



---

# Podnebno ogledalo 2022

## Promet

---

Osnutek

Poročilo Promet je drugi zvezek Podnebnega ogledala 2022, pripravljenega v okviru priprave strokovnih podlag za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb. Projekt izvaja Institut »Jožef Stefan«, Center za energetska učinkovitost (IJS-CEU), s podizvajalci: Kmetijski inštitut Slovenije (KIS), PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o., in Gozdarski inštitut Slovenije (GIS). Projekt je financiran iz Sklada za podnebne spremembe. Poročilo Promet pripravljata PNZ svetovanje projektiranje in IJS-CEU.

**PROJEKTNA NALOGA:**

**Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb**

**ŠT- POGODBE:**

**2550-21-311019**

**NAROČNIK:**

Ministrstvo za okolje in prostor

**KOORDINATOR NAROČNIKA:**

mag. Mateja Pitako

**KOORDINATOR IZVAJALCA:**

mag. Stane Merše

**ŠT. POROČILA**

IJS-DP-?

**DATUM:**

11. maj 2022

**AVTORJI:**

mag. Gregor Pretnar, univ. dipl. inž. grad.

Lea Rikato Ružič, univ. dipl. geog.

Katja Miklič, univ. dipl. inž. grad., *oba PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.*

Marko Đorić, *univ. dipl. inž. el.*

Matjaž Česen, *univ. dipl. meteorol.*

dr. Marko Kovač

dr. Marko Matkovič

Tadeja Janša, *mag. posl. ved*

mag. Barbara Petelin Visočnik, *vsi IJS*

# Vsebina

<b>UVOD</b> .....	<b>4</b>
<b>1 POVZETEK</b> .....	<b>6</b>
1.1 PREGLED STANJA – EMISIJE TGP .....	6
1.2 PREGLED STANJA – KAZALCI ZA SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV .....	9
1.3 PRIPOROČILA.....	11
<b>2 KAZALCI</b> .....	<b>21</b>
2.1 [PO2_PROMET] EMISIJE CO <sub>2</sub> IZ NOVIH IN VSEH OSEBNIH VOZIL .....	22
2.2 [PO3_PROMET] DELEŽ OVE V ENERGIJI GORIV ZA POGON VOZIL.....	26
2.3 [PO4_PROMET] POTNIŠKI KILOMETRI V JAVNEM POTNIŠKEM PREVOZU .....	29
2.4 [PO5_PROMET] TRAJNOSTNI TOVORNI PREVOZ.....	34
<b>3 SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV</b> .....	<b>38</b>
3.1 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA PROMETA NA SPLOŠNO .....	41
3.2 SPODBUJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP) .....	66
3.3 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA ŽELEZNIŠKEGA IN TOVORNEGA PROMETA .....	81
3.4 SPODBUDE ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI VOZIL, VOŽNJE IN ZASEDENOSTI VOZIL TER RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI CO <sub>2</sub> .....	93
3.5 SPODBUJANJE NEMOTORIZIRANIH OBLIK PROMETA.....	113
<b>4 OZNAKE, SLIKE IN TABELE</b> .....	<b>121</b>
4.1 SEZNAM OZNAK IN KRATIC .....	121
4.2 SEZNAM SLIK .....	123
4.3 SEZNAM TABEL .....	123

# Uvod

**Podnebno ogledalo 2022** je dokument, v katerem so predstavljene glavne ugotovitve spremljanja izvajanja ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (TGP) v sektorju neETS (to so emisije iz virov, ki niso vključeni v evropsko shemo za trgovanje z emisijami). Dokument vključuje pregled doseganja ciljev za leto 2020 iz *Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)*<sup>1</sup> in pregled izvajanja instrumentov za zmanjšanje emisije TGP, kot so ti opredeljeni v *Nacionalnem energetske in podnebnem načrtu Republike Slovenije (NEPN)*<sup>2</sup> v okviru razsežnosti razogljičenje in razsežnosti energetska učinkovitost, v letu 2021. Pripravljene strokovne podlage vključujejo vse elemente vsebine, potrebne za pripravo **Petega letnega poročila o izvajanju OP TGP**, kot so ti opredeljeni v samem OP TGP. Metodologija za pripravo Podnebnega ogledala je bila razvita v okviru projekta *LIFE Podnebna pot 2050*<sup>3</sup>.

Podnebno ogledalo sestavlja več zvezkov:

- **Zvezek 0: Povzetek za odločanje**, kjer so izpostavljena glavna priporočila za izvajanje ukrepov za zmanjševanje emisij TGP;
- **Zvezek 1: Ocena doseganja ciljev**, v katerem so povzete vse glavne ugotovitve glede doseganja ciljev na področjih zmanjševanja emisij TGP ter povečevanja energetske učinkovitosti in deleža obnovljivih virov energije (OVE) v bruto rabi končne energije. Vključeni so tudi pregled financiranja izvajanja ukrepov za zmanjševanje emisij TGP, prikaz kazalcev in kvalitativnih ocen glede doseganja njihovih ciljev in dolgoročnega obvladovanja emisij ter energetske-podnebni cilji do leta 2030;
- **Zvezek 2: Promet**, kjer je celovito prikazano stanje na področju zmanjševanja emisij TGP v sektorju prometa. Pregled vključuje tudi analizo kazalcev izvajanja OP TGP za leto 2020, pregled izvajanja ukrepov za zmanjševanje emisij TGP v letu 2021 in priporočila za njihovo izvajanje v prihodnjem letu;
- **Zvezek 3: Stavbe**, v katerem je celovito prikazano stanje na področju zmanjševanja emisij TGP v sektorju stavb. Zvezek je vsebinsko sestavljen podobno kot *Zvezek 2*;
- **Zvezek 4: Kmetijstvo**, ki vključuje celovit prikaz stanja na področju zmanjševanja emisij TGP v sektorju kmetijstva. Zvezek je vsebinsko sestavljen podobno kot *Zvezka 2 in 3*;
- **Zvezek 5: Ostali sektorji**, kjer je celovito prikazano stanje na področju zmanjševanja emisij TGP v sektorjih industrija neETS – raba goriv in procesne emisije, energetika neETS, odpadki ter raba zemljišč, spremembe rabe zemljišč in gozdarstvo (LULUCF);
- **Zvezek 6: Večsektorski ukrepi**, v katerem je prikazano stanje na področju zmanjševanja emisij TGP z ukrepi, ki so namenjeni več sektorjem. Vključena so

1 Operativni program ukrepov za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov do leta 2020, Vlada Republike Slovenije, 2014.

2 Vlada RS, februar 2020  
([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

3 LIFE ClimatePath2050 (Slovenian Path Towards the Mid-Century Climate Target), <https://www.podnebnapot2050.si/>.

področja zelene gospodarske rasti, usposabljanja, izobraževanja, informiranja in promocije ter ostalih večsektorskih ukrepov.

Pričujoči dokument je **Zvezek 2: Promet**. V njem so povzeti:

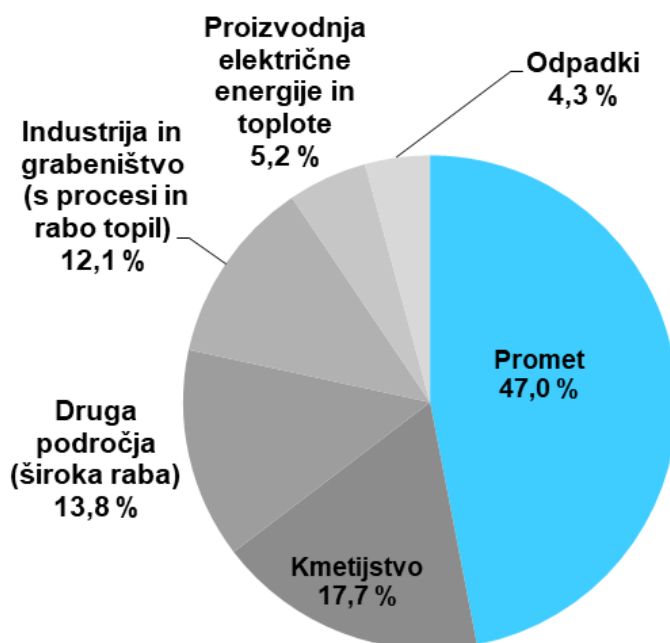
- **Pregled stanja v prometu**, v katerem so vključeni pregled stanja na področju emisij TGP, pregled kazalcev za spremljanje izvajanja ukrepov in glavna priporočila za izboljšanje izvajanja obstoječih ukrepov.
- **Pregled letnih kazalcev OP TGP**, ki vključuje analizo kazalcev za spremljanje izvajanja OP TGP v prometu za leto 2020.
- **Pregled izvajanja ukrepov za zmanjšanje emisij TGP v prometu iz NEPN**, kjer so za trajnostni promet na splošno, spodbujanje javnega potniškega prometa, trajnostnega tovornega prometa in nemotoriziranih oblik prometa ter spodbude za izboljšanje učinkovitosti vozil, vožnje in zasedenosti vozil ter rabe goriv z nizkimi emisijami CO<sub>2</sub> povzete glavne ugotovitve spremljanja izvajanja instrumentov iz NEPN v letu 2021 ter njihovo predvideno izvajanje v obdobju 2022–2023.

# 1 Povzetek

<b>CILJ<sup>4</sup> ZA LETO 2020</b>	Zmanjšanje emisij TGP za 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem trajnostnega prometa oz. emisije toplogrednih plinov v prometu se <b>ne bodo povečale za več kakor 27 % glede na leto 2005</b>
<b>CILJ ZA LETO 2030</b>	Emisije toplogrednih plinov v prometu se <b>ne bodo povečale za več kakor 12 % glede na leto 2005</b>

## 1.1 Pregled stanja – emisije TGP

Sektor promet predstavlja daleč največji vir, v letu 2020 kar 47 %, emisij TGP po Odločbi 406/2009/ES. Delež sektorja je bil še leta 2005 samo 38-odstoten. Večina emisij je iz cestnega prometa. Promet je, poleg kmetijstva, še edini sektor, v katerem so se emisije v obdobju 2005–2020 povečale, in sicer za 175 kt CO<sub>2</sub> ekv oz. za 4 %. V ostalih sektorjih skupaj so se emisije v istem obdobju zmanjšale za 2.136 kt CO<sub>2</sub> ekv. V letu 2020 so se emisije v prometu glede na prejšnje leto zmanjšale za 18,7 %, glede na leto 2018 pa za 21,6 %. Nižje emisije v letu 2020 so predvsem posledica velikega zmanjšanja prometne aktivnosti zaradi sprejetih ukrepov ob epidemiji COVID-19, v manjši meri pa tudi zaradi upočasnitve rasti domačega potniškega in tovornega prometa, povečanja učinkovitosti vozil ter povečanja deleža biogoriv v pogonskih gorivih v prometu, kar lahko pripišemo izvajanju ukrepov ter tudi nižje prodaje goriv tujim vozilom.



Vir: IJS-CEU

Slika 1: Delež emisij neETS v sektorju promet v letu 2020

4 Cilj za leto 2020 je iz OP TGP, cilj za leto 2030 pa iz NEPN.

### 1.1.1 Dekompozicijska analiza emisij CO<sub>2</sub> iz prometa

Cestni promet predstavlja močno prevladujoč del emisij v prometu in sicer 99,5 %. Znotraj cestnega prometa največ emisij odpade na CO<sub>2</sub>, in sicer 98,8 %. Zato je smiselno v dekompozicijski analizi upoštevati le emisije CO<sub>2</sub> iz cestnega prometa, pri čemer se zaradi različnih vplivnih faktorjev ločeno analizira gibanje emisij v potniškem in tovornem prometu. Potniški promet prispeva k emisijam cestnega prometa približno 2/3 emisij, tovorni pa 1/3.

#### **POTNIŠKI PROMET**

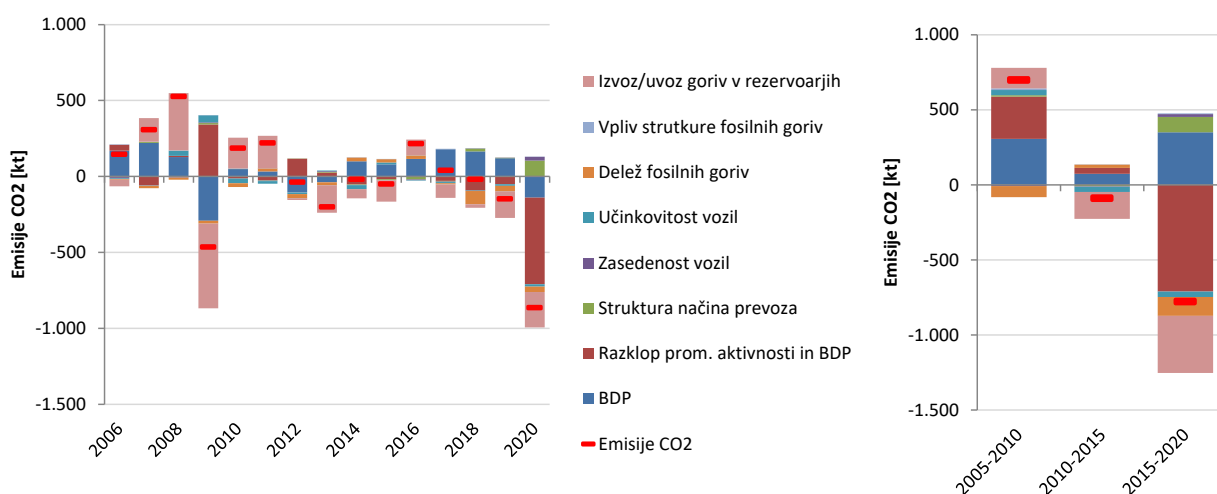
V potniškem prometu se upoštevajo emisije osebnih avtomobilov, avtobusov in potniških vlakov. Osebni avtomobili predstavljajo daleč največji del emisij potniškega prometa s 97 %. Z dekompozicijsko analizo je bil analiziran vpliv naslednjih faktorjev na gibanje emisij CO<sub>2</sub>:

- bruto domači proizvod v stalnih cenah (BDP);
- prometna aktivnost na enoto BDP (Razklop prom. aktivnosti in BDP);
- struktura načina prevoza;
- zasedenost vozil (pkm/vkm);
- učinkovitost vozil (MJ/km);
- delež fosilnih goriv;
- struktura fosilnih goriv (sprememba strukture vpliva na povprečni emisijski faktor oz. na intenzivnost emisij CO<sub>2</sub>);
- izvoz/uvoz goriv v rezervoarjih vozil (nakup tujih vozil v Sloveniji ali domačih v tujini).

Na letni ravni je gibanje emisij CO<sub>2</sub> zelo pestro in ne omogoča določitve trenda. V letih 2005–2008 je opazna rast emisij, ki ji sledi kratkotrajno zmanjšanje, potem pa se izmenjujejo leta majhnih rasti in zmanjšanj. Izrazito zmanjšanje je opazno zopet v letu 2020, kot posledica ukrepov za preprečevanje širjenja virusa SARS-CoV-2. Identificiramo lahko tri glavne vplivne faktorje: **BDP**, ki v večini primerov povečuje emisije (povečanje BDP torej vodi v povečanje emisij), **izvoz/uvoz goriv v rezervoarjih**, ki tako povečuje kot znižuje emisije, pri čemer je ta vpliv močno odvisen od cenovnih razmerij pogonskih gorivih med Slovenijo in sosednjimi državami, zadnji faktor pa je **razklop prometne aktivnosti in BDP**, ki pa je z večjim vplivom prisoten le v nekaterih letih. Leto 2020 je z vidika emisij CO<sub>2</sub> zelo posebno leto, zaradi situacije z virusom SARS-CoV-2, saj so ukrepi preko omejevanja gibanja, obveznega dela od doma, zapiranja mej držav, močno vplivali na potniški promet. To se odraža v tem, da ima razklop prometne aktivnosti in BDP izrazito negativen vpliv na emisije. Zaprtje meja in občutno zmanjšanje turizma se je odrazilo na upadu prodaje goriv tujim vozilom, prav tako je prišlo do upada BDP, zato je del zmanjšanja pripisan tudi temu. Po drugi strani so številne omejitve močno prizadele javni potniški promet, zato je povečan delež poti z avtomobili vplival na povečanje emisij. Zanimivo je, da je to edini opaznejši prispevek spremembe strukture načina prevoza, kar pomeni, da so bili premiki v smeri večjega deleža JPP zelo počasni, zmanjšanje deleža v letu 2020 pa je bilo zelo izrazito. Po letu 2016 je k nižjim emisijam prispevalo povečevanje deleža biogoriv, zaradi česar se je delež fosilnih goriv zmanjšal. Zanimivo pa je, da ni opaziti vpliva izboljšanja učinkovitosti vozil. To ne pomeni, da se učinkovitost vozil ni izboljšala, vendar pa so bile izboljšave izničene z močnejšimi, težjimi vozili. Vpliv zasedenosti vozil je prav tako zanemarljiv, kar je posledica tega, da je bil za

osebna vozila za celotno obdobje uporabljen enak faktor, saj je bil na voljo le en uporaben podatek.

Zanimiv je pogled na gibanje po petletnih obdobjih. V prvem obdobju je izrazito povečanje emisij, ki se je zlasti zgodilo v prvih treh letih obdobja in ga lahko pripišemo gospodarski rasti, prehitevanju rasti prometne aktivnosti rasti BDP-ja ter povečanju izvoza goriv v rezervoarjih tujih vozil. Drugo petletno obdobje zaznamuje minimalno zmanjšanje emisij. Zmanjšanje je v glavnem posledica zmanjšanja izvoza goriv, opazi pa se tudi vpliv izboljšanja učinkovitosti vozil. Zadnje petletno obdobje je močno zaznamovano s situacijo leta 2020. Če bi analizirali obdobje 2015–2019, potem bi opazili minimalno rast emisij, ki jo zlasti poganja rast BDP, zmanjšujejo pa počasnejša rast prometne aktivnosti glede na BDP, povečanje deleža biogoriv ter zmanjšanje izvoza goriva v rezervoarjih.



**Slika 2: Dekompozicijska analiza spremembe emisij CO<sub>2</sub> v potniškem prometu glede na preteklo leto (levo) oz. v petletnem obdobju (desno) (vir: IJS-CEU)**

## **TOVORNI PROMET**

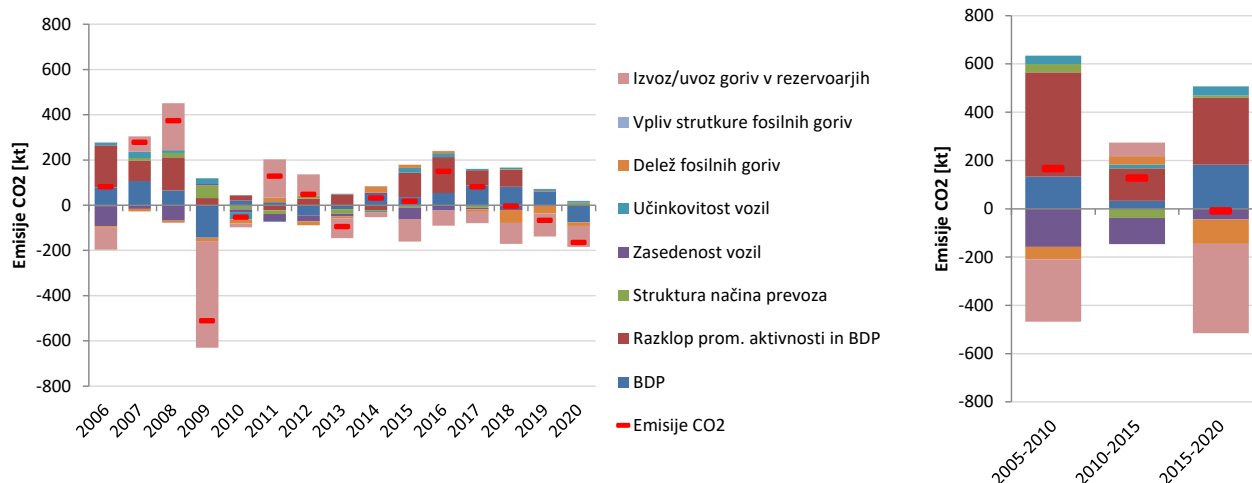
V tovornem prometu največ emisij odpade na težka tovorna vozila (3/4 emisij). Lahka tovorna vozila prispevajo 1/4, železniški promet pa 1 %. Pri emisijah tovornega prometa je za večino let opaziti, da so se emisije glede na predhodno leto povečale, kar se odraža tudi na petletnih obdobjih, saj v nobenem obdobju ni zaznati večjega upada emisij.

Z dekompozicijsko analizo je analiziran vpliv enakih faktorjev kot v potniškem prometu, saj se da z njimi dobro opisati situacijo, je pa vpliv posameznih faktorjev drugačen.

Največji vpliv na povečanje emisij ima razklop med prometno aktivnostjo in BDP. To pomeni, da prometna aktivnost v tovornem prometu raste hitreje kot BDP. To lahko pripišemo temu, da ima Slovenija močno industrijo, da je izrazito izvozno usmerjena, in da se zelo velik tovora prepelje po cesti. Drug faktor, ki prispeva k povečevanju emisij, je gospodarska rast. Na to, da se emisije niso toliko povečale, je vplivalo to, da tuji in tudi domači tovornjaki v manjši meri kupujejo gorivo v Sloveniji ter tudi povečevanje zasedenosti vozil (delno tudi zaradi povečevanja deleža vlačilcev v prometu težkih tovornih vozil). Pomemben je tudi prispevek povečevanja deleža biogoriv, ki so prav tako zniževala emisije. Prav tako kot pri potniškem



prometu ni opaziti vpliva učinkovitosti vozil in strukture načina prevoza. Povečanje prevoza po železnicah je prispevalo samo k temu, da se je ohranjal delež železniškega v tovornem prometu.



**Slika 3: Dekompozicijska analiza spremembe emisij CO<sub>2</sub> v tovornem prometu glede na preteklo leto (levo) oz. v petletnem obdobju (desno) (vir: IJS-CEU)**

## 1.2 Pregled stanja – kazalci za spremljanje izvajanja ukrepov

Sektor spremljamo s petimi kazalci, ki so usmerjeni v spremljanje izvajanja politik in ukrepov.

**Leta 2020 je bil na področju prometa cilj dosežen samo za en kazalec, vrednosti štirih kazalcev pa so za ciljnimi vrednostmi zaostajale (Slika 4).**

V okviru *Resolucije o Dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (ReDPS50)*<sup>5</sup> so po posameznih sektorjih predlagani tudi kazalci spremljanja napredka. Za področje prometa so med predlaganimi kazalci tudi emisije TGP v prometu ter delež OVE v prometu, kar oboje že spremljamo v okviru spremljanja izvajanja OP TGP v *Podnebnih ogledalih*. Poleg tega so za spremljanje izvajanja ukrepov za zmanjšanje emisij TGP predlagani še struktura potniškega prometa, struktura tovornega prometa, delež elektrifikacije v prometu ter porabljen čas.

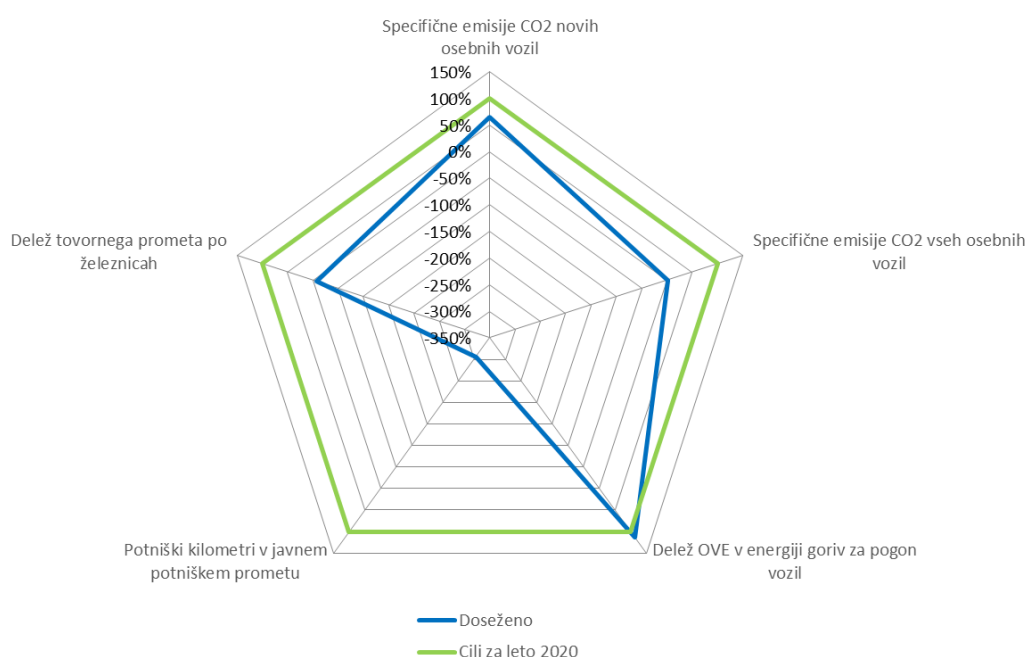
Pri specifičnih emisijah novih vozil se je padajoč trend v obdobju 2010–2016 popolnoma ustavil, do leta 2019 so se emisije povečevale in se oddaljile od zastavljenega cilja. Dejstvo je, da v realnem življenju novejša vozila nimajo samoumevno nižjih emisij od starejših vozil, ker so vozila težja in močnejša (tudi SUV fenomen), izboljšanje učinkovitosti motorjev pa tega učinka ni uspelo izničiti. V letu 2020 je zopet prišlo do zmanjšanja specifičnih emisij novih vozil (skoraj 10-odstotnega) predvsem iz dveh razlogov. Eden je znižanje specifičnih emisij vozil z motorji z notranjim zgorevanjem, drugi pa povečanje deleža električnih vozil (BEV in PHEV). Na ravni EU je večina proizvajalcev dosegla cilje zaradi povečanja deleža električnih vozil med novo registriranimi vozili ter zaradi izkoriščanja enega ali več

5 Uradni list RS, št. [119/21](#)

**prilagodljivih mehanizmov skladnosti** (ang. flexible compliance mechanisms, ki jih zagotavljajo predpisi EU), kar pomeni, da je bila približno polovica zmanjšanja CO<sub>2</sub> leta 2020 dosežena le na papirju. **Povprečne emisije vseh vozil so se po rasti v letih 2018 in 2019, v letu 2020 nekoliko zmanjšale, vendar so za zastavljenim indikativnim ciljem iz OP TGP še vedno zaostajale.**

**Cilja za specifične emisije CO<sub>2</sub> novih in vseh osebnih vozil za leto 2020 tako nista bila dosežena.**

Potrebno bo močno okrepiti izvajanje ukrepov na tem področju, poleg tega pa je potreben tudi hitrejši tehnološki razvoj pri alternativnih pogonih.



**Slika 4:** Dosežene vrednosti kazalcev na področju prometa, prikazane glede na ciljne vrednosti v letu 2020. Prikazane so relativne vrednosti kot odstotek potrebnega napredka v obdobju 2012–2020. Negativna vrednost pomeni, da se je vrednost kazalca od leta 2012 poslabšala, torej da je šel razvoj v nasprotno smer od želene. (vir: IJS-CEU)

V letu 2020 se je delež OVE v prometu četrto leto zaporedoma povečal in je znašal 10,9 %. **Sektor je za 0,9 odstotne točke presegel cilj v OP TGP** in po Direktivi 2009/28/EU.

**Cilj deleža OVE v energiji goriv za pogon vozil za leto 2020 je bil tako dosežen.**

Število potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu (JPP) je v letu 2020 sunkovito padlo zaradi velikega zmanjšanja prometne aktivnosti, kar je posledica sprejetih ukrepov ob epidemiji COVID-19. **Končni zaostanek za ciljem OP TGP za leto 2020 je celo več kot 58 %.**

**Cilj potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu za leto 2020 tako ni bil dosežen.**

V javnem potniškem prevozu po železnicah so se potniški kilometri zmanjšali za 43,2 % v primerjavi z letom 2019. V medkrajevnem avtobusnem prevozu so se potniški kilometri zmanjšali za 59,0 %, v mestnem javnem potniškem prevozu pa za 56,9 %. Potniški kilometri, v vseh treh skupinah (javni potniški prevoz po železnicah, medkrajevni avtobusni in mestni javni potniški prevoz), predstavljajo daleč najnižje dosežene vrednosti v opazovanem obdobju za vsako od teh skupin. Dejstvo je, da so ukrepi zoper širjenje virusa SARS-CoV-2, javni potniški promet močno prizadeli, vendar kljub nekaterim uspešnim ukrepom na tem področju ni bilo doseženega preboja, torej bo na tem področju v prihodnje potrebno bolj korenito ukrepanje. V letu 2017 je prišlo tudi do spremembe metodologije zbiranja nekaterih podatkov, kar je vplivalo na visoke rasti v tem letu.

**Tudi cilj deleža železniškega tovornega prevoza v skupnem tovornem prevozu z vsaj eno točko v Sloveniji za leto 2020 ni bil dosežen.**

Po zmanjšanju za 1 odstotno točko v letu 2018 ter 0,4 odstotne točke v letu 2019, se je delež v letu 2020 znižal še dodatno za 2,3 odstotne točke v primerjavi z letom 2019. Število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prevozu je v obdobju od leta 2011 do 2016 nekoliko nihalo, v obdobju 2017–2019 pa se je precej povečalo, in sicer za 8,2 %, 5,3 % ter 2,0 % v primerjavi z letom prej, v letu 2020 pa se je znižalo za 1,3 %. Število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prevozu je bilo v letu 2020 19,2 % večje kot v letu 2011. Pri enaki primerjavi v železniškem prevozu se je število prevoženih tonskih kilometrov povečalo za 13 %. Hitrejša rast cestnega prevoza od rasti železniškega tovornega prevoza ni skladna z zastavljenimi cilji, zato je potrebno bolj intenzivno spodbujati preusmeritev tovornega prevoza na železnice.

### 1.3 Priporočila

V obdobju 2021–2030 se ukrepe za zmanjševanje emisij TGP v prometu izvaja v okviru *Celovitega nacionalnega energetskega in podnebnega načrta Republike Slovenije (NEPN)*<sup>6</sup>.

#### PRIPOROČILO PROMET 01/2022

##### **Spodbujanje trajnostne mobilnosti**

V skladu z načrtovanim v NEPN se priporoča, da se čimprej pripravi usmeritve, smernice in spodbude za pripravo regionalnih CPS<sup>7</sup>. Vzporedno s hitrim razvojem CPN<sup>8</sup> na občinski, vse bolj pa tudi na regionalni ravni, dozoreva spoznanje o potrebi prenosa CPN na državno raven in izdelave CPS za celotno državo. Tako za pripravo kot izvajanje občinskih in regionalnih CPS je treba zagotoviti redna, stabilna in predvidljiva finančna sredstva.

Priporoča se čim prej sprejetje *Zakona o celostnem prometnem načrtovanju*, ki bo opredelil prioritete, cilje in navodila za prostorsko načrtovanje in integracijo celostnega prometnega načrtovanja ter mehanizme in obveznosti integracije celostnih prometnih strategij in prostorskih aktov. V prostorskem načrtovanju naj bo večji poudarek na obravnavi

<sup>6</sup> Vlada RS, februar 2020

([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

<sup>7</sup> Celostni prometna strategija

<sup>8</sup> Celostno prometno načrtovanje

dostopnosti in ne mobilnosti. Načrtovanje dostopnosti bi omogočilo različen izbor možnosti prihoda do cilja, bližine ciljne poti, izbor poti in izbor potovalnih načinov, kar sledi ciljem nacionalnih strateških podlag.

Priporočljivo je redno delovanje medresorske delovne skupine za trajnostno mobilnost, saj bi lahko pospešilo izvajanje prioritarnih ukrepov na pristojnih ministrstvih.

**IZVAJALEC** MOP, MzI, DRSI, MJU, MF, občine

**UTEMELJITEV** Celostne prometne strategije na občinski ravni so se dobro uveljavile, vendar bo za večjo učinkovitost z vidika sprememb potovalnih navad potrebna kontinuiteta izvajanja ukrepov. Zaradi omejenega vpliva občin na izvajanje nekaterih ukrepov so bile že pripravljene nekatere regijske celostne prometne strategije.

Čeprav že danes obstajajo možnosti za integracijo CPS in prostorskih aktov, pa je v praksi takih primerov malo, saj integracija ni sistemsko urejena, pogojena in obvezna. Tovrstna integracija je izrednega pomena, saj veliko prometnih težav in netrajnostnih potovalnih navad izvira iz umeščanja večjih generatorjev prometa v prostor, ki je osredotočeno na osebni motorni promet, zagotavljanja standarda dostopnosti z netrajnostnimi potovalnimi načini ter netrajnostno prakso parkirnih standardov.

Treba bi bilo stimulirati tudi nemotoriziran promet. V tujini se na primer pojavlja praksa povračila kilometrine za kolesarje ali nakupa kolesa v obliki davčne olajšave.

## PRIPOROČILO PROMET 02/2022

### Upravljanje trajnostne mobilnosti

Priporoča se čimprejše izvajanje ukrepov upravljanja mobilnosti v skladu s smernicami iz *NEPN*, zlasti v povezavi z omejitvijo dolgotrajnega parkiranja za na delo ter spodbujanjem dela od doma. Poleg tega je treba urediti zakonodajo, da bo omogočala lažje kombiniranje dela od doma in dela na delovnem mestu, saj so se med epidemijo vzpostavile dobre prakse, ki so izvedljive tudi v običajnih razmerah. Priporoča se tudi ponovna vzpostavitev finančnih vzpodbud za delodajalce za namen izdelave in izvedbe mobilnostnih načrtov.

Nadaljuje naj se intenzivno in ciljno spodbujanje in informiranje splošne in strokovne javnosti tako na lokalni kot državni ravni. V kurikulumu vrtcev, osnovnih in srednjih šol bi bilo treba vključiti sistematično obravnavo trajnostne mobilnosti.

Na lokalni ravni bi bilo več poudarka potrebnega na ukrepih, ki ne slonijo na intenzivnih vlaganjih v infrastrukturo, ampak na spremembi prometnih režimov in umirjanju prometa v urbanih območjih po vzoru iz tujine (npr. koncepti, kot so t. i. »superblocks«, »circulation plans« itd.). Priporočamo dodatna izobraževanja in smernice na to temo.

Za naslednjo finančno perspektivo 2021–2026 priporočamo vključitev ukrepov sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti.

**IZVAJALEC** MzI, MJU, Ministrstvo za delo

**UTEMELJITEV** Omejevanje parkiranja je eden od najbolj učinkovitih ukrepov za manjšo uporabo osebnega avtomobila. S tem bi primerjalno povečali privlačnost hoje,

kolesarjenja, sopotništva in uporabe javnega potniškega prometa. Stroške obratovanja parkirišča na delovnem mestu praviloma nosi delodajalec, in sicer tudi za tiste, ki avtomobila ne uporabljajo. Ob tem lahko nastajajo razlike med zaposlenimi, zagotavljanje brezplačnega parkirišča pa je skrita subvencija na trgu odplačnih parkirišč in vzpodbuda avtomobilskemu prometu.

Delo od doma se je v epidemiji novega koronavirusa izkazalo kot privlačna alternativa za precejšnje število zaposlenih, zato je treba ta trend izkoristiti v običajnih razmerah, saj z zmanjšanjem števila poti na emisije TGP najbolj pozitivno vplivamo.

Ukrepi upravljanja mobilnosti na lokalni ravni v smislu sprememb prometnih režimov so lahko finančno precej bolj ugodni kot infrastrukturne spremembe in imajo lahko zelo pozitiven učinek na potovalne navade.

