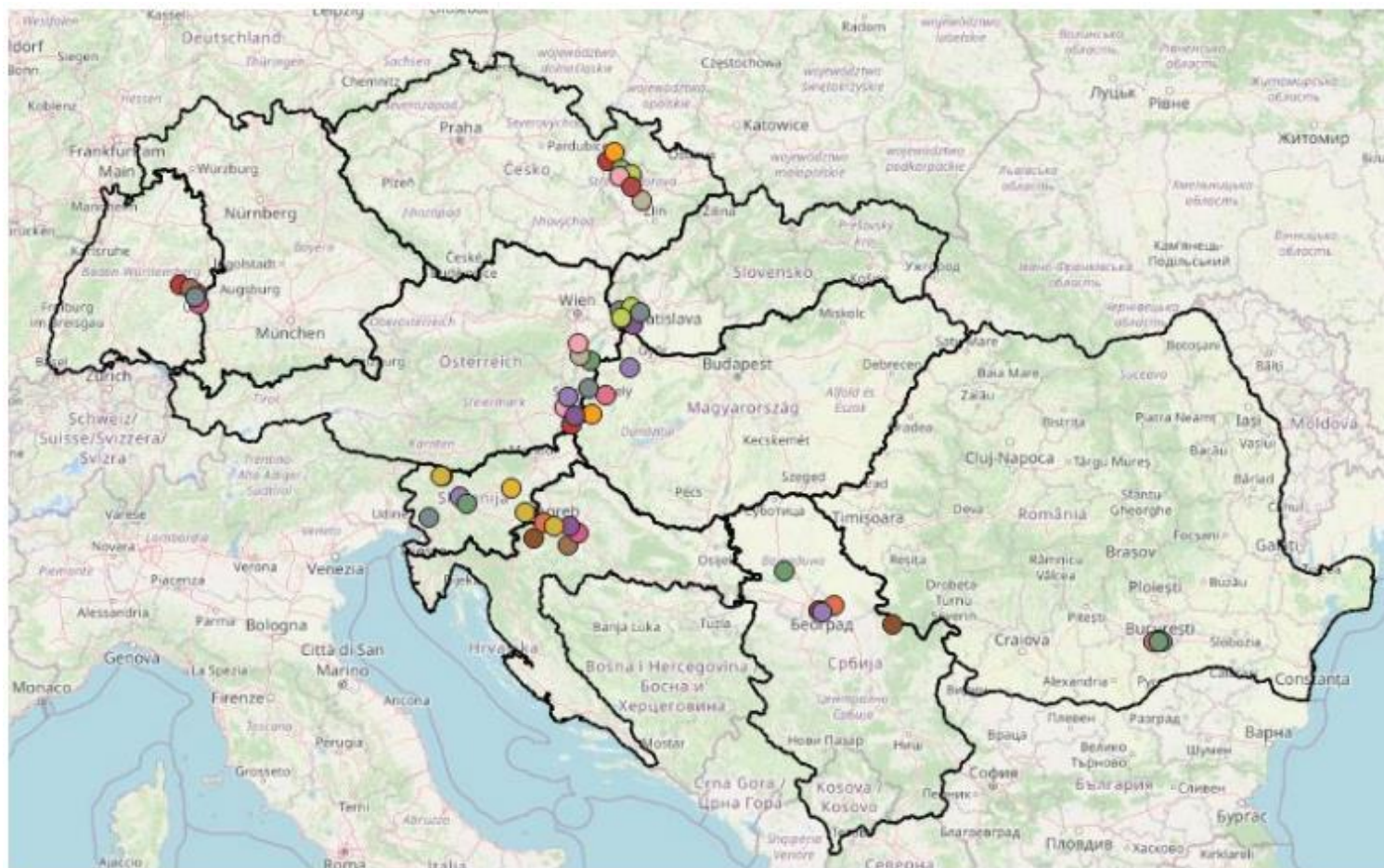
---

- Vzpostavitev delovne skupine za pripravo smernic za učinkovitejšo dostopnost javnega potniškega prometa na trajnosten (aktiven) način,
- evidentiranje obstoječe infrastrukture stičnih točk večmodalnosti na nacionalni ravni in ravni regije Podonavja, definiranje manjkajočih odsekov,
- 2 pilotna projekta (začasna preureditev ulice v bližini vozlišča JPP, postavitve varne kolesarnice) in njuna evalvacija organizacija zaključne konference z mednarodnimi strokovnjaki v Sloveniji,
- prenos znanja in 4 študijski obiski za projektante, strokovne sodelavce, odločevalce >> pridruženi strateški partnerji na projektu so v Sloveniji še Direkcija RS za infrastrukturo, Slovenske železnice d.o.o., Družba za upravljanje javnega potniškega prometa.

