



Podnebno ogledalo 2022

Promet

Končno poročilo

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-13838

DATUM:

15. junij 2022

AVTORJI:

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

Lea Rikato Ružič, *univ. dipl. geog., M. Sc.*

Katja Miklič, *univ. dipl. inž. grad., vsi 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, *vsj IJS*

Vsebina

UVOD	4
1 POVZETEK	6
1.1 PREGLED STANJA – EMISIJE TGP	6
1.2 PREGLED STANJA – KAZALCI ZA SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV	9
1.3 PRIPOROČILA.....	11
2 KAZALCI	21
2.1 [PO2_PROMET] EMISIJE CO ₂ IZ NOVIH IN VSEH OSEBNIH VOZIL	22
2.2 [PO3_PROMET] DELEŽ OVE V ENERGIJI GORIV ZA POGON VOZIL.....	23
2.3 [PO4_PROMET] POTNIŠKI KILOMETRI V JAVNEM POTNIŠKEM PREVOZU	24
2.4 [PO5_PROMET] TRAJNOSTNI TOVORNI PREVOZ.....	26
3 SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV	28
3.1 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA PROMETA NA SPLOŠNO	31
3.2 SPODBUJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP)	57
3.3 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA ŽELEZNIŠKEGA IN TOVORNEGA PROMETA	72
3.4 SPODBUDE ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI VOZIL, VOŽNJE IN ZASEDENOSTI VOZIL TER RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI CO ₂	84
3.5 SPODBUJANJE NEMOTORIZIRANIH OBLIK PROMETA.....	104
4 OZNAKE, SLIKE IN TABELE	112
4.1 SEZNAM OZNAK IN KRATIC	112
4.2 SEZNAM SLIK	114
4.3 SEZNAM TABEL	115

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)*¹ in pregled izvajanja instrumentov za zmanjšanje emisije TGP, kot so ti opredeljeni v *Nacionalnem energetske in podnebnem načrtu Republike Slovenije (NEPN)*² v okviru razsežnosti razogljčenosti in razsežnosti energetska učinkovitost, v letu 2021. Pripravljene strokovne podlage vključujejo vse elemente vsebine, potrebne za pripravo **Petega 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*³.

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)

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:

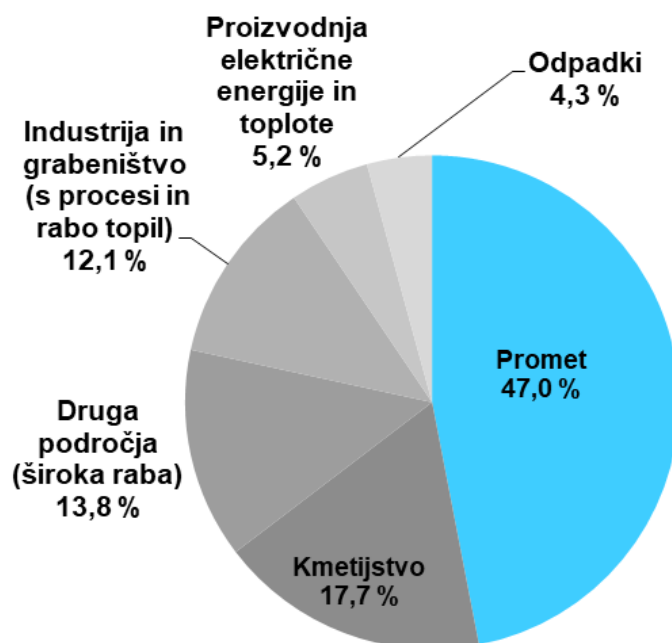
- **Pregled stanja v prometu**, v katerem so vključeni pregled stanja na področju emisij TGP, pregled kazalcev za spremljanje izvajanja ukrepov in glavna priporočila za izboljšanje izvajanja obstoječih ukrepov.
- **Pregled letnih kazalcev OP TGP**, ki vključuje analizo kazalcev za spremljanje izvajanja 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 CO₂ povzete glavne ugotovitve spremljanja izvajanja instrumentov iz NEPN v letu 2021 ter njihovo predvideno izvajanje v obdobju 2022–2023.

1 Povzetek

CILJ⁴ ZA LETO 2020	Zmanjšanje emisij TGP za 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem trajnostnega prometa oz. emisije toplogrednih plinov v prometu se ne bodo povečale za več kakor 27 % glede na leto 2005
CILJ ZA LETO 2030	Emisije toplogrednih plinov v prometu se ne bodo povečale za več kakor 12 % glede na leto 2005

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 CO₂ ekv oz. za 4 %. V ostalih sektorjih skupaj so se emisije v istem obdobju zmanjšale za 2.136 kt CO₂ 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 CO₂ iz prometa

Cestni promet predstavlja močno prevladujoč del emisij v prometu in sicer 99,5 %. Znotraj cestnega prometa največ emisij odpade na CO₂, in sicer 98,8 %. Zato je smiselno v dekompozicijski analizi upoštevati le emisije CO₂ 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

