

NOVIČNIK06

JULIJ 2021

/Trajnostna mobilnost v okviru projekta
LIFE IP CARE4CLIMATE

/Aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo
na področju trajnostne mobilnosti



Kazalo

Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE

3

MZI – Katalog dobrih praks Evropskega tedna mobilnosti 2020



4

MZI – Javni razpis za sofinanciranje priprave in izvedbe aktivnosti ETM 2021



5

MZI – Odkrijte prenovljeno platformo za trajnostno mobilnost



6

IPoP – Kako zapreti odpreti ulico za promet ljudi?



8

UIRS – Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij



11

UIRS – Analiza učinkovitih ukrepov v evropskih mestih z uspešnim CPS



14

ZUM – Analiza sistemske ureditve vključevanja okoljskih vsebin v logistične procese



19

UM FGPA – Omilitveni ukrepi ob zaprtju Koroške ceste v Mariboru



Aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti

21

Kolesarska strategija v Podonavju



23

Jagodni izbor novic s področja trajnostne mobilnosti



Katalog dobrih praks Evropskega tedna mobilnosti 2020

Partner: Ministrstvo za infrastrukturo



Dogajanje na ETM 2020 v Kopru.

Septembra 2020 so občine v času tedna mobilnosti tudi v spremenjenih razmerah spodbujale občane k aktivni mobilnosti pod sloganom *Izberi čistejši način prevoza!* Skoraj polovica sodelujočih občin je **uspešno izvedla trajne ukrepe** na področju trajnostne mobilnosti, med katerimi so bili:

- postavitve novih pločnikov in smerokazov za pešpoti do šole,
- infrastruktura za kolesarje,
- uvedba izposoje koles,
- ureditev kolesarnic in avtobusnih postajališč ter številni drugi ukrepi.
- zaprtje ulic in parkirišč za promet in odprtje ulic in parkirišč za ljudi

Kljub izrednim razmeram je v Evropskem tednu mobilnosti sodelovalo kar 79 občin.



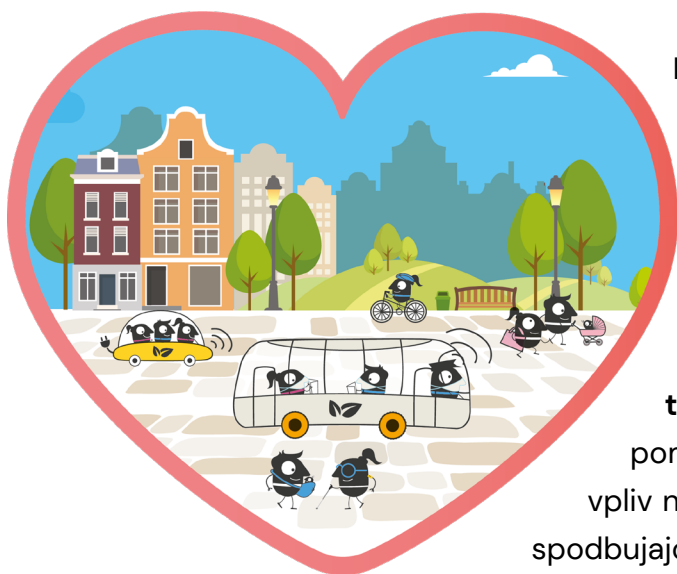
V sklopu projekta LIFE IP CARE4CLIMATE smo dobre prakse občin zbrali v [Katalogu dobrih praks 2020](#). Namen kataloga je širjenje navdiha o izvajanju aktivnosti, ki prispevajo k spremembam potovalnih navad občanov ter tako pozitivno vplivajo na ohranjanje okolja in zdravje.

Vas zanimajo prakse 6 občin, ki so se uvrstile v ožji izbor za podelitev nagrade »najbolj aktivna občina oz. mestna občina leta 2020«?

Oglejte si [katalog!](#)

Javni razpis za sofinanciranje priprave in izvedbe aktivnosti ETM 2021 že objavljen

V petek, 14. 5. 2021, je bil v [Uradnem listu št. 74](#) objavljen javni razpis za sofinanciranje "priprave in izvedbe aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti v letu 2021", ki bo tako kot vsako leto potekal med 16. in 22. septembrom. Javni razpis se izvaja v sklopu projekta LIFE IP CARE4CLIMATE, aktivnosti sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor iz Sklada za podnebne spremembe.