## Prvi rezultati v regiji Podonavje

### Evidentiranje obstoječe infrastrukture (45 postaj JPP)

- oprema,
- objekti,
- dostopne poti z bližnjimi površinami za kolesarje in pešce.





## Prvi rezultati v regiji Podonavje

Prednosti	Pomanjkljivosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dobra dostopnost peronov za vse udeležence</li> <li>• Prilagoditev objektov za osebe z različnimi oviranostmi</li> <li>• Varne in pokrite kolesarske površine</li> <li>• Integrirane povezave s pešpotmi in parkirišči tipa P+R</li> <li>• Dodatne storitve (prodajni avtomati, bari, restavracije)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slaba dostopnost do peronov</li> <li>• Težavna dostopnost za osebe z oviranostmi</li> <li>• Omejena varnost pešcev</li> <li>• Zastareli informacijski sistemi in nejasne oznake</li> <li>• Pomanjkanje ustrezne zaščite pred vremenskimi razmerami</li> <li>• Neustrezne kolesarske poti</li> </ul>

### Kje se umešča Slovenija

- Ustrezno urejena kolesarska infrastruktura (parkirna mesta, sistemi za izposajo koles).
- Pomanjkanje varnih kolesarnic, urejenih monitorjev za ažurnimi informacijami.
- Deljen prostor (shared space) za kolesarje in pešce.

# SWOT analiza – Slovenija

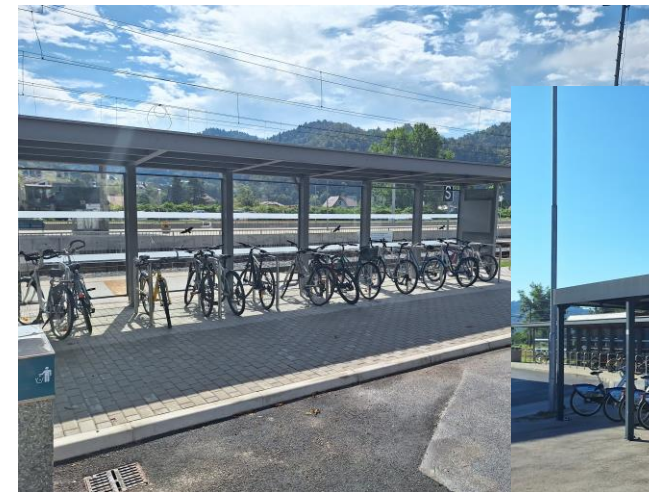
Prednosti	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urejena infrastruktura za kolesarje (stojala)</li> <li>• Dvigala in taktilne oznake (Ljubljana, Celje)</li> <li>• Dobre povezave z mestnim središčem (Celje)</li> <li>• Slikovite in turistično usmerjene pešpoti (Bled, Celje)</li> <li>• Možnost izposoje koles (Medvode)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pomanjkanje varnih kolesarskih poti (Krško)</li> <li>• Stojala za kolesa so pogosto premalo uporabljena (Krško)</li> <li>• Slaba dostopnost peronov s kolesom</li> <li>• Slabo označene pešpoti (Medvode, Ljubljana)</li> <li>• Slaba dostopnost postaje zaradi hribovitega terena (Bled)</li> </ul>
Priložnosti	Grožnje
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izboljšanje storitev izposoje koles za dnevno mobilnost (Bled)</li> <li>• Posodobitev oznak za pešce</li> <li>• Načrtovanje varnih kolesarskih poti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prekomerna uporaba infrastrukture v turističnih sezonah</li> <li>• Gost motoriziran promet</li> <li>• Številni novi infrastrukturni projekti s fokusom na motoriziranem prometu</li> </ul>