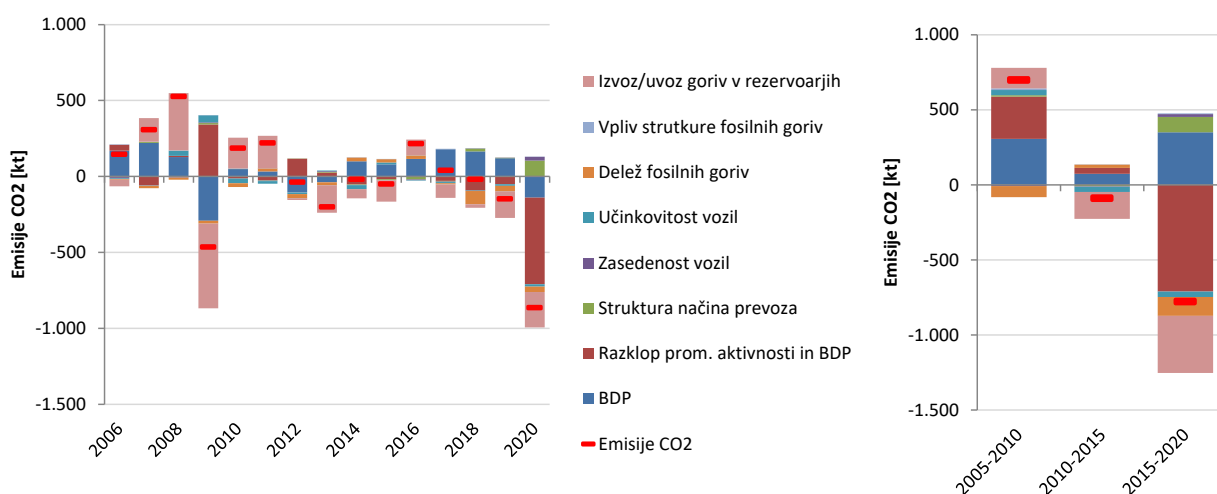
V potniškem prometu se upoštevajo emisije osebnih avtomobilov, avtobusov in potniških vlakov. Osebni avtomobili predstavljajo daleč največji del emisij potniškega prometa s 97 %. Z dekompozicijsko analizo je bil analiziran vpliv naslednjih faktorjev na gibanje emisij CO₂:

- 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 CO₂);
- izvoz/uvoz goriv v rezervoarjih vozil (nakup tujih vozil v Sloveniji ali domačih v tujini).

Na letni ravni je gibanje emisij CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ v potniškem prometu glede na preteklo leto (levo) oz. v petletnem obdobju (desno) (vir: IJS-CEU)

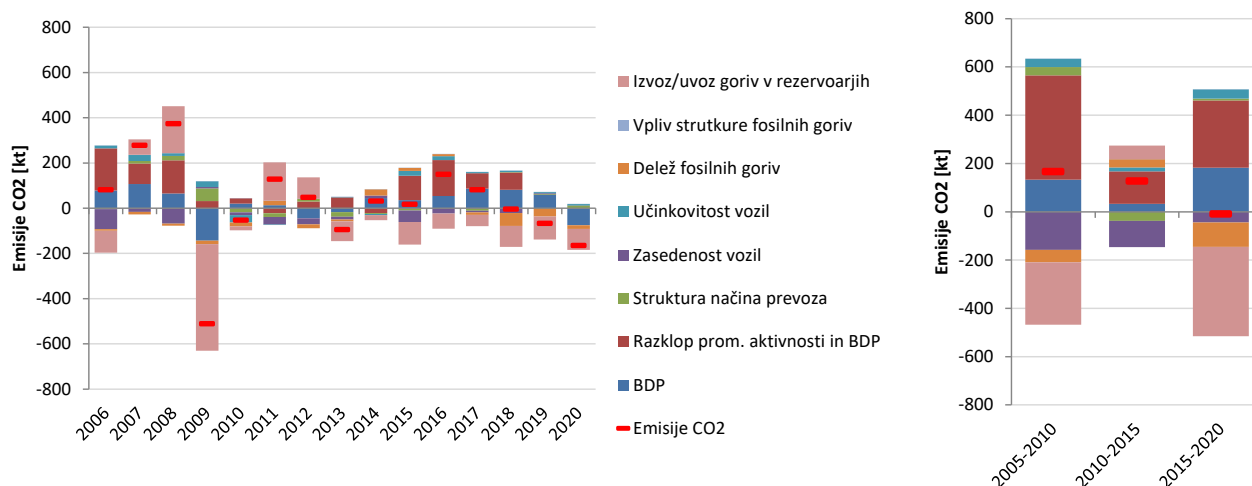
TOVORNI PROMET

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 CO₂ 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)*⁵ 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.

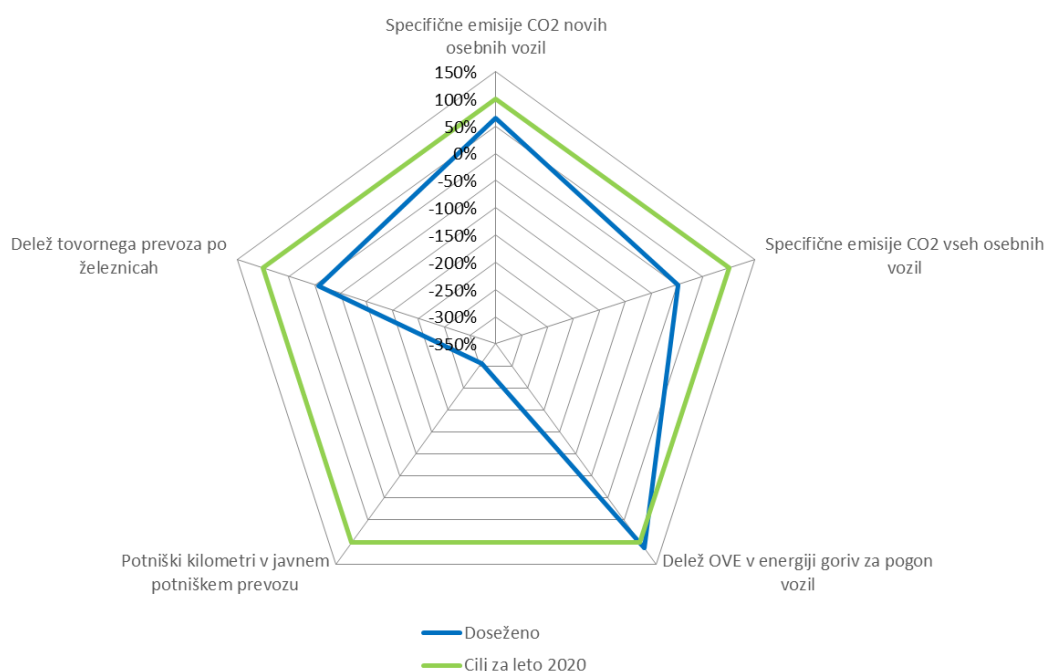
Pri specifičnih emisijah novih vozil se je padajoč trend v obdobju 2010–2016 popolnoma ustavil, do leta 2019 so se emisije povečevale in se oddaljile od zastavljenega cilja. Dejstvo je, da v realnem življenju novejša vozila nimajo samoumevno nižjih emisij od starejših vozil, ker so vozila težja in močnejša (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 CO₂ 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 CO₂ 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 močno 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. Tako kljub nekaterim uspešnim ukrepom na tem področju ni bilo doseženega preboja in bo 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)*⁶.