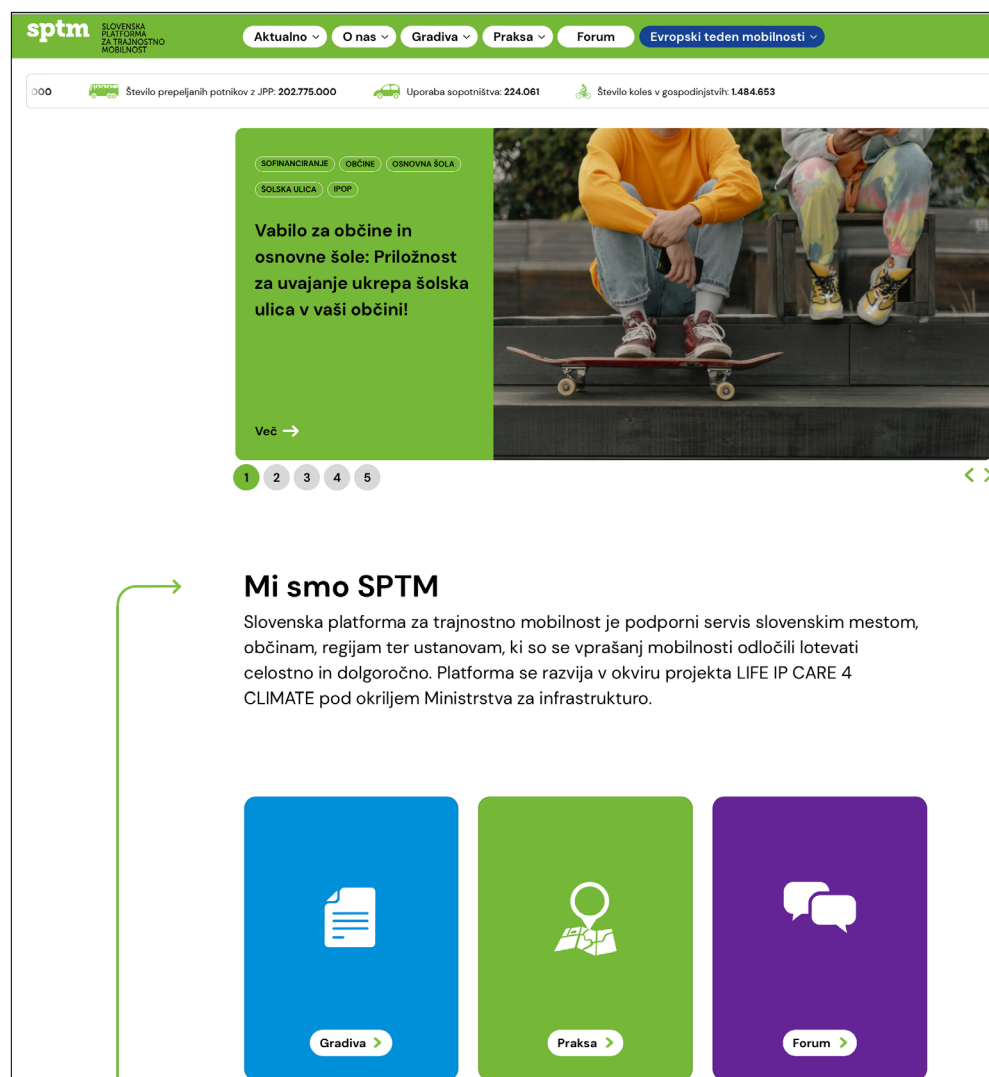
Na spletni strani [Ministrstva za infrastrukturo – javne objave](#) je dosegljiva celotna razpisna dokumentacija. Na javni razpis so se lahko prijavile posamezne občine v Republiki Sloveniji, ki sodelujejo v ETM 2021.

Namen razpisa je **ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti skozi vse leto**, kar pomeni izvedbo ukrepov, ki imajo dolgoročnejši vpliv na prebivalce v slovenskih občinah ter jih aktivno spodbujajo k spremembi potovalnih navad in načina razmišljanja v bolj trajnostno, kot so hoja, kolesarjenje, uporaba javnega prevoza, skupne vožnje, parkiranje zunaj mestnih jeder itd.



Več podrobnosti o aktivnostih najdete v prilogi razpisne dokumentacije, v [Katalogu aktivnosti](#).

Odkrijte prenovljeno platformo za trajnostno mobilnost



Slovensko platformo za trajnostno mobilnost smo zasnovali kot podporni servis slovenskim mestom, občinam, regijam ter ustanovam, ki so se odločili vprašanja in izzive mobilnosti reševati celostno in dolgoročno. Vizijo smo ohranili ob prenovi in verjamemo, da bo tudi odkrivanje portala še bolj mobilno. Vabljeni ste h komentarjem, predlogom, pohvalam in kritikam na mzi.sptm@gov.si.

Prenovljeno spletno stran si oglejte na www.sptm.si

Kako zapreti odpreti ulico za promet ljudi?

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

Z odpiranjem za igro, druženje, hojo in kolesarjenje so lahko naše ulice veliko več kot le prostor za avtomobile. Lahko postanejo prijetne, udobne in varne površine za vsakdanje življenje **pešcev in kolesarjev**, ki sta najbolj zapostavljeni in ranljivi skupini v prometu, hkrati pa zasedata najmanj prostora, ne onesnažujeta zraka in ne povzročata hrupa. Zato velja ta dva načina potovanja podpirati.



IPoP – Inštitut za politike prostora je pripravil e-priročnik **Odprta ulica – Kako zapreti odpreti ulico za promet ljudi**.



Inštitut za politike prostora je pripravil [priročnik](#) [Odprta ulica – Kako odpreti ulico za ljudi](#), ki je namenjen vsem, ki želijo preizkusiti drugačno prometno ureditev in v svojem okolju izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje. Cilj priročnika je, da na enostaven način pomaga zasnovati in izpeljati preizkus odpiranja ulice.

Druga odprta ulica je bila v občini Postojna!

Inštitut za politike prostora je z vabilom »Odprta ulica v vaši občini« k sodelovanju povabil občine, ki so želele preizkusiti odprto ulico. Na vabilo se je z 9 prijavi odzvalo 8 občin iz 7 statističnih regij.

Komisija, ki so jo sestavljali predstavniki IPoPa in Ministrstva za infrastrukturo, je odločila, da bo druga Odprta ulica v Občini Postojna. Ta je pokazala **zavzetost za uvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti** s potencialnim vplivom na spremembe potovalnih načinov na kratke razdalje in spremembe potovalnih navad prebivalcev. Prednost so imele občine, ki so dokazale pripravljenost uvajanja dolgoročnih sprememb za zagotavljanje ugodnejših pogojev za hojo in kolesarjenje.

Občina Postojna je izrazila **visoko stopnjo motiviranosti za uvedbo dolgoročnih ukrepov**, s katerimi bodo izboljšani pogoji za pešce in kolesarje. S tem želi vplivati na prometno varnost vseh uporabnikov, pa tudi na oživljanje ulice z vključevanjem vseh deležnikov, ki ulico uporabljajo.