Celje



Krško



Medvode

## Več informacij o projektu

---

- [Active2Public Transport | Active2Public Transport](#)
- [Aktivna dostopnost do javnega potniškega prometa \(ang. Active2Public Transport; A2PT\) | GOV.SI](#)
- [Od strategije do akcije: V Ulmu je potekalo srečanje partnerjev A2PT in THE PEP](#)



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

sptm

SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

interreg  
Danube Region



Co-funded by  
the European Union

Active2Public Transport

# Hvala za vašo pozornost

Tina Rajh, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo

---

E-mail: [tina.rajh@gov.si](mailto:tina.rajh@gov.si)



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



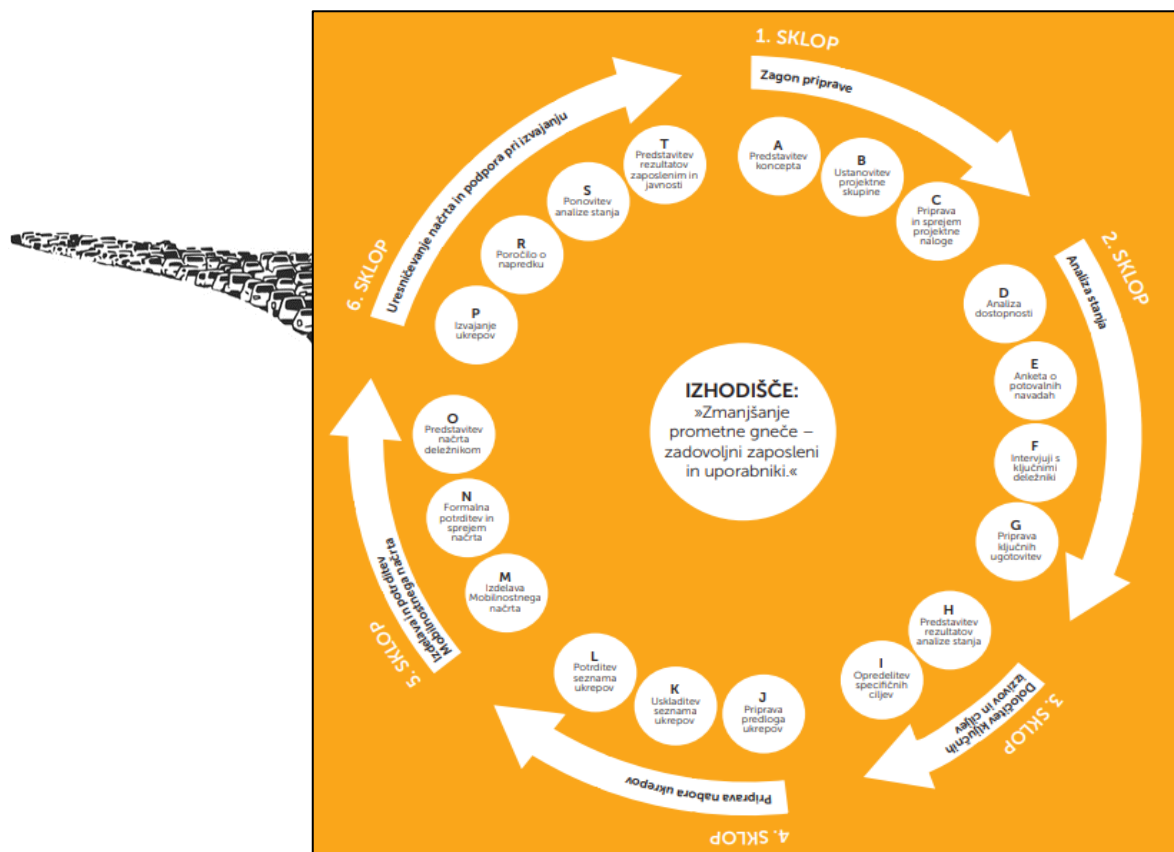
SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

# Mobilnostni načrt Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE)

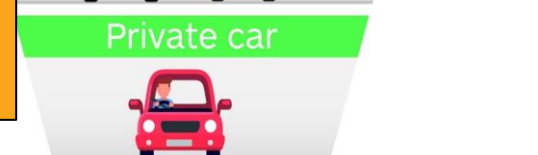
Staša Kraljič, MOPE, Direktorat za prometno politiko, Sektor za trajnostno mobilnost