### PRIPOROČILO PROMET 03/2022

#### Izobraževanje in promocija

Nadaljuje naj se intenzivno spodbujanje in informiranje splošne in strokovne javnosti tako na lokalni kot državni ravni. Ob tem bi bilo smiselno nadaljevati tudi s programi, kot je *Izobraževanje za trajnostno mobilnost*. Kjer je možno, naj bodo promocijski ukrepi povezani tudi s hkratnimi infrastrukturnimi investicijami, saj je tako učinek večji.

Odločevalci in načrtovalci na področju prometa morajo obvezno vsaj občasno uporabljati različne oblike trajnostne mobilnosti oz. imeti tudi uporabniške izkušnje.

IZVAJALEC MzI, MOP, DRSI, SŽ

UTEMELJITEV Promocijski in ozaveščevalni ukrepi so zelo pomembni pri spreminjanju potovalnih navad, vendar so bolj učinkoviti, če jih spremljajo tudi hkratni ukrepi izboljšanja ponudbe trajnostne mobilnosti.

Eden največjih izzivov za pripravljavce in izvajalce novih strategij je gotovo ozaveščanje prebivalcev in lokalnih odločevalcev o možnostih, ki so na voljo. Čeprav se lahko o ciljih vsi deležniki razmeroma široko strinjajo, pa je pomanjkanje vsakdanjih praktičnih izkušenj s konkretnimi ukrepi trajnostne mobilnosti lahko resna ovira za njihovo širšo uporabo.

### PRIPOROČILO PROMET 04/2022

#### Potni stroški

Priporoča se čimprejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN* v okviru ukrepov davčne politike in obračuna potnih stroškov, vezano na spodbujanje uporabe JPP (ob hkratnem izboljšanju ponudbe JPP in poenostavitvi sistema terminskih vozovnic IJPP), ki hkrati ne izvezajo tudi nagrajevanja hoje in kolesarjenja. Z vidika spodbujanja trajnostnih načinov prihoda na delo pa bi bilo najučinkoviteje, če bi s spremembo zakona o delovnih razmerjih odpravili obveznost delodajalcev za povračilo stroškov prevoza na delo, hkrati pa bi z davčnimi olajšavami in drugimi mehanizmi nagradili le tiste, ki potujejo trajnostno. Za uveljavitev sprememb se svetuje aktivno sodelovanje s sindikati.

IZVAJALEC MJU

**UTEMELJITEV** Spodbujanje trajnostne mobilnosti je postalo še bolj pomembno v luči epidemije Covid-19, saj je treba preprečiti, da bi dnevna mobilnost še bolj postala odvisna od osebnega motornega prometa in s tem Slovenijo oddaljila od podnebnih ciljev. Olajšave, vezane na oddaljenost od delovnega mesta, spodbujajo razpršeno poselitev in imajo pretežno negativne okoljske in prometne učinke. Olajšave, vezane na strošek JPP, so povezane z dejansko uporabo JPP. Primer dobre prakse je enotna pavšalna cena vozovnice za celotno regijo/državo za vsa prevozna sredstva. Primer sta delavska vozovnica – nakup celoletne integrirane vozovnice za JPP, ki bi se glasila na nosilca, ali povračilo dejanskih stroškov vozovnice na določeni razdalji, če delavec predloži dokazilo o nakupu.

#### PRIPOROČILO PROMET 05/2022

##### **Spodbujanje javnega potniškega prometa**

Po vzoru državne kolesarske strategije, ki je v pripravi, je čimprej treba pripraviti državno strategijo javnega potniškega prometa, kot je to tudi načrtovano v *NEPN*. Priporoča se tudi čimprejšnje izvajanje novega *Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa*, katerega glavni cilji so ustanovitev upravljavca sistema javnega potniškega prometa, prilagoditev voznih redov in vzpostavitev informacijskih platform v obsegu, prav tako načrtovanem v *NEPN*.

Čimprej bo treba zagotoviti vključitev vseh ponudnikov mestnega potniškega prometa (vključno z Ljubljanskim potniškim prometom) v sistem enotne vozovnice, izvedena pa mora biti tudi nadaljnja integracija voznih redov različnih vrst prevozov: avtobusnega, železniškega, mestnih in šolskih prevozov. V sklopu integracije je treba zagotoviti zadostno število kompetentnih kadrov za vzpostavitev, vodenje, vzdrževanje in razvoj integriranega javnega potniškega prometa. Ob tem bi bilo v prihodnosti dobro preučiti možnost vključitve izposoje koles in souporabe avtomobilov v sistem enotne vozovnice.

Priporoča se tudi čimprejšnja vzpostavitev kontinuiranega zbiranja podatkov o dejansko prepeljanih potnikih s statistično obdelavo. Vzpostaviti bi bilo treba tudi sistem rednega in objektivnega spremljanja kakovosti in v ospredje delovanja postaviti skrb za uporabnika.

**IZVAJALEC** MzI in občine

**UTEMELJITEV** Za delovanje JPP se vsakoletno namenja veliko sredstev, zato je smiselno pregledati stanje, jasno opredeliti prioritete in cilje ter ustrezno razporediti sredstva, da bo lahko infrastruktura nudila pogoje za razvoj kakovostnih storitev. Strateški dokument JPP bi moral obsegati železnico kot hrbtenico JPP, medkrajevne in mestne avtobusne prevoze ter navezavo na sorodna področja trajnostne mobilnosti, kot so infrastruktura za pešce in kolesarje, parkirišča P+R, sopotništvo idr. Takšno strategijo bi lahko pripravil bodoči upravljavec JPP.

IJPP je že uveden za vse potnike, zato so na vrsti nadaljnji ukrepi za integracijo javnega potniškega prometa. Javni potniški promet je trenutno zasnovan na treh ravneh. Sistemsko raven so zakoni in predpisi, ki jih

pripravljajo na MZI, upravljavska raven določa linije in njihovo optimizacijo, usklajuje vozne rede itd., izvajalska raven pa izvaja prevoze.

Trenutno upravljavec v Sloveniji še ni vzpostavljen, vendar je bil sprejet nov zakon, ki to predvideva, hkrati pa to nalaga tudi Načrt za okrevanje in odpornost. Vzpostavitev celovitega upravljanja sistema (IJPP) bo tako potekala hkrati na dveh nivojih: na nivoju ustanavljanja Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) in na nivoju izvajanja projekta integracije javnega potniškega prometa.

## PRIPOROČILO PROMET 06/2022

### Infrastruktura javnega potniškega prometa

Pripraviti in izvajati je treba ambicioznejše ukrepe za izboljšanje infrastrukture za JPP, kot na primer uvajanje rumenih pasov v mestnem in medkrajevem prometu, prednosti JPP v križiščih ter urejanje mikro-mobilnostnih vozlišča, ki omogočajo zamenjavo prevoznih sredstev na mestnih vpadnicah.

Ob tem je treba čimprej povečati časovno konkurenčnost JPP s hitrimi linijami in infrastrukturnimi izboljšavami.

Pospešeno je treba označiti vsa postajališča v državi, olajšati dostop do njih in jih opremiti s čakalnicami, nadstrešnicami in spremeniti vozne rede (taktni vozni red, čas potovanja, termini prihodov v končne destinacije, možnost potovanja brez prestopa oz. prestop brez čakanja itd.).

Vozlišča P+R naj se umešča le v skladu s Smernicami za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, torej da ne povečujejo skupnega števila kilometrov, prevoženih z osebnim motornim prometom. Pri prenovah železniških in avtobusnih postaj in postajališč je treba stremeti tudi k izboljšanju pogojev za multimodalnost in same dostopnosti do postaj in postajališč. V sklopu financiranja peš in kolesarskih povezav, izposoje koles itd. bi bilo smiselno spodbujati tudi boljšo dostopnost do vozlišč JPP.

**IZVAJALEC** MZI, občine, DRSI, DARS

**UTEMELJITEV** Hitre avtobusne linije so nedvomno korak v pravo smer, a je treba povečati pogostnost voženj, vozne rede optimizirati in hitre linije promovirati v javnosti kot kakovostno alternativo osebnemu avtomobilu. Vendar so te linije le omejeno konkurenčne osebnemu prevozu, kadar pride do zastojev; zato naj se na prometno obremenjenih cestah (mestnih vpadnicah in obvoznicah) namesto njihove širitve raje uvedejo rumeni pasovi za avtobuse.

Rumeni pasovi so učinkovit in poceni ukrep za skrajšanje potovalnih časov mestnih in medkrajevnih avtobusov. Ukrep je bil uveden le na nekaterih cestah v Ljubljani, nato pa se je razvoj ustavil. Na večpasovnih cestah v širših mestnih območjih je treba izkoristiti priložnosti za uvedbo rumenih pasov, še posebej v luči širjenja nekaterih cest, vključno z avtocestnimi kraki okoli Ljubljane.

Mnogo avtobusnih postajališč po državi je neustrezno označenih in opremljenih, kar slabša ugled, kakovost in konkurenčnost javnega prometa.

Vozni redi med posameznimi vrstami prevoza (železniški prevoz potnikov, javni linijski medkrajevni prevoz potnikov, mestni prevoz potnikov) so še vedno

neusklajeni. Želja uvedbe IJPP je bila zagotovitev, da se bodo vozni redi dopolnjevali in podpirali za boljšo ponudbo potnikom in spodbujali uporabo vrste prevozov, ki imajo na določeni relaciji ali smeri primerjalno prednost. Nekatera vozlišča P+R so bila izvedena na lokacijah s tako ponudbo JPP, da bodo težko zadostila pogojem iz Smernic za vzpostavitev sistema P+R.

#### PRIPOROČILO PROMET 07/2022

##### Financiranje prometne infrastrukture

Priporoča se določitev novega koncepta financiranja trajnostne prometne infrastrukture za zagotavljanje potrebnih javnih finančnih sredstev (npr. infrastrukturni sklad) za pospešeno načrtovanje, umeščanje (priprava DPN idr.) in izgradnjo sodobne železniške in druge trajnostne prometne infrastrukture.

Poleg dodatnih sredstev je treba tudi urediti financiranje Direkcije RS za infrastrukturo na način, da bo omogočalo učinkovitejše izvajanje večletnih projektov.

IZVAJALEC MZI, MF, SVRK

UTEMELJITEV Direkcija RS za infrastrukturo je proračunski uporabnik, ki mora vsakoletna sredstva porabiti do konca leta. Če jih ne, se sredstva ne prenesejo v naslednja leta. To je pri postopkih javnega naročanja zelo nepraktično, saj so pri velikih naročilih pogoste pritožbe, revizije itd., kar onemogoča točno načrtovanje porabe sredstev. V primeru, da v nekem letu izvedba projektov teče gladko, pa lahko realizacije potekajo hitreje in zmanjka denarja.

#### PRIPOROČILO PROMET 08/2022

##### Železniška infrastruktura

Priporoča se čimprejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz NEPN ter zagotovitev intenzivnejših vlaganja v razvoj železniškega omrežja, s ciljem večje uporabe železniškega prometa za potniški in tovorni promet, skladno z veljavnim načrtom vlaganj v promet in prometno infrastrukturo.

Prednostno naj se vlaga v tiste proge, ki so ključne za razvoj železniškega prometa v Sloveniji in imajo največji potencial za spremembo potovalnih navad, tj. nadgradnja Ljubljanskega železniškega vozlišča, železniških postajališč v okolici večjih urbanih središč (npr. Ljubljanska urbana regija) itd. Po izdelavi strokovnih podlag za ugotovitev implementacije konkurenčnih železniških povezav leta 2023 naj se pospešeno umešča v prostor nove odseke konvencionalnih prog ali prog za visoke hitrosti.

IZVAJALEC MZI, DRSI

UTEMELJITEV *Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030* navaja, da bo železnica hrbtenica javnemu potniškemu prometu, avtobusi in druga prometna sredstva (sistem P+R, kolesa...) pa jo napajajo in dopolnjujejo. V zadnjih letih je opazen napredek, še vedno pa je zaostanek za cestno infrastrukturo izdaten. Na spletni strani <http://www.krajsamorazdalje.si/> so na vpogled projekti glede na status izvedbe in financiranje. Nadaljnji razvoj potniškega prometa je še zlasti pomemben v luči epidemije novega koronavirusa ter s tem povezanega zmanjšanja obsega in pomena javnega potniškega prometa.



Večja vlaganja v železniško infrastrukturo so smiselna predvsem za namen povečanja zmogljivosti na železniškem omrežju ter hitrejšega in udobnejšega potovanja potnikov. Največ potenciala za spremembo potovalnih navad je na primer ravno na območju Ljubljanske urbane regije, kjer je zaradi delovnih migracij daleč največ motornega prometa in s tem negativnih vplivov, kot so zastoji, onesnaženost zraka, hrup, prometne nezgode itd.

## PRIPOROČILO PROMET 09/2022

### Tovorni promet

Priporoča se čimprejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*, tudi na področju boljšega upravljanja prometa in izkoriščenosti cest z uporabo elektronskega cestninjenja tovornih vozil tudi kot orodja za upravljanje prometa. Treba bo tudi preučiti in postopno vzpostaviti zaračunavanje zunanjih stroškov za tovorni promet ter aktivneje začeti z izvajanjem prepovedi vstopa v mestna območja za tovorna motorna vozila, ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila.

Priporoča se tudi izvajanje ukrepov iz *Strategije razvoja prometa v RS do leta 2030* na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju. Čimprej je treba začeti združevati/optimizirati mestni tovorni promet, opredeliti okoljske cone, kjer se dostava vrši z alternativnimi oblikami prometa, spodbujati nakup električnih vozil za mestni tovorni promet (npr. tovorna kolesa), določiti časovne in prostorske omejitve dostav, vzpostaviti konsolidacijske centre, informacijske platforme, kombinirati prevoz tovora, spodbujati intermodalne prevozne verige, okrepiti nadzor cestnega tovornega prometa, razvijati logistične koncepte za tovarniški in gradbiščni promet ter infrastrukturne projekte za zeleno logistiko (železniška infrastruktura, letališka infrastruktura, logistična območja) ter nenazadnje ozaveščati.

Priporoča se še proaktivno sodelovanje akterjev na različnih področjih prometa, torej tako cestne kot tudi železniške infrastrukture. Med ukrepi, ki jih izvajajo v Evropi, so spodbude za intermodalni prevoz (menjava načinov prevoza), gradnja terminalov in prekladalnih postaj ter nabava prekladalne opreme.

**IZVAJALEC** MzI

**UTEMELJITEV** Povečanje učinkovitosti tovornega prometa, ki se v zadnjih letih drastično povečuje, bi pripomoglo k zmanjšanju porabe energentov in emisij, pa tudi drugih načinov prometa, na katere tovorni promet vpliva. Pomen upravljanja tokov tovornega prometa je že prepoznan z uvedbo elektronskega cestninjenja za tovorna vozila na avtocestah, smiselno pa bi bilo uvesti tudi celostno upravljanje, ki bi izboljšalo izkoriščanje celotne državne prometne infrastrukture, torej tako cest kot tudi železnic.

V zadnji Beli knjigi je Evropska komisija sprejela načrt s pobudami za zgraditev konkurenčnega transportnega sistema, ki bo povečal mobilnost in odpravil ovire na ključnih področjih. Do leta 2030 naj bi v mestih prepolovili uporabo avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestnem prometu in vzpostavili logistiko brez CO<sub>2</sub>. Želji in zavezi po razvoju nizkoogljične družbe sledi tudi *Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030*, kjer sta zapisana nova trenda v

razvoju prometa, razogljičenje in digitalizacija. MZI že pripravlja *Nacionalne smernice za izdelavo Strategij upravljanja mestne logistike (SUML)*, preizkus katerih se bo izvedel v okviru dveh pilotnih projektov *SUML* za dve izbrani mesti v Sloveniji.

#### PRIPOROČILO PROMET 10/2022

##### Alternativna goriva

V skladu z načrtovanim v *NEPN* je treba izboljšati shemo subvencioniranja električnih vozil, da bi se doseglo hitrejšo zamenjavo starejših neučinkovitih vozil.

Na področju finančnih spodbud za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost je treba nadaljevati z izvajanjem instrumenta v obsegu iz *NEPN*. V tem okviru bi izpostavili zlasti intenziviranje izvajanja ukrepov iz *Akcijskega programa za alternativna goriva v prometu* ter demonstracijske projekte za postavitev polnilne infrastrukture za stanovalce večstanovanjskih stavb, med katere je treba vključiti tudi primer, kjer lastniki stanovanj/vozil niso hkrati tudi lastniki parkirnih prostorov.

Dopolniti je treba nov *Zakon od davku na motorna vozila*. Potrebna je večja progresivnost lestvice za stopnje obdavčitve glede na emisije CO<sub>2</sub>, saj trenutno veljavna potrošnikov k nakupu emisijsko primernejšega avtomobila ne spodbuja dovolj.

IZVAJALEC MZI, Eko sklad, MF

UTEMELJITEV Preučiti je treba možnost, da bi višjo spodbudo za električno vozilo (bonus pri subvenciji) prejeli lastniki vozil, ki bodo staro vozilo z motorjem z notranjim zgorevanjem odjavili iz prometa, oziroma, da bi bila odjava starega vozila pogoj za pridobitev spodbude za nakup električnega vozila.

*Akcijski načrt za alternativna goriva* predvideva vrsto podpornih ukrepov za razvoj elektromobilnosti, zato je potrebno okrepiti njegovo izvajanje, da bo dosežen načrtovan obseg. Za pospešitev razvoja elektromobilnosti je pomembno čim prej nasloviti tudi vse ovire, ki se pojavljajo pri uporabi te tehnologije v večstanovanjskih stavb. Za odpravljanje tovrstnih ovir in testiranje različnih rešitev so najprimernejši demonstracijski projekti.

Pri sprejetju novega *Zakona o davku na motorna vozila* v letu 2021 je sicer prišlo do progresivne vezave davka na emisije CO<sub>2</sub>. Toda primerjava s podobnimi zakoni po EU je pokazala, da se prelom v progresivnosti zgodi pri relativno visokih izpustih CO<sub>2</sub> (približno 200 g CO<sub>2</sub>/km). Davek zato za izbiro čistejših in električnih vozil ni dovolj stimulativen.

#### PRIPOROČILO PROMET 11/2022

##### Kolesarski promet

Priporoča se zagotovitev virov, ki bodo omogočili kontinuiteto financiranja gradnje in prenove kolesarske infrastrukture, primarno za namen dnevne mobilnosti, hkrati pa je treba zagotoviti tudi, da sta gradnja in prenova skladni s trenutno veljavnimi predpisi in smernicami, ki omogočajo širšo uporabnost infrastrukture.

Ponovno bo treba zagotoviti vire v *Programu porabe sklada za podnebne spremembe za namen izvajanja podporne infrastrukture*, s katerimi se bo lahko izvedlo ukrepe, kot so

varovana in pokrita kolesarska parkirišča, integracija z železniškim prometom, sistemi izposoje koles, opremljenost lokacij delovnih mest s tuši in garderobami itd.

Priporočajo se tudi finančne spodbude za nakup koles in e-koles po vzoru subvencij za nakup e-avtomobilov.

Treba je tudi nadaljevati s poenostavitvami postopkov umeščanja kolesarskih povezav v prostor ter s pristopi k spremembi s tem povezane zakonodaje. Občine in regije naj pripravijo izhodišča za izgradnjo kolesarskih povezav, vnaprej naj vodijo pogovore v zvezi z odkupom zemljišč ter angažirajo koordinatorje za kolesarstvo na regionalni ravni, da bodo lokalni in nacionalni akterji med seboj usklajeni. Priporoča se tudi načrtovanje kolesarskih omrežij v sistemu prostorskega načrtovanja. Po sprejemu državne strategije razvoja kolesarjenja je treba čimprej začeti z njenim izvajanjem.

Na področju zakonodaje se priporoča tudi posodobitev relevantnih pravilnikov, da bodo zagotovili višji nivo uslug za kolesarje.

IZVAJALEC Mzi, MOP, Eko sklad, občine, regije

UTEMELJITEV Kolesarski promet je v luči pretekle epidemije še pridobil na veljavi (zlasti v mestnih območjih), zato je treba pospešiti njegov razvoj. Izboljšanje infrastrukture, namenjene kolesarjenju, bo omogočilo in spodbudilo uporabo koles na ravni dnevnih migracij. Ustrezna infrastruktura, ki vključuje tako povezave kot tudi pripadajočo infrastrukturo (izposoja koles, stojala, varovana in pokrita kolesarska parkirišča ...) omogoča trajno navezavo na nemotorizirana prometna sredstva in s tem zmanjšanje emisij TGP. Spodbude bi bilo smiselno zagotoviti tudi za prenovo že dotrajane obstoječe infrastrukture, še zlasti, če ta hkrati tudi ne ustreza več zahtevam trenutno veljavnih prometnih smernic.

Stalnejši program dela in virov financiranja za izgradnjo državnega kolesarskega omrežja bi prispeval k stalnejšim delovnim nalogam za kolesarstvo na DRSI, specializaciji zaposlenih in dolgoročnejši vzgoji kadrov, s čimer bi se povečala operativna sposobnost države za izgradnjo kolesarskega omrežja.

Ker se za kolesarsko infrastrukturo namenja vse več sredstev, je smiselno pregledati stanje, jasno opredeliti prioritete in cilje ter ustrezno razporediti sredstva, saj bo infrastruktura le tako lahko nudila kakovostne pogoje za uporabo koles.

Postopki za izvedbo vseh potrebnih nalog za izgradnjo kakovostnih kolesarskih povezav so dolgotrajni. Odkupi zemljišč, načrtovanje, umeščanje v prostor, javne razgrnitve, recenzije itd. zahtevajo svoj čas priprave, ki ga ni mogoče prehitovati.

## PRIPOROČILO PROMET 10/2022

### Peš promet

Priporoča se ponovna zagotovitev virov v *Programu porabe sklada za podnebne spremembe*, saj se s tem zagotavlja tudi stalnost sofinanciranja projektov za trajnostno mobilnost v občinah. Sredstva Sklada za podnebne spremembe so del proračuna RS, ki imajo namen

prispevati k blaženju (tj. zmanjševanju emisij toplogrednih plinov) podnebnih sprememb in prilagajanju nanje.

Priporočamo vključitev multidisciplinarnih ekip pri načrtovanju infrastrukture za pešce in kolesarje. Poleg prometnih inženirjev je na primer pomembno vključiti tudi urbaniste, krajinske arhitekte, arhitekte.

IZVAJALEC MZI, OBČINE

UTEMELJITEV Sofinanciranje ukrepov za izgradnjo infrastrukture je pomembna vzpodbuda za občine, da izboljšujejo dostopnost za pešce. Pri načrtovanju peš in kolesarske infrastrukture je zelo pomembna tudi kakovost in privlačnost javnega prostora, pri čemer imajo veliko vlogo tudi druge stroke poleg prometnih inženirjev.

## 2 Kazalci

Doseganje ciljev OP TGP na področju prometa spremljamo s štirimi kazalci:

- **[PO2\_PROMET] Emisije CO<sub>2</sub> iz novih in vseh osebnih vozil** (poglavje 2.1), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
  - spodbujanje učinkovitosti vozil in rabe goriv z nizkimi emisijami v okviru davka na motorna vozila;
  - finančne spodbude za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost;
  - finančne spodbude za vozila z nizkimi emisijami;
- **[PO3\_PROMET] Delež OVE v energiji goriv za pogon vozil** (poglavje 0), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
  - obvezni delež OVE v motornem prometu;
- **[PO4\_PROMET] Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu** (poglavje 2.3), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
  - subvencioniranje prevozov v javnem potniškem prometu;
  - koncesije za izvajanje gospodarske javne službe potniškega prometa;
  - sistem integriranega javnega potniškega prometa (IJPP);
  - spodbude za ureditev infrastrukture za javni potniški promet;
  - celostne prometne strategije (CPS) občin;
  - ukrepi upravljanja mobilnosti;
  - spodbude za uporabo sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti;
  - spodbujanje trajnostne izbire transporta v okviru obračuna potnih stroškov;
  - promocija ukrepov trajnostne mobilnosti/informiranje in ozaveščanje ciljnih javnosti;
  - trajnostna mobilnost v okviru prostorskega načrtovanja;
  - koordinacija razvoja trajnostne mobilnosti;
- **[PO5\_PROMET] Trajnostni tovorni prevoz** (poglavje 2.4), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
  - izboljšanje železniške infrastrukture;
  - drugi ukrepi za spodbujanje somodalnosti;
  - izboljšanje učinkovitosti cestnega tovornega prometa;
  - postopno zmanjševanje spodbud fosilnim gorivom.

## 2.1 [PO2\_PROMET] Emisije CO<sub>2</sub> iz novih in vseh osebnih vozil

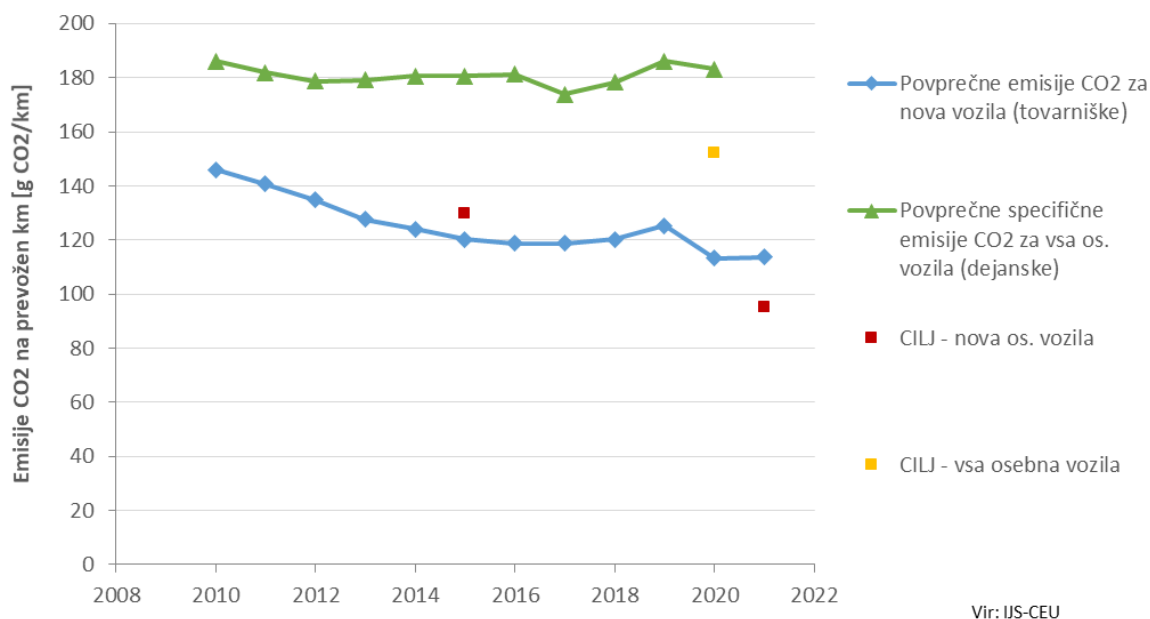
### KLJUČNO SPOROČILO



V letih 2016 in 2017 se je trend zmanjševanja specifičnih emisij novih vozil ustavil, v letih 2018 in 2019 pa so se celo povečale. V letu 2020 so se ponovno zmanjšale, in sicer za skoraj 10 %, vendar je doseganje cilja za leto 2021 še vedno na kritični poti in bo treba okrepiti izvajanje ukrepov na tem področju. Povprečne emisije vseh vozil so se po veliki rasti v letih 2018 in 2019, v letu 2020 ponovno nekoliko znižale, vendar zastavljenega indikativnega cilja OP TGP niso dosegle.

### KEY MESSAGE

In 2016 and 2017, the trend of reducing specific emissions of new vehicles has stopped, and they have even increased in 2018 and 2019. Even though specific emissions of new vehicles have reduced for almost 10% in 2020, achieving the 2021 target remains on a critical path meaning that strengthening of the implementation of measures in this area is needed. After growth in 2018 and 2019, the average emissions of all vehicles decreased slightly again in 2020, but they did not achieve the set indicative target of the OP GHG.



**Slika 5: Primerjava specifičnih emisij CO<sub>2</sub> novih vozil s cilji za leto 2015 in 2021 ter s specifičnimi emisijami CO<sub>2</sub> vseh vozil (Vir: ARSO, IJS-CEU)**  
**A comparison of the specific CO<sub>2</sub> emissions of new vehicles with target values for the years 2015 and 2021 and with the specific CO<sub>2</sub> emissions of all vehicles (Source: SEA, JSI-EEC)**

Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izpust-co2-iz-novih-vseh-osebni-vozil>). V *ReDPS50* med predlaganimi kazalci spremljanja napredka v prometu kazalec specifične emisije CO<sub>2</sub> novih in vseh osebnih vozil ni več vključen.

## Položaj v DPSIR

Obremenitve

### Trend



### Definicija

Emisije CO<sub>2</sub> novih osebnih vozil nakazujejo gibanje povprečnih emisij CO<sub>2</sub> za nova vozila na podlagi tovarniških podatkov in so pokazatelj spremembe ogljičnega odtisa novih vozil. Z zniževanjem odtisa novih vozil se postopoma z zamenjavo voznega parka znižuje tudi skupni ogljični odtis vseh osebnih vozil. Na emisije CO<sub>2</sub> na prevožen kilometer pomembno vpliva tudi način vožnje. Emisije CO<sub>2</sub> na prevožen kilometer za vsa vozila prikazujejo dejanske podatke, saj so rezultat modeliranja na podlagi podatkov o dejanski porabi goriva. Manjše emisije na prevožen kilometer ob enaki količini prevoženih kilometrov vplivajo na zmanjšanje emisij, ob povečanem obsegu prevoženih kilometrov pa na ohranitev emisij oz. manjše povečanje. Osebna vozila k skupnim emisijam CO<sub>2</sub> iz prometa prispevajo približno 60 % emisij. Specifične emisije CO<sub>2</sub> za nova vozila izhajajo iz baze registriranih vozil, specifične emisije CO<sub>2</sub> za vsa vozila pa so izračunane na podlagi povprečne porabe osebnih vozil iz modelskih podatkov modela COPERT, ki se uporablja za izračun evidenc emisij, in z uporabo emisijskih faktorjev za različna goriva (dizelsko gorivo, motorni bencin, utekočinjen naftni plin).

### Cilj(i)

Cilj OP TGP je zmanjševanje CO<sub>2</sub> emisij novih in vseh osebnih vozil. Cilj za povprečne CO<sub>2</sub> emisije novih vozil v letu 2015 (130 g CO<sub>2</sub>/km) je bil dosežen (120 g CO<sub>2</sub>/km), ciljna vrednost za leto 2021 je pa 95 g CO<sub>2</sub>/km. Cilj za dejanske povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> za vsa osebna vozila v letu 2020 je bila 152,3 g CO<sub>2</sub>/km. Ciljne vrednosti za vmesna leta niso določene.

### Komentar

Specifične emisije CO<sub>2</sub> novih vozil so od leta 2010 do leta 2015 skoraj linearno padale in so bile leta 2015 z vrednostjo 120 gCO<sub>2</sub>/km za 17,6 % nižje kot leta 2010. V letih 2016 in 2017 se je trend zmanjševanja specifičnih emisij novih vozil popolnoma ustavil, v letih 2018 in 2019 so se celo povečale ter se v letu 2020 ponovno zmanjšale, in sicer za skoraj 10 % na 113 gCO<sub>2</sub>/km, kar pomeni, da je cilj za leto 2021 v višini 95 gCO<sub>2</sub>/km, še vedno na kritični poti. Precej vpliva na zniževanje specifičnih emisij novih vozil je imelo v preteklosti izkoriščanje pomanjkljivosti merilnega cikla, zaradi česar se je povečevala razlika med tovarniškimi podatki in dejansko rabo energije in specifičnimi emisijami CO<sub>2</sub>. Študija ICCT<sup>9</sup> je pokazala, da je razlika leta 2001 znašala 8 % medtem ko je leta 2015 v povprečju dosegla 39 %. V letih 2016 in 2017 se razlika ni povečevala. Ustavitev povečevanja razlike sovпада z

9 From laboratory to road A 2018 update of official and "real-world" fuel consumption and CO<sub>2</sub> values for passenger cars in Europe, ICCT, 2019

uvvedbo novega merilnega cikla (WLTP). WLTP je stopil v veljavo za nove tipe avtomobilov septembra 2017, za vsa novo registrirana vozila pa septembra 2018. Od 1. 1. 2019 imajo vsa vozila, ki so v prodaji, objavljene samo podatke po WLTP merilnem ciklu. Prenehanje izkoriščanja pomanjkljivosti starega merilnega cikla je razkrilo, da se kljub povečevanju učinkovitosti vozil, povprečna specifična raba vozil ne zmanjšuje, ker se povečujeta velikost in teža vozil ter tudi moč njihovih motorjev. V zadnjem času se to najbolj očitno kaže kot SUV fenomen. Občutno znižanje specifičnih emisij leta 2020 je zlasti posledica znižanja emisij vozil z motorji z notranjim zgorevanjem ter tudi povečanja deleža električnih vozil (BEV in PHEV).

Specifične emisije vseh osebnih vozil ne predstavljajo eksaktnega podatka, temveč so izračunane na podlagi modelske ocene o rabi energije osebnih vozil in njihovih prevoženih kilometrov v modelu COPERT. V obdobju 2012–2016 je opazen trend naraščanja, v letih 2018 in 2019 pa so se, po majhnem znižanju leta 2017, specifične emisije znatneje povečale in so znašale 178,3 gCO<sub>2</sub>/km oziroma 186,1 gCO<sub>2</sub>/km, v letu 2020 pa so se ponovno zmanjšale, in sicer na 183 gCO<sub>2</sub>/km. Zastavljena ciljna vrednost je znatno nižja od trenutnega stanja in potemtakem ni bila dosežena.

## Metodologija

### Cilji povzeti po:

Cilji so povzeti po **Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)** ([http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op\\_tgp/op\\_tgp\\_2020.pdf](http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf))

### Podatki za Slovenijo

#### **Metodologija zbiranja podatkov:**

Za izračun specifičnih emisij novih vozil potrebujemo bazo registriranih vozil dostopno na spletni strani portala OPSI. Za izračun specifičnih emisij vseh osebnih vozil pa potrebujemo prevožene kilometre osebnih vozil pridobljenih iz modela COPERT.

#### **Metodologija obdelave podatkov:**

Specifične emisije za nova osebna vozila (gCO<sub>2</sub>/km) so izračunane kot povprečje specifičnih emisij posameznih novih osebnih vozil. Novo osebno vozilo je bilo definirano kot osebno vozilo, ki je bilo registrirano v istem letu, kot je bilo izdelano.

Specifične emisije vseh osebnih vozil (gCO<sub>2</sub>/km) so izračunane kot kvocient emisij CO<sub>2</sub> osebnih vozil ter prevoženih kilometrov osebnih vozil. Emisije CO<sub>2</sub>, ki so izračunane z modelom COPERT, pa so povzete iz kazalcev v okviru mehanizma spremljanja emisij TGP (MMR), ki so vsako leto poročani Evropski komisiji s strani ARSO. V letu 2018 so bile emisije CO<sub>2</sub> v cestnem prometu izračunane na novo z upoštevanjem bolj natančnih podatkov o prevoženih kilometrih po razredih vozil, zato so se emisije CO<sub>2</sub> na prevožen kilometer za vsa vozila spremenila za celotno časovno vrsto.