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 CPS⁷. Vzporedno s hitrim razvojem CPN⁸ 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 tudi izvajanje občinskih in regionalnih CPS je treba zagotoviti redna, stabilna in predvidljiva finančna sredstva, tudi v okviru novega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2021–2027.

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

6 Vlada RS, februar 2020
(https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

7 Celostni prometna strategija

8 Celostno prometno načrtovanje

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.

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

Priporoča se izvajanje sistema spremljanja izvajanja *Strategije razvoja prometa* in *Resolucije o Nacionalnem programu razvoja prometa*.

IZVAJALEC MOP, MzI, DRSI, 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.

PRIPOROČILO PROMET 02/2022

Upravljanje trajnostne mobilnosti

Priporoča se čimprejšnje 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 ter 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. Pripravi in izvede naj se načrt celovite nacionalne komunikacijske kampanje za širšo in strokovno javnost za spodbujanje trajnostne mobilnosti, ki bo podkrepjen s povečanimi sredstvi za infrastrukturne (npr. izgradnja kolesarske infrastrukture, kolesarskih parkirišč itd.) in podporne ukrepe (npr. spodbude za pripravo mobilnostnih načrtov, nakup koles itd.).

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 Mzl, MOP, 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 čimprejše 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 izvzemajo tudi nagrajevanja hoje in kolesarjenja. Za uveljavitev sprememb se svetuje aktivno sodelovanje s sindikati.

<u>IZVAJALEC</u>	MJU, MF
<u>UTEMELJITEV</u>	<p>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.</p>
PRIPOROČILO PROMET 05/2022	
<p>Spodbujanje javnega potniškega prometa</p> <p>Po vzoru državne kolesarske strategije, ki je v pripravi, je čimprej treba pripraviti državno strategijo javnega potniškega prometa, kot je to tudi načrtovano v <i>NEPN</i>. Priporoča se tudi čimprejšnje izvajanje novega <i>Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa</i>, katerega glavni cilji so ustanovitev upravljavca sistema javnega potniškega prometa, prilagoditev voznih redov in vzpostavitev informacijskih platform v obsegu, prav tako načrtovanem v <i>NEPN</i>.</p> <p>Za popolno integracijo javnega potniškega prometa bo treba čim prej povezati sistema medkrajevnega in mestnega prometa za vse potnike. Izvedena 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.</p> <p>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.</p>	
<u>IZVAJALEC</u>	MzI in občine
<u>UTEMELJITEV</u>	<p>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.</p> <p>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. Sistemski raven so zakoni in predpisi, ki jih</p>

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.).

Priporočamo korenito posodobitev konceptov in shem mestnega potniškega prometa, še posebej za Ljubljano, kjer je največ povpraševanja. Nasloviti je treba potrebo po hitrih, visoko zmogljivih mestnih linijah v kombinaciji z več prestopnimi točkami ter obodnimi linijami, ki omogočajo potovanja mimo centra mest ter rumenimi pasovi za prednostno vodenje v prometu.

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 obvoznih) 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 ne 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.

Priporočamo, da se v program *Evropske kohezijske politike za obdobje 2021–2027* tako kot v prejšnjem obdobju vključi financiranje infrastrukture za javni potniški promet, infrastrukturo za kolesarje in pešce.

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 vlaganj 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. Čim prej je treba začeti združevati/optimizirati mestni tovorni promet, spodbujati nakup električnih vozil za mestni tovorni promet (npr. tovorna kolesa), 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, infrastrukturne projekte za zeleno logistiko 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, DARS

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 CO₂. 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 (SUMML)*, preizkus katerih se bo izvedel v okviru dveh pilotnih projektov *SUMML* 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 postavitve polnilne infrastrukture za stanovalce večstanovanjskih stavb, med katere je treba vključiti tudi primer, kjer lastniki stanovanj/vozil niso hkrati tudi lastniki parkirnih prostorov.

Na področju razvoja in proizvodnje čistejših virov energije in alternativnih goriv je potrebno vzpostaviti spodbude za proizvodnjo naprednih biogoriv (tekočih in plinastih) iz biomase ter sintetičnih biogoriv. Posebno pozornost je potrebno nameniti čim prejšnji zamenjavi škodljivih biogoriv.

Dopolniti je treba nov *Zakon od davku na motorna vozila*. Potrebna je večja progresivnost lestvice za stopnje obdavčitve glede na emisije CO₂, 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 CO₂. Toda primerjava s podobnimi zakoni po EU je pokazala, da se prelom v progresivnosti zgodi pri

relativno visokih izpustih CO₂ (približno 200 g CO₂/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, 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 oziroma v obliki davčnih ukrepov/spodbud.

V sklopu izgradnje državnega kolesarskega omrežja je treba znotraj funkcionalnih regij preučiti možnost izgradnje t. i. kolesarskih hitrih cest, to so visoko kakovostne medkrajevne povezave za kolesarjenje kot obliko vsakodnevne mobilnosti.

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 in smernic, 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 dnevni 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 prenavo 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.

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

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 prehitevati.