---

# Mobilnostni načrt



## Walking Sustainable Transport



# Zakon o celostnem prometnem načrtovanju

## 26. člen (mobilnostni načrti)

- (1) Za upravljanje mobilnosti na ravni lokacije se lahko pripravi mobilnostni načrt.
- (2) Pripravljavec je upravičen do sofinanciranja izdelave mobilnostnega načrta in ukrepov iz tega načrta, če je izdelava mobilnostnega načrta predvidena v OCPS ter se pripravi in izvaja v skladu s predpisom iz četrtega odstavka tega člena.
- (3) Če je lokacija, za katero se pripravi mobilnostni načrt, v občini, ki je sprejela OCPS ali načrt izvajanja parkirne politike, mora biti mobilnostni načrt z njima usklajen.
- (4) Minister podrobneje predpiše vsebino mobilnostnih načrtov, postopek njihove priprave ter odstotek in višino sofinanciranja.

[Zakon o celostnem prometnem načrtovanju \(ZCPN\) \(PISRS\)](#)

Na podlagi sedmega odstavka 23. člena, petega odstavka 28. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju minister za okolje, podnebje in energijo izdaja

### PRAVILNIK

#### O NAČRTIH UPRAVLJANJA MESTNE LOGISTIKE, NAČRTIH IZVAJANJA PARKIRNE POLITIKE IN MOBILNOSTNIH NAČRTOV

##### 1. člen

(vsebina)

Ta pravilnik podrobneje določa vsebino, obliko, način sofinanciranja načrtov upravljanja mestne logistike (v nadaljnjem besedilu: MN) in načrtov izvajanja parkirne politike (v nadaljnjem besedilu: NIPP) ter odstotek in višino sofinanciranja mobilnostnih načrtov (v nadaljnjem besedilu: MN).

##### 2. člen

(pomen izrazov)

Izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, pomenijo:

1. kataster parkirnih površin je popis parkirnih mest v obliki seznama, ki vsebuje številu, vrsti, namembnosti, dostopnosti, režimu in drugih značilnostih;
2. lokacija je ustanova, objekt oziroma predvidena novogradnja, ki se umešča v prostor, javna prireditev ali izredni dogodek;
3. mobilnostni koordinator je imenovana oseba v ustanovi, ki koordinira in usklajuje vse postopke za izvajanje MN na ravni lokacije.



Zbirka nacionalnih usmeritev  
na področju trajnostne mobilnosti

## Uvrstite mobilnost med strateške priložnosti

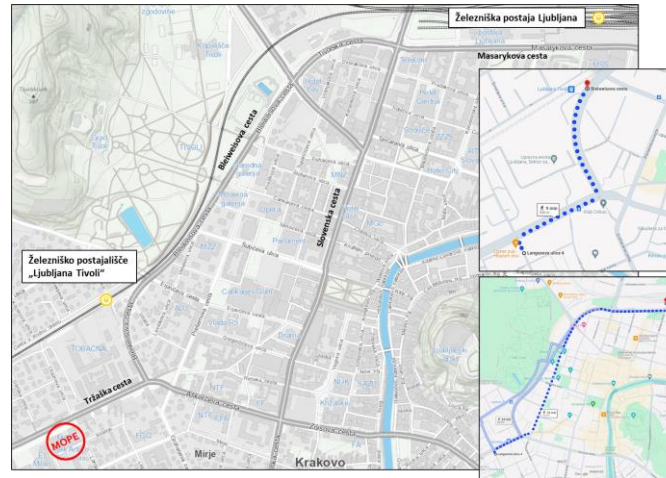
Nacionalne smernice za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove



[Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih \(PISRS\)](#)

<https://www.sptm.si/gradiva/smernice>  
(MZI, 2019)