## Podatkovni viri

Podatkovni niz	Enota	Vir	Obdobje uporabljenih podatkov	Razpoložljivost podatka	Frekvenca osveževanja podatkov	Datum zajema podatkov
Specifične emisije CO <sub>2</sub> novih osebnih vozil	gCO <sub>2</sub> /km	Baza registriranih vozil (MzI; Evidenca registriranih vozil - presek stanja; spletna stran <a href="#">OPSI</a> )	2005–2020	V začetku leta za preteklo leto	enkrat letno	20. 4. 2022
Emisije CO <sub>2</sub> iz osebnih vozil	kt CO <sub>2</sub>	Kazalci v okviru MMR/Uredbe o upravljanju (Števec kazalca TRANSPORT C0) Model COPERT (ARSO)	2005–2020	Podatki so EK poročani 15. marca skupaj z evidencami emisij za leto X – 2	enkrat letno	20. 4. 2022
Prevoženi km osebnih vozil	Mkm	Kazalci v okviru MMR/Uredbe o upravljanju (Imenovalec kazalca TRANSPORT C0) Model COPERT (ARSO)	2005–2020	Podatki so EK poročani 15. marca skupaj z evidencami emisij za leto X – 2	enkrat letno	20. 4. 2022

### Opredelitev kazalca:

Relevantnost kazalca: 1

Točnost uporabljenih podatkov: 2

Časovna primerljivost: 1

Prostorska primerljivost: 2

**Datum zadnje osvežitve kazalca:** 4. 05. 2022

**Avtorja:** Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu naloge *Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb*

## 2.2 [PO3\_PROMET] Delež OVE v energiji goriv za pogon vozil

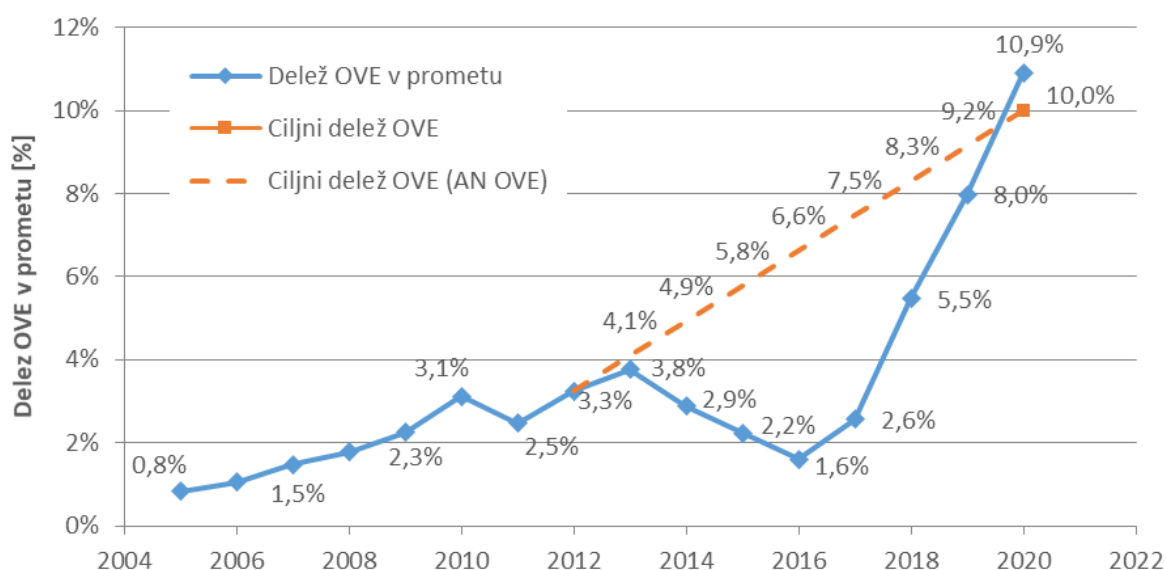
### KLJUČNO SPOROČILO



V letu 2020 se je delež OVE v prometu povečal že četrto leto zaporedoma in je znašal 10,9 %. S tem je cilj za leto 2020 po Direktivi 2009/28/EU presegel za 0,9 odstotnih točk.

### KEY MESSAGE

The share of RES in transport increased for the fourth year in a row and in 2020 amounted to 10,9%. As a result, it exceeded the 2020 target under Directive 2009/28/EU by 0,9 percentage points.



Vir: IJS-CEU, podatki SURS, AN OVE

**Slika 6:** Gibanje deleža OVE v prometu v letih 2005–2020 v primerjavi s ciljem leta 2020 in linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU)  
Share of RES in transport in the period 2005–2020 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office of RS, JSI-EEC)

Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/delez-ove-v-energiji-goriv-za-pogon-vozil-0>). V *ReDPS50* je med predlaganimi kazalci spremljanja napredka v prometu vključen tudi kazalec delež OVE v prometu.

### Položaj v DPSIR

Obremenitve

### Trend



## Definicija

Raba obnovljivih virov energije v prometu zmanjšuje emisije toplogrednih plinov. Pri rabi tekočih biogoriv nastajajo emisije TGP, vendar se to gorivo obravnava kot CO<sub>2</sub> nevtralnno, kar pomeni, da se emisij CO<sub>2</sub> v evidencah ne upošteva. Ker emisije TGP nastajajo tudi pri proizvodnji biogoriv, poleg tega se s proizvodnjo biogoriv lahko povzroča drugo okoljsko škodo, se v deležu OVE upošteva samo biogoriva, ki so bila pridobljena na trajnosten način. Raba električne energije v prometu ne povzroča emisij, vendar emisije nastajajo pri njeni proizvodnji. Zato se v deležu OVE upošteva samo električna energija, ki je proizvedena iz OVE. Poleg izboljšanja učinkovitosti, spremembe strukture prevozov ter zmanjšanja potreb po prevozih, je to zelo pomemben element zmanjševanja emisij iz prometa. Sporočilno je kazalec *Delež OVE v energiji goriv za pogon vozil* identičen kazalcu ogljična intenzivnost prometa, zato slednjega kazalca ne prikazujemo posebej. S povečevanjem deleža OVE se ogljična intenzivnost prometa zmanjšuje in obratno. Delež se izračuna kot kvocient rabe obnovljivih virov v prometu in rabe motornega bencina, dizla, biogoriv in električne energije v prometu. K rabi obnovljivih virov energije se prištevajo tekoča in plinasta biogoriva, OVE del električne energije ter OVE del vodika.

## Cilji

V projekcijah emisij toplogrednih plinov do leta 2020, ki so bile podlaga za pripravo OP TGP in, ki so predstavljene v kazalcih *Letne emisije TGP po Odločbi 406/2009/ES* in *Emisije CO<sub>2</sub> iz zgorevanja motornega bencina in dizelskega goriva*, je bilo predpostavljeno, da bo Slovenija leta 2020 dosegla 10-odstotni delež OVE v prometu. Ciljne vrednosti za vmesna leta so določene z linearno interpolacijo.

## Komentar

Delež OVE v prometu se je v obdobju 2005–2013 povečeval, v letih 2014, 2015 in 2016 pa se je stanje znatno poslabšalo. Zaostajanje za indikativnim letnim ciljem je v letu 2016 že znašalo 5 odstotnih točk. V letu 2020 se je delež OVE v prometu že četrto leto zaporedoma povečal in je presegel indikativni cilj, in sicer za 0,9 odstotne točke. Povečevanje deleža OVE je v največji meri posledica večjega primešavanja biogoriv (zlasti biodizla) kot rezultat sprejema spremenjene uredbe o oblikovanju cen reguliranih naftnih derivatov leta 2017, ki pri izračunu cene reguliranih goriv uvaja tudi dodatek za biokomponento, kar omogoča distributerjem goriv, da del stroškov za biogoriva prenesejo v končno ceno goriv.

## Metodologija

### Cilji povzeti po:

Cilji so povzeti po **Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)** ([http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op\\_tgp/op\\_tgp\\_2020.pdf](http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf)) in Direktivi 2015/1513/EU o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015L1513&from=EN>)

Podatki za Slovenijo

**Metodologija zbiranja podatkov:**

Podatke za Slovenijo zbira SURS na podlagi Zakona o državni statistiki. Podatke o porabi biogoriv pridobi od Ministrstva za infrastrukturo, ki so mu distributerji goriv dolžni vsako leto poročati skladno z Uredbo o obnovljivih virih energije v prometu.

**Metodologija obdelave podatkov:**

Delež obnovljivih virov energije v prometu (%) se izračuna kot kvocient rabe obnovljivih virov energije v prometu in vsote rabe motornega bencina, dizelskega goriva, tekočih in plinastih biogoriv ter električne energije v prometu. K obnovljivim virom energije se prištevajo tekoča biogoriva, plinasta biogoriva, OVE električna energija v prometu (zmnožek celotne rabe električne energije v prometu in deleža OVE v proizvodnji električne energije) ter vodika obnovljivega izvora. Z novo Direktivo 2015/1513/EU so uvedeni so tudi faktorji oz. uteži pri izračunu deleža OVE v prometu: tekoča biogoriva iz odpadkov se upoštevajo s faktorjem 2, raba električne energije iz OVE v cestnih vozilih pa s faktorjem 5 (prej faktor 2,5), raba električne energije iz OVE v železniškem prometu s faktorjem 2,5 (prej s faktorjem 1).

**Podatkovni viri**

Podatkovni niz	Enota	Vir	Obdobje uporabljenih podatkov	Razpoložljivost podatka	Frekvenca osveževanja podatkov	Datum zajema podatkov
Delež OVE v prometu	%	SURS (podatek dostopen na spletni strani SiStat; Energetski kazalniki, Slovenija, letno) Podroben izračun je dostopen na EUROSTAT spletni strani: <a href="https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares">https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares</a>	2005–2020	Podatki so na voljo oktobra za preteklo leto	enkrat letno	20. 4. 2022

**Opredelitev kazalca:**

Relevantnost kazalca: 1

Točnost uporabljenih podatkov: 1

Časovna primerljivost: 1

Prostorska primerljivost: 2

**Datum zadnje osvežitve kazalca:** 4. 05. 2022

**Avtorja:** Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu naloge *Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb*

## 2.3 [PO4\_PROMET] Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu

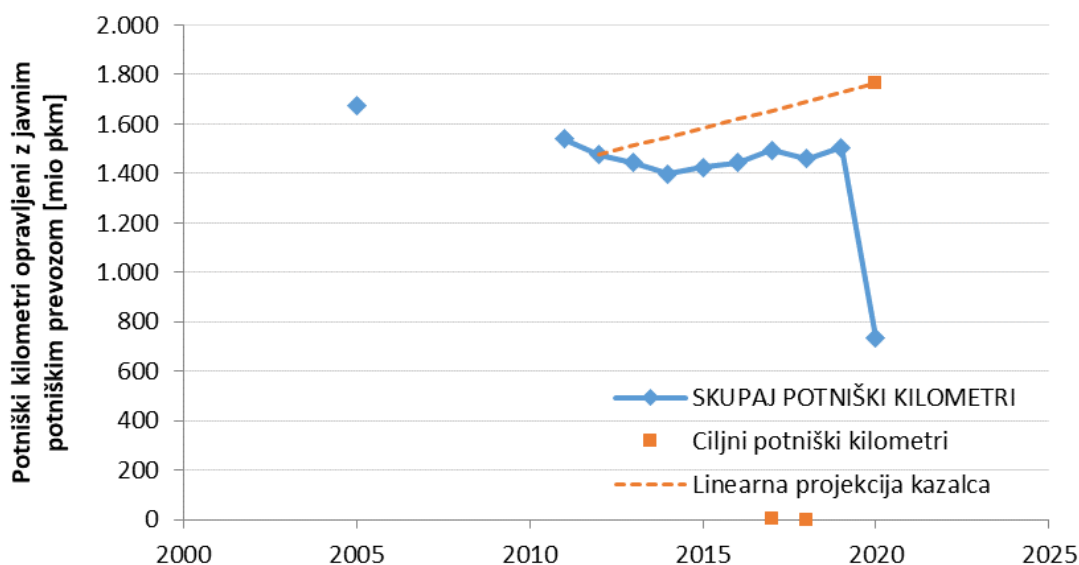
### KLJUČNO SPOROČILO



Po rasti v letu 2019, se je v letu 2020 število skupnih potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu sunkovito zmanjšalo. Potniški kilometri so se zmanjšali na najnižjo raven v opazovanem obdobju tako v prevozu po železnicah kot tudi v cestnem javnem potniškem prevozu. Glavni vzrok takšnemu zmanjšanju je veliko zmanjšanje prometne aktivnosti in popolno ustavljanje JPP, kot posledica sprejetih ukrepov ob epidemiji COVID-19.

### KEY MESSAGE

After the increase in number of total passenger kilometres in public passenger transport in 2019, in 2020 the number of total passenger kilometres in PPT sharply decreased. Passenger kilometres decreased to the lowest level in the observed period in both rail transport and road public passenger transport. The main reason for such decrease in passenger kilometres is the large reduction in transport activity as a result of the measures taken during the COVID-19 epidemic.



Slika 7: Gibanje potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu v letih 2005 in 2011–2020 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU)

Passenger kilometres in public passenger transport in 2005 and in the period 2011–2020 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office RS, JSI-EEC)

Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/potniski-kilometri-v-javnem-potniskem-prevozu>). V *ReDPS50* med predlaganimi kazalci spremljanja napredka v prometu kazalec potniški kilometri v javnem potniškem prevozu ni več vključen, predviden pa je kazalec struktura potniškega prometa.

## Položaj v DPSIR

Obremenitve

### Trend



### Definicija

Kazalec opisuje, koliko potniških kilometrov je letno opravljenih z javnim potniškim prevozom. K javnemu potniškemu prevozu pri tem prištevamo cestni javni linijski potniški prevoz, mestni javni linijski potniški prevoz ter železniški potniški prevoz. Z vidika emisij je javni potniški prevoz primernejši kot osebni prevoz z avtomobili, saj so specifične emisije na potniški kilometer za javni potniški prevoz za dobrih 60 % nižje kot za osebne avtomobile. Število potniških kilometrov je pri tem izračunano kot zmnožek števila potnikov in razdalj, na katerih so se ti potniki peljali.

### Cilji

Cilj OP TGP je bilo povečevanje obsega javnega potniškega prevoza. Posledično je to pomenilo zmanjšanje oz. manjšo rast prometa osebnih vozil in s tem tudi doseganje prihranka energije in emisij TGP ter povečano prometno varnost na cestah in zmanjševanje zastojev. Cilj je bil doseči 1.763 mio pkm skupnega javnega potniškega prevoza do leta 2020 oziroma njegovo povečanje za 19 % v primerjavi z izhodiščnim letom 2012. Ciljne vrednosti za vmesna leta so določene z linearno interpolacijo.

### Komentar

Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu (JPP) so bili v letu 2005 ocenjeni na 1.672 mio, do leta 2011 so se zmanjšali za 7,9 %, do leta 2014 pa še za 9,2 % in so znašali 1.398 mio. V letih 2015, 2016 in 2017 je število naraščalo in leta 2017 doseglo 1.494 mio. Leta 2018 so se potniški kilometri v javnem potniškem prevozu zmanjšali za 2,3 %, v letu 2019 so se ponovno povečali za 3,2 %, vendar so se v letu 2020 sunkovito zmanjšali na 733 mio, kar je daleč najnižja vrednost v opazovanem obdobju. Cilj OP TGP je bil povečevanje števila potniških kilometrov.

Železniški potniški prevoz k potniškim kilometrom v javnem potniškem prevozu<sup>10</sup> prispeva največ, vendar se je v opazovanih letih tudi najbolj zmanjšal. Leta 2005 je obseg potniških kilometrov znašal 777 mio, kar je predstavljalo 46 % pkm v javnem potniškem prevozu. Leta 2020 je bil obseg ocenjen na 397 mio, kar je 49 % manj kot leta 2005, delež pa je ostal 46 %. Glede na preteklo leto so se potniški kilometri v železniškem prevozu zmanjšali za 43,1 %, kar je največje zmanjšanje glede na predhodno leto v opazovanem obdobju in tudi najnižja vrednost v opazovanem obdobju. Na gibanje potniških kilometrov po železnici so, pred epidemijo COVID-19, velik vpliv imela tudi dela na železniškem omrežju.

<sup>10</sup> Opazujemo trende v železniškem, mestnem in medkrajevem javnem potniškem prevozu

Obseg potniških kilometrov v cestnem javnem linijskem prevozu se je leta 2020 zmanjšal za 59,1 % v primerjavi z letom 2019 in je znašal le 218 mio pkm. V obdobju 2013–2017 se je obseg potniških kilometrov skupno povečal za 20,4 % vendar, če primerjamo leti 2012 in 2019 je obseg potniških kilometrov skoraj enak. Pri interpretaciji trendov se je potrebno zavedati, da je dvakrat prišlo do spremembe v metodologiji. Leta 2013 je prišlo do spremembe v metodologiji beleženja podatkov v cestnem javnem linijskem prevozu, saj so nekatera večja podjetja prešla na uporabo elektronskih vozovnic oz. natančnejše spremljanje prevozov potnikov. Zaradi teh sprememb, podatki za leto 2013 niso popolnoma primerljivi s podatki predhodnih let. Istega leta so bile v okviru *Zakona o prevozih v cestnem prometu*<sup>11</sup> uveljavljene tudi spremembe glede subvencioniranja prevozov študentov in dijakov. Poleg tega je bil prenovljen tudi statistični vprašalnik, vendar je bil vpliv tega z uporabo prenovljene metodologije za leta 2005, 2011 in 2012 odpravljen. Od septembra 2016 pridobi SURS podatke, ki se nanašajo na integrirani javni potniški prevoz (IJPP), torej število prepeljanih potnikov in njihovih potniških kilometrov, od Ministrstva za infrastrukturo. Za vse ostale potnike, ki še niso v sistemu IJPP, pa SURS še vedno pridobi podatke prek vprašalnika.

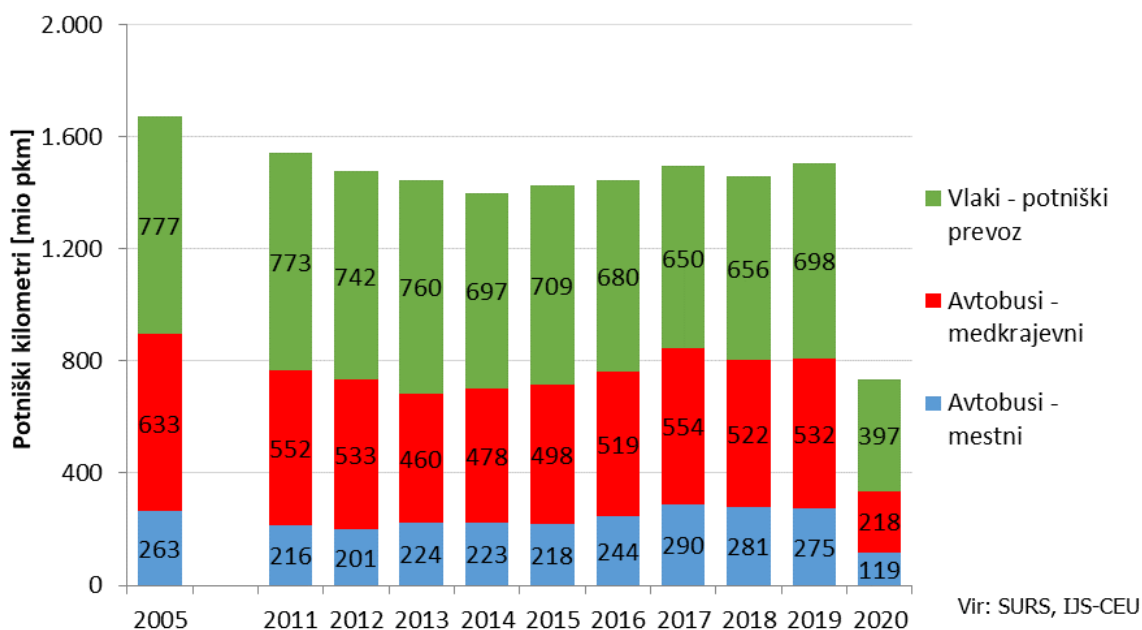
Potniških kilometrov v mestnem javnem prevozu SURS ne zbira, zato jih je potrebno za namen tega kazalca izračunati. V izračunu je bilo privzeto, da je povprečna razdalja, ki jo potnik opravi v mestnem javnem potniškem prevozu, enaka 4,7 km. Povprečna razdalja je določena na podlagi analize (Koblar, 2021) in študije (Bensa, 2009). Potniški kilometri v mestnem javnem potniškem prevozu so tako za leto 2005 ocenjeni na 263 mio pkm, do leta 2011 so se zmanjšali za 17,8 %, zmanjšanje pa se je nadaljevalo do leta 2015. V letih 2016 in 2017 se je število potniških kilometrov povečalo za 12,2 % oz. 18,8 % in je v letu 2017 ocenjeno na 290 mio pkm, kar je tudi najvišja vrednost v opazovanem obdobju. V letih 2018, 2019 in še posebej v letu 2020 se je ponovno zmanjšalo, in sicer za 3,1 %, 2 % in celo 56,9 % v primerjavi z letom prej, in je v letu 2020 ocenjeno na le 119 mio pkm. Tudi v mestnem potniškem prevozu so po letu 2010 večja podjetja prešla na uporabo elektronskih vozovnic, zato je SURS leta 2013 ob prenovi vprašalnika za leta od 2005 dalje naredil oceno števila potnikov, ki omogoča primerljivost podatkov. Enako je uvedba integriranega JPP septembra 2016 vplivala na spremembo metodologije pri mestnem JPP. Po novem število prevoženih kilometrov ocenjuje MzI. Nova metodologija je vplivala na znatno višje število prepeljanih potnikov, in sicer so bili mesečni podatki višji od 20 do 40 %, kar je znatno vplivalo na dvig pkm leta 2017.

Zaostanek za ciljem na področju JPP je bil 58,4 % in bo spodbujanje uporabe JPP po izhodu iz Covid-19 krize potrebno močno okrepiti.

V projekcijah, na podlagi katerih je bil določen cilj za leto 2020, je bilo predvideno, da se bodo do leta 2020 glede na leto 2012 potniški kilometri v javnem potniškem prevozu po železnicah povečali za 20 %, po cesti pa za 17 %. Dejansko pa so se, predvsem zaradi zmanjšanja v letu 2020, v teh letih potniški kilometri v železniškem prevozu zmanjšali za 46,5 %, v cestnem prevozu pa za 54,2 %. Leta 2018 je bil cilj popravljen, saj v prejšnjih letih rezultati projekcij niso bili pravilno interpretirani. Popravljen cilj je bil določen na podlagi rasti potniških kilometrov med izhodiščnim letom v projekcijah in letom 2020, prej je bila za leto

11 Zakon o prevozih v cestnem prometu : Uradni list RS, št. 131/06, 5/07 – popr., 123/08, NPB1, 28/10, NPB2, 49/11, NPB3, 40/12 – ZUJF, NPB4, 57/12, NPB5, 39/13, NPB6, 92/15, NPB7, 6/16 – UPB1 in NPB8

2020 uporabljena absolutna številka, kar ni bilo korektno zaradi sprememb metodologije statistike za JPP.



Slika 8: Gibanje potniških kilometrov po vrstah prevoza za leta 2005 in 2011–2020 (Vir: IJS-CEU)

## Metodologija

### Cilji povzeti po:

Cilji so povzeti po **Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)** ([http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op\\_tgp/op\\_tgp\\_2020.pdf](http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf))

### Podatki za Slovenijo

#### Metodologija zbiranja podatkov:

Analiza JPP je bila narejena na podlagi podatkov, ki jih zbira Statistični urad RS. Metodologija zbiranja podatkov se je v opazovanem obdobju dvakrat spremenila, leta 2013 (prenova raziskovanja – popravek podatkov pred tem letom, da so konsistentni) in septembra 2016 (zajem podatkov iz administrativnega vira zaradi uvedbe integriranega JPP).

#### Metodologija obdelave podatkov:

Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu (pkm) so za potrebe kazalca definirani kot vsota potniških kilometrov v cestnem javnem linijskem prevozu, mestnem javnem linijskem prevozu ter železniškem prevozu potnikov. Pri cestnem javnem linijskem prevozu je upoštevan tudi mednarodni linijski prevoz. Statistični urad potniških kilometrov za mestni javni linijski prevoz ne zbira, zato so bili izračunani na podlagi predpostavke, da povprečna razdalja, ki jo potniki v mestnem javnem prevozu prepotujejo, znaša 4,7 km. Predpostavka je



bila določena na podlagi študije Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji<sup>12</sup> iz leta 2009 in članka Izračun hitrosti potovanja z mestnim avtobusom: primer Ljubljane<sup>13</sup> iz leta 2021.

### Podatkovni viri

Podatkovni niz	Enota	Vir	Obdobje uporabljenih podatkov	Razpoložljivost podatka	Frekvenca osveževanja podatkov	Datum zajema podatkov
Potniški kilometri v cestnem javnem linijskem prevozu	pkm	SURS (SiStat; Cestni javni linijski potniški prevoz (medkrajevni in mednarodni), Slovenija, mesečno; <a href="#">povezava</a> )	2005–2020	Sredi tekočega meseca se objavijo podatki za dva meseca nazaj	enkrat letno	20. 4. 2022
Potniški kilometri v železniškem potniškem prevozu	pkm	SURS (SiStat; Železniški potniški prevoz, Slovenija, četrletno; <a href="#">povezava</a> )	2005–2020	V začetku četrletja se objavijo podatki za dve četrletji nazaj	enkrat letno	20. 4. 2022
Število potnikov v mestnem javnem linijskem potniškem prevozu		SURS (SiStat; Mestni javni linijski potniški prevoz, Slovenija, mesečno; <a href="#">povezava</a> )	2005–2020	Sredi tekočega meseca se objavijo podatki za dva meseca nazaj	enkrat letno	20. 4. 2022
Dolžina in število linij mestnega javnega potniškega prevoza (povprečna dolžina linije)	km	SURS (SiStat; Mestni javni linijski potniški prevoz, Slovenija, letno; <a href="#">povezava</a> )	2005–2020	Konec junija so objavljeni podatki za preteklo leto	enkrat letno	20. 4. 2022

### Opredelitev kazalca:

Relevantnost kazalca: 1

Točnost uporabljenih podatkov: 2

Časovna primerljivost: 1

Prostorska primerljivost: 2

**Datum zadnje osvežitve kazalca: 4. 05. 2022**

**Avtorja:** Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu naloge *Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb*

12 Bensa B. et al.; Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji- končno poročilo; Omega consult, Ljubljana, 2009; dostopno na spletni strani [http://www.ruralur.si/sites/default/files/ruralur/Strokovne\\_podlage\\_urejanje\\_javnega\\_prometa\\_v\\_regiji.pdf](http://www.ruralur.si/sites/default/files/ruralur/Strokovne_podlage_urejanje_javnega_prometa_v_regiji.pdf).

13 Koblar s., Mladenovič L., Izračun hitrosti potovanja z mestnim avtobusom: primer Ljubljane, 2020, Urbani izziv, dostopno na spletni strani: <https://urbani-izziv.urs.si/Portals/urbaniizziv/Clanki/2020/urbani-izziv-2020-31-01-05.pdf>

## 2.4 [PO5\_PROMET] Trajnostni tovorni prevoz

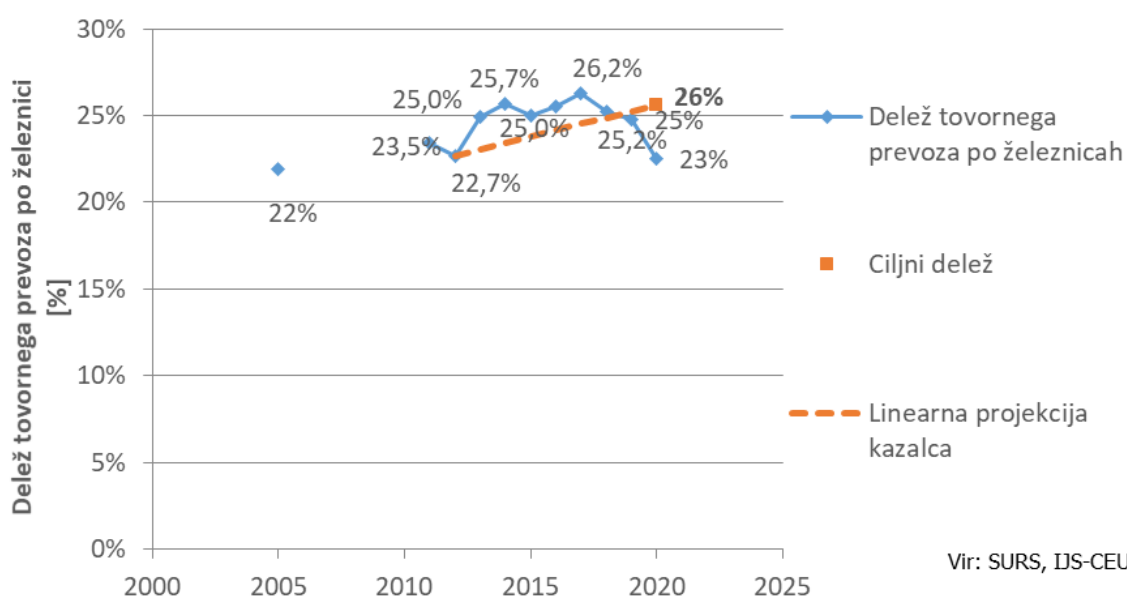
### KLJUČNO SPOROČILO



Skladno z zastavljenim ciljem je potrebno zagotoviti hitrejšo rast železniškega tovornega prevoza od cestnega prevoza, kar v letu 2020 ni bilo doseženo. Delež železniškega prevoza v skupnem tovornem prevozu z vsaj eno točko v Sloveniji je ostal pod ciljno vrednostjo za leto 2020. Število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prevozu je bilo v letu 2020 za 19,2 % večje kot v letu 2011. Pri enaki primerjavi v železniškem prevozu pa se je število prevoženih tonskih kilometrov povečalo za le 13 %. Potrebno bo zagotoviti dodatno preusmeritev tovornega prevoza na železnice.

### KEY MESSAGE

In accordance with the set targets, it is necessary to ensure faster growth of rail freight transport in comparison to road freight transport. This was not achieved in 2020. The share of rail freight transport in total freight transport with goods loaded or unloaded in Slovenia remained under the projection value of the indicator for 2020. The number of tonne-kilometres in road transport increased by 19,2% in the period 2011–2020. In the same period, the number of tonne-kilometres achieved in rail transport increased by only 13%. It is necessary to ensure additional redirection of freight transport to rails.



**Slika 9: Gibanje deleža prevoza tovora po železnicah v skupnem kopenskem tovornem prevozu v letih 2005 in 2011–2020 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU)**  
 Share of rail freight transport in 2005 and in the period 2011–2020 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office RS, JSI-EEC)

Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/trajnostni-tovorni-prevoz>). V *ReDPS50* med predlaganimi

kazalci spremljanja napredka v prometu kazalec trajnostni tovorni prevoz ni več vključen, predviden pa je kazalec struktura tovarnega prometa.

## Položaj v DPSIR

Gonilne sile

## Trend



## Definicija

Trajnost tovarnega prevoza v Sloveniji spremljamo preko deleža opravljenega tovarnega prevoza po železnicah v celotnem kopenskem tovornem prevozu po Sloveniji. Železniški tovorni prevoz manj obremenjuje okolje od cestnega, saj so emisije CO<sub>2</sub> na tonski kilometer pri prevozu tovora po železnicah za 92 % nižje kot pri prevozu tovora po cesti s težkimi tovornimi vozili.

Tonski kilometer predstavlja mero za opravljeno prometno delo. Izračuna se kot zmnožek mase prepeljanega tovora in razdalj, na katerih se je tovor peljal. Delež tovarnega prevoza po železnici se izračuna kot količnik tonskih kilometrov po železnici in vseh tonskih kilometrov (po železnici in cesti). Pri izračunu kazalca se upoštevajo samo prevozi s slovenskimi cestnimi tovornimi vozili, ki imajo vsaj eno točko v Sloveniji (notranji prevoz ter mednarodni prevoz, ki ima blago naloženo ali razloženo v Sloveniji).

## Cilji

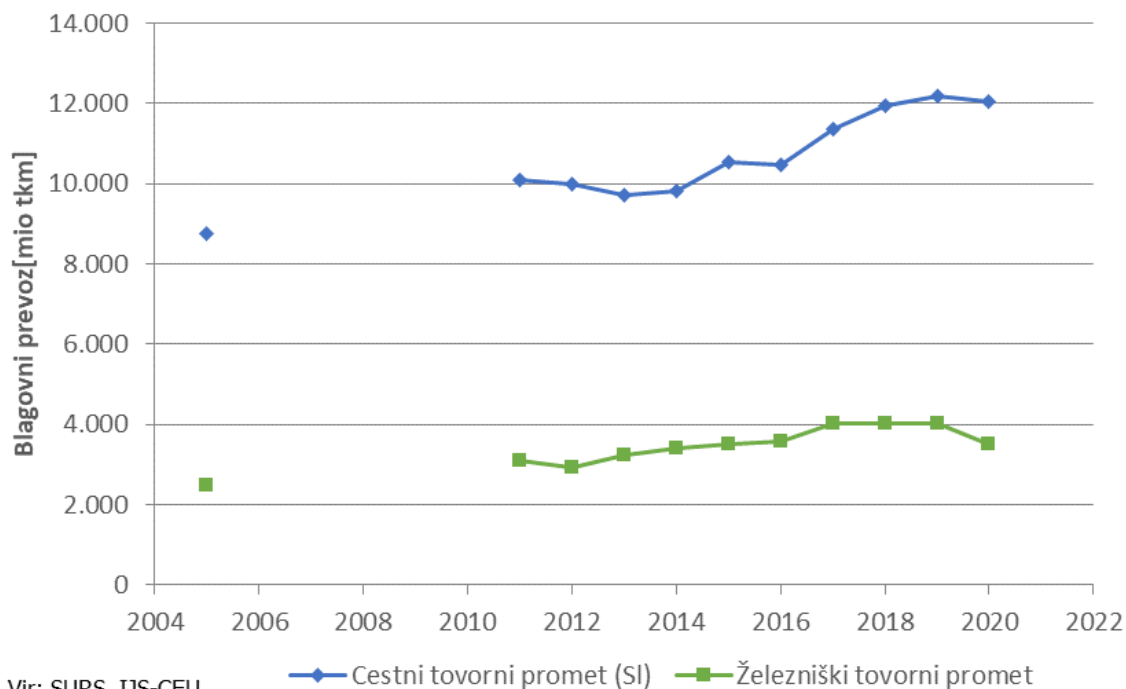
Cilj OP TGP je bil doseganje 26-odstotnega deleža železniškega prevoza v skupnem tovornem prevozu z vsaj eno točko v Sloveniji v letu 2020. Posledično je to pomenilo zmanjšanje prometa tovornih vozil in s tem tudi doseganje prihranka energije in emisij TGP ter povečano prometno varnost na cestah in zmanjševanje zastojev. Ciljna vrednost za leto 2020 je sicer bila presežena v letu 2017 (26,2 %), vendar se je v zadnjih treh letih vrednost zmanjšala (na 22,5 % leta 2020) in je končala pod ciljno vrednostjo za leto 2020. Ciljne vrednosti za vmesna leta so določene z linearno interpolacijo.

## Komentar

Prevoz blaga po cesti je prevladujoč način prevoza blaga v Sloveniji. Leta 2005 je delež prevoženih tonskih kilometrov po železnicah v prevoženih tonskih kilometrih po cesti in železnici predstavljal 22 %. Leta 2011 je bil delež s 23 % nekoliko višji, po tem letu je vrednost nekoliko nihala, leta 2017 pa je delež s 26,2 % dosegel najvišjo vrednost v opazovanem obdobju. Leta 2020 je vrednost padla na 22,5 %.