Tuji primeri kažejo, da odprta ulica pozitivno vpliva na lokalno okolje, skupnost in gospodarstvo.



Inštitut za politike prostora je z vabilom »Odprta ulica v vaši občini« k sodelovanju povabil občine, ki so želele preizkusiti odprto ulico. Odprta ulica je ukrep za izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje ter omogoča kratkoročne in dolgoročne pozitivne učinke na življenje, zdravje in gospodarstvo v občini. Najbolj prepričljivo prijavo je poslala Občina Postojna.



Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij

Partner: Urbanistični inštitut Republike Slovenije



Presoja kakovosti vsebine Celostne prometne strategije (CPS) je že od samega začetka razvoja te teme izziv za vse, ki se z njo ukvarjajo. Med njimi so sofinancerji priprave CPS, kot so Evropska komisija, Ministrstvo za infrastrukturo (MZI) ter občine, ki bi z njo lahko preverili kakovost izdelkov, pa tudi strokovnjaki, ki razvijajo metodologijo CPS ali izdelujejo CPS.

V Sloveniji je bilo do leta 2020 pripravljenih in sprejetih 84 občinskih CPS, za katere je bil podrobno spremljan proces priprave, kakovost izdelkov pa zaradi neobstoja primerne orodja ni bila preverjana.

Urbanistični inštitut Republike Slovenije (UIRS) je v sodelovanju z MZI v okviru projekta [CIVITAS PROSPERITY](#) izdelal osnutek orodja za presojo kakovosti vsebine CPS ter ga v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE nadgradil in dopolnil.



Zakaj presojudi kakovost vsebine CPS?

Namen izvajanja presoje kakovosti vsebine CPS je izdelava strokovne ocene ključnih gradiv in osnutka dokumenta še pred obravnavo na občinskem oziroma drugem ustreznem svetu ter svetovanje naročniku in pripravljavcu CPS za njeno izboljšanje. Postopek obsega preverjanje skladnosti samega dokumenta ter njegove skladnosti s smernicami za pripravo CPS, podpornimi smernicami celostnega prometnega načrtovanja (CPN), bodočim Zakonom o CPN in njegovimi podzakonskimi akti.

Za delovanje sistema presoje kakovosti CPS je odgovorno MZI, izvedba presoj pa postaja z novimi smernicami za pripravo CPS integralen in obvezen del priprave CPS.

Izvedba presoje kakovosti vsebine CPS postaja integralen in obvezen del priprave CPS.



Štirje vidiki presoje kakovosti vsebine CPS

Presojo kakovosti vsebine CPS bodo izvajali s strani MZI usposobljeni in pooblašteni presojevalci. Ti bodo dokumente presojali z uporabo enotnega ocenjevalnega obrazca in izdelali poročilo s priporočili za izboljšave ter s splošno oceno dokumenta. Dokumenti bodo presojani s štirih vidikov:

- **Skladnost s sedmimi splošnimi načeli CPN:** trajnostni, integralni, uravnoteženi in vključujoči način delovanja, jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, spremljanje in vrednotenje ter strokovnost in kakovost.
- **Ustreznost in celovitost izhodišč CPS:** vizija, cilji in kazalniki so jasno povezani. Nabor ciljev dokumenta je usklajen z naborom prioritarnih ciljev na nacionalni ravni. Sinteza analize stanja je celovita, uravnotežena in temelji na izmerjenih kazalnikih, ki izhajajo iz ciljev. Nabor kazalnikov vključuje obvezne kazalnike in metodologijo za njihovo spremljanje. Rezultati analize so podani v obliki dosežkov ter ključnih izzivov in priložnosti in omogočajo določitev ciljnih vrednosti.

- **Celovitost obravnave, zastopanost in uravnoteženost posameznih tematskih poglavij:** povezave med izhodišči dokumenta ter obravnavo prometnih podsistemov v okviru strateških vodil so jasne. Strateška vodila posameznih prometnih podsistemov so uravnotežena – upoštevajo splošna dejstva, lokalne izzive in dosežke, ambicije in dobre prakse od drugod.
- **Skladnost dokumenta z akcijskim načrtom:** dokument izkazuje vsebinsko povezavo med ključnimi elementi CPS (vizija, cilji, ključni izzivi, strateška vodila, ukrepi, akcijski načrt) ter ti niso protislovni. Ukrepi v akcijskem načrtu so uravnoteženi.

Strokovno oceno vsebine dokumentov bodo izvajali pooblašteni presojevalci kakovosti.

[Vas zanima celotno orodje? >>](#)



Analiza učinkovitih ukrepov v evropskih mestih z uspešnim CPS

Partner: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

V več kot 80 občinah po Sloveniji, v katerih živi tri četrtine prebivalcev države, so sprejeli celostno prometno strategijo (CPS), s katero so bili postavljeni temelji celostnega prometnega načrtovanja (CPN) na lokalni ravni. Analiza izkušnje s CPS v Sloveniji, ki jo je pripravil Urbanistični inštitut RS (UIRS) v okviru projekta LIFE CARE4CLIMATE, je pokazala, da so CPS slovenskih občin na začetni razvojni stopnji in imajo njihovi ukrepi trenutno majhen vpliv na spremembo potovalnih navad. Za potrebe priprave novih smernic za pripravo občinskih CPS je ekipa UIRS izvedla **raziskavo, v kateri je analizirala elemente uspeha najboljših CPS v evropskih mestih**, ki so v kratkem času dosegla velike spremembe potovalnih navad.

Celostna prometna strategija (CPS) občin bo zasnovana na podlagi analize uspešnih evropskih mest

Nabor v analizo vključenih evropskih mest s CPS je raznolik (od prestolnic do manjših evropskih mest), vsa pa so uspela doseči večjo spremembo potovanj s trajnostnimi potovalnimi načini na račun avtomobilskega prometa. Vključena mesta so v različnih obdobjih zmanjšala delež uporabe avtomobila povprečno z nekaj manj kot 50 % na približno 35 %.