PRIPOROČILO PROMET 12/2022

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 in/ali 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:

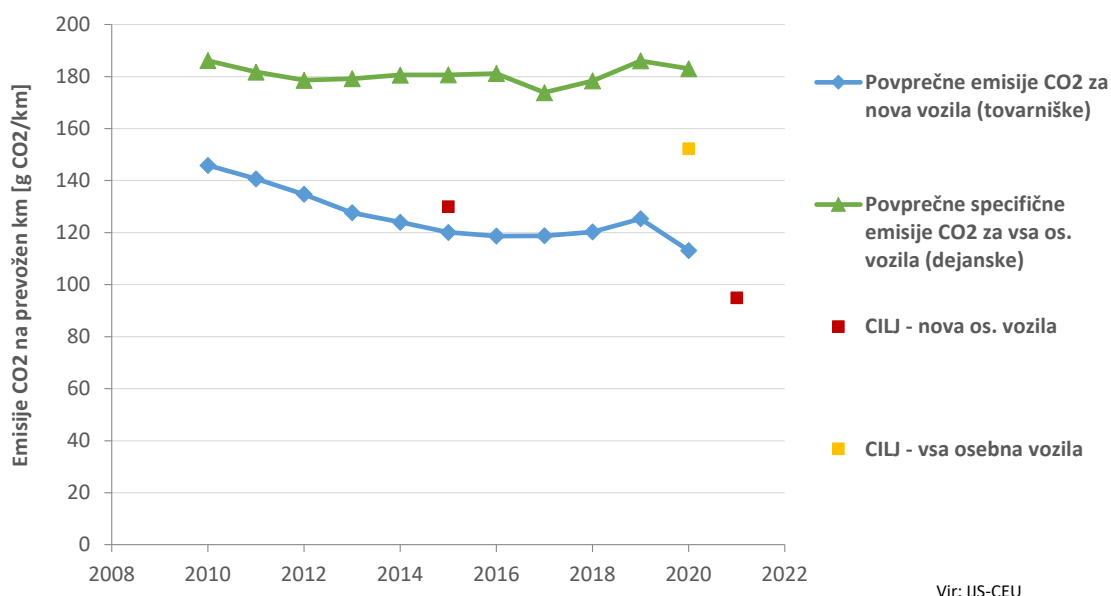
- **[PO2_PROMET] Emisije CO₂ iz novih in vseh osebnih vozil** (poglavje 2.1), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
 - spodbujanje učinkovitosti vozil in rabe goriv z nizkimi emisijami v okviru davka na motorna vozila;
 - finančne spodbude za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost;
 - finančne spodbude za vozila z nizkimi emisijami;
- **[PO3_PROMET] Delež OVE v energiji goriv za pogon vozil** (poglavje 2.2), 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 CO₂ 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.



Slika 5: Primerjava specifičnih emisij CO₂ novih vozil s cilji za leto 2015 in 2021 ter s specifičnimi emisijami CO₂ vseh vozil (Vir: ARSO, IJS-CEU)

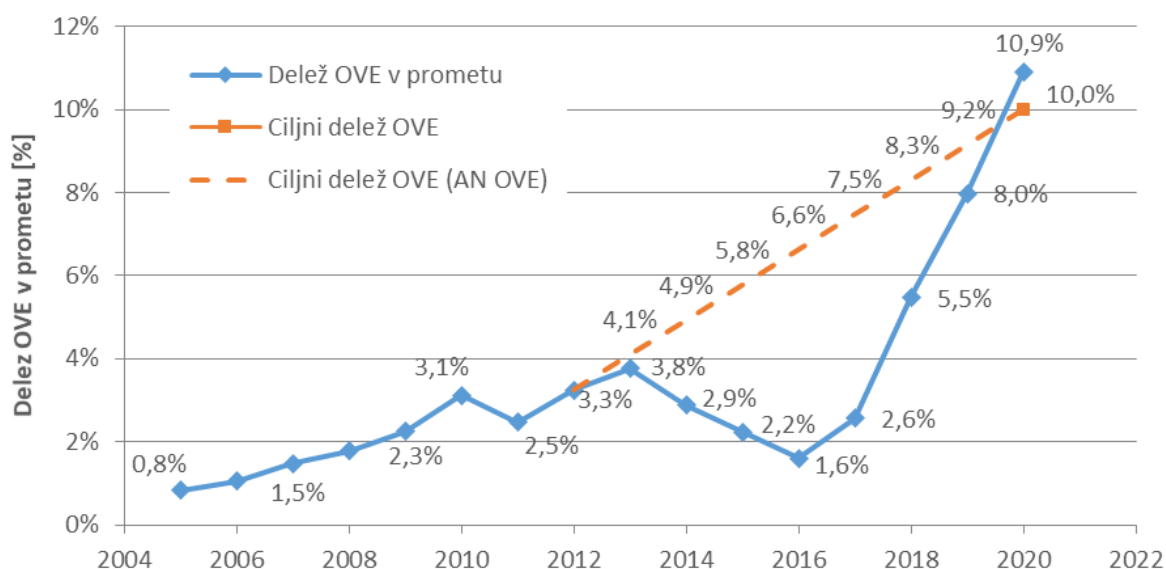
Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izpusti-co2-iz-novih-vseh-osebni-vozil-0>). V *ReDPS50* med predlaganimi kazalci spremljanja napredka v prometu kazalec specifične emisije CO₂ novih in vseh osebnih vozil ni več vključen.

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.