Cestni blagovni prevoz je leta 2005 znašal 8.760 mio tkm, leta 2011 pa 10.090 mio tkm. Po letu 2011 se je zmanjševal do leta 2013, v letu 2014 se je nekoliko povečal ter v letu 2015 dosegel 10.527 mio tkm, in s tem presegel raven iz leta 2011. Po manjšem zmanjšanju v letu

2016 (10.479 mio tkm), rasti v obdobju 2017–2019 in ponovnem zmanjšanju v letu 2020 je obseg cestnega blagovnega prevoza znašal 12.032 mio tkm, kar je za 19,2 % več kot leta 2011. Večina tonskih kilometrov (leta 2020 81 %) je odpadla na mednarodni prevoz, ki ima vsaj eno točko v Sloveniji. Glavne države so Avstrija, Italija in Nemčija.



Vir: SURS, IJS-CEU

**Slika 10: Gibanje tonskih kilometrov za cestni in železniški blagovni prevoz za leta 2005 in 2011–2020 (Vir: SURS, IJS-CEU)**

Železniški blagovni prevoz se je podobno kot cestni med letoma 2005 in 2011 povečal z 2.464 mio tkm na 3.092 mio tkm, vendar se je za razliko od cestnega, razen v letu 2012, stalno povečeval do leta 2017 in dosegel vrednost 4.036 mio tkm, kar je za 30,5 % več kot leta 2011. V letu 2018 je ostal na skoraj enaki ravni kot leto prej in je znašal 4.033 mio tkm. V letu 2019 in posebej v letu 2020 se je železniški blagovni prevoz zmanjšal v primerjavi z letom prej in je znašal 4.018 mio tkm oz. 3.494 mio tkm. V letu 2020 se je obseg prevoza po železnicah zmanjšal, ker so ukrepi zoper širjenje virusa SARS-CoV-2 močnejše prizadeli industrijo, ki uporablja železniške prevoze. Glavna ovira za hitrejše povečevanje prevoza po železnicah je omejena prepustnost železniške infrastrukture, zato je nujno potrebno nadaljevati z izboljšanjem le-te, preko nadgradnje. Tudi pri železnicah večino tonskih kilometrov odpade na mednarodni prevoz, ki ima vsaj eno točko v Sloveniji (leta 2020 83 %).

### Metodologija

#### Cilji povzeti po:

Cilji so povzeti po **Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)** ([http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op\\_tgp/op\\_tgp\\_2020.pdf](http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf))

Podatki za Slovenijo

**Metodologija zbiranja podatkov:**

Tonske kilometre v cestnem prevozu objavlja SURS. Prav tako SURS objavlja tudi tonske kilometre v železniškem prevozu.

**Metodologija obdelave podatkov:**

Tonski kilometri v cestnem prevozu so pridobljeni z raziskovanjem na vzorcu, ki predstavlja celotno populacijo v Sloveniji registriranih cestnih tovornih motornih vozil z vsaj dvema tonama nosilnosti, torej podatki predstavljajo prevoz težkih tovornih vozil. Pri izračunu kazalca so upoštevani naslednji prevozi: notranji prevoz blaga (prevoz blaga med krajem nalaganja in krajem razlaganja, ki se nahajata v isti državi (Sloveniji). Lahko zajema tudi tranzit skozi drugo državo), mednarodni prevoz blaga – blago naloženo v Sloveniji (prevoz blaga med dvema krajema, pri katerem je kraj nalaganja v državi, ki poroča (Slovenija), kraj razlaganja pa v drugi državi), mednarodni prevoz blaga – blago razloženo v Sloveniji (prevoz blaga med dvema krajema, pri katerem je kraj nalaganja v drugi državi, kraj razlaganja pa v državi, ki poroča (Slovenija)).

**Podatkovni viri**

Podatkovni niz	Enota	Vir	Obdobje uporabljenih podatkov	Razpoložljivost podatka	Frekvenca osveževanja podatkov	Datum zajema podatkov
Tonski kilometri v cestnem prevozu	tkm	SURS (SiStat; Cestni blagovni prevoz, Slovenija, četrtletno; <a href="#">povezava</a> )	2005–2020	Sredi četrletja so objavljeni podatki za predpreteklo četrletje	enkrat letno	20. 4. 2022
Tonski kilometri v železniškem blagovnem prevozu	tkm	SURS (SiStat; Železniški blagovni prevoz, Slovenija, četrtletno; <a href="#">povezava</a> )	2005–2020	V začetku četrletja se objavijo podatki za predpreteklo četrletje	enkrat letno	20. 4. 2022

**Opredelitev kazalca:**

Relevantnost kazalca: 1

Točnost uporabljenih podatkov: 1

Časovna primerljivost: 1

Prostorska primerljivost: 1

**Datum zadnje osvežitve kazalca:** 4. 05. 2022

**Avtorja:** Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu naloge *Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb*

### 3 Spremljanje izvajanja ukrepov

V okviru spremljanja izvajanja ukrepov v prometu so zajeti instrumenti, predstavljeni v spodnji tabeli (Tabela 1).

**Tabela 1: Pregled izvajanja instrumentov v prometu**

Ime instrumenta	Strateške podlage	Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila	
<b>SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA PROMETA NA SPLOŠNO</b>					
<a href="#">Celostno prometno načrtovanje na lokalni in regionalni ravni z regionalno ravno upravljanja mobilnosti</a>	OP EKP	✓	načrtovanje	Mzl, MOP, Eko sklad	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			
<a href="#">Ukrepi upravljanja mobilnosti</a>	OP EKP	✓	drugo (organizacijski)	Mzl, občine	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			
<a href="#">Spodbude za uporabo sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti</a>	OP EKP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			
<a href="#">Spodbujanje trajnostne izbire prevoza v okviru obračuna nadomestila stroškov prevoza na delo</a>	NEPN	✓	ekonomski	MDDSZ, MZI, MJU	da
<a href="#">Promocija ukrepov trajnostne mobilnosti/informiranje in ozaveščanje ciljnih javnosti</a>	NEPN	✓	informiranje / promocija / ozaveščanje	Mzl	da
	ReNPRP30	✓			
<a href="#">Trajnostna mobilnost v okviru prostorskega načrtovanja; Infrastruktura za trajnostno mobilnost na regionalni ravni in v mestih</a>	SPRS	✓	načrtovanje	MOP	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			
<a href="#">Koordinacija razvoja trajnostne mobilnosti</a>	OP EKP	✓	drugo (organizacijski ukrep)	Mzl	da
	NEPN	✓			
	NOO	✓			
<a href="#">Hitrejši razvoj trajnostne mobilnost</a>	NEPN	✓	ekonomski (finančne spodbude) / predpisi	Mzl, občine	da
<b>SPODBUJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP)</b>					
<a href="#">Subvencioniranje prevozov v javnem potniškem prometu</a>	NEPN	✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl	da
	ReNPRP30	✓			
<a href="#">Koncesije za izvajanje gospodarske javne službe potniškega prometa</a>	OP EKP	✓	ekonomski	Mzl	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			
<a href="#">Sistem integriranega javnega potniškega prometa (JPPP)</a>	OP EKP	✓	drugo (organizacijski)	Mzl	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			
<a href="#">Spodbude za ureditev infrastrukture za javni potniški promet</a>	OP EKP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl, občine	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			

Ime instrumenta	Strateške podlage	Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila
<b>SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA TOVORNEGA PROMETA</b>				
<a href="#">Izboljšanje železniške infrastrukture</a>	OP EKP NEPN ReNPRP30	✓ ✓ ✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl da
<a href="#">Zagotovitev dodatnih sredstev za hitrejši in intenzivnejši razvoj železniške infrastrukture – prednostno, pred širitvijo kapacitet avtocestnega omrežja</a>	NEPN	✓	ekonomski (proračunska in EU sredstva)	Mzl, MF, SVRK da
<a href="#">Drugi ukrepi za spodbujanje somodalnosti</a>	NEPN ReNPRP30 SRP	✓ ✓ ✓	sklop instrumentov	Mzl da
<a href="#">Izboljšanje učinkovitosti cestnega tovornega prometa</a>	NEPN ReNPRP30	✓ ✓	sklop instrumentov	Mzl da
<b>SPODBUDE ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI VOZIL, VOŽNJE IN ZASEDENOSTI VOZIL TER RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI CO<sub>2</sub></b>				
<a href="#">Spodbujanje učinkovitosti vozil in rabe goriv z nizkimi emisijami v okviru davka na motorna vozila in drugih dajatev</a>	NEPN	✓	davčna politika	MF – davek na motorna vozila, Mzl – ostale dajatve da
<a href="#">Informacije o rabi goriva za vozila in označevanje pnevmatik</a>	NEPN	✓	predpisi, informiranje / ozaveščanje,	MOP – informacije o rabi goriva za vozila, Mzl – označevanje pnevmatik da
<a href="#">Spodbujanje varčne vožnje</a>	NEPN	✓	usposabljanje, izobraževanje, informiranje, promocija, ozaveščanje	Mzl da
<a href="#">Obvezni delež obnovljivih virov energije v motornem prometu</a>	NEPN	✓	predpisi, davčna politika	Mzl, MF da
<a href="#">Finančne spodbude za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost</a>	OP EKP NEPN	✓ ✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl, MOP, Eko sklad da
<a href="#">Finančne spodbude za vozila z nizkimi emisijami</a>	NEPN	✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl, MOP, Eko sklad da
<a href="#">Razvoj in proizvodnja čistejših virov energije in alternativnih goriv</a>	NEPN	✓	ekonomski	Mzl, SVRK da

Ime instrumenta	Strateške podlage	Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila	
<b>SPODBUJANJE NEMOTORIZIRANIH OBLIK PROMETA</b>					
<a href="#">Spodbujanje izgradnje kolesarske infrastrukture</a>	OP EKP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	MzI, MOP, Eko sklad	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			
<a href="#">Spodbujanje izgradnje infrastrukture za pešce</a>	OP EKP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	MzI, občine	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			



### 3.1 Spodbujanje trajnostnega prometa na splošno

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE NA LOKALNI IN REGIONALNI RAVNI Z REGIONALNO RAVNJO UPRAVLJANJA MOBILNOSTI	
SPLOŠEN OPIS	
OZNAKA INSTRUMENTA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 30 OP EKP: prednostna os 4 ReNPRP30: U.39.1, priloga 3 Trajnostna mobilnost
UČINEK V SEKTORJU	promet
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/>
TGP, NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )
VRSTA INSTRUMENTA	načrtovanje
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi, MOP, Eko sklad
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input checked="" type="checkbox"/> drugo: <u>strateško in ciljno načrtovanje, ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti, optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov, povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa, dostopnost in kakovost bivanja.</u> <input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	Ukrep je namenjen vzpostavitvi trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov – celostnih prometnih strategij (CPS). V prihodnjih letih so predvidene nadgradnje CPS občin v regijske strategije s poudarkom na izboljšanju organizacije javnega prometa. Ukrep je financiran tudi v okviru izvajanja OP EKP.
PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE	
EU ZAKONODAJA	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Together towards competitive and resource-efficient urban mobility; Annex: A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans.  Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Nacionalne smernice za pripravo občinske Celostne prometne strategije  Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP)

Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030  
 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)

## IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	<p>V letu 2021 je bila CPS sprejeta v občini Kranjska Gora. V pripravi je CPS občine Žirovnica. Skupno je bilo do konca leta 2021 sprejetih 87 občinskih CPS-jev.</p> <p>V letu 2021 je bila sprejeta regijska Celostna prometna strategija Koroške regije. V zaključevanju je tudi Regijska celostna prometna strategija Julijske Alpe (predviden sprejem v letu 2022). Skupaj s CPS za čezmejno Goriško regijo ter Ljubljansko urbano regijo imajo 4 regije regijske CPS.</p> <p>Leta 2021 je RRA LUR pripravila nadaljnje osnutke (trenutno so trije) Regionalnega razvojnega programa Ljubljanske urbane regije 2021–2027 (RRP LUR).</p> <p>Leta 2021 so bile v okviru projekta <i>LIFE IP CARE4CLIMATE</i> objavljene prenovljene <i>Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije</i>. Sestavljene so iz dveh delov – iz samih smernic ter metodologije za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov, s katerimi se spremlja učinke občinskih celostnih prometnih strategij (sestavljena iz 8 prilog).</p> <p>V okviru istega projekta je bilo v sklopu aktivnosti <i>Razvoj sistema celostnega prometnega načrtovanja</i> izdano poročilo s pregledom potencialnih virov financiranja občin za pripravo in izvajanje ukrepov, ki so del CPS. Poleg tega je bilo izdano poročilo <i>Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij</i>, opis metodologije in navodila za izvajanje ter dopolnjeno <i>Gradivo za nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja 2020–2030</i>.</p> <p>Zaključuje se projekt <i>CROSSMOBY - Čezmejno celostno prometno načrtovanje in intermodalne storitve potniškega prometa (Slovenija-Italija)</i> (glavni pričakovani rezultati so vzpostavitev čezmejnih železniških potniških storitev in čezmejni strateški akcijski načrt za trajnostno mobilnost).</p> <p>Zaključuje se proces programiranja Večletnega finančnega okvira 2021 – 2027 evropske kohezijske politike.</p> <p>V začetku leta 2021 je bil objavljen predlog <i>Zakona o celostnem prometnem načrtovanju</i>, ki ureja cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja, vrste celostnih prometnih strategij, njihovo vsebino in postopek priprave ter pravila za povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja. Glavni namen Zakona je zagotoviti sistem celostnega prometnega načrtovanja na vseh ravneh (lokalni, regionalni in državni) ter zagotoviti sistemski vir financiranja. Zakon je v prvi polovici leta šel skozi javno obravnavo, 3. septembra 2021 pa je bil uvrščen na sejo delovnega telesa. Zakon še ni bil potrjen kljub načrtom, da se bo to zgodilo do konca leta 2021.</p> <p>Marca 2021 se je odvila <i>5. nacionalna konferenca o trajnostni mobilnosti</i>, katere osrednja tema je bil Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, prenovljene smernice itd.</p>
DOSEŽENI UČINKI	<p>Spremljanje učinkov je predvideno za CPS-je, ki jih je sofinanciral MzI. Izvajanje strategij je nekaterim občinam že prineslo pomembne rezultate pri reševanju težav s prometom.</p>

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO  
IZVAJANJE

MzI bo še naprej spremljal izvajanje ukrepov iz CPS.

Predvidoma bo sprejet Zakon o celostnem prometnem načrtovanju.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje in pospešeno izvajanje instrumenta tudi v prihodnjem finančnem obdobju. Poleg občinskih je predvidena izdelava tudi regijskih CPS.

Začetek priprave smernic za pripravo regijske CPS je zamaknjen v prihodnja leta. Načrtovana je objava smernic za področje vključevanja javnosti, upravljanje parkiranja ter pripravo mobilnostnih načrtov za predvidene izredne dogodke.

Organizirana bodo izobraževanja za občine in izvajalce celostnih prometnih strategij.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov je predvideno za CPS-je, ki jih je sofinanciral MzI.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

V skladu z načrtovanim v *NEPN* priporočamo, da se čim prej pripravi usmeritve, smernice in spodbude za pripravo regionalnih CPS. Vzporedno s hitrim razvojem CPN na občinski, vse bolj pa tudi na regionalni ravni, dozoreva spoznanje o potrebi prenosa CPN na državno raven in izdelave CPS za celotno državo.

Tako za pripravo kot izvajanje občinskih in regionalnih CPS je treba zagotoviti redna in stabilna finančna sredstva. Občine bi morale za vsaj dve leti vnaprej poznati dinamiko in obseg financiranja, da se lahko pravočasno pripravijo.

### VIRI PODATKOV

- MzI
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<http://sptm.si/>)
- Projekt LIFE IP CARE4CLIMATE (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij, februar 2021 ([https://www.care4climate.si/files/1406/025-19-0037-2021-1\\_C4C\\_3-2-6\\_Orodje-za-presoj-kakovosti-vsebina\\_CPS-ver-feb-2021\\_PP\\_usklajeno\\_lektura\\_TK-LM-MB.pdf](https://www.care4climate.si/files/1406/025-19-0037-2021-1_C4C_3-2-6_Orodje-za-presoj-kakovosti-vsebina_CPS-ver-feb-2021_PP_usklajeno_lektura_TK-LM-MB.pdf))
- Predlog Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) (<https://e-uprava.gov.si/drzava-in-druzba/e-demokracija/predlogi-predpisov/predlog-predpisa.html?id=12158>)

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

## UKREPI UPRAVLJANJA MOBILNOSTI

### SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 30 ReNPRP30: U.39, priloga 3 Trajnostna mobilnost OP EKP: prednostna os 4	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP, NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )	
VRSTA INSTRUMENTA	drugo (organizacijski)	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, občine	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema, zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu, optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov</u> <input checked="" type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Ukrepi trajnostne parkirne politike v mestih in umirjanja ter omejevanja prometa v mestnih jedrih (omejevanje parkiranja, cene parkiranja, urejanje dostave blaga v mestnih središčih idr.). Spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov institucij v okviru OP EKP.	

### PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21) Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko je v vlogi Nosilca programa Blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje v Uradnem listu RS (74/2021, z dne 14. 5. 2021) objavila Javni razpis za sofinanciranje projektov v okviru programa Blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje. K prijavi so vabljeni prijavitelji s projekti, ki prispevajo k povečanju proizvodnje energije iz obnovljivih virov, izboljšanju upravljanja trajnostne
-----------------	---

mobilnosti, uveljavljanju načel krožnega gospodarstva in izboljšanju upravljanja ekosistemov pod pritiskom zaradi podnebnih sprememb. Skupna višina razpoložljivih sredstev v okviru tega javnega razpisa je 15.564.705,88 EUR. Delež sofinanciranja projektov znaša do 100 % vseh upravičenih izdatkov. Skrajni rok za zaključek projektov bo 30. april 2024. Pričakovan rezultat »Izboljšano upravljanje trajnostne mobilnosti« zajema dva učinka: »izvedeni ukrepi za izboljšanje regionalne trajnostne mobilnosti« ter »izdelani mobilnostni načrti za upravljanje trajnostne mobilnosti na lokacijah z veliko prometa«.

Oktobra 2021 je v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (aktivnost Zelena logistika) v Mariboru potekala konferenca »Izzivi in rešitve za mobilnost in logistiko v mestih«. V sklopu istega projekta se je začela priprava Akcijski načrt upravljanja mestne logistike v središču Pirana. Pripravlja se tudi tovorni načrt za Novo Gorico v sklopu Evropske prestolnice kulture. Izvedena je bila analiza mednarodnih projektov in praks uvajanja novih oblik logistike v zakonodajni okvir v državah članicah EU. Predmet analize je bilo tudi stanje v Republiki Sloveniji, oblikovani bodo predlogi za spremembo zakonodaje. Potreba po integraciji okoljskih vsebin v proizvodne procese narašča, del teh pa predstavlja tudi zelena logistika.

MzI je v okviru projekta Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti pristopil k izdelavi teh smernic Nacionalnih smernic za upravljanje mestne logistike. Pri tem sta bila izdelana analiza stanja ter osnutek smernic, ki se bo preizkusil v okviru izdelave dveh pilotnih Načrtov upravljanja mestne logistike (za mesto Ptuj in mesto Ljubljana).

Mestna občina Celje je v letu 2021 pričela z izvajanjem projekta Upravljanje mobilnosti v Mestni občini Celje (sredstva iz Evropskega sklada za regionalni razvoj). Projekt bo zagotovil vzpostavitev povezanega sistema upravljanja, ki bo uporabnikom omogočal pridobitev vseh potrebnih informacij za karseda optimalno koriščenje prevoznih sredstev s ciljem spreminjanja potovalnih navad prebivalstva. Do konca leta 2023 se predvideva vzpostavitev sodobne centralne informacijske platforme (CIP), na katero se vežejo storitve mesta do občanov (obiskovalcev) za kakovostnejše in okolju bolj prijazno bivanje. CIP, poleg ostalih funkcij, meščanom in obiskovalcem preko informacijskih tabel zagotavlja sveže informacije o zasedenosti parkirišč že na vseh glavnih vpadnicah in prav tako na spletnih straneh in mobilni aplikaciji ter tako pripomore k zmanjšanju prometa v starem mestnem jedru. Sistem z enotno aplikacijo omogoča koriščenje KolesCE, CeleBUSa, IJPP za vlak/avtobus idr.

Na lokalni ravni je bilo izvedenih nekaj vidnejših ukrepov. Na primer, Občina Trebnje je sprejela nov parkirni režim (plačljiva parkirišča, dovolilnice, nadzor itd.). Mestna občina Ljubljana je povišala cene parkirin v mestnem središču. V izdelavi je parkirna politika Občine Zreče in Nova Gorica, izdelane so že parkirne politike za občine Idrija, Velenje, Vrhnika. V Mariboru so ukinili brezplačna parkirna mesta za električna vozila. V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE se je izdelal mobilnostni načrt zaprtja Koroške ceste za cestni promet v Mestni občini Maribor.

V Ljubljani se je odprl Mestni center mobilnosti, ki občanom omogoča izposajo tovornih koles za lažjo in okolju prijazno dostavo v mestu.

V času epidemije se je močno povečal delež ljudi, ki delajo od doma. V začetku leta 2021 je tako od doma delalo 9 % ljudi, 21 % pa je bilo takih, ki so delali od doma vsaj enkrat na teden (kar pa je še vedno manj kot leta 2020). V določenih sektorjih javne uprave se delo od doma tudi po epidemiji omogoča oziroma spodbuja.

Eko Sklad je prenehal s pozivom za pridobitev kredita ali subvencije za spodbujanje izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so mobilnostni načrti.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO  
IZVAJANJE

Leta 2022 bodo v okviru projekta *Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti* izdane *Nacionalne smernice za izdelavo strategij upravljanja mestne logistike*, kasneje tudi na temo upravljanja parkirne politike.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* bo izveden ukrep upravljanja zelene mestne logistike, v katerega bosta vključena dva pilotna projekta zelene logistike. Izvedena bo analiza mednarodnih projektov in praks uvajanja novih oblik logistike v zakonodajni okvir v državah članicah EU. Predmet analize bo tudi stanje v Republiki Sloveniji, oblikovani bodo predlogi za spremembo zakonodaje. Potreba po integraciji okoljskih vsebin v proizvodne procese narašča, del teh pa predstavlja tudi zelena logistika.

*Nacionalne smernice za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove* (objavljene leta 2019) bodo v naslednjih letih osnova za sofinanciranje Mobilnostnih načrtov s strani MzI. V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* bodo pripravljene tudi mobilnostni načrti ob večjih gradbenih delih, na njihovi podlagi pa *Nacionalne smernice za mobilnostne načrte ob predvidenih izrednih dogodkih* (npr. zapore cest itd.), kakor tudi smernice za pripravo Mobilnostnih načrtov v urbanih območjih in ob velikih (športnih, kulturnih) dogodkih.

Tudi v letu 2022 bo izvedena Nacionalna konferenca o trajnostni mobilnosti, tema bo upravljanje mestne logistike. Na temo upravljanja mobilnosti bo tudi eno od izobraževanj v organizaciji MzI skupaj z izvajalci projekta *Izobraževanje za trajnostno mobilnost* (Nova orodja v celostnem prometnem načrtovanju mest).

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebno načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje in pospešeno izvajanje instrumenta, ki vključuje izvedbo pilotnih projektov v okviru ukrepa trajnostne parkirne politike, omejevanje prometa v mestnih jedrih in uporabo sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti.

V naslednjih letih predvideva *NEPN* tudi spremembo koncepta parkirnih normativov z omejitvijo dolgotrajnega parkiranja s povečanjem stroškov zanj, še posebej za na delo (višje cene (+30 %), ukinitve možnosti podaljševanja na daljavo idr.). Predlaga tudi uvedbo takse za vstop v mesto, v katerem je vzpostavljen učinkovit mestni javni potniški promet (izvedba celovite raziskave za uvedbo »povečanih stroškov za vstop v mesto«, priprava ustrezne zakonodajne rešitve, določitev prejemnika in namena zbranih sredstev), spodbujanje dela od doma (izdelava celovite analize in priprava spodbud za uvajanje dela od doma s ciljem zmanjšanja poti na delo za vsaj 10 %); ter spodbujanje oblikovanja trajnostnih mobilnostnih načrtov za organe javnega sektorja in podjetja, s katerimi se promovira uporaba JPP in zmanjšuje uporaba osebnih vozil, vključno z ukinitvijo brezplačnih parkirnih mest za javne službenice.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporoča se čimprej izvajanje ukrepov upravljanja mobilnosti v skladu s smernicami iz *NEPN*, zlasti v povezavi z omejitvijo dolgotrajnega parkiranja za na delo ter spodbujanjem dela od doma. Poleg tega je treba urediti zakonodajo, da bo omogočala lažje kombiniranje dela od doma in dela na delovnem mestu, saj so se med epidemijo vzpostavile dobre prakse, ki so izvedljive tudi v običajnih

razmerah. Priporoča se tudi ponovna vzpostavitev finančnih vzpodbud za delodajalce za namen izdelave in izvedbe mobilnostnih načrtov.

#### VIRI PODATKOV

- MzI
- SURS
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<http://sptm.si/>)
- Projekt LIFE IP CARE4CLIMATE (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- UIRS

#### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

## SPODBUDE ZA UPORABO SODOBNIH TEHNOLOGIJ ZA UČINKOVITO UPRAVLJANJE MOBILNOSTI

### SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 30 OP EKP: prednostna os 4 ReNPRP30: U.36, U.39.8, priloga 3 Trajnostna mobilnost		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	Ekonomski (finančne spodbude)		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Finančne spodbude v okviru OP EKP za ukrep inteligentni prometni sistemi (vključno z uvedbo spremljanja vozil v realnem času s prikazovalniki na postajališčih JPP, informacijskimi portali za potnike z možnostjo uporabe mobilnih telefonov).		

### PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011) Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)

### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	V letu 2021 so bile uvedene elektronske vinjete za ves motorni promet. Z vidika zmanjševanja toplogrednih plinov je prednost elektronskih vinjet ta, da ni zastojev zaradi cestninskega nadzora. Še vedno pa je cestninjenje enotno in ne po porabi, kar je manj koristno z vidika izpustov.  Slovenske železnice so postavile prve kartomate za samopostrežen nakup vozovnic. Načrtujejo postavitev 156-ih kartomatov na 142-ih železniških
-----------------	--



postajah in postajališčih. Postavitev kartomatov je razdeljena v dve fazi. V sklopu 1. faze naročila so predvideli 120 kartomatov na 106-ih lokacijah. 2. opsijska faza pa dodaja še 36 kartomatov na 36 lokacijah.

Nadaljeval se je projekt *Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti* (nosilec MzI), ki je razdeljen na 5 ukrepov, med njimi uporaba sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti). V sklopu tega se izvajajo posodobitve iskalnikov voznih redov. V okviru projekta Care4Climate ZRC SAZU pripravlja informacije o JPP in drugih trajnostnih potovalnih načinih, ki bodo zbrane na spletni platformi, izdelani po vzorcu koncepta mobilnost kot storitev – MaaS.

Eko Sklad je prenehal s pozivom za pridobitev kredita ali subvencije za spodbujanje izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so parkirišča za kolesa in kolesarnice za zaposlene ali javno izposoja koles, polnilnice za električna vozila, prikazovalnike bližnjih postajališč in odhodov z njih v realnem času, regulatorje odhoda/prihoda za trajnostne načine prevoza itd.

**DOSEŽENI UČINKI** Spremljanje učinkov z vidika zmanjšanja emisije CO<sub>2</sub> je predvideno, vendar rezultati še niso znani.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

**PREDVIDENO IZVAJANJE** Spodbude Eko sklada za ukrepe trajnostne mobilnosti so v letih 2021 in 2022 planirane zgolj kot sredstva za izplačila že dodeljenih spodbud po zaključenem javnem pozivu (78FS-PO19). Novega podobnega javnega poziva trenutno ni razpisanega.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje in pospešeno izvajanje instrumenta tudi v prihodnjem finančnem obdobju, vključno z uvajanjem digitalizacije v prometu, med drugim so predvideni:

- digitalni dokumenti v cestnem prometu (direktiva EFTI, e-CMR);
- elektronsko cestninjenje (že vzpostavljeno);
- vzpostavitev sistema potovalnih podatkov za multimodalne poti, ki bi poleg javnega potniškega prometa vključeval tudi alternativne oblike prevoza v mestih, vključno s podatki o storitvah, ki so namenjene ali prilagojene gibalno oviranim, ter parkirišči;
- vzpostavitev sistemov optimizacije prometa v mestih s prednostno obravnavo javnega potniškega prometa, kolesarjev in pešcev;
- vzpostavitev sistemov dostopa do potovalnih informacij za uporabnika, vključno z informatizacijo upravljanja parkiranja;
- vzpostavitev evidence javnih e-polnilnic v prostorskem informacijskem sistemu.

**PREDVIDENI UČINKI** Predvideno je tudi spremljanje učinkov z vidika zmanjšanja emisije CO<sub>2</sub>.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Za naslednjo finančno perspektivo 2021–2026 priporočamo vključitev ukrepov sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti. Priporočamo tudi čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

### VIRI PODATKOV

- Eko sklad (<https://www.ekosklad.si/gospodarstvo/pridobite-spodbudo/seznam-spodbud?ukrep%5B%5D=vozila-in-infrastruktura-trajne-mobilnosti>)
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

- <https://www.norwaygrants.si/>
- MzI

**DATUM PRIPRAVE**

26. april 2022

## SPODBUJANJE TRAJNOSTNE IZBIRE PREVOZA V OKVIRU OBRAČUNA NADOMESTILA STROŠKOV PREVOZA NA DELO

### SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 30		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MDDSZ, MZI, MJU		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	V NEPN je načrtovana sprememba načina obračuna potnih stroškov in povračila za stroške prevoza na delo, tako da spodbuja zmanjšanje emisij TGP pri teh prevozi in sicer preko dodatnega subvencioniranja JPP iz naslova povračila stroškov za prevoz na delo in iz dela. Namen je najti ustrezno trajnostno rešitev pri obračunu nadomestila stroškov prevoza na delo v dialogu s socialnimi partnerji in civilnimi iniciativami.		

### PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Zakon o delovnih razmerjih (ZDR-1), Zakon o dohodnini, Uredba o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	<p>Ukrep ni bil izvajan na način, kot je predviden v NEPN, prišlo pa je do spremembe davčne obravnave povračil stroškov. V letu 2021 je prišlo do sprememb Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja (Uradni list RS, št. 104/21 in 114/21). Sprememba uredbe (Uradni list RS, št. 104/21) je uvedla nov koncept določanja neobdavčene višine povračila stroškov prevoza na delo in iz dela, in sicer se je prešlo iz višine javnega prevoza na kilometrino (0,13 EUR/km) v splošnem, ne glede na razpoložljivost javnega prevoza. Toda zaradi nasprotovanja sindikatov in delodajalcev se je s spremembo uredbe (Uradni list RS, št. 114/21) dvignila neobdavčena višina povračila stroška prevoza na delo in z dela. Povračilo stroškov za prevoz na delo in z dela se tako po veljavni ureditvi ne všteva v davčno osnovno dohodka iz delovnega razmerja do višine 0,18 EUR za vsak polni kilometer razdalje med običajnim prebivališčem in mestom opravljanja dela za vsak dan prisotnosti na delu, če je mesto opravljanja dela vsaj en kilometer oddaljeno od delojemalčevega običajnega prebivališča. Če je znesek, izračunan na prej naveden način za posamezni mesec nižji od 140 EUR, se v</p>
-----------------	---

davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja pod pogoji iz prejšnjega odstavka ne všteva povračilo stroškov prevoza na delo in z dela v višini 140 EUR mesečno.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* je bilo leta 2021 objavljeno poročilo »Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo«. Predlagana je sprememba modela povračila stroškov prevoza na delo, po katerem delavci še vedno dobijo povrnjene celotne stroške, vendar le v primeru potovanj z javnim prometom. Sestavni del modela je hkratno izboljšanje javnega prometa, ki spodbuja in omogoča njegovo uporabo za pot na delo, poenostavitev tarifnega sistema vozovnic ter delovanje upravljavca JPP.

DOSEŽENI UČINKI

Spremlja naj se delež opravljenih poti po prevoznem sredstvu za namen poti na delo na ravni države.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO  
IZVAJANJE

Predvideno je, da bo temo obračuna potnih stroškov koordiniralo Ministrstvo za javno upravo v sodelovanju z Ministrstvom za finance, socialnimi partnerji in civilnimi iniciativami.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano, da se v dialogu s socialnimi partnerji in civilnimi iniciativami najde ustrezno trajnostno rešitev pri obračunu nadomestila stroškov prevoza na delo, s ciljem spodbujanja večje uporabe JPP in drugih oblik trajnostne mobilnosti.

PREDVIDENI UČINKI

Povečanje deleža trajnostnih prevoznih sredstev za opravljanje poti na delo.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporoča se čimprejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz NEPN v okviru ukrepov davčne politike in obračuna potnih stroškov, vezano na spodbujanje uporabe JPP (ob hkratnem izboljšanju ponudbe JPP in poenostavitvi sistema terminskih vozovnic IJPP), ki hkrati ne izvezemajo tudi nagrajevanja hoje in kolesarjenja. Z vidika spodbujanja trajnostnih načinov prihoda na delo pa bi bilo najučinkoviteje, če bi s spremembo zakona o delovnih razmerjih odpravili obveznost delodajalcev za povračilo stroškov prevoza na delo, hkrati pa bi z davčnimi olajšavami in drugimi mehanizmi nagradili le tiste, ki potujejo trajnostno. Za uveljavitev sprememb se svetuje aktivno sodelovanje s sindikati.

### VIRI PODATKOV

- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- <https://www.care4climate.si/>
- Ministrstvo za finance

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

**PROMOCIJA UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI/INFORMIRANJE IN OZAVEŠČANJE CILJNIH JAVNOSTI**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 30 ReNPRP30: U.36, U.39.7, priloga 3 Trajnostna mobilnost	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP, NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )	
VRSTA INSTRUMENTA	informiranje / promocija / ozaveščanje	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/>	
	drugo: _____ <input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Promocija ukrepov trajnostne mobilnosti.	

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)

**IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021**

POTEK IZVAJANJA	<p>20. evropski teden mobilnosti (ETM) je potekal med 16. in 22. septembrom 2022 pod sloganom »Živi zdravo. Potuj trajnostno.« V Sloveniji je aktivno sodelovalo rekordnih 84 občin. ETM 2021 je vzpostavljala vpliv epidemije Covida-19 na javno življenje in promet v mestih ter pozitiven vpliv trajnostne mobilnosti na zdravje. Zaradi epidemoloških ukrepov, ki so mnogo ljudi vrnile nazaj med štiri stene in v večinoma sedeči položaj, je večina med njimi s svojimi aktivnostmi poudarjala pomen zdravja v povezavi z aktivno mobilnostjo, in tako spodbujala hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza. Večina občin je organizirala Dan brez avtomobila, Park(irni) dan ali pa Pešbus. Med najboljšimi praksami so bile občine Metlika, Dravograd, Celje in Semiču. Ob 20. obletnici so bile podeljene plakete sedmim občinam, ki sodelujejo od samega začetka projekta leta 2002.</p> <p>V okviru OP EKP se je nadaljeval projekt <i>Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti</i> (nosilec Mzi), v okviru katerega se je zaključil sklop o trajnostni mobilnosti za vrtce in osnovne šole. Septembra 2021 je potekala zaključna konferenca</p>
-----------------	---

projekta Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah, kjer so bile predstavljene zaključne ugotovitve projekta.