V vsakem obravnavanem mestu je bil opravljen intervju z lokalnim strokovnjakom, ki te spremembe spremlja ali je bil vključen vanje. Vprašanja so bila usmerjena v razloge za uspešne spremembe potovalnih navad ter ukrepe, ki so meščane preusmerili od uporabe avtomobila k javnemu potniškemu prometu, kolesarjenju ali hoji. Preverjana je bila tudi vloga CPS pri omenjenih spremembah.



Foto: Primer transformacije cestnih površin v mestu Gent v Belgiji (vir: Urb-i)

Celostna transformacija cestnega prometa je ključni imenovalec pri postavitvi uspešne CPS

Rezultati kažejo, da imajo vsa obravnavana mesta neko obliko CPS, številna pa še dodatne, bolj specifične dokumente, ki strateško obravnavajo posamezne potovalne načine, npr. kolesarsko strategijo ali parkirno politiko. Njihovi odgovori kažejo, da večina CPS razvija že dolgo in jo uporablja kot izhodišče za izvajanje ambicioznih in učinkovitih ukrepov.

Za korenite spremembe ni zaslužen le en posamezen ukrep, ampak je potrebna kombinacija različnih ukrepov, ki skupaj prinašajo korenite spremembe cestnega prometa.

Skupni imenovalec uspešnih ukrepov obravnavanih mest je **transformacija cestnega prostora**, ki odvzema prostor in zmanjšuje hitrost avtomobilov ter na tem prostoru zagotavlja kakovostno infrastrukturo za trajnostne alternative. Gre za celovite ukrepe, kot so celostno umirjanje prometa, upravljanje parkiranja, vzpostavljanje območij prijaznega prometa, temeljita reorganizacija JPP, gosto kolesarsko omrežje, hitre kolesarske povezave ipd.

Pri oblikovanju kombinacij ukrepov mesta uporabljajo različne pristope

Pri sprejemanju in izvedbi manj priljubljenih ali omejevalnih ukrepov mesta uporabljajo princip »korenčka in palice« ter tako sočasno z manj priljubljenimi ukrepi poskušajo izboljšati pogoje za ostale alternativne načine mobilnosti.

Dobre prakse tujih mest so vključene v nove smernice za pripravo občinskih CPS v Sloveniji. Glede na tuje izkušnje lahko pričakujemo, da bodo CPS nove generacije v slovenskih občinah zastavljene veliko ambicioznejše in bodo hitreje prispevale k spremembi kakovosti bivanja.



Analiza sistemske ureditve vključevanja okoljskih vsebin v logistične procese

Partner: ZUM d.o.o., Maribor



Teme logistike so vključene v različne dokumente posameznih držav. Osnovo predstavljajo okoljska, prostorska in prometna zakonodaja ter različni programi držav, s katerimi želijo izboljšati življenjsko okolje in povečati učinkovitost zgrajene (prometne) infrastrukture ter prilagoditi razvojne modele klimatsko nevtralnim ciljem.

Na osnovi opravljenih analiz je ZUM d.o.o. izpostavil tri države – Avstrijo, Nizozemsko in Združeno kraljestvo – ki trajnostno mobilnost razvijajo že daljše obdobje in znotraj tega naslavlja tudi teme tovarnega prometa in logistike. Dve državi sta za tovarni promet tudi izrazito mednarodno tranzitni (Avstrija in Nizozemska).



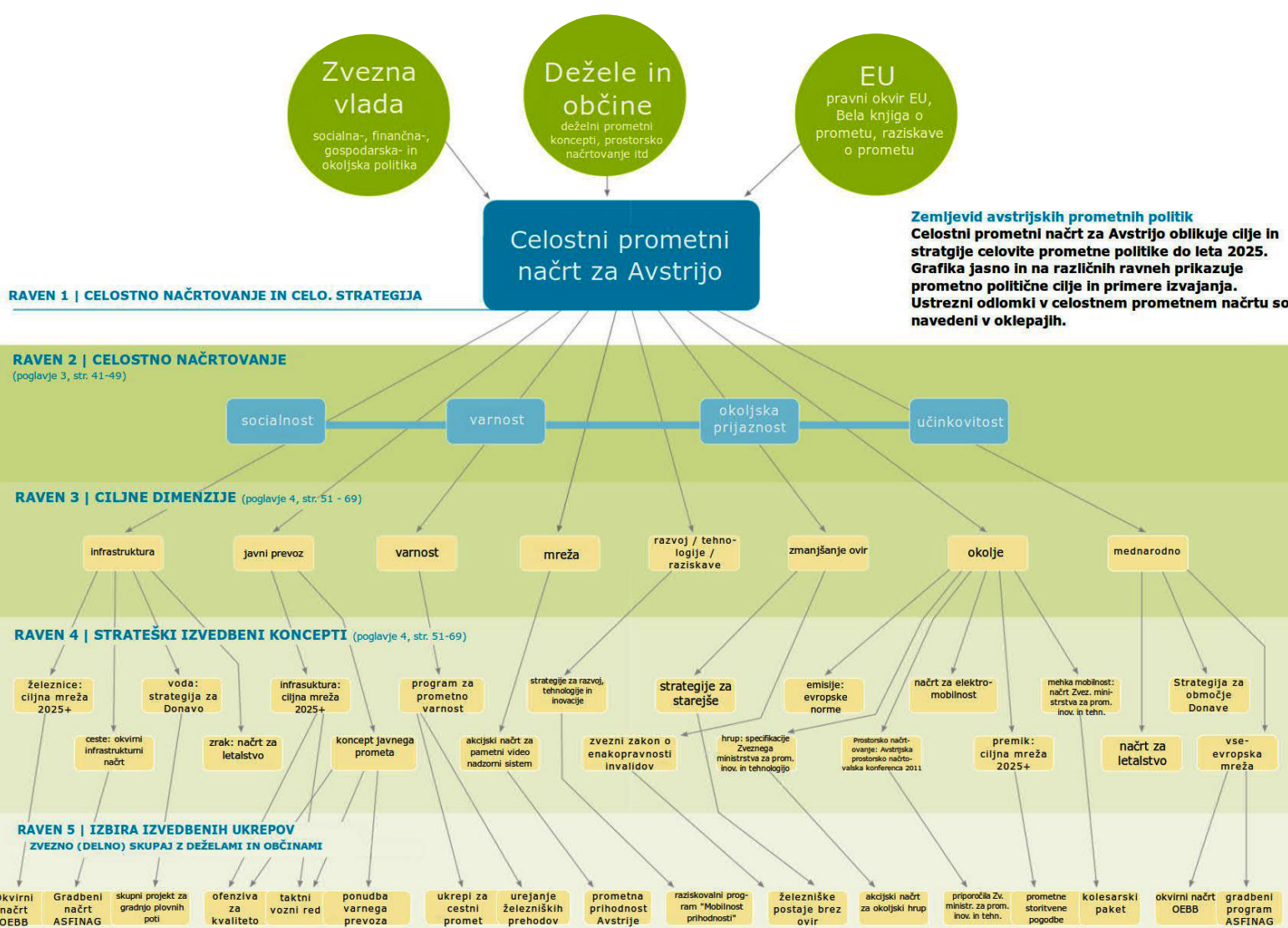
Izbrane države imajo različne pristope pri uvajanju učinkovitejšega logističnega sektorja, pristopi so usklajeni z delovanjem posameznega političnega sistema v državi.