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)

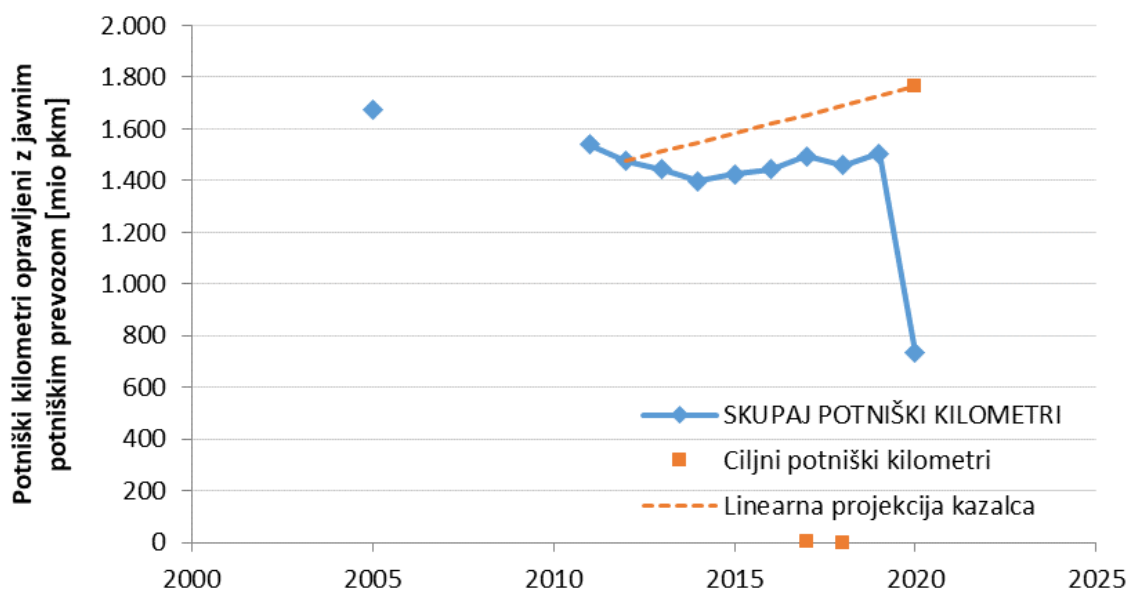
Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/delez-ove-v-energiji-goriv-za-pogon-vozil-2?tid=95>). V *ReDPS50* je med predlaganimi kazalci spremljanja napredka v prometu vključen tudi kazalec delež OVE v prometu.

2.3 [PO4_PROMET] Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu

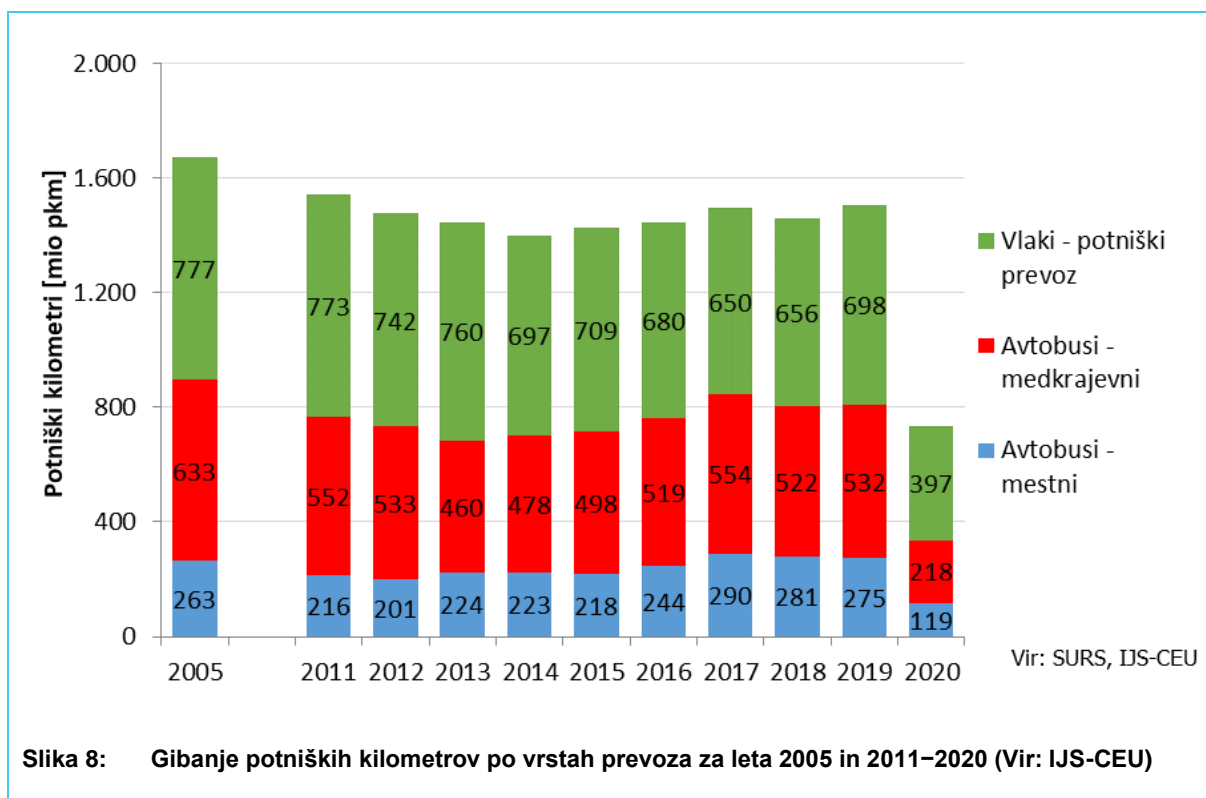
KLJUČNO SPOROČILO



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.



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)