Aktivnost Gremo peš s kokoško Rozi se je izvajala v treh terminih (jeseni 2019, jeseni 2020 in spomladi 2021). V vseh treh izvedbah aktivnosti Gremo peš s Kokoško Rozi je skupaj sodelovalo 63.698 učencev iz 314 šol. Ključne ugotovitve so, da se je v času izvajanja aktivnosti močno povečal delež trajnostnih načinov prihoda v šolo, še posebno se je povečal delež prihodov peš. Pričakovano se je po koncu aktivnosti ponovno povečal delež prihodov z avtom, vendar je bil ta še vedno občutno nižji kot pred začetkom izvajanja aktivnosti.

Aktivnost Beli zajček je potekala v treh izvedbah. Vsega skupaj je v igri sodelovalo 296 različnih oziroma novih vrtecev. Skupno število skupin je bilo 1.819, sodelujočih otrok pa 33.556. Primerjava potovalnih navad otrok pred in po izvajanju aktivnosti kaže, da je izvajanje igre v obeh opazovanih obdobjih pozitivno vplivalo tako na spremembo navad, kot tudi na želje otrok z vidika trajnostne mobilnosti. Skupno se je delež trajnostnih prihodov obdobju 2019/20 zvišal za 8,5 %, v obdobju 2020/21 pa za 6,8 %.

Nadaljeval se je program Aktivno v šolo in zdravo mesto (sofinanciran s strani Ministrstva za zdravje), v okviru katerega je bilo izvedeno spletno usposabljanje za izvajanje Pešbusa in Bicivlaka, namenjeno predstavnikom šol in občin. Pešbus je od leta 2016 do pomladi leta 2022 izvedlo že več kot 130 šol in en vrtec. V šolskem letu 2021/2022 je Pešbus potekal na 66 šolah in v enem vrtcu (12 od teh je Pešbus izvajalo prvič), po več kot 200 progah, ustavljal na več kot 500 postajah in v šolo pripeljal več kot 3.000 otrok. 2 šoli sta izvajali tudi Bicivlak. V okviru programa Aktivno v šolo in zdravo mesto je bila za sodelovanje pri pripravi že tretjega lokalnega načrta hodljivosti izbrana Mestna občina Velenje. Na strokovnem posvetu ob Svetovnem dnevu zdravja 7. 4. 2022 pa sta v Velenju minister za zdravje Janez Poklukar in župan Mestne občine Velenje Peter Dermol s podpisom Mednarodne listine za hojo podprla prizadevanja za promocijo hoje in ustvarjanje dobrih pogojev za hojo v Sloveniji.

V okviru istega projekta je bil leta 2021 izdelan drugi *Lokalni načrt hodljivosti (LNH)* za boljše zdravje in kakovost bivanja. LNH za Piran-Lucija sta izdelala IPoP – inštitut za politike prostora in CIPRA Slovenija Društvo za varstvo Alp v sodelovanju z Zavodom Dostop, Zavodom za spodbujanje dostopnosti in lokalnimi akterji.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE*, ki je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstev Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta, je leta 2021 v Postojni potekala *Odperta ulica*. Gre za ukrep odpiranja javnega prostora za ljudi tako, da pešci in kolesarji dobijo prednost, motorni promet pa je omejen (z izjemo dostopa za stanovalce in predstavnike lokalnega gospodarstva). Odpiranje ulic za ljudi spodbuja srečevanje ljudi in povezovanje skupnosti ter ustvarja prostor za druženje, ustvarjalnost, gibanje in varno aktivno mobilnost.

Septembra 2021 je bila izvedena 1. kampanja Šolska ulica, ki se je pilotno izvedla v Mestni občini Nova Gorica – na Šolski ulici v Solkanu. Glavni namen ukrepa je izboljšanje varnosti in udobnosti šolske poti. Ukrep prinaša novost, in sicer omejevanje motornega prometa v času jutranje konice (npr. eno uro pred začetkom pouka) in lahko tudi v času popoldanske konice na cesti v neposredni okolici šole.

V Kranju so v maju 2021 odprli Center trajnostne mobilnosti (CTM). V njem bodo tako domačini kot obiskovalci Kranja lahko dobili osnovne informacije o uporabi trajnostnih načinov vsakodnevnega potovanja po in v okolici Mestne občine Kranj (MOK) ter se vpisali v sistem za izposajo koles ali souporabo vozil.

Obenem bo to tudi hitra popravilnica koles, na voljo bodo parkirne in turistične informacije, delavnice za varno kolesarjenje in pravilno ravnanje s kolesi, izobraževanja o prometni varnosti in trajnostni mobilnosti, sprejem pobud in predlogov občanov.

Konec leta 2020 so tudi v Novi Gorici odprli Center trajnostne mobilnosti, promocijsko informacijski center, ki občane in turiste obvešča ter jih osvešča o trajnostnih načinih premikanja po mestu in širše, izposoditi si je možno tovorno in tandem kolo.

Mzl je skupaj z izvajalci projekta *Izobraževanje za trajnostno mobilnost* organiziralo izobraževanja na temo sodobnih izzivov celostnega prometnega načrtovanja. Januarja 2021 je bilo izvedeno izobraževanje »Hoja kot način mobilnosti v mestih«, junija pa »Kolo – vozilo prihodnosti!«.

V letu 2021 je bilo v sklopu istega projekta izvedeno tudi eno izobraževanje za srednješolce (na Srednji Walfdorski šoli v Ljubljani), ki je bilo sestavljeno iz predavanja in terenskega ogleda in iskanja rešitev za spodbujanje trajnostne mobilnosti v okolici šole.

V sodelovanju s Skupnostjo občin Slovenije je bila februarja 2021 izvedena delavnica »Vloga občin pri izvajanju Nacionalnega energetskega in podnebnega načrta«.

Promocijske aktivnosti potekajo tudi v okviru drugih, lokalnih projektov.

EU se je odločila leto 2021 imenovati za "evropsko leto železnic", v katerem je spodbujala uporabo železnic kot varnega in trajnostnega prometnega sredstva. Izvedene so bile številne dejavnosti za promocijo železnic širom EU, da bi spodbudili posameznike in podjetja k njihovi uporabi. Železnice so namreč najbolj varen, udoben, prostorsko učinkovit in do okolja prijazen prevoz. EU si prizadeva, v skladu z evropskim zelenim dogovorom, da se doseže podnebno nevtralnost do leta 2050. Med glavnimi smernicami prometne politike EU je tudi uporaba železnic namesto letal na razdaljah do 500/600 kilometrov.

DOSEŽENI UČINKI

Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

**PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023**

PREDVIDENO  
IZVAJANJE

Aktivnosti v okviru ETM ter programa *Aktivno v šolo in zdravo mesto* se bodo nadaljevale tudi v letu 2022. V sklopu programa bo izvedeno tudi interdisciplinarno izobraževanje na temo načrtovanja prostora, ki podpira zdrav življenjski slog, namenjeno prostorskim načrtovalcem, urbanistom, projektantom in upravljavcem prostora.

Potekale bodo tudi aktivnosti na področju izobraževanja o trajnostni mobilnosti v vrtcih in osnovnih šolah.

V letu 2022 je predvidena izdelava *Lokalnega načrta hodljivosti* s še eno slovensko občino.

Zaključilo se bo izobraževanje v organizaciji Mzl skupaj z izvajalci projekta *Izobraževanje za trajnostno mobilnost*, v letu 2022 bosta izvedeni delavnici *Renesansa dostopnosti* v načrtovanju in *Nova orodja* v celostnem prometnem načrtovanju mest.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* bodo v naslednjih letih izvedeni naslednji mehki ukrepi:

- ozaveščevalne kampanje za namen promocije aktivne mobilnosti – hoje in kolesarjenja,

- projekt *Odprta ulica* s predvideno ponovitvijo v Postojni in Škofji Loki leta 2022,
- Projekt *Šolska ulica* bo predvidoma ponovljena tudi v letu 2022 in 2023 v drugih občinah.
- kampanja *Mesta pešcem in kolesarjem*,
- vključevanje lokalnih skupnosti v izvajanje promocijskih aktivnosti trajnostne mobilnosti v okviru ETM in 6 pozivov za sofinanciranje aktivnosti občin v okviru ETM,
- celovita prenova *Slovenske platforma za trajnostno mobilnost*, da bo omogočala tudi interaktivne funkcionalnosti, kot je spletni forum za ključne udeležence.

Vzpostavljen bo t.i. Observatorij za trajnostno mobilnost, ki bo na spletni platformi prikazoval različne in ažurne podatke o trajnostni mobilnosti po občinah.

Tudi v letu 2022 bo izvedena Nacionalna konferenca o trajnostni mobilnosti.

Program Aktivno v šolo in zdravo mesto se bo nadaljeval in zaključil v letu 2022 (npr. usposabljanje za izvajanje Pešbusa in Bicivlaka marca 2022 ter posvet Hoji prijazno mesto za zdravje ljudi in planeta aprila 2022).

Vsako leto v obdobju 2020–2025 bodo objavljeni razpisi za mehke ukrepe za občine iz sredstev *Sklada za podnebne spremembe*.

Aprila 2022 bo organiziran spletni dogodek na temo mehanizmov podpore občinam pri izvajanju podnebnih ukrepov.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje, okrepitev in pospešeno izvajanje instrumenta s ciljem doseči čim širšo javnost in spremeniti potovalne navade.

**PREDVIDENI UČINKI**      Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Nadaljuje naj se intenzivno spodbujanje in informiranje splošne in strokovne javnosti tako na lokalni kot državni ravni. Smiselno bi bilo nadaljevati s programi, kot je Izobraževanje za trajnostno mobilnost, ki ciljajo na odločevalce na lokalni ravni. Kjer je možno, naj bodo promocijski ukrepi povezani tudi s hkratnimi infrastrukturnimi investicijami, saj je tako učinek večji.

Odločevalci in načrtovalci na področju prometa morajo obvezno vsaj občasno uporabljati različne oblike trajnostne mobilnosti oz. imeti tudi uporabniške izkušnje.

### VIRI PODATKOV

- MzI
- Projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE* (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Projekt *Aktivno v šolo in zdravo mesto*
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost <https://www.sptm.si/>
- IPoP <https://ipop.si/>

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022



**TRAJNOSTNA MOBILNOST V OKVIRU PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA;  
INFRASTRUKTURA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST NA REGIONALNI RAVNI  
IN V MESTIH**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 30 ReNPRP30: U.40, priloga 3 Trajnostna mobilnost		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	načrtovanje		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MOP		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Ukrepi zmanjšanja potreb po mobilnosti, spodbujanja trajnostne mobilnosti in multimodalnosti v okviru prostorske politike. Glej tudi poglavje večsektorski ukrepi.		

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Strategija prostorskega razvoja (2004) Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)

**IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021**

POTEK IZVAJANJA	<p>V začetku leta 2021 je bil objavljen predlog Zakona o celostnem prometnem načrtovanju, ki ureja cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja, vrste celostnih prometnih strategij, njihovo vsebino in postopek priprave ter pravila za povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja. Posebno poglavje JE <i>Trajnostni promet v povezavi s prometnim načrtovanjem</i>, v okviru katerega se morajo upoštevati celostne prometne strategije, načrtovati se morajo območja prijaznega prometa, opredeljene so zasnove lokalne infrastrukture za pešce in za kolesarje. V predlog ZCPN so bile vključene tudi vsebine iz <i>Smernic za integracijo prometnega in prostorskega načrtovanja</i> (omrežja pešpoti, omrežja kolesarske infrastrukture, omrežja javnega potniškega prometa, omrežja prestopnih in mobilnostih točk, območja prijaznega prometa, upravljanje parkiranja).</p> <p>V začetku leta 2020 je bil osnutek <i>Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)</i>, z usmeritvami za zagotavljanje prostorskih možnosti za nizkoogljico družbo, predstavljen na javni razpravi. V letu 2021 so potekala</p>
-----------------	--

usklajevanja nosilcev urejanja prostora in deležnikov na predlog Strategije. Končna usklajevanja Predloga Strategije intenzivno potekajo tudi v letu 2022.

Izdano je bilo Poročilo o prostorskem razvoju Slovenije 2021, ki vsebuje pregled in prikaz stanja in trendov prostorskega razvoja, analizo izvajanja Strategije prostorskega razvoja Slovenije in drugih prostorskih aktov v časovnem obdobju od 2014 – 2020 ter predloge in priporočila za nadaljnji prostorski razvoj države. Na področju prometa so ključne ugotovitve sledeče:

*V zadnjih letih se je povečala tako stopnja motorizacije kot tudi skupno število prevoženih kilometrov. Povečal se je povprečni izdatek gospodinjstev za mobilnost. Spodbudno je sicer rahlo povečanje števila potnikov JPP in trend zmanjševanja števila smrtnih žrtev v prometnih nesrečah. V Sloveniji imamo sicer na voljo dobro razvejano omrežje JPP, vendar je zunaj glavnih koridorjev število dnevnih voženj pogosto premajhno. Med letoma 2006 in 2019 se je dostopnost prebivalcev do JPP nekoliko izboljšala. Z vidika časovne konkurenčnosti pa je JPP razen nekaterih povezav z vlakom nekonkurenčen osebnemu avtomobilu. Povečale so se investicije v železniško infrastrukturo, po drugi strani pa so še vedno močni interesi za širitev avtocest in gradnjo nove cestne infrastrukture. Priporoča se, da je v prihodnje treba več pozornosti nameniti izboljšavam na področju trajnostne mobilnosti ter povezovanju prometnega in prostorskega načrtovanja. Potrebna je konkretizacija politike trajnostne mobilnosti, zmanjševanje površin za motorni promet in celostne obravnave povezav za nemotorizirane uporabnike kot urejenega omrežja z vključevanjem drugih prvin urbanega sistema (npr. zelene infrastrukture – opredelitev in preplet omrežja zelenih in drugih javnih odprtih površin v izvedbenih prostorskih aktih).*

MOP je že leta 2020 pripravil Priporočila Mirujoči promet v urbanih naseljih (2020), ki občinam predlaga upoštevanje lokacije in deleže minimum in maksimum po pakirnem normativu. S področja prostorskega načrtovanja se je že leta 2020 pripravilo Priporočilo za izdelavo Urbanistične zasnove, v letu 2021 pa je MOL pristopil k obravnavi naloge *Mesto kratkih poti - spodbujanje dostopnosti in Povezanost urbanega razvoja z javnim potniškim prometom - spodbujanje razporeditve dejavnosti in zaposlitvenih območij ob JPP*. Ob zaključku nalog v letu 2022 se predvideva priprava Priporočil oziroma smernic kot del priporočil Državnega prostorskega reda.

Decembra 2021 je bil sprejet ZUreP-3 (Ur. list RS 199/21) z začetkom uporabe 1. 6. 2022, sledila bo pripravila podzakonskih aktov in pravilnikov.

Zakon uvaja definicijo dostopnosti, ki je dosegljivost lokacije, dejavnosti in storitev različnim uporabnikom s sredstvi trajnostne mobilnosti (hodljivost, kolesarjenje, javni potniški promet); meri se v dolžinskih in časovnih enotah. Zakon v večji meri upošteva tudi podnebne spremembe, saj je načelo trajnostnega urejanja prostora s tem dopolnjeno in je prostorske ureditve treba načrtovati na način, da so podnebno varne in nevtralne ter omogočajo zmanjšanje vplivov podnebnih sprememb.

DOSEŽENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

#### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO  
IZVAJANJE

Načrtovan je sprejem SPRS, ki bo razširila nabor ukrepov za prehod v nizkoogljčno družbo. Trenutno potekajo končna usklajevanja.

Načrtovano je sprejetje Zakona o celostnem prometnem načrtovanju, kateremu bo v naslednjih letih sledila priprava številnih podzakonskih aktov in pravilnikov.

V letu 2022 bodo na MOP pristopili k obravnavi tematike mobilnostna revščina v primarni in sekundarni obravnavi. Učinkovita trajnostna mobilnost je ključna, še posebej na podeželju, saj omogoča neodvisnost in dostop do osnovnih storitev.

V letu 2022 bodo potekala izobraževanja na temo prometnega in prostorskega načrtovanja, npr. Renesansa dostopnosti (v sklopu Izobraževanja za trajnostno mobilnost v organizaciji MzI aprila 2022), Sedlarjevo srečanje z naslovom Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja (oktober 2022) itd.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetskega in podnebnim načrtom Republike Slovenije* (NEPN) sta načrtovani integracija prometnega in prostorskega načrtovanja s celovito obravnavo dostopnosti v prostorskem načrtovanju – povezovanje na ravni regij ter prerazporeditev oziroma zgostitev dejavnosti tako, da se poveča uporaba JPP za pot na delo za 20 %, kar se uveljavlja na državni, regionalni in občinski ravni s prostorskimi akti. Pri tem je za sočasno zagotavljanje dostopnosti javnega prometa ključna vloga MOP v okviru njegovih pristojnosti in MzI (načrtovanje prometne infrastrukture). NEPN predvideva tudi spremembo koncepta parkirnih normativov in omejitve pri rabi površin za parkiranje (ne določa se minimalno, ampak maksimalno število parkirnih mest).

MzI bo pripravil smernice trajnostne parkirne politike do leta 2023.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

#### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočila se čim prej sprejetje Zakona o celostnem prometnem načrtovanju, ki bo opredelil prioritete, cilje in navodila za prostorsko načrtovanje in integracijo celostnega prometnega načrtovanja ter mehanizme in obveznosti integracije celostnih prometnih strategij in prostorskih aktov. V prostorskem načrtovanju naj bo večji poudarek na obravnavi dostopnosti in ne mobilnosti. Načrtovanje dostopnosti bi omogočilo različen izbor možnosti prihoda do cilja, bližine ciljne poti, izbor poti in izbor potovalnih načinov, kar sledi ciljem nacionalnih strateških podlag.

Priporočila se tudi večje spremljanje in nadzor nad izvajanjem oziroma upoštevanjem trajnostnih določil v zakonih na področju prostorskega načrtovanja.

#### VIRI PODATKOV

- MOP
- UIRS
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- Predlog Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) (<https://e-uprava.gov.si/drzava-in-druzba/e-demokracija/predlogi-predpisov/predlog-predpisa.html?id=12158>)

#### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

**KOORDINACIJA RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI**
**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 30 OP EKP: prednostna os 4, tehnična pomoč		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>	
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	drugo (organizacijski ukrep)		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/>	zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/>	povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/>
	drugo: _____ <input type="checkbox"/>		
KRATEK OPIS	Cilj instrumenta je izboljšanje koordinacije vseh akterjev za doseganje večjih sinergijskih učinkov. V OP EKP je načrtovana nadgradnja ukrepov trajnostne prometne politike in njihovo izvajanje. V OP EKP je bila predvidena vzpostavitev projektne enote za področje trajnostne mobilnosti v okviru tehnične pomoči za prednostno os Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja.		

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa, Ur. l. RS, št. 54/22
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Načrt za okrevanje in odpornost (NOO)

**IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021**

POTEK IZVAJANJA	Sprejet je bil <i>Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)</i> , ki pokriva vse sektorje, ki prispevajo k emisijam TGP, tudi promet.  V začetku leta 2021 je bil objavljen predlog <i>Zakona o celostnem prometnem načrtovanju</i> , ki ureja cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja, vrste celostnih prometnih strategij, njihovo vsebino in postopek priprave ter pravila za povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja. Glavni namen Zakona je zagotoviti sistem celostnega prometnega načrtovanja na vseh ravneh (lokalni, regionalni in državni) ter zagotoviti sistemski vir financiranja. Zakon je v prvi polovici leta šel skozi javno obravnavo, 3. septembra 2021 pa je bil uvrščen na
-----------------	--

sejo delovnega telesa. Zakon še ni bil sprejet kljub načrtom, da se bo to zgodilo do konca leta 2021.

V letu 2021 je bil pripravljen osnutek *Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa* (zakon je bil sprejet aprila 2022), v katerem je predvidena vzpostavitev gospodarske družbe v državni lasti, ki bo združila funkcije upravljanja v enem organu. Več o tem v instrumentu Sistem integriranega javnega potniškega prometa v poglavju 3.2 Spodbujanje javnega potniškega prometa.

Vlada RS je 28. aprila 2021 sprejela nacionalni Načrt za okrevanje in odpornost (NOO), ki je podlaga za koriščenje razpoložljivih sredstev iz Sklada za okrevanje in odpornost (RRF). Gre za finančno najobsežnejši mehanizem iz naslova evropskega svežnja za okrevanje in odpornost »Next Generation EU«, v okviru katerega bodo Sloveniji na voljo tudi sredstva pobude React-EU, Sklada za pravični prehod in Razvoj podeželja.

Eno od štirih razvojnih področij NOO je »Zeleni prehod«, v katerega je uvrščena komponenta »Trajnostna mobilnost«. Cilj te komponente je povečati uporabo javnega potniškega prometa in trajnostnega tovornega prometa, predvsem železniškega, ter uporabo alternativnih goriv v prometu, s tem pa zagotavljati boljše življenjsko okolje prebivalcev in boljše pogoje za poslovanje gospodarskih subjektov.

Za trajnostno mobilnost je v NOO namenjenih 311,9 mio EUR, od tega 218,9 mio EUR nepovratnega dela. Ocenjena skupna vrednost investicij znaša 521,42 mio EUR brez DDV.

V tem sklopu so predvidena sredstva za naslednje ukrepe:

- spodbujanje vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva v prometu (mreža električnih polnilnic),
- povečanje zmogljivosti železniške infrastrukture: nadgradnja železniških postaj Domžale, Grosuplje in Ljubljana, glavne železniške proge št. 20 Ljubljana–Jesenice–d.m in opremljanje lokomotiv in motornih garnitur z ETCS napravami, celovita prenova železniške proge Ljubljana–Brezovica–Borovnica,
- digitalizacija železniške in cestne infrastrukture (opremljanje lokomotiv in motornih garnitur z ETCS napravami + DARS in MZI za področje cest).

Reformni del predvideva:

- uveljavitev zakona za ustanovitev družbe za upravljanje javnega potniškega prometa ter ustanovitev družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) (2022) in
- sprejetje Zakona o alternativnih gorivih v prometu (2022).

Za namen priprave nacionalne kolesarske strategije je vlada julija 2021 ustanovila Medresorsko delovno skupino (MDS) za pripravo osnutka strateškega načrta za razvoj kolesarskega omrežja, ki jo poleg predstavnikov Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko sestavljajo še predstavniki Direkcije RS za infrastrukturo, Ministrstva za okolje in prostor, Službe vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport, Ministrstva za zdravje, Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo ter Ministrstva za finance. Ključnega pomena je sodelovanje vseh vpletenih deležnikov kot tudi strokovne javnosti s področja kolesarstva, zato se je razširili delovno skupino s predstavniki različnih organizacij.

V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE je bilo leta 2021 dopolnjeno in posodobljeno Gradivo za nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja 2020–2030.

DOSEŽENI UČINKI      Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

**PREDVIDENO IZVAJANJE**      V sklopu nove finančne perspektive, tj. v obdobju 2021–2027, MzI načrtuje vire za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti iz EU sredstev.

MzI pripravlja zbir nacionalnih smernic s specifičnih področij trajnostne mobilnosti (mobilnostni načrti, parkirna politika, zelena mestna logistika) za spreminjanje potovalnih navad državljanov na ravni institucije ali mesta.

Predvidena je deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati.

V 6-letnem načrtu vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025 (na podlagi *Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji*) je za trajnostno mobilnost predvidenih 606 mio EUR.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano izboljšanje koordinacije vseh akterjev za doseganje večjih sinergijskih učinkov. *NEPN* predvideva tudi določitev novega koncepta financiranja trajnostne prometne infrastrukture za zagotavljanje potrebnih javnih finančnih sredstev (npr. infrastrukturni sklad) za pospešeno načrtovanje, umeščanje (priprava DPN idr.) in izgradnjo sodobne železniške in druge trajnostne prometne infrastrukture ter predlaga pripravo strategije razvoja javnega potniškega prometa in državne kolesarske strategije.

PREDVIDENI UČINKI      Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočljivo je redno delovanje medresorske delovne skupine za trajnostno mobilnost, saj bi lahko pospešilo izvajanje prioritarnih ukrepov na pristojnih ministrstvih. Priporoča se tudi čim prej izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

### VIRI PODATKOV

- MzI
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- Načrt za okrevanje in odpornost (<https://www.eu-skladi.si/sl/po-2020/nacrt-za-okrevanje-in-krepitev-odpornosti>)

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

## HITREJŠI RAZVOJ TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

### SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 33		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude), predpisi		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, občine		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Namen instrumenta je pospešen razvoj trajnostne mobilnosti z različnimi strateškimi, finančnimi, upravljavskimi ipd. ukrepi, ki bodo odgovorili na najbolj pereče izzive, ki preprečujejo prehod na bolj trajnostne oblike prometa in spremembo potovalnih navad (npr. strategija razvoja javnega potniškega prometa, državna kolesarska strategija, posodobitev konceptov in shem mestnega potniškega prometa, spremembe koncepta parkirnih normativov, takse za vstop v mesto, spodbude za delo od doma itd.).		

### PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	<p>Od ukrepov, ki so predvideni znotraj tega instrumenta v NEPN, se je začela priprava državne kolesarske strategije oziroma Strateškega načrta za razvoj kolesarskega omrežja. Za namen priprave je vlada julija 2021 ustanovila Medresorsko delovno skupino (MDS). Osnutek strateškega načrta bo pripravljen do konca leta 2022.</p> <p>8 hitrih avtobusnih linij je bilo uvedenih že leta 2019 (izvajalec Nomago). V letu 2020 je bila dodana hitra linija Ajdovščina-Ljubljana-Ajdovščina.</p> <p>Spodbude za uvedbo novih storitev javnega prevoza so bile predvsem na občinski ravni (npr. Kočevje s storitvijo prevozov na zahtevo »Toyota Go«, Zavod Sopotniki ponuja storitev brezplačnih prevozov za starejše v 16 slovenskih občinah).</p> <p>Spodbude za delo od doma so bile zlasti v času epidemije, ko se je močno povečal delež ljudi, ki delajo od doma. V začetku leta 2021 je tako od doma delalo 9 % ljudi, 21 % pa je bilo takih, ki so delali od doma vsaj enkrat na teden (kar pa je še vedno manj kot leta 2020).</p>
-----------------	---

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

**PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023**

PREDVIDENO  
IZVAJANJE

Znotraj instrumenta so predvideni naslednji ukrepi:

1. pripraviti strategijo razvoja javnega potniškega prometa [v letu 2021];
2. pripraviti državno kolesarsko strategijo [v letu 2022];
3. pripraviti ukrepe za spodbujanje sopotništva – zagotovitev sistemske podpore in povečanje zasedenosti vozil za vožnjo na delo za vsaj 30 % (parkirišča sistema »parkiraj in se pelji skupaj«, zagotovitev parkirnih mest za vozila z večjo zasedenostjo idr.) [v letu 2021];
4. posodobiti koncepte in sheme mestnega potniškega prometa (Ljubljana, druga mesta) s ciljem večje kakovosti in dostopnosti (taktnost idr.) [v letu 2020];
5. uvajati hitre avtobuse na avtocestah in krožne linije na ljubljanskem obroču [v letu 2021];
6. pripraviti spodbude za uvedbo novih storitev javnega prevoza (na zahtevo idr.) – zagotavljanje JPP tudi na območjih, kjer ni dovolj povpraševanja za uvedbo rednih linij, nove storitve v mestih [v letu 2021];
7. vzpostaviti spremembe koncepta parkirnih normativov [v letu 2022];
8. vzpostaviti omejitve pri rabi površin za parkiranje (ne določa se minimalno, ampak maksimalno število parkirnih mest);
9. omejiti dolgotrajno parkiranje s povečanjem stroškov za dolgotrajno parkiranje, še posebej za na delo: višje cene (+30 %), ukinitvev možnosti podaljševanja na daljavo idr.);
10. uvesti takse za vstop v mesto, kjer je vzpostavljen učinkovit mestni javni promet: izvesti celovito raziskavo uvedbe "povečanih stroškov za vstop v mesto", pripraviti ustrezne zakonodajne rešitve, določiti prejemnika in namen zbranih sredstev [2025];
11. spodbujati delo od doma: izdelati celovito analizo in pripraviti spodbude za uvajanje dela od doma s ciljem zmanjšanja poti na delo za vsaj 10 % (zakonodajne rešitve idr.) [v letu 2023];
12. spodbujanje oblikovanja trajnostnih mobilnostnih načrtov za organe javnega sektorja in podjetja, s katerimi se promovira uporaba JPP in zmanjšuje uporaba osebnih vozil, vključno z ukinitvijo brezplačnih parkirnih mest za javne uslužbence [v letu 2023];
13. vzpostaviti digitalno platformo, ki bo spodbujala vse možnosti javnega potniškega prevoza, oblike sopotništva ter iskanje in razvoj novih poslovnih modelov trajnostne mobilnosti;
14. urediti mikro-mobilna vozlišča na mestnih vpadnicah.

Nekateri ukrepi so že v izvajanju (prejšnji odstavek), velika večina pa še ne in bi morala biti izvedena v prihodnjih letih.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.



## PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporoča se redno delovanje medresorske delovne skupine za trajnostno mobilnost, saj bi lahko pospešilo izvajanje prioriternih ukrepov na pristojnih ministrstvih. Zagotoviti je treba finančno podporo za izvedbo ukrepov, tudi tistih, ki so v pristojnostih občin.

### VIRI PODATKOV

- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- SURS
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost <https://www.sptm.si/>

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

### 3.2 Spodbujanje javnega potniškega prometa (JPP)

SUBVENCIONIRANJE PREVOZOV V JAVNEM POTNIŠKEM PROMETU	
SPLOŠEN OPIS	
OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 31
UČINEK V SEKTORJU	promet
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	Nadaljuje se izvajanje instrumenta za povečanje dostopnosti in konkurenčnosti JPP. Leta 2013 so bile uveljavljene spremembe glede subvencioniranja prevozov študentov in dijakov, tako da so subvencije neodvisne od socialnega statusa upravičenca. Z novelo <i>Zakona o prevozih v cestnem prometu</i> je bil 1. 7. 2020 uveden brezplačni medkrajevni javni potniški promet za upokoјence, starejše od 65 let, vojne veterane in imetnike Evropske kartice ugodnosti invalida.
PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE	
EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo), Ur. l. RS, št. 58/06 Zakon o cestnih prevozih, Ur. l. RS, št. 67/19 Pravilnik o določanju cen, Ur. l. RS, št. 133/21 Pravilnik o spremembah in dopolnitvah pravilnika o izvajanju subvencioniranega prevoza, Ur. l. RS, št. 133/21 Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa, Ur. l. RS, št. 54/22)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30), Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21 Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030
IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021	
POTEK IZVAJANJA	S 1. 7. 2021 so bile uvedene cenejše avtobusne vozovnice za vikende in praznike (75-odstotni popust) in družinske vozovnice za potovanja med

vikendi in prazniki (družinska vozovnica za 1+4 osebe za 15 EUR oz. 1+9 oseb za 30 EUR, s tem da mora biti v skupini vsaj en otrok, mlajši od 14 let) z veljavnostjo do 4 dni.

Od septembra 2021 je v veljavi poenostavitev sistema subvencioniranih vozovnic za dijake, študente in udeležence izobraževanja odraslih (avgusta spremenjena Pravilnik o določanju cen in Pravilnik o spremembah in dopolnitvah pravilnika o izvajanju subvencioniranega prevoza).

Vse subvencionirane relacijske vozovnice so nadomeščene z eno samo vozovnico, ki velja za neomejeno število voženj na celotnem območju Slovenije. Cena je nespremenjena (enotna karta Slovenija za 25 EUR/mesec oziroma 200 EUR/leto, za registrirane športnike pa 20 oziroma 160 EUR), velja celo leto (ne samo šolsko), omogoča neomejeno število voženj, poenostavljen je nakup vozovnic (po spletu), ni treba več izbrati vstopne in izstopne postaje. Doplačila za mestne vozovnice ostajajo enaka kot prej. Razlika je le pri doplačilu za mestno letno vozovnico (doplačilo velja za obdobje 10 namesto 9 mesecev). Na voljo so tudi vozovnice M10 za 10 voženj na mesec (mesečno in letno).

Poenostavitev in pocenitev vozovnic koristi zlasti tistim, ki so imeli pravico do več vozovnic, ker bo bivali na več naslovih, se hkrati izobraževali na dveh univerzah. Namen teh sprememb je povečati privlačnost javnega potniškega prometa za mlade in ohraniti njihove potovalne navade tudi po koncu izobraževalnega procesa.

Od oktobra 2021 so tudi vozovnice ljubljanskega in mariborskega mestnega potniškega prometa brezplačne za upokoјence, imetnike Evropske kartice ugodnosti za invalide, vojne veterane in starejše od 65. let. V Ljubljani so na voljo letne vozovnice za 365 EUR že od leta 2019.

Že od leta 2018 Slovenske železnice starejšim od 65 let nudijo celoletno vozovnico Zlatka, ki omogoča neomejeno število potovanj po slovenskih progah vse dni v letu po ugodni ceni, 299 evrov. Nudijo tudi vozovnico IZLETka (za odraslega stane 15 evrov, za otroka med 6. in 12. letom pa 7,50 evra) za potovanja ob sobotah, nedeljah in praznikih za neomejeno število voženj v 2. razredu v vseh vrstah vlakov na celotnem območju Slovenskih železnic. Pavšalna vozovnica Družinska IZLETka stane za družinsko potovanje 30,00 EUR. Z Družinsko IZLETko lahko hkrati skupaj potuje do 10 oseb.

**DOSEŽENI UČINKI**

Zaradi pandemije COVID-19 je spremljanje učinkov teh ukrepov po letih neprimerljivo. V letih 2020 in 2021 je namreč število potnikov v JPP upadlo za okoli 50 %. Določeni ukrepi so zato uvedeni ravno z namenom spodbujanja ponovne uporabe JPP. Gibanje števila potnikov se bo letno spremljalo.

**PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023**

**PREDVIDENO IZVAJANJE**

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje instrumenta za povečanje dostopnosti in konkurenčnosti JPP.

V letu 2022 se načrtuje uvedba brezplačnih vozovnic tudi za vsa ostala mesta, ki imajo subvencioniran prevoz potnikov (dijakov in študentov) oz. v vseh mestnih občinah, ki imajo plačljiv mestni promet.

**PREDVIDENI UČINKI**

Povečanje števila potnikov.

## PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Poleg povečanja ponudbe JPP naj se preuči tudi časovno omejenost brezplačnih vozovnic JPP ali obveznost rezervacij, saj v konicah prihaja do težav zaradi prevelikega povpraševanja.

## VIRI PODATKOV

- MzI
- Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- Slovenske železnice
- LPP
- IJPP <https://www.ijpp.si/>

## DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

**KONCESIJE ZA IZVAJANJE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE POTNIŠKEGA PROMETA**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 31 OP EKP: prednostna os 7	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )	
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Koncesije so podeljene za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa (GJS JPP). Cene so regulirane. Del sredstev za opravljanje storitev prispeva neposredno integralni proračun z nadomestili za izvajanje GJS.	

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Ur. l. RS, št. 29/19) Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 99/08) Zakon o prevozi v cestnem prometu ZPCP-2G (Ur. l. RS, št. 67/19) Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) (Ur. l. RS, št. 58/06) Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa (Ur. l. RS, št. 54/22)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) 6-letni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025 Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)

### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

#### POTEK IZVAJANJA

Razpis za podelitev novih koncesij za izvajanje GJS medkrajevnega avtobusnega linijskega prometa je bil objavljen konec julija 2021, avtobusna podjetja so oddala ponudbe decembra 2021. V novem razpisu je standard dostopnosti povečan za 20 %, tj. na račun jutranjih in popoldanskih konic, oddaljenejših krajev ter turizma. V marcu 2022 je bila sprejeta odločitev o oddaji javnega naročila za nove koncesije, po kateri sta večino koncesijskih območij dobila ARRIVA in NOMAGO (dokončna odločitev bo znana po morebitnih revizijskih postopkih).