Avstrija načrtuje podnebno nevtralni promet do 2040

V Republiki Avstriji zvezna uprava določa strategije, ureja regulatorni okvir ter financira in izvaja številne ukrepe s področja zelene logistike. Podnebno nevtralni promet načrtujejo do leta 2040, velik poudarek dajejo razvoju trajnostne železniške infrastrukture, kombiniranemu prevozu, razvoju učinkovite mestne logistike, digitalizaciji sektorja, izdelavi najrazličnejših študij in financiranju inovacij. Ukrepe zelene logistike aktivno izvajajo na vseh nivojih javne uprave. Državo tudi skozi ta sektor **želijo uvrstiti med vodilne inovatorke držav EU**. Avstrija je za bolj učinkovito in pregledno izvajanje projektov izvedla tudi spremembo javne uprave.

V letu 2020 je v Avstriji z združevanjem nastalo Zvezno ministrstvo za varstvo podnebja, okolje, energijo, mobilnost, inovacije in tehnologijo.

Poleg vrste ukrepov izvaja Avstrija v soglasju z EU tudi finančne ukrepe za izvajanje kombiniranega prevoza, in sicer država finančno spodbuja operaterje kombiniranega prevoza, gradnjo nejavnih terminalov in železniških tirov, izvajanje inovativnih logističnih konceptov za vse načine prevoza, inovacije in raziskave, ob tem pa vpliva na logistični sektor tudi z davčnimi in regulativnimi ukrepi.



Shema avstrijske prometne politike – struktura na različnih ravneh od ciljev prometne politike do primerov izvajanja (vir: Gesamtverkehrsplan für Österreich, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Dunaj 2012, str. 3)



Nizozemska želi ostati med 10 najbolj konkurenčnimi državami

Kraljevina Nizozemska je k podnebnim problematikam pristopila v širokem dogovoru s strateškimi sektorji. Z Zakonom o podnebnju in pripadajočim Podnebnim sporazumom so določili cilje zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 49 % do leta 2030 in za 95 % do leta 2050 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Vlada poenostavlja in združuje zakone o okolju in načrtovanju ter pripravlja okvir za hitro implementacijo projektov.

V zvezi z zeleno logistiko načrtujejo uvedbo 30–40 okoljskih con do leta 2025 z ničelno emisijo v mestih, tovor pospešeno selijo na celinske plovne poti, investirajo v infrastrukturne projekte, predvsem pretovorne točke in pristanišča, izvajajo programe učinkovitejše rabe obstoječe infrastrukture ter digitalizacijo.

Jasni strateški cilj vlade je ostati med desetimi najbolj konkurenčnimi državami na svetu:

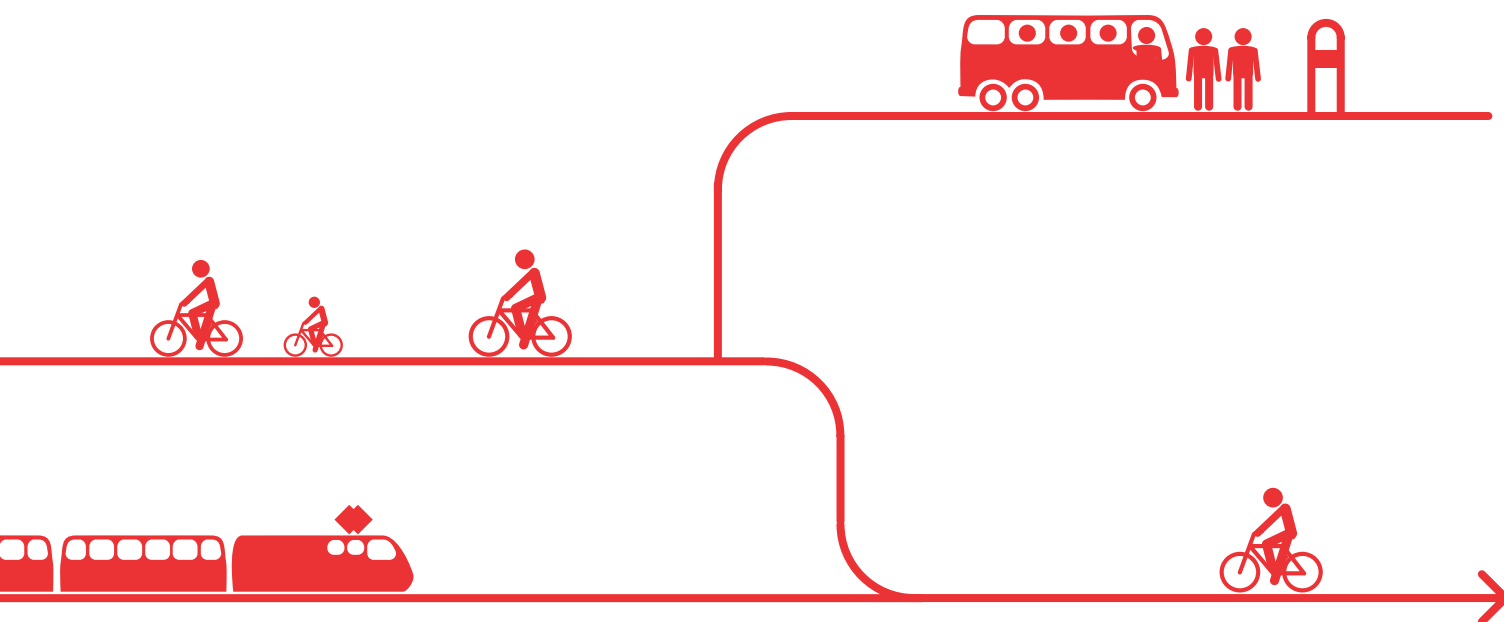
- Za zagotavljanje bolj trajnostne logistike bodo v letu 2023 uvedli tudi davek za tovorna vozila.
- Sprejeti so sporazumi o gradbiščnem prometu brez emisij.
- Razpise za izvajanje zemeljskih in vodnogospodarskih del bodo pripravljali tako, da se zagotovi klimatska nevtralnost in krožnost.
- Izvajajo se »zeleni dogovori« z različnimi sektorji za krepitev energetske učinkovitosti, na primer Zeleni dogovor o ničemisijiski urbani logistiki, Zeleni dogovor za pomorski ladijski promet, Zeleni dogovor za plovbo po celinskih plovnih poteh ter »zeleni dogovori« s posameznimi podjetji na projektih zelene rasti.

Mobilnost na Nizozemskem prepletajo s politikami varstva okolja, prostorskega načrtovanja, ekonomije in kakovosti življenja.

Združeno kraljestvo načrtuje 50% zmanjšanje emisij do leta 2027

Združeno kraljestvo ima sprejeto zakonodajo, ki omogoča izvajanje strategije, s katero načrtujejo do leta 2027 za 50 % zmanjšati emisije ogljika v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Logistični ogljik bodo zmanjševali z izboljšano učinkovitostjo tovarnega prometa in prestativijo tovora na železnice, **načrtujejo inovacije na področju zagotavljanja tehnologij izjemno nizkih emisij** (trajnostna biogoriva, električne, vodikove ali hibridne tehnologije), izvajajo spodbude za gradnjo infrastrukture (železniške) in razvoj trga električnih in drugih ultra nizkoemisijskih vozil, vlada zagotavlja subvencije (Mode Shift Revenue Support and Waterborne Freight Grant Schemes za Anglijo in Wales) za premik tovora na način, ki ni komercialno izvedljiv za upravljavca, ter financira gradnjo infrastrukture (na primer za izboljšanje zmogljivosti pristanišč za kontejnerske terminale).

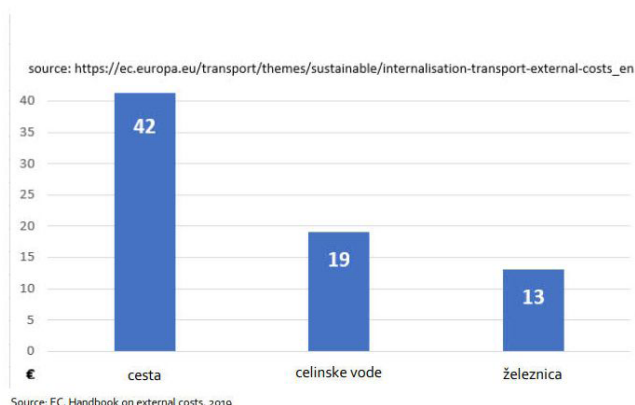
Tradicionalni pristop Združenega kraljestva je, da skozi veljavno zakonodajo in jasne politike, ki se nanašajo na načrtovanje prostora, zmanjšanje emisij in izvajanje trajnostnega lokalnega transporta, sprejemajo ukrepe za krepitev vloge lokalnih oblasti pri reševanju teh vprašanj in za to zagotavlja podporo osrednje vlade lokalnim oblastem, tudi prek lokalnih skladov za trajnostni promet.



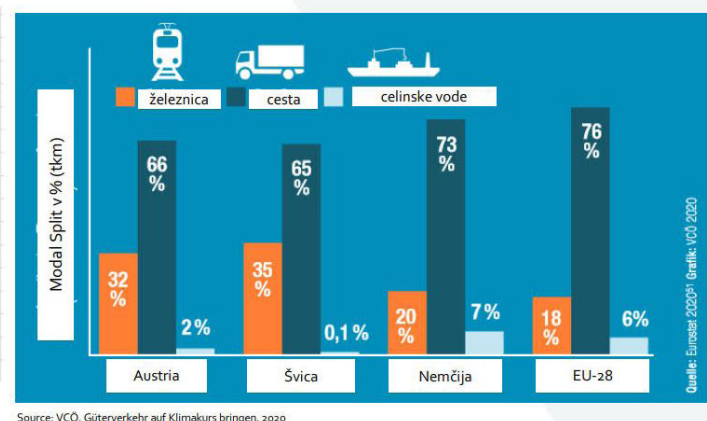
Skupne usmeritve izbranih držav so jasne

Vse izbrane države stavijo na **umik večjega dela tovarnega prometa s cest** ter **razvoj multimodalnih vozlišč** in učinkovito upravljanje mestne logistike, ob uvajanju alternativnih pogonskih goriv, novih tehnologij in inovacij.