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

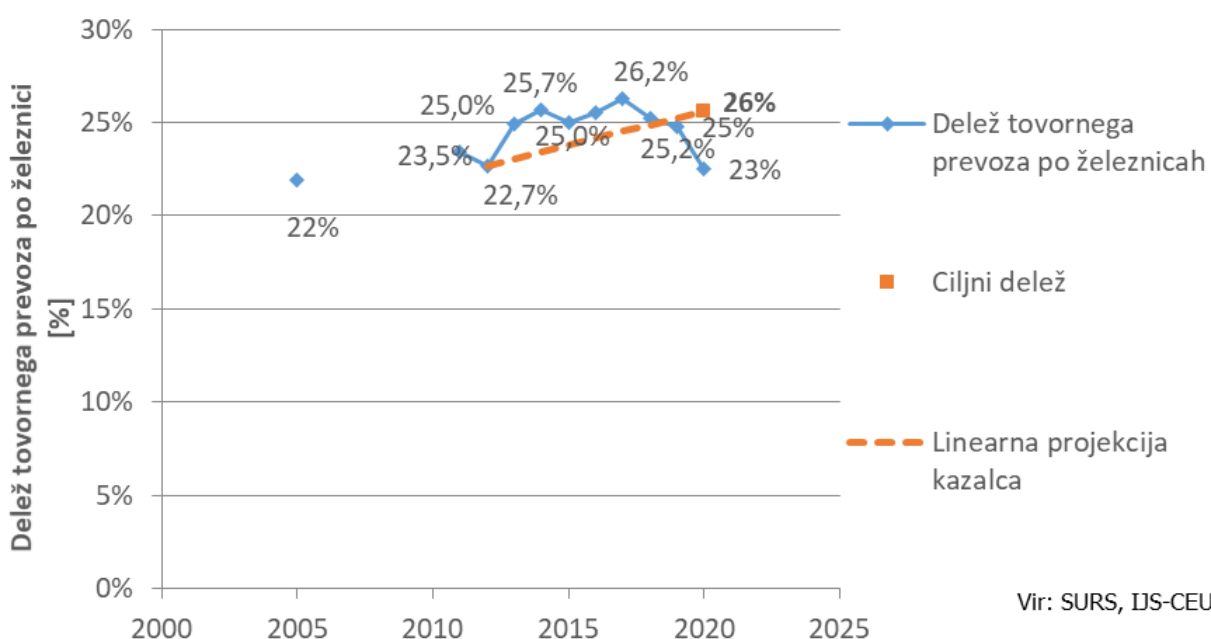
Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/potniski-kilometri-v-javnem-potniskem-prevozu-1?tid=95>). V *ReDPS50* med predlaganimi kazalci spremljanja napredka v prometu kazalec potniški kilometri v javnem potniškem prevozu ni več vključen, predviden pa je kazalec struktura potniškega prometa.

2.4 [PO5_PROMET] Trajnostni tovorni prevoz

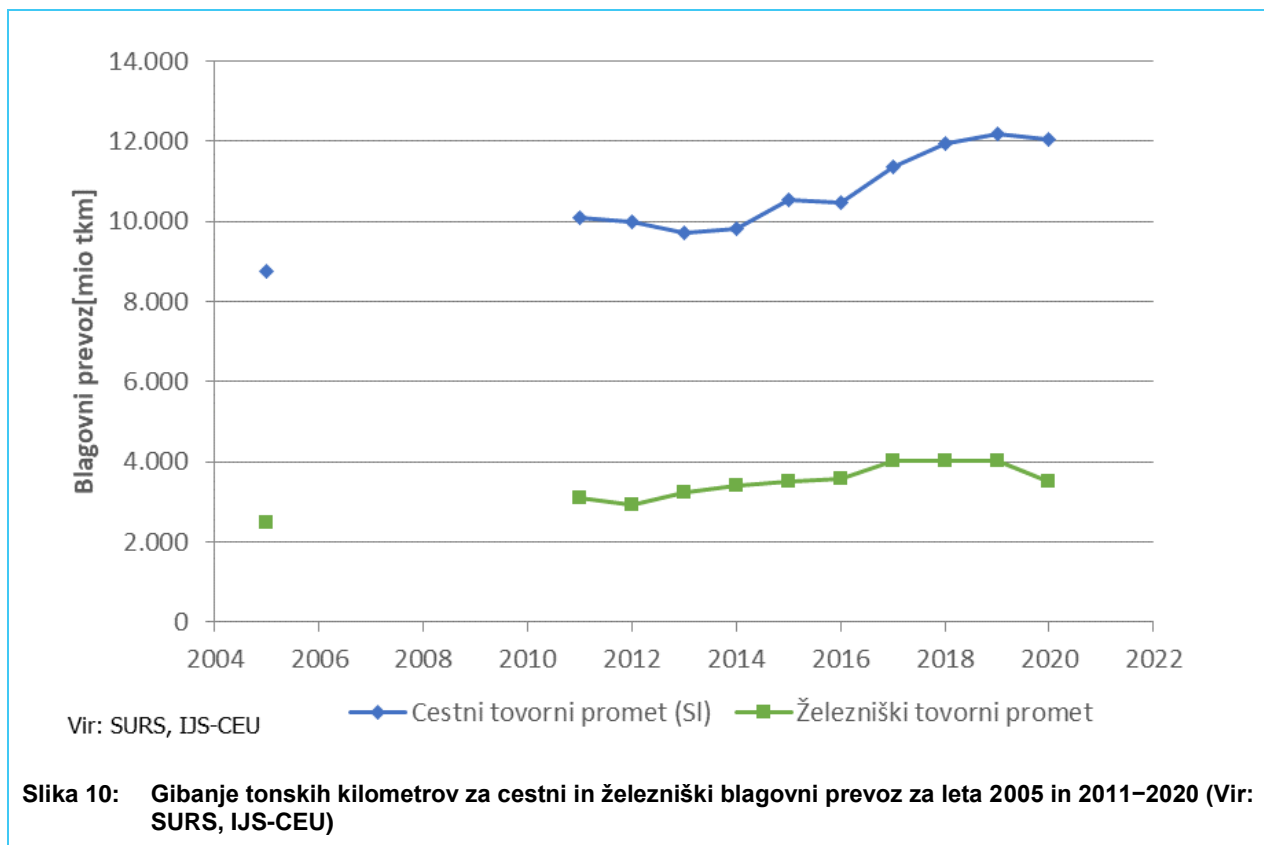
KLJUČNO SPOROČILO



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.



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)



Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/trajnostni-tovorni-prevoz-1?tid=95>). V *ReDPS50* med predlaganimi kazalci spremljanja napredka v prometu kazalec trajnostni tovorni prevoz ni več vključen, predviden pa je kazalec struktura tovrnega prometa.

