

**Interreg**



CENTRAL EUROPE

European Union  
European Regional  
Development Fund

**SMART COMMUTING**

TAKING  
**COOPERATION**  
FORWARD



Lokalni seminar, 29.11.2018, Koper



**Predstavitev projekta in današnjih aktivnosti**



Regionalni razvojni center Koper, Slavko Mezek in Vane Urh

- Predstavitev projekta
- SWOT analiza
- Izbrani ukrepi za prometno strategijo potovanj na delo in v šolo
- Analiza dnevne mobilnosti v funkcionalnem urbanem območju (FUO)



# PREDSTAVITEV PROJEKTA

- Prioriteta programa: Sodelovanje na področju nizkoglejčnih strategij v Srednji Evropi.
- Glavni cilj: Izboljšanje sposobnosti prometnega načrtovanja na območju FUO za zmanjšanje CO<sub>2</sub> izpustov
- Trajanje projekta: 36 mesecev  
Začetek: 01. 06. 2017  
Konec: 31. 05. 2020



1. Občina **Rimini** (Italija) – VP
2. IUAV - Univerza v Benetkah (Italija)
3. Tehniška Univerza Dunaj – Inštitut za promet (Avstrija)
4. Regionalni razvojni center **Koper/Capodistria** (Slovenija)
5. Občina **Velenje** (Slovenija)
6. Razvojna agencija **Hranice** (Republika Češka)
7. **Zadra Nova** Agencija za razvoj Zadarske županije (Hrvaška)
8. Občina **Weiz** (Avstrija)
9. Občina **Szolnok** (Madžarska)

Vrednost projekta: 1,55 mio €  
RRC Koper: 185.000 €



## Prebivalci Evrope ocenjujejo, da so glavni problemi urbanih območij:

- Onesnaževanje zraka (81 %),
- Cestni zastoji (76 %),
- Stroški mobilnosti (74 %),
- Nesreče (73 %),
- Onesnaževanje s hrupom (72 %)

Special Eurobarometer “Urban Mobility”, December 2013



1. **Prepoznati in bolje razumeti** navade prebivalcev v FUO glede mobilnosti (na znanju utemeljen proces harmonizacije)
2. **Okrepiti koordinacijo** in usposobljenost za načrtovanje različnih akterjev na področju prometa in mobilnosti (lokalne oblasti, ponudniki storitev javnega prometa, ponudniki ostalih oblik za trajnostno mobilnost)
3. **Spremeniti vzorce načina potovanja**, tako da se zmanjša uporaba osebnega avtomobila (npr. s promocijo in testiranjem oblik urbanega *car-pooling* sistema) z izrabo multimodalnih rešitev pri vsakodnevnih potovanjih na delo, in tako zmanjšati količino izpustov CO<sub>2</sub> in izboljšati kakovosti zraka.



## ■ Prednosti

- CPSji
- Zavedanje o aktivni mobilnosti
- Kakovost urbanih območij
- Kolesarska povezava Parenzana
- Ugodni podnebni pogoji
- Dobro cestno omrežje
- Prisotnost JPP

## ■ Slabosti

- Kompetentno osebje
- Odsotnost medobčinskega usklajevanja
- Mobilnostni načrti niso del razvojnih dokumentov
- Politična podpora
- Neprivlačno okolje na obrobju/podeželju
- JPP na podeželju
- Sezonskost prometnih tokov

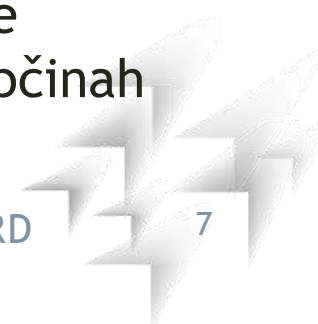


## ■ Priložnosti

- Evropska sredstva za mobilnost
- Strategija razvoja prometa v RS
- Čezmejno sodelovanje HRV/ITA
- 2. tir Divača - Koper

## ■ Grožnje

- Hitra cesta Jagodje - Lucija
- Politična in strokovna podhranjenost ogroža uresničevanje strategij na ravni FUO
- Električna vozila preusmerijo osnovni izziv mobilnosti
- Odsotnost čezmejnega sodelovanja zakrije ukrepe/učinke v občinah



# IZBRANI UKREPI ZA PROMETNO STRATEGIJO POTOVANJ NA DELO IN V ŠOLO

1. Pokrito kolesarsko parkirišče
2. Avtobusno postajališče s streho in možnostjo sedenja
3. Avtomatizirana izposoja koles (*bike-sharing*)
4. Postavitev polnilnic za električna vozila
5. Dvig ozaveščenosti o pomenu zdravja aktivne mobilnosti
6. Izobraževanje o mobilnosti v šolah
7. Participativni proces v vseh korakih strateškega načrtovanja
8. Nova kolesarska parkirišča in garderobe z možnostjo tuširanja na delovnem mestu (podjetja)
9. Vpeljava in revidiranje mobilnostnih načrtov podjetij
10. Šolski avtobus služi tudi prevozu delavcev
11. Spodbude za postavitev ključnih institucij v center mest / nova postajališča JPP kjer so zgoščena delovna mesta