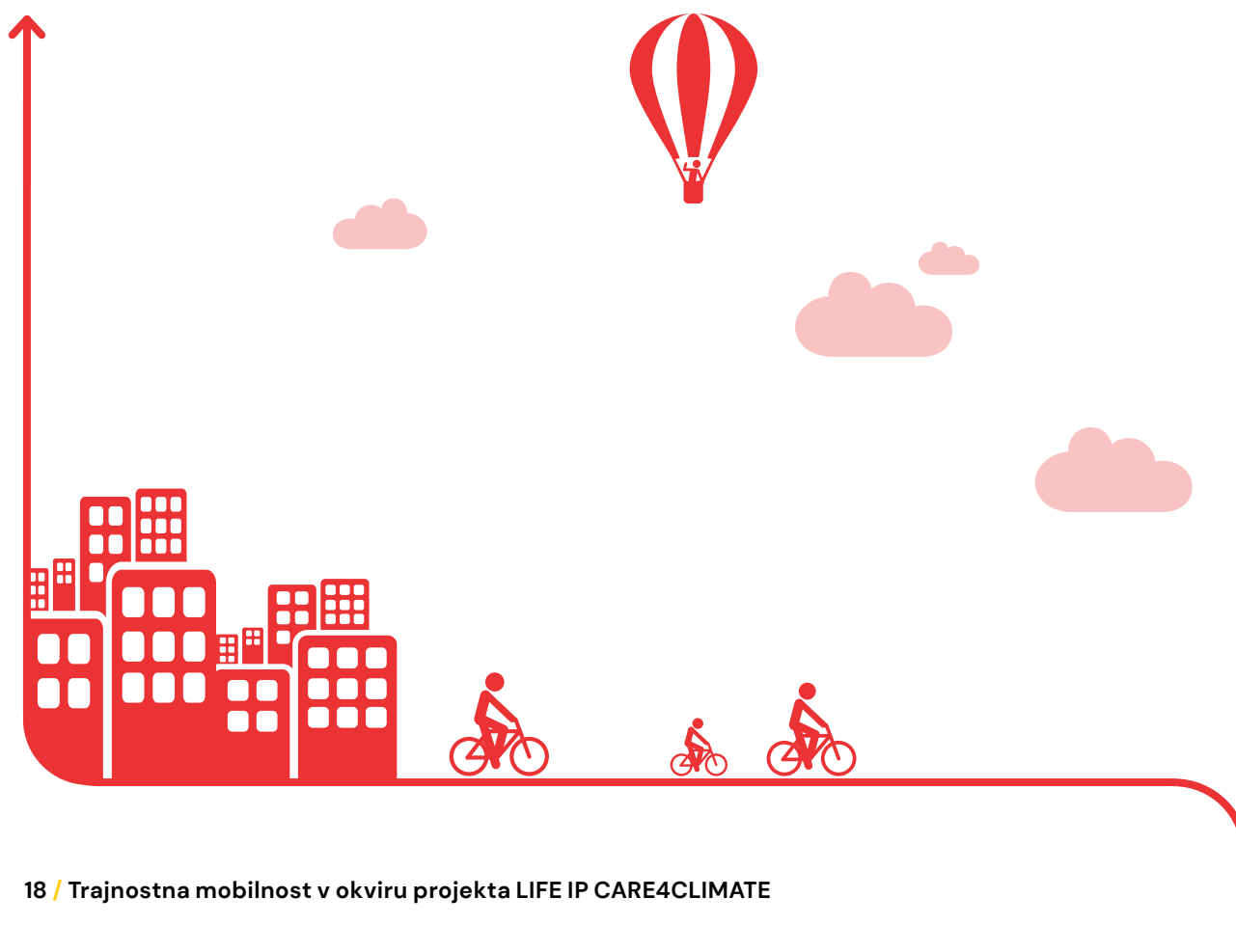
Zunanji stroški prometa



Modal split tovarnega prometa



Zunanji stroški prometa in modularna prerazporeditev tovarnega prometa v izbranih državah (vir: L. Anderluch: predstavitev na delavnici Razvoj sistema zelene logistike, 1. oktober 2021 (organizirana na spletu v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE))



Omilitveni ukrepi ob zaprtju Koroške ceste v Mariboru

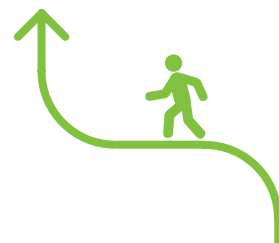
Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo
in arhitekturo (UM FGPA)



Glavni trg, Maribor

V začetku leta 2020 se je v Mestni občini Maribor zaprla pomembna prometna povezava med vzhodnim in zahodnim delom mesta, ki jo je dnevno prevozilo tudi do 16 tisoč vozil. V sklopu projekta LIFE IP CARE4CLIMATE so bili predlagani omilitveni ukrepi ob zaprtju Koroške ceste ter njeno zaprtje kot **priložnost za spremembe potovalnih navad občanov**. Z namenom blaženja prometnih zastojev med obnovo Koroške ceste in Glavnega trga je bila izvedena vrsta različnih omilitvenih ukrepov na področju mestnega javnega potniškega prometa in cestne infrastrukture.