# Analiza stanja

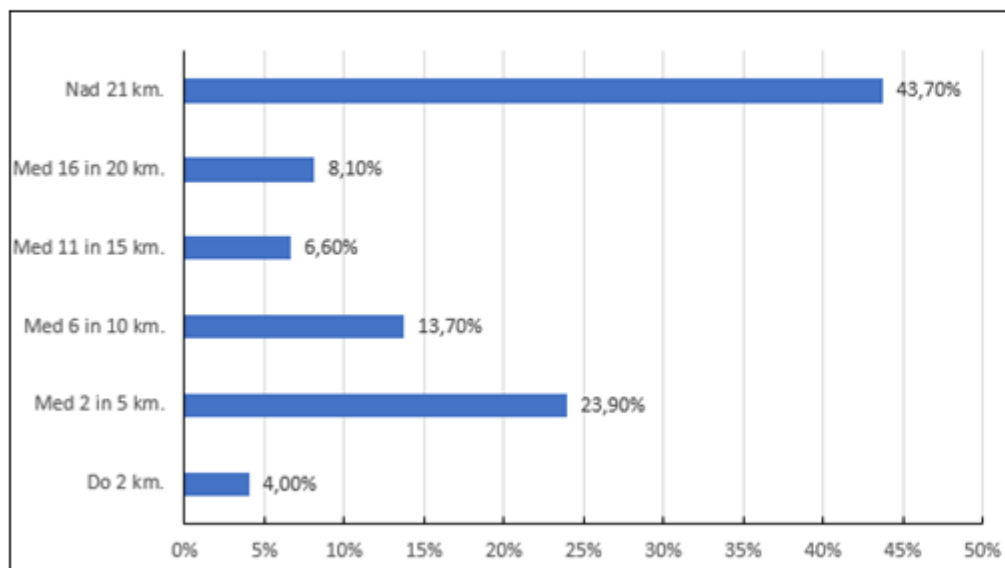




# Analiza stanja

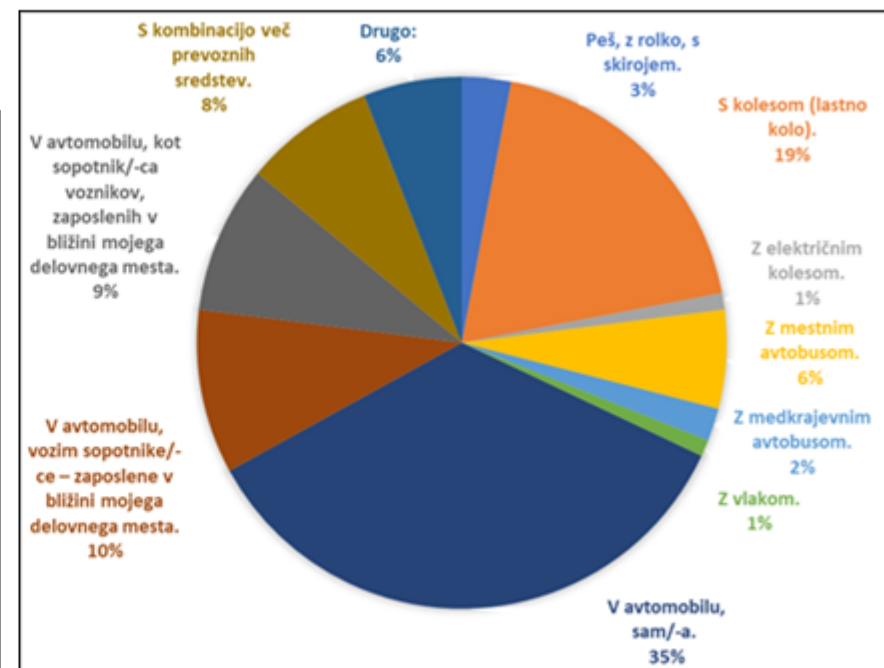
Zaposleni na MOPE smo že sedaj precej trajnostno mobilni.

## Lokacija Langusova Ulica



Grafikon 1: Oddaljenost prebivališča zaposlenih do lokacije Langusova ulica (n=197)

Anketni vprašalnik o potovalnih navadah zaposlenih (oktober 2023):



Grafikon 2: Izbira prevoznega sredstva za приход na delo v osnovno enoto (Langusova ulica) (n=195)

280 email naslovov

86,4% odziv

# Izzivi in priložnosti na MOPE

Manevrske možnosti spreminjanja potovalnih navad v bolj trajnostne so na MOPE relativno majhne, saj je delež tistih, ki na delo prihajajo sami z avtomobilom, relativno majhen in delež tistih, ki prihajajo na delo trajnostno, relativno visok. Vseeno se določen manevrski prostor kaže pri tistih zaposlenih, ki stanujejo relativno blizu ustanove in na delo še ne potujejo trajnostno.