Konec leta 2021 je bila uveljavljena tudi nova *Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice*.

V sklopu Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa (sprejet aprila 2022, več podrobnosti v instrumentu *Sistem integriranega javnega potniškega prometa*) je predviden nov model financiranja javnih avtobusnih povezav. MzI oziroma upravljavec javnega potniškega prometa, ki ga bo ustanovilo ministrstvo, bo po novem poskrbel tudi za omrežje prodaje vozovnic. Za ta namen bo objavljen poziv za prodajo vozovnic. Denar od prodanih vozovnic bo šel neposredno k državi (upravljavcu), država pa bo izvajalcu plačala naročene storitve. Gre za bruto sistem financiranja, pri katerem država naroči, avtobusni prevozniki pa vozijo, prednost je, da prevozniki ne bodo več opuščali neekonomičnih povezav, med katerimi so za razliko od voženj zaposlenih in dijakov predvsem popoldanske in praznične.

#### DOSEŽENI UČINKI

Spremlja se število potnikov v javnem potniškem prometu.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

#### PREDVIDENO IZVAJANJE

Predvideno je nadaljevanje izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* sta načrtovana nadaljnji razvoj in uporaba modela koncesij za izvajanje gospodarske javne službe potniškega prometa na področju cestnega in železniškega prometa. Namen je s strateškim pristopom k intermodalnosti spodbuditi povezanost in usklajenost ter s tem tudi konkurenčnost javnega prometa v vseh koncesijskih območjih v RS.

#### PREDVIDENI UČINKI

Spremlja se število potnikov v javnem potniškem prometu.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Prporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

### VIRI PODATKOV

- MzI
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

- Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Uradni list RS, št. 29/19 in 79/21) (<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED6921>)

**DATUM PRIPRAVE**

26. april 2022

**SISTEM INTEGRIRANEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (IJPP)**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 31 OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: U.31, U33, U.34, U.36, priloga 3 Trajnostna mobilnost	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )	
VRSTA INSTRUMENTA	drugo (organizacijski)	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/>	zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/>
	povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/>	drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	Projekt uvajanja integriranega javnega potniškega prometa je bil financiran iz sredstev Kohezijskega sklada v finančni perspektivi 2007–2013, in se nadaljuje v obdobju 2014–2020[1] (Ukrep: 036. Multimodalni prevoz). IJPP vključuje: kombinirano vozovnico, usklajene urnike, izboljšano dostopnost in promocijo.	

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Ur. l. RS, št. 29/19) Zakon o prevozihi v cestnem prometu ZPCP-2G (Ur. l. RS, št. 67/19) Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) (Ur. l. RS, št. 58/06) Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa (Ur. l. RS, št. 54/22)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)



6-letni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025

Načrt za okrevanje in odpornost (NOO)

## IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

### POTEK IZVAJANJA

V letu 2021 je bil pripravljen *Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa*, v katerem je predvidena vzpostavitev gospodarske družbe v državni lasti, ki bo združila funkcije upravljanja v enem organu. 6. aprila 2022 je bil Zakon sprejet v Državnem zboru. Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa pomeni prvi korak za optimizacijo organizacije in upravljanja javnega potniškega prometa. Z ustanovitvijo upravljavca bo vzpostavljena trostopenjska struktura upravljanja (strateška, taktična in operativna raven), kot jo poznajo države s sodobno urejenimi sistemi javnega potniškega prometa.

Nova gospodarska družba bo pripravljala in izvajala postopke oddaje storitev gospodarske javne službe medkrajevnega cestnega in železniškega linijskega prevoza, sklepala bo pogodbe z izvajalci prevoza in nadzorovala izvajanje pogodb. Lahko bo tudi prevzela upravljanje javnega prevoza v občinah, če bi se kakšna občina odločila za vstop v sistem integriranega javnega potniškega prometa. Glavne pristojnosti družbe bodo predvsem načrtovanje ponudbe javnega potniškega prometa glede na potrebe, oblikovanje prevoznih storitev in načrtovanje njihovega financiranja, sodelovanje pri določanju strategije razvoja JPP, priprava strokovnih podlag, upravljanje sistema enotne vozovnice, zagotavljanje informiranja potnikov in promocije javnega prevoza in sodelovanje pri načrtovanju razvoja infrastrukture za potnike in infrastrukture za dopolnilne potniške storitve. Predviden je tudi nov model financiranja javnih avtobusnih povezav. Ministrstvo za infrastrukturo oziroma upravljavec javnega potniškega prometa, ki ga bo ustanovilo ministrstvo, bo po novem poskrbel tudi za omrežje prodaje vozovnic.

Tudi reformni del Nacionalnega načrta za okrevanje in odpornost, sprejet v letu 2021, predvideva ustanovitev družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP).

Vozovnica IJPP za dijake in študente je doživela nekaj posodobitev in poenostavitev z namenom povečati privlačnost JPP (več v instrumentu *Subvencioniranje prevozov v javnem potniškem prometu*).

Pod vodstvom MOP se je nadaljeval projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE*, v okviru katerega je predviden tudi sklop ukrepov s področja integriranja javnega potniškega prometa. V letu 2021 so bila pripravljena in objavljena tri poročila na področju IJPP, ki so predstavljena v nadaljevanju.

Prvo poročilo je *Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav*. Kakovost storitve JPP so avtorju ekspertno ocenili z vidika 15 izbranih prvin, in sicer ločeno za avtobusni in železniški medkrajevni promet. Kakovosti storitve v splošnem se ne more označiti za zadovoljivo; pri tem je stanje v železniškem prometu, zlasti po zaslugi številnih izboljšav v zadnjih letih, boljše kot v avtobusnem, kjer sta najbolj kritični prvini (ne)opremljenost postajališč in slaba dostopnost informacij. V analizi konkurenčnosti so se osredotočili na časovno konkurenčnost: primerjali so potovalne čase med JPP in osebnimi avtomobili med občinskimi središči, pri čemer so podrobneje obravnavali železniške povezave. Ugotovili smo, da je vlak časovno konkurenčen zlasti na krajših razdaljah in v času cestnoprometnih konic. Obenem so prepoznali avtobusne linije z največjim številom potencialnih potnikov, kjer alternativna železniška povezava ni na

voljo. V sklepnem poglavju so podali nekaj ključnih priporočil za izboljšave sistema:

- Povečati pogostnost voženj, zlasti na linijah z največjim številom dnevnih vozačev, in uvesti (omrežni) taktni vozni red.
- Pospešiti proces integracije medkrajevnega prometa s sistemi mestnega prometa.
- Označiti vsa postajališča v državi, olajšati dostop do njih in jih opremiti s čakalnicami, nadstrešnicami in voznimi redi.
- Vzpostaviti državni spletni informacijski portal o JPP.
- Povečati časovno konkurenčnost JPP s hitrimi linijami in infrastrukturnimi izboljšavami.
- Vzpostaviti sistem rednega in objektivnega spremljanja kakovosti in v osprejdelovanju postaviti skrb za uporabnika.
- Ozavestiti potnike, da ima vožnja z vlakom ali avtobusom pozitivne učinke na okolje.

Drugo poročilo je *Smernice za organizacijo javnega potniškega prometa na podeželju*. Ključno sporočilo je, da mora biti JPP na podeželju sestavni del enotnega državnega omrežja. Za pritegnitev novih potnikov oziroma povečanje deleža uporabnikov JPP so nujni povečanje časovne konkurenčnosti, uvedba prilagodljivih oblik JPP, ustrezna informacijska podpora in kakovost storitev. Lokalne skupnosti morajo biti pristojne za organizacijo vseh oblik JPP, v nasprotnem primeru sta integracija in povezljivost vseh storitev težko dosegljivi. Avtorji opozarjajo tudi na pomen organiziranega prevoza za dijake, saj se s tem oblikujejo trajnostne potovalne navade za prihodnost.

Tretje poročilo je *Shema izboljšane javnega potniškega prometa v izbranih koridorjih*, pripravljeno na primerih koroške statistične regije in dolenskega koridorja, ki v več krakih poteka med Ljubljano ter Trebnjim, Žužemberkom in Kočevjem. Temelji na načelih povezovanja vseh oblik JPP v enotno omrežje, dobro organiziranih prestopnih točkah, časovno konkurenčnem JPP, dopoljenem s prevozi na klic, in ustrezno razvejanem omrežju postajališč. Shema je strokovni temelj za morebitno reorganizacijo JPP v obravnavanih koridorjih.

Leta 2021 se je pričela vzpostavitev multimodalne platforme NCUP z vzpostavitvijo OpenAPI vmesnika za čezmejno izmenjavo multimodalnih podatkov in izdelavo multimodalnega načrtovalca poti.

#### DOSEŽENI UČINKI

Število potnikov v JPP v medkrajevnem in mestnem linijskem javnem prevozu po nekaj letih rasti od leta 2017 rahlo upada, kar je tudi posledica natančnejše registracije potnikov. V letu 2020 je bilo zaradi pandemije koronavirusa COVID-19 bilo potnikov precej manj (podatki SURS, SiStat). Število potnikov v železniškem prometu po letih upada od leta 2017 zopet rahlo narašča, vendar se je v letu 2020 zaradi epidemije precej zmanjšalo.

Učinki ukrepov se merijo tudi z raziskovanjem dnevne mobilnosti potnikov v Sloveniji, ki ga je SURS prvič izvedel leta 2017, prihodnji dve izvedbi pa sta načrtovani leta 2021 ter leta 2024 ali 2025. Za leto 2021 še ni podatkov.

#### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

##### PREDVIDENO IZVAJANJE

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebno načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovan nadaljnji razvoj IJPP:

- ustanovitev upravljavca sistema javnega potniškega prometa (*zakonska podlaga je sprejeta*);

- uveljavitev enotne vozovnice na celotnem območju javnega prometa v Sloveniji (*manjka integracija z mestnim prometom*);
- prilagoditev voznih redov;
- vzpostavitev informacijskih platform.

V obdobju do leta 2025 je v *Operativnem načrtu vlaganj v promet in prometno infrastrukturo od leta 2020 do leta 2025* predvidena ustanovitev upravljavca sistema javnega potniškega prometa.

V tem obdobju je predvidena integracija ostalih multimodalnih podatkov v multimodalno platformo NCUP, izdelava NeTEx servisa za pretvorbo podatkov v NeTEx format, nadgradnja OpenAPI v aktivno vozlišče, ki bo omogočalo push-pull izmenjavo podatkov o javnem potniškem prometu z državami v alpski in podonavski regiji.

Projekt *Uvedba IJPP v RS* predvideva tudi uskladitev voznih redov med posameznimi vrstami prevoza (železniški prevoz potnikov, javni linijski medkrajevni prevoz potnikov, mestni prevoz potnikov), ki bo zagotavljala, da se bodo vozni redi dopolnjevali in podpirali za boljše ponudbo potnikom in spodbujali uporabo vrste prevozov, ki imajo na določeni relaciji ali v določeni smeri primerjalno prednost. To bo zagotovljeno v okviru novega upravjalca JPP.

Integraciji vozovnice mora slediti tudi spletna oziroma mobilna aplikacija, ki omogoča tako nakup kot tudi validacijo vozovnic. V obdobju 2020–2025 je predvidena uvedba tehnološko sodobnih in uporabniku prijaznih sistemov plačevanja vozovnice.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* so v ukrepu integriranje javnega potniškega prometa med letoma 2020 in 2026 predvideni mehki ukrepi za večjo konkurenčnost javnega potniškega prometa. Informacije o JPP in ostalih trajnostnih potovalnih načinih bodo zbrane na spletni platformi, izdelani po vzorcu koncepta *mobilnost kot storitev – MaaS*. Cilj akcije je povečati delež poti in potniških kilometrov JPP v naslednjih desetih letih na račun deleža poti, opravljenih z osebnimi avtomobili.

PREDVIDENI UČINKI

Zaradi pandemije COVID-19 je spremljanje učinkov teh ukrepov po letih neprimerljivo. V letih 2020 in 2021 je namreč število potnikov v JPP upadlo za okoli 50 %. Določeni ukrepi so zato uvedeni ravno z namenom spodbujanja ponovne uporabe JPP. Gibanje števila potnikov se bo letno spremljalo.

**PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE**

Po vzoru državne kolesarske strategije, ki je v pripravi, je čimprej treba pripraviti državno strategijo javnega potniškega prometa, kot je to tudi načrtovano v NEPN. Priporoča se tudi čimprejšnje izvajanje novega *Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa*, katerega glavni cilji so ustanovitev upravljavca sistema javnega potniškega prometa, prilagoditev voznih redov in vzpostavitev informacijskih platform v obsegu, prav tako načrtovanem v NEPN.

Čimprej bo treba zagotoviti vključitev vseh ponudnikov mestnega potniškega prometa (vključno z Ljubljanskim potniškim prometom) v sistem enotne vozovnice, izvedena pa mora biti tudi nadaljnja integracija voznih redov različnih vrst prevozov: avtobusnega, železniškega, mestnih in šolskih prevozov. V sklopu integracije je treba zagotoviti zadostno število kompetentnih kadrov za vzpostavitev, vodenje, vzdrževanje in razvoj integriranega javnega potniškega prometa. Ob tem bi bilo v prihodnosti dobro preučiti možnost vključitve izposoje koles in souporabe avtomobilov v sistem enotne vozovnice.

Priporoča se tudi čimprejšnja vzpostavitev kontinuiranega zbiranja podatkov o dejansko prepeljanih potnikih s statistično obdelavo. Vzpostaviti bi bilo treba tudi sistem rednega in objektivnega spremljanja kakovosti in v ospredje delovanja postaviti skrb za uporabnika.

#### VIRI PODATKOV

- MzI
- Projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE* (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- IJPP <https://www.ijpp.si/>

#### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

**SPODBUDE ZA UREDITEV INFRASTRUKTURE ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 31 OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: priloga 3 Trajnostna mobilnost	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )	
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, občine	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/>	
	drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Finančne spodbude v okviru OP EKP in iz sredstev Sklada za podnebne spremembe za ukrepe za trajnostno mobilnost za ureditev infrastrukture javnega potniškega prometa, kot so dostopi do postaj in postajališč za JPP, sistemi parkiraj in odpelji (P+R) idr. Dodatni ukrepi za izboljšanje storitev JPP, kot so uvajanje rumenih pasov, povečanje pogostnosti voženj javnega prometa, zagotavljanje udobnega in enostavnega prestopa med prometnimi sredstvi javnega prevoza, uvajanje novih storitev (prevozi na klic v JPP).	

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Ur. l. RS, št. 29/19) Zakon o prevozi v cestnem prometu ZPCP-2G (Ur. l. RS, št. 67/19) Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 99/08) 6-letni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025 Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) (Ur. l. RS, št. 58/06)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP)  
 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)  
 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

## IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

### POTEK IZVAJANJA

Izdelane so bile strokovne podlage in predštudije upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju Ljubljanske urbane regije (LUR) s ciljem zagotoviti celovitost prometnega sistema, ki se osredotoča na povečanje atraktivnosti javnega potniškega prometa. Študija je podala podlage za nadaljnje investicije na regionalnih progah in na območju LUR, poleg železniškega prometa so bili podani predlogi tudi na področju multimodalnosti (prestopne točke, P+R, kolesarska infrastruktura itd.).

Odobrena so bila sredstva v okviru mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN) za gradnjo P+R Zlato polje v Mestni občini Kranj, kjer bodo v letu 2022 izgradili parkirišče za 56 parkirnih mest, od tega tri za invalide in 6 za električna vozila, ter postajališče za izposajo koles.

Začela se je gradnja P+R Sonce v Mestni občini Koper, ki je prav tako pridobila sredstva iz mehanizma CTN. Gradnja garažne hiše s 462 parkirnimi mesti bo končana v letu 2022.

S sredstvi Kohezijskega sklada (mehanizem CTN) se je v letu 2021 začela obnova avtobusne postaje Koper.

SŽ bodo v sodelovanju z DRSI v okviru projekta Ureditve parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije do konca leta 2022 uredile parkirna mesta na skupaj 182 železniških postajah in postajališčih (poleg 27, ki so bile že opremljene v prejšnjih letih).

V občini Kočevje so z dvema partnerjema jeseni 2021 začeli z izvajanjem pilotnega projekta prevozov na zahtevo »Toyota Go«, namen katere je omogočena mobilnost vsem, ki storitev potrebujejo na podeželskih območjih.

Eko Sklad je decembra 2021 objavil javni poziv *Nepovratne finančne spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev*. Namen javnega poziva je z nakupom novih vozil širiti oziroma vzpostaviti nove linije javnega mestnega ali medkrajevnega potniškega prometa ali šolskih prevozov oziroma na obstoječih linijah javnega mestnega ali medkrajevnega potniškega prometa ali šolskih prevozov zamenjati zastarela vozila z visokimi izpusti delcev PM10 s sodobnimi vozili z nizkimi emisijami delcev ter tako zmanjšati količino emitiranih delcev. Poleg tega je namen s sodobnimi vozili znižati raven hrupa in povečati število prepeljanih potnikov v javnem mestnem potniškem prometu ter tako izboljšati trajnostno mobilnost prebivalcev. Skupni učinek je manjša onesnaženost zunanjega zraka s PM10 oziroma izboljšanje kakovosti zraka in bivanja. Skupna višina sredstev po tem javnem pozivu znaša 7.000.000,00 EUR.

Vozni park Ljubljanskega potniškega prometa ima od leta 2021 devet novih, okolju prijaznih medkrajevnih avtobusov. Vsi avtobusi so prilagojeni za prevoz oseb z različnimi oblikami oviranosti in so že vključeni v izvajanje javnega prevoza za potnike.

Mestna občina Ljubljana v sodelovanju z javnima podjetjema LPP in LPT v letu 2021 uvedla posebni direktni liniji iz P+R Stožice in P+R Barje do UKC Ljubljana ter Onkološkega inštituta Ljubljana. Na tak način bo več kot deset

tisočim osebam, kolikor jih zaposlenih v teh dveh največjih slovenskih zdravstvenih ustanovah, zagotovila udoben, učinkovit in ugoden dostop do delovnih mest.

Prevoznik Nomago je novembra 2021 v Celju na rednih linijah mestnega potniškega prometa začel s testiranjem enega izmed prvih serijskih električnih avtobusov proizvajalca. Prevoznik je v zadnjih letih električne avtobuse že testiral v Mestni občini Nova Gorica, Šempetru pri Gorici, Ljubečni pri Celju, na mednarodni liniji Nova Gorica–Gorica itd. Električni avtobus je vključen tudi v krožni potniški promet v BTC City Ljubljana.

DOSEŽENI UČINKI

Zaradi pandemije COVID-19 je spremljanje učinkov teh ukrepov po letih neprimerljivo. V letih 2020 in 2021 je namreč število potnikov v JPP upadlo za okoli 50 %. Določeni ukrepi so zato uvedeni ravno z namenom spodbujanja ponovne uporabe JPP. Gibanje števila potnikov se bo letno spremljalo.

**PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023**

PREDVIDENO  
IZVAJANJE

V letu 2022/2023 naj bi se pričela gradnja nove avtobusne postaje Ljubljana.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebno načrtom Republike Slovenije (NEPN)* so načrtovani:

- priprava strategije razvoja javnega potniškega prometa;
- priprava ukrepov za spodbujanje sopotništva – zagotovitev systemske podpore in povečanje zasedenosti vozil za vožnjo na delo za vsaj 30 % (parkirišča sistema »parkiraj in se pelji skupaj«, zagotovitev parkirnih mest za vozila z večjo zasedenostjo idr.);
- posodobitev konceptov in shem mestnega potniškega prometa s ciljem večje kakovosti in dostopnosti;
- uvajanje hitrih avtobusov na avtocestah in krožnih linij na ljubljanskem obroču;
- priprava spodbud za uvedbo novih storitev javnega prevoza (na zahtevo idr.), vključno z zagotavljanjem JPP tudi na območjih, kjer ni dovolj povpraševanja za uvedbo rednih linij, novimi storitvami v mestih itd.;
- vzpostavitev digitalne platforme, ki bo spodbujala vse možnosti javnega potniškega prevoza, oblike sopotništva ter iskanje in razvoj novih poslovnih modelov trajnostne mobilnosti;
- ureditev mikro-mobilnih vozlišč na mestnih vpadnicah.

Mariborska občina bo leta 2022 postavila novi sodobni polnilnici za električne avtobuse ter začela z rednim obratovanjem dveh električnih avtobusov.

V letu 2022 v ljubljanskem potniškem prometu načrtujejo nakup deset mestnih in pet medkrajevnih avtobusov, načrtovana je tudi posodobitev sistema enotne mestne kartice Urbana.

Načrtovan je P+R v Rogaški Slatini (31 parkirnih mest) ter v Ljubljani (Letališka v letu 2022 s 110 parkirnimi mesti in Zaloška v Polju s 137 parkirnimi mesti).

Mestna občina Kranj bo v letu 2022 v mestni promet vključila 8 električnih avtobusov, za katere je pridobila 2,8 milijona EUR sredstev od Eko Sklada.

Slovenske železnice načrtujejo povezovanje železniškega prevoza z zelenimi storitvami mobilnosti v enotno ponudbo povezanih multimodalnih storitev mobilnosti, ki bo celovita, enostavna, okoljsko optimalna, zanesljiva, prostorsko, časovno in cenovno dostopna ter s tem povsem prilagojena potnikovim potrebam. Uporaba storitev železniškega prevoza se bo digitalno povezala z uporabo drugih oblik javnega prevoza, s sistemi javne izposoje električnih

koles, skirojev ali avtomobilov, s sistemi parkiranja lastnih vozil na postajah, s sistemi prevozov na zahtevo, s sistemi deljenih prevozov in drugimi storitvami mobilnosti. Potnik bo s pridobitvijo informacij in nakupom storitev na eni vstopni točki, na portalu SŽ 'Gremo zeleno', z uporabo svoje pametne naprave lahko neprekinjeno potoval do svojega končnega cilja

Dodatna sredstva za izgradnjo P+R vozlišč v tej finančni perspektivi niso več predvidena.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano intenzivno nadaljevanje in nadgradnja instrumenta, zlasti dodeljevanje spodbud za ureditev infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu, ki zajema obnove, nadgradnje in novogradnje na področjih železniških in avtobusnih sistemov, ter multimodalnih potniških vozlišč z vključevanjem mikromobilnosti.

**PREDVIDENI UČINKI** Spremljalo se bo število potnikov v javnem potniškem prometu.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*. Vozlišča P+R naj se umešča le v skladu s Smernicami za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, torej da ne povečujejo skupnega števila kilometrov, prevoženih z osebnim motornim prometom. Pri prenovah železniških in avtobusnih postaj in postajališč je treba stremeti tudi k izboljšanju pogojev za multimodalnost in same dostopnosti do postaj in postajališč. V sklopu financiranja peš in kolesarskih povezav, izposoje koles itd. bi bilo smiselno spodbujati tudi boljšo dostopnost do vozlišč JPP.

### VIRI PODATKOV

- MzI
- Direkcija RS za infrastrukturo
- SURS, SiStat
- Slovenske železnice
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022



### 3.3 Spodbujanje trajnostnega železniškega in tovarnega prometa

IZBOLJŠANJE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE	
SPLOŠEN OPIS	
OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32 OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: priloga 2 Železniški promet
UČINEK V SEKTORJU	promet
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa, prenos blaga v tranzitu na železnico, zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovarnem in potniškem prometu, optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov <input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	Projekti izboljšanja železniške infrastrukture se izvajajo v okviru proračunskih sredstev Direkcije RS za infrastrukturo. Za doseganje specifičnih ciljev so na voljo nepovratne finančne spodbude za železniško prometno infrastrukturo v obdobju 2014–2020 in drugi ukrepi za razvoj železniškega potniškega in tovarnega prometa v okviru izvajanja OP EKP iz sredstev Kohezijskega sklada. Predvideno je tudi financiranje projektov preko Instrumenta za povezovanje Evrope.
PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE	
EU ZAKONODAJA	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2020–2030, Uradni list RS, št. 14/20 Načrt za okrevanje in odpornost (NOO)

## IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

### POTEK IZVAJANJA

Januarja 2021 je bil vzpostavljen potniški promet na progi Ljubljana–Kočevje.

Junija 2021 je bila vzpostavljena nova direktna železniška povezava med Dunajem, Ljubljano in Trstom.

Slovenske železnice (SŽ) v promet postopoma vključujejo nove elektro (EMG) in dizelmotorne (DMG) garniture Stadler. Do konca leta 2022 jih bo v promet vključenih 52. Garniture imajo hitrejšo pospeševanje in potovalne hitrosti, EMG do 160 kilometrov na uro, DMG pa do 140 kilometrov na uro. Vse nove garniture omogočajo več prostora za kolesa.

SŽ so postavile prve kartomate za samopostrežen nakup vozovnic. Načrtujejo postavitev 156-ih kartomatov na 142-ih železniških postajah in postajališčih. Postavitev kartomatov je razdeljena v dve fazi. V sklopu 1. faze naročila je predvidenih 120 kartomatov na 106-ih lokacijah. 2. opcijska faza pa dodaja še 36 kartomatov na 36 lokacijah.

Vlada RS je 28. aprila 2021 sprejela nacionalni Načrt za okrevanje in odpornost (NOO). Za sklop trajnostno mobilnost je v NOO namenjenih 311,9 mio EUR, od tega 218,9 mio EUR nepovratnega dela. Ocenjena skupna vrednost investicij znaša 521,42 mio EUR brez DDV. V tem sklopu so predvidena sredstva za naslednje ukrepe v železniškem prometu:

- povečanje zmogljivosti železniške infrastrukture: nadgradnja železniških postaj Domžale, Grosuplje in Ljubljana, glavne železniške proge št. 20 Ljubljana–Jesenice–d.m in opremljanje lokomotiv in motornih garnitur z ETCS napravami, celovita prenova železniške proge Ljubljana–Brezovica–Borovnica,
- digitalizacija železniške in cestne infrastrukture (opremljanje lokomotiv in motornih garnitur z ETCS napravami + DARS in MZI za področje cest).

Zaključila se je varnostno-tehnična nadgradnja železniškega predora Karavanke in izvedba podatkovnega omrežja za daljinsko vodenje prometa na javni železniški infrastrukturi. V teku je projekt izdelave študije izvedljivosti in projektne dokumentacije za izgradnjo nove predorske cevi Karavanke.

Zaključila so se gradbena dela na železniškem odseku Zidani Most–Celje.

V sklopu nadgradnje gorenjske železniške proge se je novembra 2020 začela nadgradnja železniške proge Kranj–Jesenice–d. m. na dveh odsekih hkrati, tj. na odseku Kranj–Podnart in odseku Podnart–Lesce Bled, zaključek vseh del je predviden leta 2022. Nadgradnja odsekov Lesce Bled–Žirovnica, Žirovnica–Slovenski Javornik in Slovenski Javornik–Jesenice se je pričela v letu 2021 in bo zaključena predvidoma v letu 2022.

Začela se je nadgradnja železniške proge Ljubljana–Divača, ki bo potekala v letih od 2021 do 2027. Nadgradnja bo potekala po sklopih, nadgradnja železniškega odseka Ljubljana–Brezovica se je začela v letu 2021 in bo končana do leta 2023.

Leta 2021 se je začela pripravljati projektna dokumentacija za nadgradnjo železniškega območja ljubljanskih postaj – ŽOLP. V okviru projekta bodo nadgrajene žel. postaje Ljubljana Šiška, Ljubljana, Ljubljana Moste, Polje in Zalog ter odseki med postajami. Zgradila se bosta tudi dva nova (nadomestna) železniška nadvoza čez Dunajsko in Šmartinsko cesto.

Leta 2021 se je začela tudi nadgradnja železniške postaje Grosuplje, ki poteka v skladu z načrti in bi morala biti dokončana v 12 mesecih od uvedbe izvajalca v delo.

V tem letu se je začela tudi nadgradnja vozlišča Pragersko, ki bo trajala predvidoma do leta 2023.

V letu 2021 se je začela izdelava razpisne dokumentacije za namen nadgradnje železniške proge d. m.–Dobova–Zidani Most. V letu je 2022 je predviden začetek izdelave projektne dokumentacije. Projekt predvideva nadgradnjo proge, postaj in postajališč, sofinanciran bo z EU sredstvi.

V teku je nadgradnja železniške proge Maribor–Šentilj–d. m., med drugim gradnja nove železniške trase na odseku Počehova–Pesnica, ki vključuje predor Pekel in viadukt Pesnica. Dela bodo končana predvidoma v letu 2023. Urejena so bila križanja s cesto.

Leta 2021 so se začeli postopki umeščanja v prostor (zasnova praviloma sledi obstoječi progi) in izdelava projektne dokumentacije za dvotirnost regionalne železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška–Kamnik Graben. Določene postaje in postajališča se bodo postopoma nadgrajevala tudi brez postopkov umeščanja v prostor, tj. v okviru vzdrževalnih del v javno korist (VDJK).

Leta 2021 so se začeli postopki umeščanja v prostor (zasnova praviloma sledi obstoječi progi) in izdelava projektne dokumentacije za dvotirnost regionalne železniške proge št. 20 Ljubljana–Jesenice–državna meja. Izvedena bo tudi nadgradnja določenih postaj in postajališč.

Na regionalni progi št. 80 državna meja–Metlika–Ljubljana je predvidena nadgradnja, aktivnosti v teku zajemajo postopek umeščanja v prostor in izdelava projektne dokumentacije za odsek Ivančna Gorica–Ljubljana ter izdelava Pobude za državno prostorsko načrtovanje/dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za odsek Birčna vas (Novo mesto)–Ivančna Gorica. Začetek gradnje je predviden v letu 2027. Gradnja naj bi predvidoma trajala 3–4 leta.

Nadaljeval se je tudi projekt uvedbe daljinskega vodenja prometa na glavnih progah javne železniške infrastrukture Zidani Most–Ljubljana in Zidani Most–Šentilj–državna meja, ki bo končan do leta 2027.

V teku je projekt uvedbe ETCS sistema na železniških odsekih, končan je bil na odseku Pragersko–Maribor, sledi Maribor–Šentilj.

Leta 2021 je prišlo do ugotovitve glede statusa Tivolskega loka, tj. da se boljša pretočnost prometa, skrajšanje potovalnih časov, izboljšanje stabilnosti vozniških redov lahko doseže z ukrepom povezava Gorenjska–Primorska proga; zahodna obvozna proga ali povezovalni tir.

Oktobra 2021 je bila izdelana Vizija 2050+, tj. celovit dokument, ki obravnava razvoj železniške infrastrukture. Decembra 2021 pa je Vlada RS ustanovila medresorsko delovno skupino za umeščanje železniških projektov. Naloge medresorske delovne skupine so spremljanje postopkov umeščanja železniških projektov v prostor; ocenjevanje napredka in težav pri umeščanja železniških projektov v prostor ter postopkov izvedbe presoje vplivov na okolje pri železniških projektih, vodenih po vzdrževalnih delih v javno korist; podajanje mnenj o možnih ukrepih za pospešitev aktivnosti za učinkovitejše izvajanje železniških infrastrukturnih projektov in oblikovanje izhodišč za pripravo predlogov sprememb zakonodaje v zvezi s prostorskim umeščanjem železniških infrastrukturnih projektov v prostor.

DOSEŽENI UČINKI

Zaradi pandemije COVID-19 je spremljanje učinkov teh ukrepov po letih neprimerljivo. V letih 2020 je namreč število potnikov v železniškem prometu

upadlo za več kot 40 %, leta 2021 je bilo še vedno za 15 % nižje kot leta 2019. Gibanje števila potnikov se bo letno spremljalo.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO IZVAJANJE	<p>Izvajanje večine projektov iz leta 2021 se bo nadaljevalo tudi v letih 2022 in 2023.</p> <p>SŽ načrtuje nadaljnjo posodobitev voznega parka. Poleg 52 novih vlakov slovenskih tirih, ki bodo v celoti v obratovanju do konca leta 2022. Objavljen bo razpis za dodatnih 20 potniških garnitur z dobavo do leta 2025.</p> <p>V okviru nadgradnje železniškega območja ljubljanskih postaj – ŽOLP se bo leta 2022 začela prva faza, to je nadgradnja ŽP Ljubljana. Za drugo fazo je projekt v fazi izdelave investicijske in projektne dokumentacije.</p> <p>Predviden začetek izvedbe nadgradnje ŽP Domžale je v prvi polovici 2022.</p> <p>MZI je v okviru Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2022–2023 v začetku leta 2022 objavila razpis za izvajanje ukrepa Spodbujanje železniškega tovornega prometa na območju RS v višini 15.000.000 EUR. Upravičenci nepovratnih sredstev so izvajalci železniškega prevoza posameznih vagonov in kombiniranega transporta blaga na slovenskem železniškem omrežju. Ukrep je namenjen spodbujanju tovornega prometa po železnicah s ciljem zniževanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka, pri tem pa se z izboljšanjem konkurenčnosti storitev železniškega tovornega prevoza bolje izkorišča železniška infrastruktura in nadaljuje rast železniškega tovornega prometa tudi ob povečani gospodarski aktivnosti, ki bo vplivala na večji obseg tovornega prometa.</p> <p>Projekta Nadgradnja železniške proge Maribor–Prevalje–državna meja ter Nadgradnja železniške proge državna meja–Dobova–Zidani Most sta v fazi priprave investicijske in projektne dokumentacije.</p> <p>Do leta 2023 bo zaključen projekt uvedbe sistema ETCS na celotnem jedrnem omrežju v Republiki Sloveniji.</p> <p>Nadaljeval se bo projekt uvedbe daljinskega vodenja prometa na glavnih progah javne železniške infrastrukture, po letu 2027 na odseku d.m.–Dobova–Zidani Most.</p> <p>V izdelavi so strokovne podlage za ugotovitev implementacije konkurenčnih železniških povezav, ki bo osnova za naslednje faze prostorske umeščanja novih odsekov konvencionalnih prog ali prog za visoke hitrosti. Zaključek naloge je predviden v letu 2023.</p> <p>V maju 2022 je bil objavljen razpis za izdelavo strokovnih podlag, pobude/DIIP in analize smernic za državno prostorsko načrtovanje nadgradnje Ljubljanskega železniškega vozlišča. To je prvi korak pri ureditvi ljubljanskega železniškega vozlišča, ki je srednjeročno in dolgoročno ključno za razvoj železniškega prometa v Sloveniji.</p> <p>V skladu s Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN) je načrtovano intenzivnejše vlaganje v razvoj železniškega omrežja s ciljem večje uporabe tako za tovorni kot tudi potniški promet, skladno z veljavnim načrtom vlaganj v promet in prometno infrastrukturo. Predvideni so nadgradnja in povečanje zmogljivosti koridorjev, nadgradnja prog za doseganje TEN-T standardov in povečanje zmogljivosti, obnova tovornega in potniškega voznega parka, razvoj postaj; priprava akcijskega načrta za elektrifikacijo železniškega prometa, organizacija elektrificiranega železniškega tranzita in ureditev digitalne platforme, ki bo povezovala vse možnosti javnega prevoza ter omogočila učinkovit pregled in</p>
----------------------	---

organizacijo železniškega prometa. V letu 2022 je načrtovan začetek izdelave analize učinkov spremembe napetosti elektrificiranih prog.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljajo se bo število potnikov v železniškem prometu. Učinki ukrepov, ki so vezani na *Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2022 in 2023* bodo ovrednoteni na podlagi ocene zmanjšanja obsega emisij iz zgorevanja fosilnih goriv zaradi prevoza po železnicah.

**PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE**

Priporoča se čimprejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz NEPN ter zagotovitev intenzivnejših vlaganja v razvoj železniškega omrežja, s ciljem večje uporabe železniškega prometa za potniški in tovorni promet, skladno z veljavnim načrtom vlaganj v promet in prometno infrastrukturo.