Pozitivna izkušnja zapiranja najbolj tranzitne ceste v centru Maribora se lahko prenese tudi na druga območja v mestnih središčih z dolgoročnim ciljem spremembe potovalnih navad občanov.



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



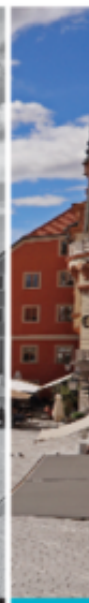
54,3 %

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

VEČER

N = 520

Vir: Ninamedia, 3.-5. december 2020

Gradbeni poseg – zaprtje tega cestnega odseka – je povzročil prerazporeditve cestnoprometnih tokov, ki so jih udeleženci dojeli kot prometni stres. Ta zapora je bila priložnost za prikaz, da **zaradi zaprtja tovrstnega prometnega odseka ne nastanejo »apokaliptične razmere« v cestnem prometu**, temveč se s tem omogoči, da se območje tudi trajno spremeni v cono za pešce oziroma območje z zelo omejenim motornim prometom.

Po uspešnem zaprtju Koroške ceste so se občani Mestne občine Maribor začeli zavedati težav, ki jih povzroča avtomobilski promet v središču mesta (zastoji, onesnaževanje itd.). Da je zaprtje najbolj obremenjene ceste v mestnem središču, ki jo je na delovni dan prevozilo tudi do 16.000 vozil, mogoče, dokazuje tudi anketa, objavljena v časniku Večer.

Takšen poseg je bil obenem priložnost, da (vsaj nekateri) vozniki premislijo o spremembi načina potovanja, in ne le o alternativnih poteh.



Kolesarska strategija v Podonavju



Ministrstvo za infrastrukturo se je julija 2020 vključilo v mednarodni projekt **Danube Cycle Plans** (v nadaljevanju DCP) v programu Interreg Podonavje, ki bo trajal do konca decembra 2022. Vodilni partner projekta je [avstrijska Agencija za okolje](#), vključenih pa je še 8 partnerjev iz držav programa Podonavje ([Češka](#), [Slovaška](#), [Madžarska](#), [Hrvaška](#), [Srbija](#), [Bolgarija](#) in [Romunija](#)).

Cilj projekta na mednarodni ravni je povečati delež kolesarjenja v podonavski regiji. Projektni partnerji se tega izziva lotevajo tudi preko razvoja in oblikovanja različnih strateških dokumentov. Dva sta že izdana in na voljo mednarodni javnosti, in sicer [Smernice za izdelavo nacionalnega kolesarskega omrežja](#) (Guidelines to Define a National Cycle Route Network), ki so bile pripravljene na ministrstvu, ter [Smernice za izdelavo nacionalnega strateškega načrta za kolesarjenje](#) (Guidelines to Define National Cycle Plans), katerih avtor je češki partner projekta [Partnership for Urban Mobility](#).

Dokumenta sta na voljo v angleškem jeziku. Drugi bo na voljo tudi v slovenskem jeziku, kar bo delovna podlaga za razvoj nadaljnjih gradiv in strateških dokumentov na področju kolesarske infrastrukture.

Za doseg predstavljenih ciljev je potrebno tudi stalno ozaveščanje deležnikov in širše javnosti o prednostih uporabe kolesa za dnevno mobilnost in dostavo kot obliko aktivnega preživljanja prostega časa in tudi športnega udejstvovanja. Ministrstvo za infrastrukturo je v sklopu projekta organiziralo snemanja video vsebin, v katerih se bodo predstavili ambasadorji kolesarjenja.

Ob koncu projekta, leta 2022, pa bo potekala tudi 1. nacionalna kolesarska konferenca, kjer bodo podrobneje predstavljeni dosežki projekta, s pomočjo katerih bodo imeli ključni deležniki ter strokovna javnost boljše pogoje za spodbujanje kolesarjenja kot okolju prijazne trajnostne oblike mobilnosti.



Ambasadorji kolesarjenja nam sporočajo: "Skoči na kolo za Zemljo in telo."



Stories of Danube Cycling Ambassadors



"Cycling is an equal means of transport in our post-Covid-19 Recovery Plan."

Frans Timmermans,
European Commission
Executive Vice-President

https://www.youtube.com/watch?v=OT_g-xyh4xc&ab_channel=CyclingIndustriesEurope
<https://www.ecf.com/news-and-events/news/bicycling-european-way-european-leaders-are-ready-cycling-revolution>



Jagodni izbor novic s področja trajnostne mobilnosti

Nacionalna konferenca tudi v video obliki

MZI je 16. marca prek spleta organiziral že 5. nacionalno konferenco o trajnostni mobilnosti. Celotna letošnja konferenca je v video obliki dosegljiva na Spletni platformi za trajnostno mobilnost [tukaj!](#)

Na konferenci je bil predstavljen Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki je trenutno v pripravi in bo celovito urejal področje trajnostne mobilnosti ter njenega financiranja.



Že 20 evropskih tednov mobilnosti

Ste vedeli, da je MZI nacionalni koordinator za izvajanje Evropskega tedna mobilnosti? Letos bomo beležili 20. ETM po vrsti. Vsaj od 16. do 22. septembra bomo živeli zdravo in potovali trajnostno!



Tema ETM 2021 »Varno in zdravo s trajnostno mobilnostjo« je bila predstavljena na delavnici na 5. konferenci o trajnostni mobilnosti in si jo lahko ogledate [na povezavi](#).

**Poznate vseh 7 občin, ki v ETM
sodelujejo že 20 let?**

Mesta, ki že 20 let ohranjajo aktivnosti ETM, so Celje, Gornja Radgona, Koper, Ljubljana, Maribor, Murska Sobota ter Nova Gorica. Hvala, da tudi s tem osmišljate trajnostno vizijo!