# ANALIZA DNEVNE MOBILNOSTI V FUNKCIONALNEM URBANEM OBMOČJU (FUO)

- 5 občin FUO + 3 občine → regija
- 93.000 preb. FUO + 23.000 → regija
- 579 km<sup>2</sup> → 160 preb/km<sup>2</sup> + 465 km<sup>2</sup> → 50 preb/km<sup>2</sup> (regija 111 preb/km<sup>2</sup>)
- 38.000 delovno aktivnih FUO + 8200 d. a. → regija
- v regiji 46.200 delovno aktivnih + 77 % poti z os. vozilom = 35.000 voznikov = 35.000 vozil?
- povprečna dnevna razdalja 28 km → 1.000.000 km/dan = 70.000 litrov goriva/dan = 130.000 kg CO<sub>2</sub> (130 g CO<sub>2</sub>/km) = 0,3 % slovenskih izpustov na dan

Občina/delež	2015	2017
Ankaran/Ancarano	63,1	82,3
Hrpelje-Kozina	66,8	66,7
Izola/Isola	63,8	64,4
Koper/Capodistria	31,5	33,6
Piran/Pirano	48,4	48,8

Delež delovno aktivnih (brez kmetov) ki NE delajo v občini prebivališča (Vir: SURS 2018).



# OCENA KOLIČINE OSEBNEGA PROMETA V REGIJI

- Junij, julij, avgust, september
  - 250 - 1300 vozil/uro
  - 220 - 1000 vozil/uro med tednom izven konice
  - **420 - 3000 vozil/uro med tednom v konici**
  - 200 - 1200 vozil/uro med vikendom izven konice
  - 300 - 2500 vozil/uro med vikendom v konici
  - **400 - 3000 vozil/uro petek-ponedeljek med 8. in 20. uro**
  
- Januar, februar, marec, december
  - 180 - 1200 vozil/uro
  - 150 - 1000 vozil/uro med tednom izven konice
  - **350 - 2000 vozil/uro med tednom v konici**
  - 120 - 850 vozil/uro med vikendom izven konice
  - **300 - 1500 vozil/uro med vikendom v konici**
  
- April, maj, oktober, november
  - 200 - 1500 vozil/uro
  - 180 - 1000 vozil/uro med tednom izven konice
  - **400 - 2500 vozil/uro med tednom v konici**
  - 120 - 800 vozil/uro med vikendom izven konice
  - **300 - 2200 vozil/uro med vikendom v konici**



- Poleti 20 % več osebnega prometa na uro kot v ostalih obdobjih (na manj pomembnih cestah 10 %, na bolj pomembnih do 40 %)
- Število vozil med tednom in vikendom je praktično enako (20 - 100 vozil/uro razlike) - kaj to pomeni za organizacijo JPP?
- Poleti podobna obremenitev cest med petkom in ponedeljkom čez dan, kot med tednom v konici





**Slavko Mezek in Vane Urh**



Regionalni razvojni center Koper, Ulica 15. maja 19, 6000 Koper, Slovenija



<https://www.rrc-kp.si/sl/>



<https://www.facebook.com/rrckoper/>



# DELAVNICA



1. Razdelimo se v manjše skupine
2. Vsaka skupina si izbere območje obravnave
3. Izberemo in označimo **5-7 lokacij**, kjer se začenjajo in končujejo potovanja (šole, nakupovalni centri, zaposlovalci, sosednje občine ...) - uporabimo samolepilne listke



1. Ostanemo v enakih skupinah in ohranimo karte
2. Vsaka skupina si v bližini izbranih lokacij izbere enega večjega zaposlovalca ali šolo (enega generatorja prometa)
  1. Zapišite/odgovorite: kakšna sta možnost in čas potovanja z različnimi načini potovanja med lokacijami, izbranih v prejšnjem koraku in izbranim generatorjem prometa?
  2. Kakšne so možnosti potovanja od generatorja prometa z različnimi sredstvi (hoja, kolo, JPP, avto) do:
    1. Centra mesta
    2. Nakupovalnega središča/trgovine
    3. Vrtca ali šole



- Kateri podatki obstajajo in kateri ne? Kateri manjkajo da bi promet razumeli bolje?
- Kaj so glavne slabosti za trenuten način potovanja na delo/v šolo?
  - Lahko pride dnevni vozač iz sosednje občine na delo/šolo z JPP, peš ali s kolesom?
  - Se vozni redi in delovni čas ujemajo za prevoz z JPP?
- Kaj so glavne slabosti iz druge točke?
  - Lahko starš, ki mora zjutraj predati otroka to opravi peš, s kolesom ali JPP?
  - Gre lahko oseba po službi v center mesta peš, s kolesom, z JPP?
  - Gre lahko oseba po službi po nakupih peš, s kolesom ali z JPP?





## ■ Uporabite samolepilne listke za oznako na kartah:

- Skupina 1: hoja, prijaznost površin za hojo
- Skupina 2: kolesarjenje, prijaznost površin za kolesarje
- Skupina 3: javni potniški promet (avtobus, vlak) vključno z delovnim časom in frekvenco
- Skupina 4: Motoriziran promet (osebno vozilo, motor)

·  
·  
·

## DISKUSIJA