Prednostno naj se vlaga v tiste proge, ki so ključne za razvoj železniškega prometa v Sloveniji in imajo največji potencial za spremembo potovalnih navad, tj. nadgradnja Ljubljanskega železniškega vozlišča, železniških postajališč v okolici večjih urbanih središč (npr. Ljubljanska urbana regija) itd. Po izdelavi strokovnih podlag za ugotovitev implementacije konkurenčnih železniških povezav leta 2023 naj se pospešeno umešča v prostor nove odseke konvencionalnih prog ali prog za visoke hitrosti.

**VIRI PODATKOV**

- MzI
- DRSI
- <http://www.krajsamorazdalje.si/>
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- Slovenske železnice (<https://www.slo-zeleznice.si/>)

**DATUM PRIPRAVE**

26. april 2022

**ZAGOTOVITEV DODATNIH SREDSTEV ZA HITREJŠI IN INTENZIVNEJŠI RAZVOJ  
ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE – PREDNOSTNO PRED ŠIRITVIJO KAPACITET  
AVTOCESTNEGA OMREŽJA**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 33		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (proračunska in EU sredstva)		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MzI, MF, SVRK		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Določiti je treba nov koncept financiranja trajnostne prometne infrastrukture za zagotavljanje potrebnih javnih finančnih sredstev (npr. infrastrukturni sklad) za pospešeno načrtovanje, umeščanje (priprava DPN idr.) in izgradnjo sodobne železniške in druge trajnostne prometne infrastrukture.		

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

**IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021**

POTEK IZVAJANJA	Vlada RS je 28. aprila 2021 sprejela nacionalni Načrt za okrevanje in odpornost (NOO). Za sklop trajnostno mobilnost je v NOO namenjenih 311,9 mio EUR, od tega 218,9 mio EUR nepovratnega dela. Ocenjena skupna vrednost investicij znaša 521,42 mio EUR brez DDV. Od tega je velika večina, več kot 90 % sredstev za železnice.
DOSEŽENI UČINKI	Gibanje števila potnikov se bo letno spremljalo.

**PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023**

PREDVIDENO IZVAJANJE	Določiti je treba nov koncept financiranja trajnostne prometne infrastrukture za zagotavljanje potrebnih javnih finančnih sredstev (npr. infrastrukturni sklad) za pospešeno načrtovanje, umeščanje (priprava DPN idr.) in izgradnjo sodobne železniške in druge trajnostne prometne infrastrukture.  Decembra 2021 je bil sprejet nov Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3), ki bo stopil v veljavo junija 2022.
PREDVIDENI UČINKI	Povečanje števila potnikov in prepeljanega tovora po železnicah.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočila se določitev novega koncepta financiranja trajnostne prometne infrastrukture za zagotavljanje potrebnih javnih finančnih sredstev (npr. infrastrukturni sklad) za pospešeno načrtovanje, umeščanje (priprava DPN idr.) in izgradnjo sodobne železniške in druge trajnostne prometne infrastrukture.

Poleg dodatnih sredstev je treba tudi urediti financiranje Direkcije RS za infrastrukturo na način, da bo omogočalo učinkovitejše izvajanje večletnih projektov.

### VIRI PODATKOV

- DRI d.o.o.

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

**DRUGI UKREPI ZA SPODBUJANJE SOMODALNOSTI**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32 ReNPRP30: Ro.34, U.38 SRP	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )	
VRSTA INSTRUMENTA	sklop instrumentov	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	V Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji so bili sprejeti naslednji instrumenti za spodbujanje somodalnosti: vključevanje eksternih stroškov v cestnine in druge dajatve za tovorni promet, spodbujanje uporabe intermodalnih transportnih enot, posodobitev intermodalnih terminalov idr.	

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

**IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021**

POTEK IZVAJANJA	Na podlagi <i>Zakona o varstvu okolja</i> je Vlada RS izdala <i>Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021–2023</i> . Sklad za podnebne spremembe je ustanovljen na podlagi <i>Zakona o varstvu okolja</i> kot poseben proračunski sklad, iz katerega se financirajo ukrepi blaženja in prilagajanja na podnebne spremembe, ki jih določa zakon.
DOSEŽENI UČINKI	Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe predvideva spremljanje učinkov posameznih ukrepov.

**PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023**

PREDVIDENO IZVAJANJE	Aprila leta 2022 je bil sprejet nov <i>Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021–2023</i> , ki določa nov akcijski načrt izvedbe posameznih ukrepov na temo energetske učinkovitosti prometa,
----------------------	--



med njimi finančne spodbude za podjetja za naložbe v trajnostno mobilnost, nakup novih vozil za izvajanje potniškega prometa, izgradnja kolesarske infrastrukture, ureditev in izgradnja parkirišč za kolesa na železniških postajah, spodbujanje trajnostne mobilnosti na območjih ohranjanja narave, nadgradnja železniških prog, ozaveščanje in informiranje idr.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje in intenzivnejše izvajanje instrumenta za večjo povezanost vseh oblik prometa. Predvideni so:

- spodbujanje uporabe intermodalnih prometnih enot;
- posodobitev in razvoj intermodalnih terminalov idr.;
- izgradnja P+R parkirišč;
- proaktivno sodelovanje akterjev na različnih področjih prometa tako cestne kot tudi železniške infrastrukture;
- prilagajanje cestninske politike usmeritvam in zakonodaji EU, s ciljem čim večje preusmeritve prometnih tokov na železnice in primestni JPP ter razbremenitve vsakodnevnega cestnega prometa.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporoča se še proaktivno sodelovanje akterjev na različnih področjih prometa, torej tako cestne kot tudi železniške infrastrukture. Med ukrepi, ki jih izvajajo v Evropi, so spodbude za intermodalni prevoz (menjava načinov prevoza), gradnja terminalov in prekladalnih postaj ter nabava prekladalne opreme.

### VIRI PODATKOV

- MzI
- MOL
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

## IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI CESTNEGA TOVORNEGA PROMETA

### SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32 ReNPRP30: Ro.36		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	sklop instrumentov		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Načrtovani so naslednji instrumenti za izboljšanje učinkovitosti cestnega tovornega prometa: uvedba IT za boljšo izkoriščenost obstoječih cest, izvedba dodatnih počivališč/parkirišč in mest za nadzor za tovorna vozila, uvajanje ukrepov za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila, vključevanje eksternih stroškov v cestnine in druge dajatve za tovorni promet.		

### PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011) Directive 2009/33/EC on promoting clean and energy-efficient road transport vehicles Communication (COM(2011) 112 final) — A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	<p>V Načrtu za okrevanje in odpornost, sprejetem v letu 2021, je predviden ukrep digitalizacija cestne infrastrukture.</p> <p>V okviru Nacionalnega centra za upravljanje prometa (NCUP) se je nadaljeval postopek integracije upravljanja prometa.</p> <p>Evropski poslanci pa so novembra 2021 sprejeli zakon o novem sistemu cestninjenja na območju TEN-T. Že v direktivi 1999/62/EC iz leta 1999 pa so države članice Evropske unije sprejele sklep, po katerem bodo do vključno leta 2030 v osrednjem delu omrežja odpravili vinjetni sistem ter ga nadomestili s cestninjenjem. Omenjena direktiva sicer vse članice Evropske unije zavezuje k</p>
-----------------	---

temu, da pri zaračunavanju nadomestil za uporabo prometne infrastrukture sledijo enotnim pravilom v vseh državah EU. Evropska komisija je želela še dodatno poudariti princip, po katerem bi se stroški transporta dobrin prevalili tako na prevoznike oziroma onesnaževalce kakor tudi na potrošnike ali uporabnike. S tem želi spodbujati finančno in okoljsko trajnost ter družbeno pravičen cestni promet. Z omenjenim dogovorom je Evropska unija uspela doseči, da bodo do leta 2030 uspeli ukiniti vinjetni sistem, pri čemer pa bosta dve leti v uporabi dva različna sistema, razen v primerih, ko bo to prineslo prevelike stroške. Hkrati je bil postavljen temelj, po katerem za preučevanje vplivov na okolje ne bodo več uporabili normative EURO, pač pa razlikovanje glede dejanskih emisij CO<sub>2</sub>, ob tem pa bo potrebno upoštevati tudi pristojbine za zunanje stroške.

DOSEŽENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO  
IZVAJANJE

Mzl je v okviru Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2020–2023 v začetku leta 2022 objavila poziv za izvajanje ukrepa *Spodbujanje železniškega tovornega prometa* v višini 15.000.000 EUR. Upravičenci nepovratnih sredstev so izvajalci železniškega prevoza posameznih vagonov in kombiniranega transporta blaga na slovenskem železniškem omrežju. Upravičeni stroški ustrezajo deležu zunanjih stroškov, ki se jim železniški promet lahko izogne v primerjavi s cestnim prometom. Ukrepanje je namenjen spodbujanju tovornega prometa po železnicah s ciljem zniževanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka, pri tem pa se z izboljšanjem konkurenčnosti storitev železniškega tovornega prevoza bolje izkorišča železniška infrastruktura in nadaljuje rast železniškega tovornega prometa tudi ob povečani gospodarski aktivnosti, ki bo vplivala na večji obseg tovornega prometa.

Integracija upravljanja prometa v okviru NCUP bo izvedena predvidoma leta 2023, ko bo v centru dokončno v celoti vzpostavljen informacijski sistem, potreben za opravljanje zakonsko opredeljenih nalog NCUP. V sklopu faze 2 bodo vzpostavljeni prometni geografsko-informacijski sistem (GIS), nacionalni cestni prometno-informacijski center, baza multimodalnih prometnih podatkov, postavljena bo IT infrastruktura za nacionalno koordinacijo prometnih ukrepov na cestnem omrežju in vzpostavljeno informacijsko okolje za povezavo vozila z informacijskimi storitvami v oblaku (C-ITS 3G/4G/LTE). Izdelana bo tudi platforma (repozitorij) digitalne cestne infrastrukture (digitalizacija cest).

V okviru projekta *Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti* bodo pripravljene nacionalne smernice za izdelavo strategij upravljanja mestne logistike.

V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE bo obravnavana tudi tema upravljanja zelene mestne logistike. Integracija okoljskih vsebin v proizvodne procese narašča, del tega predstavlja tudi nova organizacija logističnih procesov (zelena logistika). Po analitični fazi v katero so vključene analiza mednarodnih projektov in praks, uvajanja novih oblik logistike v državah članicah EU in stanje v Republiki Sloveniji, bosta izvedena dva pilotna projekta zelene mestne logistike in oblikovani predlogi za spremembo zakonodaje v RS na lokalni in nacionalni ravni.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje izvajanja instrumenta s poudarkom na razvoju IT in drugih rešitev za boljše upravljanje prometa in izkoriščenost cest. Predvidena sta:

- povečanje obteženosti tovornih vozil;

- zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni).

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

#### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočila se čimprejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz NEPN, tudi na področju boljšega upravljanja prometa in izkoriščenosti cest z uporabo elektronskega cestninjenja tovornih vozil tudi kot orodja za upravljanje prometa. Treba bo tudi preučiti in postopno vzpostaviti zaračunavanje zunanjih stroškov za tovorni promet ter aktivneje začeti z izvajanjem prepovedi vstopa v mestna območja za tovorna motorna vozila, ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila.

#### VIRI PODATKOV

- DARS ([https://www.dars.si/Sistem\\_DarsGo](https://www.dars.si/Sistem_DarsGo))
- ReNPRP30
- Projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE* (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

#### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

### 3.4 Spodbude za izboljšanje učinkovitosti vozil, vožnje in zasedenosti vozil ter rabe goriv z nizkimi emisijami CO<sub>2</sub>

#### SPODBUJANJE UČINKOVITOSTI VOZIL IN RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI V OKVIRU DAVKA NA MOTORNA VOZILA IN DRUGIH DAJATEV

##### SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 30		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>	
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	davčna politika		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	

##### PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Zakon o davku na motorna vozila (ZDMV-1) (Ur. l. RS, št. 200/20) Zakon o dajatvah za motorna vozila (Ur. l. RS, št. 54/17) Uredba o letni dajtvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 23/18)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Akcijski program za alternativna goriva v prometu Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

##### 1. DEL: DAVEK NA MOTORNA VOZILA

ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MF
KRATEK OPIS	Davek na motorna vozila (DMV) se plačuje za vozila, ki se dajo prvič v promet ali se prvič registrirajo na območju Republike Slovenije. Stopnja davka je odvisna od več dejavnikov glede na vrsto in lastnost vozila, od leta 2010 je odvisna tudi od emisij CO <sub>2</sub> . Za vozila s hibridnim pogonom se uporablja enaka lestvica kot za vozila z bencinskimi motorji. Za električna vozila in druga motorna vozila brez izpusta CO <sub>2</sub> se davka ne plača.

##### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	MF je v letu 2020 pripravil nov predlog <i>Zakona o davku na motorna vozila (ZDMV-1)</i> , ki je stopil v veljavo z začetkom leta 2021. Nov zakon je spremenil obdavčitev, ki sedaj ni odvisna od nakupne cene vozila, temveč le od emisij CO <sub>2</sub> po poenotenem voznem ciklu WLTP. Analize so pokazale, da je nov zakon močno zmanjšal obdavčitev najdražjih (in praviloma težjih) vozil. Davek je sicer progresiven, toda prelom je razmeroma visoko, tako da v primerjavi s podobnimi davki po EU sorazmerno manj spodbuja k nakupu emisijsko primernejšega avtomobila. Prav tako je vpliv davka na ceno avtomobila močno premajhen in ne zajema eksternih stroškov (na primer onesnaženja,
-----------------	--

povečanega prometa ipd.), kar do neke mere potrjujejo tudi podatki o prodaji električnih vozil v letu 2021.

DOSEŽENI UČINKI Vpliv davka na motorna vozila je po spremembi zelo majhen.

#### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO IZVAJANJE Nadaljevanje izvajanja – potrebna je koordinacija z MF.  
ZDMV-1 je stopil v veljavo z začetkom leta 2021. S tem je bila sicer uveljavljena bolj progresivna lestvica za stopnje obdavčitve vozil glede na emisije CO<sub>2</sub>, kot je to predvideno s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)*, vendar pa nova lestvica nakupa emisijsko primernejših avtomobilov ne spodbuja dovolj.

PREDVIDENI UČINKI Učinke spremljamo preko kazalca povprečne emisije za nova vozila.

#### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Smiselno je povečati tako osnovno obdavčitev kot tudi progresivnost davka glede na emisije CO<sub>2</sub>, da bo bolj spodbujal k nakupu ekološko čistejšega vozila.

#### VIRI PODATKOV

- MF

#### DATUM PRIPRAVE

20. april 2022

#### 2. DEL: OSTALE DAJATVE

ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi
KRATEK OPIS	V OP TGP je načrtovano, da bodo uvedene spremembe tudi pri oblikovanju višine nadomestila za uporabo cest in drugih dajatev, tako da bodo tudi te odvisne od emisij CO <sub>2</sub> vozila. Skladno z <i>Zakonom o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 57/08)</i> , se dajatev ne plačuje za električna vozila.

#### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA V letu 2022 je z novelo *Zakona o dohodnini* stopilo v veljavo znižanje bonitete za uporabo službenega vozila v zasebne namene za vozila na električni pogon. Boniteta je bila znižana na 0 % nabavne vrednosti vozila mesečno (prej 0,3 %).

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

#### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO IZVAJANJE V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je predvidena uvedba progresivnosti tudi pri letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu. Ključna ovira za izvedbo tega je, da se finančno obremeni lastnike obstoječih vozil z visokimi emisijami, lastniki z nizkimi dohodki pa nimajo možnosti ukrepanja. Predvideno je tudi dodatno spodbujanje zamenjave starih vozil z najslabšimi lastnostmi in izbire najučinkovitejših novih vozil.

Poleg že uvedenega uravnoveženega sistema bonitet za uporabo službenih električnih vozil v zasebne namene, *Akcijski program za alternativna goriva v prometu* na področju dajatev ne prinaša drugih olajšav. Za ukrep oprostitev

plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu za vozila na električni pogon, ki je v veljavi od leta 2017, program sicer predvideva, da bo ukinjen, ko bo število registriranih električnih vozil doseglo 10 % skupnega števila registriranih vozil po posameznih kategorijah. Dajatev bo primerljiva z letno dajatvijo vozil z najnižjim deležem emisij TGP in onesnaževal zraka. Vlada RS namerava do konca leta 2022 pripraviti predlog zakona o alternativnih gorivih.

Zaradi izredno intenzivnih razvojnih sprememb na področju tehnologij in vozil na alternativna goriva, se bo akcijski program dopolnjeval vsaki dve leti z veljavnostjo za naslednja tri leta. Trenutno veljavni program je bil sprejet leta 2021 in velja do konca leta 2023.

Na evropski ravni je v pripravi direktiva za obdavčitev energentov in električne energije, ki predvideva dvig minimalnih trošarin. Čeprav je direktiva še v dogovarjanju, se nakazuje možnost za povečanje obremenitev cen goriv. Prav tako je v okviru paketa »Fit for 55« predlog razširitve sistema trgovanja z emisijah TGP na promet in stavbe, pri čemer bi distributerji pogonskih goriv bili dolžni kupovati pravice do emisij. To bi vplivalo na višje cene fosilnih energentov. Prav tako pa je v fazi temeljite prenove evropska regulativa glede alternativnih goriv, (ang. *Alternative Fuels Infrastructure Regulation*, AFIR).

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

#### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

#### VIRI PODATKOV

- MzI
- Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- Akcijski program za alternativna goriva v prometu za leti 2022 in 2023, Vlada RS, december 2021

#### DATUM PRIPRAVE

20. april 2022

**INFORMACIJE O RABI GORIVA ZA VOZILA IN OZNAČEVANJE PNEVMATIK**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	predpisi, informiranje/ozaveščanje		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: zmanjšanje emisij onesnaževal zraka		<input checked="" type="checkbox"/>

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	<p>Direktiva 1999/94/ES o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO<sub>2</sub>, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil</p> <p>Uredba (EU) 2019/631 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011</p> <p>Uredba (EU) 2018/2043 in Uredba (EU) 2018/2042 o spremembi Izvedbene uredb (EU) 2017/1153 in (EU) 2017/1152 za pojasnitev preskusnih pogojev WLTP in zagotovitev spremljanja homologacijskih podatkov</p> <p>Uredba (EU) 2017/1151 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6)</p> <p>Uredba (EU) 2020/740 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge parametre, spremembi Uredbe (EU) 2017/1369 ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1222/2009</p>
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	<p>Zakon o varstvu okolja (ZVO-1, ZVO-2) (Ur. l. RS, št. 41/04 in 44/22)</p> <p>Uredba o informacijah o varčnosti porabe goriva, emisijah ogljikovega dioksida in emisijah onesnaževal zunanjega zraka, ki so na voljo potrošnikom o novih osebnih avtomobilih (Uradni list RS, št. 24/14 in 44/22 – ZVO-2)</p> <p>Uredba o izvajanju Uredbe (EU) o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge parametre (Ur. l. RS, št. 97/21)</p>
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	<p>Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030</p>

**1. DEL: INFORMACIJE O RABI GORIVA ZA VOZILA**

ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MOP, Mzi
KRATEK OPIS	Direktiva 1999/94/ES, namenjena večji ozaveščenosti kupcev novih vozil, je implementirana v Sloveniji z Uredbo o informacijah o varčnosti porabe goriva, emisijah ogljikovega dioksida in emisijah



	onesnaževal zunanjega zraka, ki so potrošnikom na voljo o novih osebnih avtomobilih (Ur. l. RS, št. 24/14). Zakonodaja postavlja minimalne kriterije o informiranju kupca ter načinu izvajanja meritev specifičnih emisij z namenom bolj objektivnega ozaveščanja in posledično vzpodbujanja kupcev za nakup varčnejših vozil. EU zakonodaja omejuje specifične emisije CO <sub>2</sub> tudi za težka tovorna vozila.
--	---

### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	Ukrepi se izvajajo brez sprememb; za merjenje porabe goriva in emisij CO <sub>2</sub> se uporablja WLTP standard, ki je glede na predhodne bolj skladen z realno vožnjo.
DOSEŽENI UČINKI	S kazalcem se spremlja specifične emisije CO <sub>2</sub> novih vozil, ki pa se kljub povečevanju učinkovitosti motorjev, ne zmanjšujejo, ker se povečujeta velikost in teža vozil ter tudi njihova moč.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO IZVAJANJE	Predvideno je nadaljevanje izvajanja instrumenta: informiranje o vrednotenju vplivov v življenjski dobi in o zmanjšanju specifičnih emisij pri vozilih.
PREDVIDENI UČINKI	Učinek instrumenta je vključen v specifične emisije novih vozil.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

### VIRI PODATKOV

- Direktiva (EU) 1999/94/EC (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0094-20081211>)
- Uredba (EU) 2018/2042 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1554964451403&uri=CELEX:32018R2042>)
- Uredba (EU) 2018/2043 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1554964451403&uri=CELEX:32018R2043>)
- Uredba Komisije (EU) 2017/1151 o dopolnitvi Uredbe (ES) 715/2007 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1554965024552&uri=CELEX:32017R1151>)
- Uredba (EU) 2019/631 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32019R0631&qid=1650638556994&rid=1>)

### DATUM PRIPRAVE

22. april 2022

### 2. DEL: OZNAČEVANJE PNEVMATIK

ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi
KRATEK OPIS	Od 1. novembra 2012 mora biti na vseh pnevmatikah v prodaji na evropskem trgu EU oznaka v obliki nalepke, ki opredeljuje porabo goriva, oprijem na mokri podlagi in hrup, ki ga pnevmatika generira pri znanih pogojih vožnje. Novo označevanje, ki je v veljavi od maja 2021 pa vključuje dodatne podatke o učinkovitosti pnevmatike v snežnih in ledenih vremenskih razmerah, znižuje število razredov na lestvici za oprijem na mokri podlagi in kotalni upor, predvideva

navedbo proizvajalca, velikost, nosilnost, hitrostni razred ter QR kodo s povezavo na dodatne informacije o pnevmatiki. Izračun prihranka goriva in zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> iz naslova uporabe pnevmatik višjega energijskega razreda pri tovornih vozilih, lahkih dostavnih vozilih in osebnih motornih vozilih z motorjem z notranjim izgorevanjem predpisuje *Pravilnik o metodah za določanje prihrankov energije* (Ur. l. RS, št. 57/21). Namen dodatnega označevanja pnevmatik je povečati varnost in zmanjšati negativni odtis na okolje s spodbujanjem varnih pnevmatik z nizkim kotalnim uporom in nizko stopnjo hrupa. Uredbe EU o označevanju pnevmatik veljajo v Sloveniji neposredno.

#### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

**POTEK IZVAJANJA** Ukrep se od maja 2021 izvaja v skladu z novo uredbo (EU) 2020/740, s katero se spremeni način označevanja pnevmatik.

**DOSEŽENI UČINKI** Spremljanje učinkov ni predvideno.

#### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

**PREDVIDENO IZVAJANJE** Predvideno je nadaljevanje izvajanja instrumenta. V skladu z novo Uredbo EU iz leta 2020, s katero se maja 2021 spremeni način označevanja pnevmatik, morajo biti nove oznake EU na voljo tudi za pnevmatike za težka gospodarska vozila. Prenovljeni so razredi kotalnega upora in zavorne učinkovitosti na mokrem, kotalni hrup pa je ovrednoten s številom decibelov in tremi črkami: A, B ter C. Informacij je več in te so preglednejše. Novost je tudi QR koda, s katero lahko potrošniki dostopajo do dodatnih podatkov – informacijskih listov o pnevmatiki, ki so zbrani v evropski podatkovni zbirki za označevanje energijske učinkovitosti EPREL (European Product Registry for Energy Labelling). Uvedena sta tudi dva nova piktograma, ki kažeta ali pnevmatika izpolnjuje homologacijske standarde Unije za oprijem na snegu in/ali oprijem na ledu.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetskim in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je na področju označevanja pnevmatik predvideno nadaljnje informiranje, in sicer vključno z informacijami o vrednotenju vplivov v življenjski dobi in o zmanjšanju specifičnih emisij pri vozilih.

**PREDVIDENI UČINKI** Spremljanje učinkov ni predvideno.

#### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*, ki predvidevajo informiranje o vrednotenju vplivov v življenjski dobi in o zmanjšanju specifičnih emisij pri vozilih.

#### VIRI PODATKOV

- Uredba (EU) 2020/740 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge parametre (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/si/TXT/?uri=CELEX%3A32020R0740>)
- Energijsko označevanje pnevmatik v bazi EPREL ([https://ec.europa.eu/info/energy-climate-change-environment/standards-tools-and-labels/products-labelling-rules-and-requirements/energy-label-and-ecodesign/energy-efficient-products/tyres\\_en](https://ec.europa.eu/info/energy-climate-change-environment/standards-tools-and-labels/products-labelling-rules-and-requirements/energy-label-and-ecodesign/energy-efficient-products/tyres_en))
- AMZS (<https://www.amzs.si/storitve/servis-vozil/vulkanizerstvo/oznake-na-pnevmatikah>)
- Fotomarket (<https://www.avtofotomarket.si/avto-nasveti/2021/01/30/ne-spreglej-to-je-nova-oznaka-eu-za-pnevmatike/>)
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

**DATUM PRIPRAVE**

25. April 2022

**SPODBUJANJE VARČNE VOŽNJE**
**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	usposabljanje, izobraževanje, informiranje, promocija, ozaveščanje		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: zmanjšanje emisij onesnaževal zraka	<input checked="" type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Aktualno se krepi spodbujanja varčne vožnje prvenstveno izvajajo preko učiteljev varne vožnje, izpitnih centrov in drugih multiplikatorjev ukrepa. Po Zakonu o voznikih (Ur. l. RS, št. 85/2016) je učenje osnov tehnik varčne in okolju prijazne vožnje sestavni del praktičnega dela usposabljanja kandidatov za voznike.		

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	Direktiva 2003/59/ES Uredba 1071/2009/ES
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Zakon o voznikih (Uradni list RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19, 139/20 in 43/22)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

**IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021**

POTEK IZVAJANJA	Ukrep se izvaja brez sprememb.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

**PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023**

PREDVIDENO IZVAJANJE	<p>Predvideno je nadaljevanje izvajanja instrumenta.</p> <p>V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> je predvideno nadaljevanje izvajanja instrumenta in razvoj novih inovativnih pristopov, ki vključujejo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nove mobilne aplikacije za spremljanje učinkovitosti vožnje,</li> <li>• preučitev možnosti za znižanje dovoljene hitrosti na avtocestah,</li> <li>• uvedbo spodbud pri zavarovanju, brisanju kazenskih točk itd.</li> </ul>
PREDVIDENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

## PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*. Predlagamo preučiti možnost, v kolikšni meri in kako bi lahko z aplikacijo (podobno aplikaciji DRAJV), ki spremlja hitrost, prevoženo razdaljo, uporabo telefona, pojemke pri zaviranju, pospeševanje in vožnjo v ovinek nagrajevali varčne voznike z namenom spodbujanja varne in varčne vožnje.

## VIRI PODATKOV

- DRAJV (<https://www.triglav.si/ugodnosti/drajv>)
- Zakon o voznikih (Uradni list RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19, 139/20 in 43/22) (<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7164>)
- Uredba 1071/2009/ES (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009R1071-20220221>)
- Direktiva 2003/59/ES (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0059-20190726>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

## DATUM PRIPRAVE

25. april 2022

**OBVEZNI DELEŽ OBNOVLJIVIH VIROV ENERGIJE V MOTORNEM PROMETU**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	predpisi, davčna politika		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, MF		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input checked="" type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	<p>Po 380. členu EZ-1 morajo distributerji plinastih in tekočih pogonskih goriv dati v posameznem letu na trg biogoriva ali druge obnovljive vire energije v predpisanem deležu. Zakon o trošarinah vzpodbuja rabo OVE v motornem prometu tako, da izvzema plačevanje trošarine za biogoriva. Poleg tega distributerji za primešavanje biokomponente mineralnim gorivom prejmejo dodatek. Dodatek za biokomponento je v pristojnosti MGRT in predstavlja razliko v ceni med običajnim mineralnim gorivom in biogorivom, za katerega velja obveznost primešavanja k mineralnemu gorivu.</p> <p>Za delež OVE v prometu je v NEPN-u za leto 2030 načrtovano, da bo delež OVE v prometu dosegel 21 %, pri čemer bo delež biogoriv v porabi tekočih goriv brez UNP v cestnem in železniškem prometu vsaj 11 %.</p>		

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	<p>Direktiva (EU) 2015/1513 o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva</p> <p>Direktiva (EU) 2018/2001 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov</p> <p>Direktiva Sveta (EU) 2015/652 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva</p>
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	<p>Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije (ZSROVE; Ur. l. RS, št. 121/21)</p> <p>Uredba o obnovljivih virih energije v prometu (Ur. l. RS, št. 208/21)</p>
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	<p>Akcijski program za alternativna goriva v prometu</p> <p>Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030</p>

## IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	Delež OVE v prometu se je v obdobju 2005–2013 povečeval in je leta 2013 dosegel vrednost 3,8 %. V obdobju 2005–2013 se je stanje znatno poslabšalo, delež je leta 2016 znašal le še 1,6 % in je za indikativnim letnim ciljem zaostajal že za 5 odstotnih točk. Leta 2020 se je delež OVE v prometu četrto leto zaporedoma povečal in je znašal 10,9 %. S tem je dosegel indikativni cilj iz OP TGP kot tudi vrednost, ki je bila opredeljena v okviru <i>Uredbe o obnovljivih virih energije v prometu</i> . Ta je namreč predvidela sistematično zviševanje energijskega deleža OVE v prometu po letih (2017 – 2,6 %, 2018 – 7,0 %, 2019 – 8,4 %; 2020 – 10,0 %). Povečevanje deleža OVE je v največji meri posledica večjega primešavanja biogoriv (zlasti biodizla) kot rezultat sprejema spremenjene uredbe o oblikovanju cen reguliranih naftnih derivatov leta 2017, ki pri izračunu cene reguliranih goriv uvaja tudi dodatek za biokomponento, kar omogoča distributerjem goriv, da del stroškov za biogoriva prenesejo v končno ceno goriv.
DOSEŽENI UČINKI	Leta 2020 je delež OVE v prometu presegal ciljno vrednost iz OP TGP in <i>Uredbe o obnovljivih virih energije v prometu</i> za 0,9 odstotne točke.

## PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO IZVAJANJE	<p>Predmetni sektor predstavlja velik potencial k razogljičenju družbe, zato v prihodnjih dveh letih pričakujemo intenzivnejše izvajanje ukrepov za dvig deleža OVE v prometu.</p> <p>Obvezni delež OVE v prometu ureja <i>Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije (ZSROVE)</i>, in sicer v 59. in 60. členu. Zakon opredeljuje, da mora delež OVE v prometu do leta 2030 doseči 14 %, v posameznem letu pa ne sme biti manjši kot 10 %. Obstoječa <i>Uredba o obnovljivih virih energije v prometu</i> je bila marca leta 2021 dopolnjena z določilom, da mora tudi v letu 2021 ta delež znašati 10 %. Za urejanje tega področja do leta 2030 bo predvidoma pripravljena nova uredba.</p> <p>V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> je predvideno nadaljevanje izvajanja instrumenta, ki vključuje odpravo vseh tehničnih in drugih ovir za povečevanje deleža OVE v prometu, trajnostno usmeritev v napredna biogoriva in vodik (tudi na železnici), vključno s spremembo modela regulacije cen tekočih goriv, ter trajnostno usmeritev v uvajanje plinov iz OVE v polnilnicah CNG in LNG.</p> <p>Po novem predlogu direktive OVE v zakonodajnem paketu Fit for 55 ne bo več določen ciljni delež OVE v prometu temveč bo določeno ciljno zmanjšanje intenzivnosti emisij TGP iz goriv v prometu.</p>
PREDVIDENI UČINKI	Za leto 2022 je v <i>Uredbi o obnovljivih virih energije v prometu</i> določeno, da naj bi bil delež OVE v prometu najmanj 10,1 %. Metodologija izračuna deleža OVE v prometu se po letu 2020 spreminja (sprememba pri faktorjih za biogoriva in elektriko)

## PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN* in zahtevami iz *ZSROVE*.

## VIRI PODATKOV

- MzI, MF

- Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

**DATUM PRIPRAVE**

5. maj 2022



**FINANČNE SPODBUDE ZA INFRASTRUKTURO ZA ALTERNATIVNA GORIVA IN E-MOBILNOST (TADEJA J.)**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32 OP EKP: prednostna os 4, ukrep 044	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )	
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, MOP, Eko sklad	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Področje prometa je zaznano kot pereč problem emisij TGP (ter drugih delcev, hrup...). Akcijski načrt za alternativna goriva v prometu stremi k prestrukturiranju prometa (osebnega, tovarnega, JPP) z uporabo alternativnih goriv. Predlaga tudi širok obseg ukrepov, spodbud za doseganje preoblikovanje prometa in prometne infrastrukture.  Finančne spodbude za alternativna goriva in elektromobilnost so predvidene v OP EKP in NEPN. Eko sklad dodeljuje nepovratne finančne spodbude, ki so namenjene za širjenje polnilne infrastrukture pravnim in fizičnim osebam iz sredstev Sklada za podnebne spremembe. Mzl dodeljuje sredstva v okviru OP EKP.	

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Akcijski program za alternativna goriva v prometu Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v RS Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

**IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021**

POTEK IZVAJANJA	V letu 2021 je bilo v okviru Eko sklada (javni razpis 78FS-PO19) izplačanih dobrih 28 tisoč € nepovratnih spodbud za 15 AC polnilnice (1,6 t manj emisij CO <sub>2</sub> ). Spodbude se izplačujejo iz sredstev Sklada za podnebne spremembe.  Mzl je za področje trajnostne mobilnosti v začetku leta 2021 napovedal javno objavo – javni razpis za sofinanciranje nakupa in postavitve pametnih polnilnih
-----------------	---

postaj za električna vozila, v višini 2 milijona evrov. Javni razpis naj bi bil objavljen konec leta 2021. Upravičenci najavljenega javnega razpisa za sofinanciranje operacij »Sofinanciranje nakupa in postavitve pametnih polnilnih postaj za električna vozila« so občine.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO  
IZVAJANJE

V Odloku o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2022 in 2023 je za infrastrukturo za alternativna goriva in elektro mobilnost predvideno nadaljnje spodbujanje:

- polnilne postaje na območjih ohranjanja narave in spodbujanje izgradnje infrastrukture za alternativna goriva (skupaj za obdobje 2022–23: 10,8 mio €);
- finančne spodbude za naložbe v trajnostno mobilnost – za podjetja in znotraj območij ohranjanja narave (skupaj za obdobje 2022–23: 1,7 mio €);
- drugi infrastrukturni projekti, ki zajemajo kolesarsko infrastrukturo, parkirišča za kolesa ob železniških progah in izgradnjo kolesarskih povezav za razvoj regij (skupaj za obdobje 2022–23: 13,2 mio €).

V pripravi je nov OP EKP za obdobje 2021–2027 (izhodišča programa pripravljena v koncu leta 2021, osnutek sporazuma pripravljen v začetku leta 2022). Glavna prioriteta področja Kohezijske politike so:

- pametnejša Evropa (gospodarsko preoblikovanje),
- bolj zelena, nizkoogljična Evropa (energetski prehod, krožno gospodarstvo, prilagajanje in obvladovanje podnebnih sprememb),
- bolj povezana Evropa (mobilnost in povezljivost),
- bolj socialna Evropa (socialne pravice in zdravstveno varstvo) ter
- Evropa bližje državljanom.