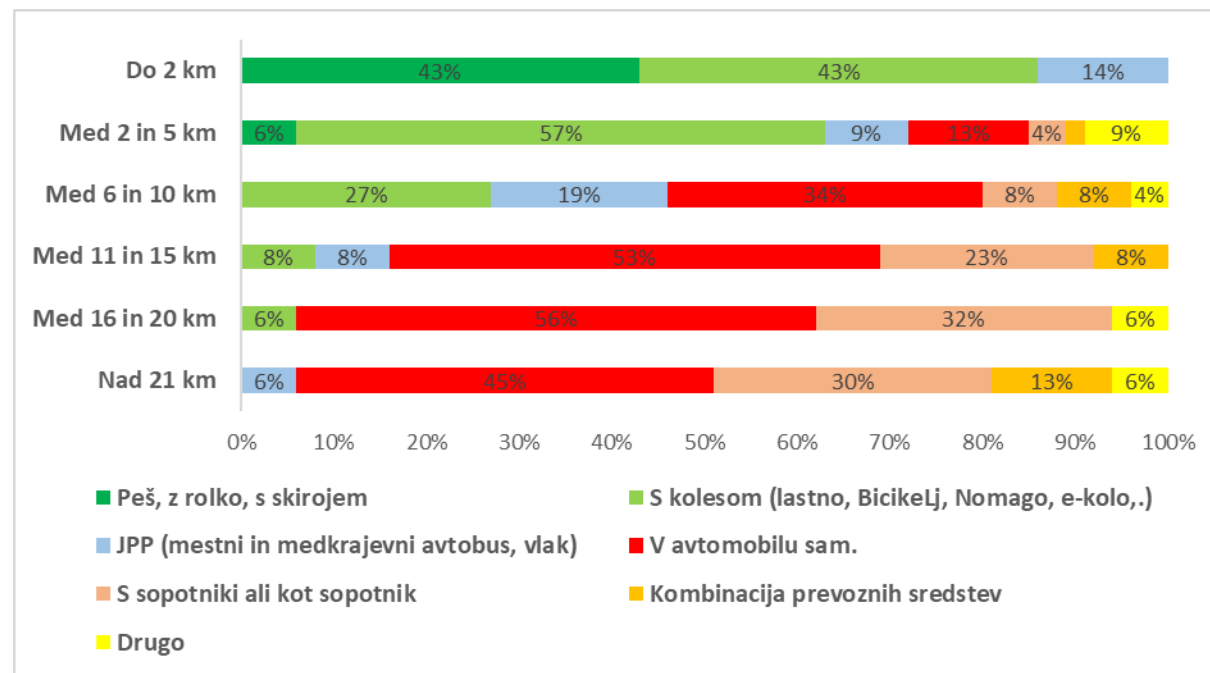
**Izziv na področju upravljanja:** imenovanje mobilnostnega koordinatorja.

**Izziv na področju kolesarjenja:**

- varna kolesarnica (30 %),
- urejena kolesarska steza od doma do službe (27 %)
- finančna nagrada/vzpodbuda (14 %)
- občasen brezplačni servis koles v službi, nagrade v obliki dodatnega prostega dne/dopusta

**Izziv na področju JPP:** ozaveščanje o dostopnosti storitev JPP ter spodbujanje njegove uporabe, tudi za potrebe službenih poti

**Izziv na področju motornega prometa in sopotništva:** spodbujanje zaposlenih, ki se na razdalji krajši od 11km na delo vozi z avtom (slabih 10%) k uporabi trajnostnih oblik mobilnosti



Grafikon 5: Prikaz razporejenost različnih potovalnih načinov glede na oddaljenost zaposlenih od lokacije bivanja do lokacije dela na MOPE (Langusova ulica). (vir: Anketa potovalnih navad MOPE, 2023, N: 195)

# Vizija in ukrepi MN MOPE

**MOPE je vodilno ministrstvo v slovenskem prostoru, ki z MN svoje ustanove uvaja, promovira in spodbuja k dolgoročnemu razvoju trajnostne mobilnosti med zaposlenimi. Na ministrstvu stremijo k vzpostavljanju pogojev za varno, dostopno in okolju prijazno mobilnost, s čimer dosegajo tudi cilje zmanjševanja zastojev, onesnaženja in rabe energije iz prometa.**