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

Ime instrumenta	Strateške podlage	Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila
SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA TOVORNEGA PROMETA				
Izboljšanje železniške infrastrukture	OP EKP NEPN ReNPRP30	✓ ✓ ✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl da
Zagotovitev dodatnih sredstev za hitrejši in intenzivnejši razvoj železniške infrastrukture – prednostno, pred širitvijo kapacitet avtocestnega omrežja	NEPN	✓	ekonomski (proračunska in EU sredstva)	Mzl, MF, SVRK da
Drugi ukrepi za spodbujanje somodalnosti	NEPN ReNPRP30 SRP	✓ ✓ ✓	sklop instrumentov	Mzl da
Izboljšanje učinkovitosti cestnega tovornega prometa	NEPN ReNPRP30	✓ ✓	sklop instrumentov	Mzl da
SPODBUDE ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI VOZIL, VOŽNJE IN ZASEDENOSTI VOZIL TER RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI CO₂				
Spodbujanje učinkovitosti vozil in rabe goriv z nizkimi emisijami v okviru davka na motorna vozila in drugih dajatev	NEPN	✓	davčna politika	MF – davek na motorna vozila, Mzl – ostale dajatve da
Informacije o rabi goriva za vozila in označevanje pnevmatik	NEPN	✓	predpisi, informiranje / ozaveščanje,	MOP – informacije o rabi goriva za vozila, Mzl – označevanje pnevmatik da
Spodbujanje varčne vožnje	NEPN	✓	usposabljanje, izobraževanje, informiranje, promocija, ozaveščanje	Mzl da
Obvezni delež obnovljivih virov energije v motornem prometu	NEPN	✓	predpisi, davčna politika	Mzl, MF da
Finančne spodbude za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost	OP EKP NEPN	✓ ✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl, MOP, Eko sklad da
Finančne spodbude za vozila z nizkimi emisijami	NEPN	✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl, MOP, Eko sklad da
Razvoj in proizvodnja čistejših virov energije in alternativnih goriv	NEPN	✓	ekonomski	Mzl, SVRK da

Ime instrumenta	Strateške podlage	Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila	
SPODBUJANJE NEMOTORIZIRANIH OBLIK PROMETA					
Spodbujanje izgradnje kolesarske infrastrukture	OP EKP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	MzI, MOP, Eko sklad	da
	NEPN	✓			
	ReNPRP30	✓			
Spodbujanje izgradnje infrastrukture za pešce	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 ₂)
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, ki je bila izdelana v okviru projekta <i>LIFE IP CARE4CLIMATE</i>. 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 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 CROSSMOBY - Čezmejno celostno prometno načrtovanje in intermodalne storitve potniškega prometa (Slovenija-Italija) (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)
- 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-presajo-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

6. maj 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 ₂)	
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 <i>Javni razpis za sofinanciranje projektov v okviru programa Blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje</i> . 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. Skrajni rok za zaključek projektov je 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 *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 parkirnin v mestnem središču. V izdelavi je parkirna politika občin 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 izposojto 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.

Razpis MzI za izvedbo pilotnih projektov v okviru ukrepa trajnostne parkirne politike, omejevanja prometa v mestnih jedrih in uporabe sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti bo objavljen v letu 2022, izvedba pa je predvidena za leto 2023.

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) dogodkov.

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).

Načrtuje se vključitev zakonske podlage za omejevanje vstopa na določena območja (mesta, zavarovana, turistična območja) glede na okoljske standarde vozil.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim 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

Priporočila se čimprejšnje 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. Priporočila 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)
- UIRS

DATUM PRIPRAVE

6. maj 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 ₂)		
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 vozniških redov. V okviru projekta *LIFE IP 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.

Evidenca javnih e-polnilnic je bila pripravljena v okviru projekta IDACS, v katerega je vključen MzI. Vzpostavljen je bil celovit informacijski sistem, vendar nekateri upravljavci ne delijo podatkov o stanju polnilne infrastrukture. 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 izposojanje 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 CO₂ 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 CO₂.

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 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.norwaygrants.si/>
- MzI

DATUM PRIPRAVE

6. maj 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 ₂)		
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 namreč 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. Bistvenih sprememb torej ta sprememba ne prinaša v smislu spodbujanja trajnostnih potovalnih navad.

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 hkrati 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 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.

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.care4climate.si/>
- Ministrstvo za finance

DATUM PRIPRAVE

6. maj 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 ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	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: _____	<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 2021 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 epidemioloških 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 Mzl), 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 vrtcev. 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 *Odprta 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.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* je bila septembra 2021 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 Velenju leta 2022,

- projekt *Šolska ulica* bo v letu 2022 ponovljen na Mostu na Soči, predvidoma pa bo ponovljen tudi v letu 2023,
- 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.

Pripravi in izvede naj se načrt celovite nacionalne komunikacijske kampanje za širšo in strokovno javnost za spodbujanje trajnostne mobilnosti, ki bo podkrepjen s povečanimi sredstvi za infrastrukturne (izgradnja kolesarske in peš infrastrukture, kolesarnic, tušev, parkirišč za kolesa itd.) in druge ukrepe (nakupi EV, e-koles, za pripravo mobilnostnih načrtov itd.).

Smiselno bi bilo nadaljevati s programi, kot je Izobraževanje za trajnostno mobilnost, ki ciljajo na odločevalce na lokalni ravni.

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)
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost <https://www.sptm.si/>
- IPoP <https://ipop.si/>

DATUM PRIPRAVE

24. maj 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 ₂)		
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 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 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. Posebno poglavje je <i>Prometno načrtovanje v okviru prostorskega načrtovanja</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 nizkoogljivično 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 gospodinjestev 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 MOP 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 Zakon o urejanju prostora 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

Načrtovani so usklajevanje, obravnava in sprejem SPRS, ki bo razširil nabor ukrepov za prehod v nizkoogljično družbo. Trenutno potekajo končna usklajevanja. V načrtu je tudi priprava podzakonskih predpisov ZUreP-3.

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.