Podrobneje se izhodišča OP EKP na področju prometa nanašajo na Strategijo razvoja prometa v RS do leta 2030 in NEPN-om, ki v okviru prioritarnega področja predlaga ukrepe: učinkovitejšo organizacijo mobilnosti, spodbujanje javnega potniškega prometa in trajnostnega tovornega prometa ter nepovratne finančne spodbude za trajnostno mobilnost in železniško prometno infrastrukturo.

Podrobneje je v NEPN-u načrtovano intenzivno nadaljevanje izvajanja instrumenta, ki vključuje izvajanje ukrepov Akcijskega programa za alternativna goriva v prometu, izvedbo demonstracijskega projekta oziroma več projektov za postavitve polnilne infrastrukture za stanovalce večstanovanjskih stavb, pripravo in sprejem predpisa za umeščanje e-polnilnic v strnjene stanovanjske soseske ter večje stanovanjske bloke in stolpnice, poenotenje priključnih standardov in razvoj naprednih storitev polnjenja ter usmerjanje investitorjev v hitro polnilno infrastrukturo na lokacije, kjer večja vlaganja v omrežja niso potrebna (mapiranje možnih lokacij za hitre polnilnice).

V posodobljenemu Programu za alternativna goriva v prometu za 2022 in 2023, se še naprej spodbuja uporabo alternativnih goriv, elektro mobilnost in vzpostavitev polnilnih postaj. Osveženi program vsebinsko izhaja iz načrtov in programov državne uprave in že predstavlja del proračuna za obdobje 2022–23.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

## PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Izvajanje instrumenta naj poteka v skladu s smernicami iz NEPN-a. Med demonstracijske projekte za postavitev polnilne infrastrukture naj se vključi nove modele - rešitve za postavitev polnilne infrastrukture v večstanovanjskih stavbah.

## VIRI PODATKOV

- MzI, Eko sklad, MOP
- Eko sklad, osnutek Letnega poročila Eko sklada za leto 2021, februar 2022
- Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2022 in 2023 (Ur. l. RS, št. [49/22](#)), priloga Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2022 in 2023 ([https://www.uradni-list.si/files/RS\\_-2022-049-01064-OB~P001-0000.PDF](https://www.uradni-list.si/files/RS_-2022-049-01064-OB~P001-0000.PDF))
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))
- Posodobljen Akcijski program za alternativna goriva v prometu za leti 2022 in 2023 ter Poročilo o izvajanju Akcijskega programa za alternativna goriva v prometu v letu 2020 - predlog za obravnavo

## DATUM PRIPRAVE

22. april 2022

**FINANČNE SPODBUDE ZA VOZILA Z NIZKIMI EMISIJAMI CO<sub>2</sub>**
**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, MOP, Eko sklad		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	<p>V posodobljenemu Programu za alternativna goriva v prometu za 2022 in 2023, se še naprej spodbuja uporabo alternativnih goriv, elektro mobilnost in vzpostavitev polnilnih postaj. Osveženi program vsebinsko izhaja iz načrtov in programov državne uprave in že predstavljajo del proračuna za obdobje 2022-23.</p> <p>Eko sklad dodeljuje nepovratne finančne spodbude za nakup električnih baterijskih vozil (osebni avtomobilov, motornih koles, koles z motorjem in koles na električni ali hibridni pogon) občanom in pravnim osebam. Poleg nepovratnih finančnih spodbud, Eko sklad spodbuja tudi preko ugodnega kreditiranja za pravne osebe, samostojne podjetnike in občane.</p>		

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Akcijski program za alternativna goriva v prometu Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

**IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021**

POTEK IZVAJANJA	<p>V letu 2021 je bil objavljen poziv 88SUB-PPŠ21, nepovratne finančne spodbude namenjen občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev, kjer je na voljo skupna višina sredstev 7 mio €.</p> <p>V letu 2021 je Eko sklad objavil tudi poziv 94SUB-PN21; nepovratne finančne spodbude za pnevmatike višjega energijskega razreda pri tovornih vozilih in avtobusih, kjer je na voljo skupna višina sredstev 4 mio €.</p> <p>V letu 2021 je bilo za vozila, kolesa in za eko pnevmatike višjega energijskega razreda izplačanih skoraj 9 mio € nepovratnih spodbud, ki so spodbudile zmanjšanje emisij za 2,8 kt CO<sub>2</sub>/leto.</p>
-----------------	---

Parameter	Število	Znesek spodbude [mio €]	Zmanjšanje emisij [kt CO <sub>2</sub> /leto]
Vozila in kolesa	1.723	8,1	0,8
Eko pnevmatike	11386	0,8	2,1

**DOSEŽENI UČINKI**

S spodbudami Eko sklada za vozila z nizkimi emisijami je bilo leta 2021 doseženo:

- zmanjšanje rabe energije: 12,8 GWh/leto
- zmanjšanje emisije CO<sub>2</sub>: 2,8 kt/leto

Učinki so bili izračunani v skladu s *Pravilnikom o metodah za določanje prihrankov energije (Ur. l. RS, št. 57/21)*. Podatki še niso dokončni.

**PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023**

**PREDVIDENO IZVAJANJE**

Ob koncu leta, december 2021 sta bila razpisana dva razpisa za nepovratne finančne spodbude, 88SUB-PPŠ21 in 94SUB-PN21, ki sta še aktualna (skupno namenjenih 11 mio €):

- javni poziv za nepovratne finančne spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev – 88SUB-PPŠ21 (višina sredstev 7 mio €), in
- javni poziv za nepovratne finančne spodbude za pnevmatike višjega energijskega razreda pri tovornih vozilih in avtobusih – 94SUB-PN21 (višina sredstev 4 mio €).

V programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2022 in 2023 je predvideno nadaljnje spodbujanje za področje finančnih spodbud za vozila z nizkimi emisijami (skupno predvideno več kot 77 mio €):

- nakup novih vozil za izvajanje potniškega prometa,
- spodbujanje okolju prijaznejšega tovornega prevoznitva v cestnem prometu,
- spodbude za nakup električnih koles,
- nakup električnega vlaka v Arboretumu Volčji potok,
- spodbujanje železniškega tovornega prometa,
- nakupi novih, okolju prijaznih komunalnih vozil,
- nabava novih voznih sredstev železniškega potniškega prometa.

V NEPN-u je predvideno intenzivno izvajanje in prilagajanje instrumenta razmeram na trgu. Za hitrejši nakup in večji učinek instrumenta so načrtovani postopno letno zniževanje spodbud za vozila (2020–2025) ter določitev zgornje višine vrednosti vozila za upravičenost do spodbude, poleg tega pa so predvidene še dodatne spodbude ob odjavi starega vozila iz prometa, spodbude za elektrifikacijo voznega parka v mestih (JPP – avtobusi, taksiji) ter spodbude za aktivno trajnostno mobilnost.

**PREDVIDENI UČINKI**

Učinki projektov, podprtih z nepovratnimi sredstvi Eko sklada, se vnaprej ne načrtujejo.

**PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE**

Priporočamo nadaljnje prilagajanje subvencij Eko sklada stanju na trgu električnih vozil. Skladno s smernicami NEPN, bi bilo potrebno preučiti dodatne možnosti, kako pospešiti zamenjave starih neučinkovitih vozil.

**VIRI PODATKOV**

- MzI, Eko sklad, MOP

- Eko sklad, osnutek Letnega poročila Eko sklada za leto 2021, februar 2022
- Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2022 in 2023 (Ur. l. RS, št. [49/22](#)), priloga Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2022 in 2023 ([https://www.uradni-list.si/files/RS\\_-2022-049-01064-OB~P001-0000.PDF](https://www.uradni-list.si/files/RS_-2022-049-01064-OB~P001-0000.PDF))
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

**DATUM PRIPRAVE**

22. april 2022

**RAZVOJ IN PROIZVODNJA ČISTEJŠIH VIROV ENERGIJE IN ALTERNATIVNIH GORIV**

**SPLOŠEN OPIS**

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 33		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MzI, SVRK		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input checked="" type="checkbox"/>	
	drugo: zmanjšanje emisij onesnaževal zraka_____		<input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	Razvoj in proizvodnja čistejših virov energije in alternativnih goriv je dodatni instrument, ki ga v okviru razvoja trajnostne prometne politike uvaja NEPN. Predvideva spodbude za proizvodnjo naprednih biogoriv iz biomase ter sintetičnih biogoriv. Ena od ključnih težav pri aktualni proizvodnji biogoriv je v tem, da so surovine v osnovi namenjene prehrani, njihova proizvodnja za potrebe nadomeščanja fosilnih goriv pa zaradi količin in načina pridelave še zdaleč ni trajnostna, zato je potreben razvoj čistejših biogoriv proizvedenih bodisi iz odpadne biomase bodisi sintetično iz drugih virov OVE.		

**PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE**

EU ZAKONODAJA	Uredba o trajnostnih merilih za biogoriva in emisiji toplogrednih plinov goriv (Uradni list RS, št. 44/21 in 44/22 – ZVO-2) Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Zakon o varstvu okolja (ZVO-1, ZVO-2) (Ur. l. RS, št. 41/04 in 44/22)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

**IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021**

POTEK IZVAJANJA	Instrument se v letu 2021 ni izvajal.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

**PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023**

PREDVIDENO IZVAJANJE	NEPN predvideva vzpostaviti spodbude za proizvodnjo naprednih biogoriv (tekočih in plinastih) iz biomase ter sintetičnih biogoriv.
PREDVIDENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

## PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz NEPN, ki predvideva vzpostaviti spodbude za proizvodnjo naprednih biogoriv iz biomase ter sintetičnih biogoriv.

### VIRI PODATKOV

- Direktiva (EU) 2018/2001  
([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2018.328.01.0082.01.ENG](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2018.328.01.0082.01.ENG))
- eFuels alliance (<https://www.efuel-alliance.eu/>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022



### 3.5 Spodbujanje nemotoriziranih oblik prometa

#### SPODBUJANJE IZGRADNJE KOLESARSKE INFRASTRUKTURE

##### SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32 OP EKP: prednostna os 4 ReNPRP30: U.17, U.39, priloga 3: Trajnostna mobilnost		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, MOP, Eko sklad		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Spodbude za ureditev kolesarske infrastrukture (stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, kolesarskih stez ipd.) so načrtovane iz sredstev Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 preko razpisov za ukrepe trajnostne mobilnosti (2017–2020), mehanizma CTN (2017–2023) in dogovora za razvoj regij (2017–2023). V letih 2018–2020 so bila na voljo tudi sredstva za kolesarsko infrastrukturo iz Sklada za podnebne spremembe.		

##### PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP)

##### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	V okviru Danube Cycle Plans projekta (2020-2022) so na Mzl marca 2021 zaključili Analizo trenutnega stanja kolesarstva in z njo podali dober pregled kolesarskih politik v Sloveniji, odgovornosti različnih deležnikov na področju kolesarjenja, prikazali statistične podatke o kolesarjenju in povezavi kolesarjenja z uporabo javnega potniškega prometa. Pregledali so vire/resurse na področju kolesarjenja, predvsem kar se tiče proračuna za kolesarjenje in zaposlenih na področju kolesarjenja, preučili povezanost kolesarjenja s turizmom, se dotaknili načinov pospeševanja kolesarjenja in za konec navedli
-----------------	---

nekaj dobrih praks s področja promocije kolesarjenja. Izdelana je bila tudi BYPAD ocena kolesarskih politik za nacionalno raven.

Za namen priprave nacionalne kolesarske strategije je vlada julija 2021 ustanovila Medresorsko delovno skupino (MDS) za pripravo osnutka strateškega načrta za razvoj kolesarskega omrežja, ki jo poleg predstavnikov Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko sestavljajo še predstavniki Direkcije RS za infrastrukturo, Ministrstva za okolje in prostor, Službe vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport, Ministrstva za zdravje, Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo ter Ministrstva za finance. Ključnega pomena je sodelovanje vseh vpletenih deležnikov kot tudi strokovne javnosti s področja kolesarstva, zato se je razširila delovna skupina s predstavniki različnih organizacij in šteje 44 članov. Koordinator priprave širše delovne skupine je MZI, strokovno pomoč zagotavlja Urbanistični Inštitut Republike Slovenije (UIRS). Osnutek strateškega načrta bo pripravljen do konca leta 2022.

Na podlagi slovenske dobre prakse določanja državnega kolesarskega omrežja so spisali *Smernice za opredelitev nacionalnega kolesarskega omrežja (Guidelines to define national cycle route network)*, ki bo ostale partnerje projekta in druge zainteresirane deležnike vodile skozi faze priprave, razvoja, sprejemanja in implementacije njihovega Nacionalnega kolesarskega omrežja.

Združenje mestnih občin Slovenije (ZMOS) je v letih 2019-2021 objavilo dve povabilu za sofinanciranje s sredstvi ESRR oziroma KS. Do leta 2021 je bilo zaključenih 16 projektov ureditve oz. gradnje kolesarskih povezav preko mehanizma CTN. V letu 2021 so bili potrjeni oz. v izvajanju še naslednji kolesarski projekti:

- Mestna občina Nova Gorica – Vzpostavljanje povezanega kolesarskega omrežja Nove Gorice
- Mestna občina Celje – Ureditev mreže kolesarskih povezav v Mestni občini Celje
- Mestna občina Novo Mesto – Brv in kolesarska pot Loka–Kandija
- Mestna občina Novo Mesto – Kolesarska povezava Drska–Bršljin
- Mestna občina Maribor – Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most – 1. etapa
- Mestna občina Kranj – Ureditev površin za pešce in kolesarje med Gosposvetsko ulico in Bleiweisovo cesto
- Mestna občina Murska Sobota – Urejanje kolesarskih povezav – 1. faza
- Mestna občina Murska Sobota – Urejanje kolesarskih povezav – 2. faza
- Mestna občina Ljubljana – Ureditev kolesarske mreže v MOL: Tržaška cesta
- Mestna občina Novo Mesto – Brv in kolesarska pot Irča vas
- Mestna občina Slovenj Gradec – Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru
- Mestna občina Slovenj Gradec – Trajnostna mobilnost
- Mestna občina Kranj – Kolesarska povezava 10: Športni park Kranj–Avtobusna postaja Kranj
- Mestna občina Ptuj – Ureditev površin za kolesarje na Rogozniški cesti

V letu 2021 sta bili objavljeni tretje povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN s sredstvi ESRR in tretje povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN za sofinanciranje s sredstvi KS. Projekti obeh povabil so v drugi fazi neposredne potrditve na MZI.

Preko mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN) je vključenih 33 projektov, ki vključujejo gradnjo kolesarskih povezav s predvideno višino naložb 45,7 mio EUR (od tega je sofinanciranja 20,9 mio EUR).

Konec leta 2017 je bilo objavljeno drugo povabilo razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije (DRR), kjer so bila sredstva namenjena tudi gradnji regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti. Do konca leta 2021 je bilo potrjenih 68 projektov v skupni vrednosti 278 mio EUR, od tega sofinanciranega 130 mio EUR. Skupna dolžina povezav je 619 km, od tega 360 km na ločenih kolesarskih površinah. Do konca leta 2021 je bilo zaključenih 6 projektov, v skupni vrednosti 7,7 mio EUR in dolžini 23 km povezav, od tega 18,8 na ločenih kolesarskih površinah.

Ostali potrjeni projekti so v gradnji oz. v fazi oddaje javnega naročila za gradnjo, saj se določena javna naročila zaradi nesprejemljivih ponudb ponavljajo. Upravičeni stroški na projektih morajo biti počrpani do konca leta 2023, projekt se lahko zaključi v letu 2024.

Proračun za leto 2021 predvideva vlaganja v naslednje kolesarske povezave:

- kolesarska povezava med zgornjo in spodnjo dolino v Bohinju,
- Jesenice–Lesce–Bled,
- Radgona–Murska Sobota–Lendava–Lenti,
- Brezovica–Vrhnika–Logatec,
- Ptuj–Malečnik,
- Želodnik–Prevoje,
- Rogaška Slatina–Podčetrtek–Bistrica ob Sotli,
- Kočevska kolesarska povezava,
- Daljinska kolesarska povezava v Trebnjem,
- Daljinska kolesarska povezava v Savinjski regiji,
- Celje–Laško,
- Idrija–Mokraška vas,
- Daljinska kolesarska pot Sava–Krka BIKE,
- Naklo–Bohinj,
- kolesarske povezave Primorsko–notranjske in Obalno–kraške regije,
- državne kolesarske povezave v LUR–severni del,
- državne kolesarske povezave v LUR–zahodni del,
- Ptuj–Središče ob Dravi,
- kolesarsko omrežje Koroške regije,
- Murska kolesarska pot,
- kolesarsko omrežje Severne Primorske,
- Postaja–Most na Soči–Tolmin,
- Žalec–Šempeter,
- Spuhlja–Zavrč (Zabovci),
- kolesarsko omrežje Nove Gorice,
- kolesarsko omrežje MOL – Dunajska cesta,
- kolesarsko omrežje v MO Celje,
- označitev in ureditev kolesarskih povezav.

Poleg tega so v letih 2021 in 2022 predvidena tudi sredstva za kolesarjenje kot turistični produkt.

DRSI kot upravljavec izvaja projekt označevanja državnega kolesarskega omrežja, na podlagi leta 2018 sprejetega *Pravilnika o kolesarskih povezavah* (Ur. l. RS, št. 29/18). Do konca leta 2021 so bile označene povezave:

- D2 (Savska kolesarska pot) – odsek Rateče–Ljubljana izvedeno v 2016, odsek Ljubljana–Radeče izvedeno v 2020 in 2021, odsek Radeče–Krško izveden v 2021, odsek Krško–Brežice je v izvajanju,
- D6 (EuroVelo8 – Parenzana) – izvedeno v 2020 in 2021,

- R16 (Sava–Krka BIKE) – odsek Kronovo–Mokronog–Sevnica izvedeno v 2021,
- R19 (Ob Kolpi)–izvedeno v 2020 in 2021,
- R20 (Ob Kolpi)–izvedeno v 2020 in 2021.

V letu 2022 je predvidena označitev kolesarske povezave:

- DKP D8 (meja Italija–Škofije–Koper–Izola–Portorož–Sečovlje–meja Hrvaška (Parenzana))
- R20 (Ob Kolpi),
- Sava–Krka BIKE (odsek Ljubljana–Obrežje),
- Gorenjskega kolesarskega omrežja (19 občin).

Leta 2021 so SŽ objavile javno naročilo v okviru projekta *Ureditev parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije*. Do konca leta 2022 se bo uredilo parkirna mesta na skupaj 182 železniških postajah in postajališčih (poleg 27, ki so bile že opremljene v prejšnjih letih). Projekt je financiran z sklada za podnebne spremembe (1 mio EUR leta 2021 in 3 mio EUR leta 2022).

V letu 2021 so se odprli novi avtomatizirani sistemi za izposajo koles v občini Zagorje (ZaNaprej) ter Nova Gorica (GO2GO). V letu 2021 so sistem izposoje koles postavili tudi v občinah Litija, Dol pri Ljubljani in Šmartno pri Litiji, za uporabnike bo odprt od leta 2022 naprej. Konec leta 2021 je bil podpisan dogovor za postavitve sistema izposoje koles tudi v Mestni občini Maribor.

Aprila 2022 so na Bledu ukinili izposajo koles.

Skupno je v že v več kot 30 občinah delujoč sistem izposoje koles.

Leta 2020 je bilo za 2021 predvidenih dva milijona evrov subvencij Eko Sklada za nakup električnih in tovornih koles, a je bil razpis ustavljen. Eko sklad je tudi prenehal z razpisi za financiranje naložb, kot so mobilnostni načrti, parkirišča za kolesa in kolesarnice, električna kolesa (e-kolesa) in kolesa za službeno uporabo.

S predlogom *Zakona o celostnem prometnem načrtovanju* se predvideva vzpostavitev osnov za trajno načrtovanje omrežij kolesarskih povezav v občinah skozi celostne prometne strategije in z vključitvijo načrtovanih povezav v prostorske načrte.

#### DOSEŽENI UČINKI

Učinki ukrepov se merijo z analizo potovalnih navad v Sloveniji, ki jo izvaja SURS. Leta 2018 so bili objavljeni rezultati prve analize, naslednja je predvidena ob koncu finančne perspektive leta 2023.

### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

#### PREDVIDENO IZVAJANJE

Poraba sredstev MzI za sofinanciranje gradnje kolesarske infrastrukture za izvajanje projektov v okviru zgoraj navedenih razpisov so načrtovana tudi za leti 2021 in 2022.

V letu 2022 je predvidena označitev naslednjih kolesarskih povezav:

- Gorenjsko kolesarsko omrežje (G2, G3, G6, G7, R6, R7, R9 in R10),
- Kolesarsko omrežje Severno primorske (Goriške) regije (D7, G1, G4 in G5),
- Krošnjaarska kolesarska pot (G8, R13 in R14),
- G9 Škofljica–Petrina,
- D8 Ptuj–Poljčane,
- D1 Šentilj–Poljčane.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano spodbujanje izgradnje kolesarske infrastrukture

tudi v prihodnjem finančnem obdobju, prednostno za dnevno mobilnost v mestih in na poti do mest.

Mzi je vključeno v projektno partnerstvo projekta *Danube Cycle Plans* na programu *Podonavje*, preko katerega bo pripravljen Strateški načrt za razvoj kolesarskega omrežja (predvidoma konec leta 2022).

Mzi je meseca marca 2022 na svoji spletni strani objavilo zemljevide državnih kolesarskih povezav s statusom označitve, izgradnje, projektne dokumentacije itd.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporoča se zagotovitev virov, ki bodo omogočili kontinuiteto financiranja gradnje in prenove kolesarske infrastrukture, primarno za namen dnevne mobilnosti, hkrati pa je treba zagotoviti tudi, da sta gradnja in prenova skladni s trenutno veljavnimi predpisi in smernicami, ki omogočajo širšo uporabnost infrastrukture.

Ponovno bo treba zagotoviti vire v Programu porabe sklada za podnebne spremembe za namen izvajanja podporne infrastrukture, s katerimi se bo lahko izvedlo ukrepe, kot so varovana in pokrita kolesarska parkirišča, integracija z železniškim prometom, sistemi izposoje koles, opremljenost lokacij delovnih mest s tuši in garderobami itd.

Priporočajo se tudi finančne spodbude za nakup koles in e-koles po vzoru subvencij za nakup e-avtomobilov.

Treba je tudi nadaljevati s poenostavitvami postopkov umeščanja kolesarskih povezav v prostor ter s pristopi k spremembi s tem povezane zakonodaje. Občine in regije naj pripravijo izhodišča za izgradnjo kolesarskih povezav, vnaprej naj vodijo pogovore v zvezi z odkupom zemljišč ter angažirajo koordinatorje za kolesarstvo na regionalni ravni, da bodo lokalni in nacionalni akterji med seboj usklajeni. Priporoča se tudi načrtovanje kolesarskih omrežij v sistemu prostorskega načrtovanja. Po sprejemu državne strategije razvoja kolesarjenja je treba čimprej začeti z njenim izvajanjem.

Na področju zakonodaje se priporoča tudi posodobitev relevantnih pravilnikov, da bodo zagotovili višji nivo uslug za kolesarje.

### VIRI PODATKOV

- Mzi
- DRSI
- Državne kolesarske povezave – kakšno je stanje proti koncu 2021, avgust 2021 (<https://slovenskeceste.si/drzavne-kolesarske-povezave-kaksno-je-stanje-ob-koncu-2021/>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022

## SPODBUJANJE IZGRADNJE INFRASTRUKTURE ZA PEŠČE

### SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	NEPN: 3.2 Energetska učinkovitost / 3.2.3 Promet / Preglednica 32 OP EKP: prednostna os 4 ReNPRP30: U.39, priloga 3: Trajnostna mobilnost		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>	
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO <sub>2</sub> )		
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MzI, občine		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Spodbude so načrtovane iz sredstev Kohezijskega sklada in Evropskega sklada za regionalni razvoj v obdobju 2014–2020.		

### PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)

### IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	<p>MzI je septembra 2017 objavil javni razpis, katerega predmet je bila dodelitev nepovratnih sredstev mestnim občinam, ki imajo CPS. 61 projektov je vključevalo tudi infrastrukturo za pešce, in sicer pločnike, pešpoti ali skupni prometni prostor. Vrednost vloženih sredstev v infrastrukturo za pešce je ocenjena na 15 milijonov evrov.</p> <p>Mestne občine so do dodatnih sredstev za investicije v infrastrukturo za trajnostno mobilnost upravičene v okviru mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN). Zaključenih, v izvedbi ali v potrjevanju je 37 projektov, od katerih jih 20 vključuje tudi izboljšave na infrastrukturi za pešce, in sicer izboljšave pločnikov, izgradnjo mešanih poti za pešce in kolesarje, vzpostavitev skupnega prometnega prostora ter izgradnjo brvi. Višina sredstev sofinanciranja za infrastrukturo za pešce je ocenjena na 9 milijonov evrov.</p>
-----------------	---

Združenje mestnih občin Slovenije (ZMOS) je v letih 2019 objavilo dve povabili za sofinanciranje s sredstvi ESRR oziroma KS znotraj mehanizma CTN. Iz tega so se do leta 2021 financirali naslednji projekti z infrastrukturo za pešce:

- Mestna občina Kranj – Ureditev površin za pešce in kolesarje med Gosposvetsko ulico in Bleiweisovo cesto
- Mestna občina Slovenj Gradec – Trajnostna mobilnost,
- Mestna občina Novo Mesto – Brv in kolesarska pot Loka–Kandija
- Mestna občina Maribor – Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most – 1. etapa
- Mestna občina Murska Sobota – Urejanje kolesarskih povezav – 1. faza
- Mestna občina Murska Sobota – Urejanje kolesarskih povezav – 2. faza
- Mestna občina Ljubljana – Ureditev kolesarske mreže v MOL: Tržaška cesta
- Mestna občina Novo Mesto – Brv in kolesarska pot Irča vas
- Mestna občina Slovenj Gradec – Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru
- Mestna občina Kranj – Kolesarska povezava 10: Športni park Kranj - Avtobusna postaja Kranj

V letu 2021 sta bili objavljeni tretje povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN s sredstvi ESRR in tretje povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN za sofinanciranje s sredstvi KS. Projekti obeh povabil so v drugi fazi neposredne potrditve na MZI. Na tretjem povabilu, kjer je zagotovljenih še dodatnih 3 milijonov evrov sofinanciranja, se pričakuje do 11 projektov mestnih občin, od tega jih bo 6 vključevalo tudi infrastrukturo za pešce.

Preko mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN) je vključenih 24 projektov, ki vključujejo gradnjo infrastrukture za pešce s predvideno višino naložb 25,2 mio EUR (od tega je sofinanciranja 5,1 mio EUR).

S predlogom *Zakona o celostnem prometnem načrtovanju* se predvideva vzpostavitev osnov za trajno načrtovanje omrežij peš povezav v občinah skozi celostne prometne strategije in z vključitvijo načrtovanih povezav v prostorske načrte.

#### DOSEŽENI UČINKI

Učinki ukrepov se merijo z analizo potovalnih navad v Sloveniji, ki jo izvaja SURS. Prva je bila izvedena leta 2018, naslednja je predvidena ob koncu finančne perspektive leta 2023.

#### PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

##### PREDVIDENO IZVAJANJE

Projekti celostnih teritorialnih naložb v mestnih občinah se izvajajo, v pripravi so projekti tretjega povabila, ki bodo zaključeni do konca leta 2023.

V skladu s Celovitim nacionalnim energetske in podnebno načrtom Republike Slovenije (NEPN) je načrtovano spodbujanje izgradnje infrastrukture za pešce tudi v prihodnjem finančnem obdobju, predvsem v povezavi s kolesarsko infrastrukturo v mestih.

##### PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

#### PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporoča se ponovna zagotovitev virov v Programu porabe sklada za podnebne spremembe, saj se s tem zagotavlja tudi stalnost sofinanciranja projektov za trajnostno mobilnost v občinah. Sredstva

Sklada za podnebne spremembe so del proračuna RS, ki imajo namen prispevati k blaženju (tj. zmanjševanju emisij toplogrednih plinov) podnebnih sprememb in prilagajanju nanje.

Priporočamo vključitev multidisciplinarnih ekip pri načrtovanju infrastrukture za pešce in kolesarje. Poleg prometnih inženirjev je na primer pomembno vključiti tudi urbaniste, krajinske arhitekte, arhitekte.

#### VIRI PODATKOV

- MZI
- DRSI
- Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 ([https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn\\_5.0\\_final\\_feb-2020.pdf](https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf))

#### DATUM PRIPRAVE

26. april 2022



## 4 Oznake, slike in tabele

### 4.1 Seznam oznak in kratic

<b>AN OVE</b>	Akcijski načrt za obnovljive vire energije
<b>AN URE</b>	Akcijski načrt za učinkovito rabo energije
<b>ARSO</b>	Agencija Republike Slovenije za okolje
<b>COPERT</b>	Računalniški program Evropske okoljske agencije za izračunavanje emisij iz cestnega prometa (Computer programme to calculate emissions from road transport)
<b>CPS</b>	celostna prometna strategija
<b>CTN</b>	Celostne teritorialne naložbe
<b>DARS</b>	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
<b>DMV</b>	davek na motorna vozila
<b>DPN</b>	državni prostorski načrti
<b>DRR</b>	Dogovor za razvoj regij
<b>DRSI</b>	Direkcija RS za infrastrukturo
<b>DUJPP</b>	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
<b>EPREL</b>	Evropska podatkovna baza izdelkov za energijsko označevanje (European Product Database for Energy Labelling)
<b>ES</b>	Evropska skupnost
<b>ETCS</b>	Evropski sistem za vodenje vlakov (European Train Control System)
<b>ETM</b>	Evropski teden mobilnosti
<b>EU</b>	Evropska unija (European Union)
<b>EU-ETS</b>	shema za trgovanje z emisijami EU (EU Emission Trading Scheme)
<b>EUROSTAT</b>	Statistični urad Evropske Unije
<b>GJS</b>	gospodarska javna služba
<b>IJPP</b>	integrirani javni potniški promet
<b>IS</b>	informacijski sistem
<b>IT</b>	informacijska tehnologija
<b>JPP</b>	javni potniški promet
<b>KS</b>	Kohezijski sklad
<b>LIFE</b>	Evropski program – instrument financiranja na področju okolja
<b>LNH</b>	lokalni načrt hodljivosti
<b>LULUCF</b>	raba zemljišč, spremembe rabe zemljišč in gozdarstvo (Land Use, Land-Use Change and Forestry)
<b>LUR</b>	Ljubljanska urbana regija
<b>MF</b>	Ministrstvo za finance
<b>MGRT</b>	Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo
<b>MJU</b>	Ministrstvo za javno upravo
<b>MMR</b>	Mehanizem za spremljanje emisij toplogrednih plinov (Greenhouse gas Monitoring Mechanism Regulation)
<b>MOP</b>	Ministrstvo za okolje in prostor
<b>Mzi</b>	Ministrstvo za infrastrukturo

<b>NCUP</b>	Nacionalni center za upravljanje s prometom
<b>neETS</b>	naprave, emisije ali sektorji zunaj sheme EU-ETS
<b>NEPN</b>	Nacionalni energetska podnebni načrt
<b>NOD</b>	nizkoogljična družba
<b>OCPS</b>	Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije
<b>OP EKP</b>	Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020
<b>OP TGP</b>	Operativni program ukrepov za zmanjševane emisij toplogrednih plinov do leta 2020
<b>OPN</b>	Občinski prostorski načrt
<b>OPSI</b>	Spletni portal <i>Odprti podatki Slovenije</i>
<b>OVE</b>	obnovljivi viri energije
<b>P+R</b>	parkiraj in se odpelji (Park and ride)
<b>ReNPRP30</b>	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030
<b>RePPRS</b>	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije
<b>RRA</b>	regionalna razvojna agencija
<b>RRF</b>	Sklad za okrevanje in odpornost (Recovery and Resilience Facility)
<b>RRP</b>	regionalni razvojni program
<b>RS</b>	Republika Slovenija
<b>SPRS</b>	Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050
<b>SRP</b>	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji
<b>SUML</b>	Strategija upravljanja mestne logistike
<b>SURS</b>	Statistični urad Republike Slovenije
<b>SVRK</b>	Služba vlade razvoj in kohezijsko politiko
<b>SVTK</b>	signalnovarnostna in telekomunikacijska
<b>SŽ</b>	Slovenske železnice
<b>TEN-T</b>	vseevropsko prometno omrežje (The trans-European transport network)
<b>TGP</b>	toplogredni plini
<b>UIRS</b>	Urbanistični inštitut Republike Slovenije
<b>UL</b>	Uradni list
<b>UNP</b>	utekočinjen naftni plin
<b>URE</b>	učinkovita raba energije
<b>ZCPN</b>	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju
<b>ZDMV</b>	Zakon o davku na motorna vozila
<b>ZDR-1</b>	Zakon o delovnih razmerjih
<b>ZPCP</b>	Zakon o prevozi v cestnem prometu
<b>ZSROVE</b>	Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije
<b>ZUJF</b>	Zakon o uravnoveženju javnih financ
<b>ZURE</b>	Zakon o učinkoviti rabi energije
<b>ZVO</b>	Zakon o varstvu okolja
<b>ŽOLP</b>	Železniško območje ljubljanskih postaj

## 4.2 Seznam slik

Slika 1:	Delež emisij neETS v sektorju promet v letu 2020 .....	6
Slika 2:	Dekompozicijska analiza spremembe emisij CO <sub>2</sub> v potniškem prometu glede na preteklo leto (levo) oz. v petletnem obdobju (desno) (vir: IJS-CEU).....	8
Slika 3:	Dekompozicijska analiza spremembe emisij CO <sub>2</sub> v tovornem prometu glede na preteklo leto (levo) oz. v petletnem obdobju (desno) (vir: IJS-CEU).....	9
Slika 4:	Dosežene vrednosti kazalcev na področju prometa, prikazane glede na ciljne vrednosti v letu 2020. Prikazane so relativne vrednosti kot odstotek potrebnega napredka v obdobju 2012–2020. Negativna vrednost pomeni, da se je vrednost kazalca od leta 2012 poslabšala, torej da je šel razvoj v nasprotno smer od zelene. (vir: IJS-CEU).....	10
Slika 5:	Primerjava specifičnih emisij CO <sub>2</sub> novih vozil s cilji za leto 2015 in 2021 ter s specifičnimi emisijami CO <sub>2</sub> vseh vozil (Vir: ARSO, IJS-CEU) A comparison of the specific CO <sub>2</sub> emissions of new vehicles with target values for the years 2015 and 2021 and with the specific CO <sub>2</sub> emissions of all vehicles (Source: SEA, JSI-EEC).....	22
Slika 6:	Gibanje deleža OVE v prometu v letih 2005–2020 v primerjavi s ciljem leta 2020 in linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU) Share of RES in transport in the period 2005–2020 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office of RS, JSI-EEC).....	26
Slika 7:	Gibanje potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu v letih 2005 in 2011–2020 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU) Passenger kilometres in public passenger transport in 2005 and in the period 2011–2020 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office RS, JSI-EEC) ..	29
Slika 8:	Gibanje potniških kilometrov po vrstah prevoza za leta 2005 in 2011–2020 (Vir: IJS-CEU) .....	32
Slika 9:	Gibanje deleža prevoza tovora po železnici v skupnem kopenskem tovornem prevozu v letih 2005 in 2011–2020 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU) Share of rail freight transport in 2005 and in the period 2011–2020 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office RS, JSI-EEC) .....	34
Slika 10:	Gibanje tonskih kilometrov za cestni in železniški blagovni prevoz za leta 2005 in 2011–2020 (Vir: SURS, IJS-CEU).....	36

## 4.3 Seznam tabel

Tabela 1:	Pregled izvajanja instrumentov v prometu.....	38
-----------	---	----