**9 integralnih ukrepov**

**2 ukrepa s področja spodbujanja hoje**

**10 ukrepov s področja spodbujanja kolesarjenja**

**5 ukrepov s področja spodbujanja uporabe javnega prevoza**

**5 ukrepov s področja spodbujanja racionalne rabe osebnih avtomobilov**

**7 ukrepov z visoko prioriteto**

**Aktivno sodelovanje med mobilnostnim koordinatorem in NOE MOPE**

**Ocenjeni stroški 2024 – 2028 (5 let): okvirno 90.000,00 EUR**

# Kazalniki MN MOPE

---

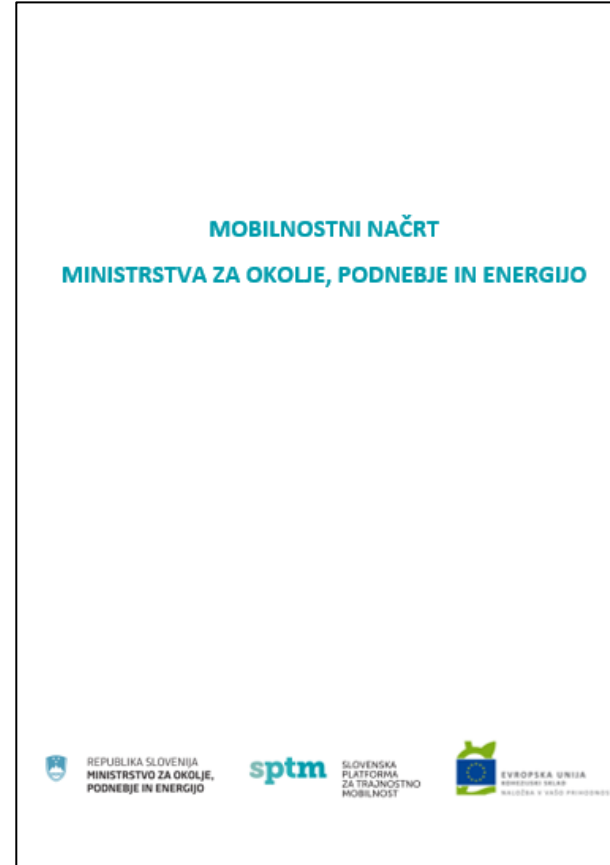
1. Imenovanje mobilnostnega koordinatorja;
  2. Priprava informacijskega paketa o mobilnostnih možnostih za zaposlene in obiskovalce;
  3. Izdelava smernic za zaposlene za opravljanje službenih poti, ki prednostno usmerjajo zaposlene k izboru JPP (večmodalno) za službene poti (in spremljanje izvajanja);
  4. Vzpostavitev in vzdrževanje orodja za obveščanje zaposlenih za dogovore o skupnih prevozih na/iz dela;
  5. Spremljanje potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev ustanove in uporabe prometnih sredstev z enovitim vprašalnikom;
  6. Analiza deleža izvedenih ukrepov na letni ravni (vključno z vložkom financiranja).
- ✓ Kazalniki nimajo finančnih posledic
  - ✓ So dovolj splošni, da jih lahko realizira vsaka ustanova
  - ✓ Širše > predlagamo dopolnitev/prilagoditev kazalnikov za zvrst ustanove oz. po tipu opravljanja dejavnosti – npr. v izobraževalnih ustanovah se spremlja analizo načina prihod/oddaljenost/šolski prevoz učencev/dijakov/študentov; v proizvodnih obratih je smiselno upoštevati še obseg tovarnega prometa in dostavo, možnosti uvedbe delavskega avtobusa in podobno.



# Bodoča sofinanciranjih in usposabljanja za izdelave mobilnostnih načrtov

---

- [Javne objave Ministrstva za okolje, podnebje in energijo | GOV.SI](#)
- <https://www.sptm.si/o-nas/priloznosti>
- [https://www.sptm.si/praksa/dobre\\_prakse](https://www.sptm.si/praksa/dobre_prakse)





REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

# Hvala za vašo pozornost

Staša Kraljič, MOPE, Direktorat za prometno politiko, Sektor za trajnostno mobilnost

---

E-mail: [stasa.kraljic@gov.si](mailto:stasa.kraljic@gov.si)