V letu 2022 naj bi bilo končan testni primer Regionalnih prostorskih planov (RPP) ter izdelana metodologija priprave.

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)
- 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

6. maj 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 ₂)		
VRSTA INSTRUMENTA	drugo (organizacijski ukrep)		
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	<p>Cilj instrumenta je izboljšanje koordinacije vseh akterjev za doseganje večjih sinergijskih učinkov.</p> <p>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.</p>		

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 energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Načrt za okrevanje in odpornost (NOO)

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	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 razširilo 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 podnebnim 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 izvajanje sistema spremljanja izvajanja *Strategije razvoja prometa* in *Resolucije o Nacionalnem programu razvoja prometa*, ki bi omogočal spremljanje izvajanja in natančnejše, bolj koordinirano načrtovanje ukrepov v 6-letnem načrtu.

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)
- Načrt za okrepanje in odpornost (<https://www.eu-skladi.si/sl/po-2020/nacrt-za-okrepanje-in-krepitev-odpornosti>)

DATUM PRIPRAVE

6. maj 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 ₂)		
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 energetska 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.) – zagotavljati 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 %), ukinitve 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 uslužbenke [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 (glej prejšnji odstavek), velika večina pa še ne in bi morala biti izvedena v prihodnjih letih.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Prporoča 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 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)
- SURS
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost <https://www.sptm.si/>

DATUM PRIPRAVE

6. maj 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 ₂)
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 poenostavljen sistem 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.

Učinek brezplačnih vozovnic za medkrajevni javni potniški promet (upravičenci so upokoјenci, vojni veterani, imetniki evropske kartice ugodnosti invalida in starejši od 65 let), ki jih subvencionira MzI, je težko realno oceniti zaradi sovpadanja začetka ukrepa z epidemijo leta 2020. Do maja 2022 je bilo razdeljenih okoli 210.000 vozovnic, od tega jih uporablja približno tretjina. Po podatkih MzI je uporaba JPP s strani starejših precej dobra, strmo naraščajo tudi nadomestila, ki jih MzI plačuje prevoznikom za te prevoze. Starejši najbolj uporabljajo avtobusne linije, ki vozijo na turistične destinacije, zato včasih prihaja do pomanjkanja kapacitet na vozilih. 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 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	<p>V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> je načrtovano nadaljevanje instrumenta za povečanje dostopnosti in konkurenčnosti JPP.</p> <p>V letu 2022 se načrtuje uvedba brezplačnih vozovnic tudi za vsa ostala mesta (v Celju, Novem mestu, Kranju, Kopru, Krškem in na Jesenicah), ki imajo subvencioniran prevoz potnikov (dijakov in študentov) oz. v vseh mestnih občinah, ki imajo plačljiv mestni promet.</p>
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 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)
- Slovenske železnice
- LPP
- IJPP (<https://www.ijpp.si/>)

DATUM PRIPRAVE

24. maj 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 ₂)	
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 prevozih 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	<p>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).</p> <p>Konec leta 2021 je bila uveljavljena tudi nova <i>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</i>.</p> <p>V sklopu <i>Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa</i> (sprejet aprila 2022, več podrobnosti v instrumentu <i>Sistem integriranega javnega potniškega prometa</i>) 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.</p>
DOSEŽENI UČINKI	Spremlja se število potnikov v javnem potniškem prometu.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO IZVAJANJE	<p>Predvideno je nadaljevanje izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa.</p> <p>V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> 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.</p>
PREDVIDENI UČINKI	Spremlja se število potnikov v javnem potniškem prometu.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo 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)

- 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

6. maj 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 ₂)	
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 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 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 avtorji 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 ospredje delovanja 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 (v roku treh mesecev po sprejemu zakona), prilagoditev voznih redov in vzpostavitev informacijskih platform v obsegu, prav tako načrtovanem v NEPN.

Čimprej bo treba zagotoviti popolno integracijo s povezavo sistema medkrajevnega in mestnega prometa za vse potnike, 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)
- IJPP (<https://www.ijpp.si/>)

DATUM PRIPRAVE

6. maj 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 ₂)	
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 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)
 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 zgradili parkirišče za 56 parkirnih mest, od tega tri za invalide in 6 za električna vozila, ter postajališče za izposajo koles. V Kranju se na postajah avtobusnih linij vzpostavljajo tudi parkirna mesta za kolesa in bolj prijazni dostopi.

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.

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 je 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 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 podnebni 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, da se v program Evropske kohezijske politike za obdobje 2021–2027 tako kot v prejšnjem obdobju vključi financiranje infrastrukture za javni potniški promet.

Priporočamo čim prej 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.

Priporočamo korenito posodobitev konceptov in shem mestnega potniškega prometa s ciljem večje kakovosti in dostopnosti, s čim manj in čim krajšimi prestopi ter konkurenčnim potovalnim časom. To velja zlasti za Ljubljano, kjer je največ povpraševanja, zaradi zastarelega koncepta linij pa tudi največ potenciala za spremembo. Po vzoru iz tujine je nasloviti treba potrebo po hitrih, visoko zmogljivih mestnih linijah v kombinaciji z več prestopnimi točkami ter obodnimi linijami, ki omogočajo potovanja mimo centra mest ter rumenimi pasovi za prednostno vodenje v prometu.

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)

DATUM PRIPRAVE

18. maj 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 ₂)
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 hitrejše 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 trajnostna 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 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 voznih redov lahko doseže z ukrepom povezava Gorenjska–Primorska proga; zahodna obvozna proga ali povezovalni tir.

Oktober 2021 je bila izdelana Vizija 2050+, tj. celovit dokument, ki obravnava razvoj železniške infrastrukture. Vizija 2050+ podaja strateški okvir za razvoj železnic v naslednjih 50 letih. Izhodišče načrtovanja novih smeri železniških prog je okoljsko, saj sledi zahtevam podnebne politike in trajnostne mobilnosti, hkrati pa cilja na spremembe potovalnih navad, doseganje konkurenčnih potovalnih časov in izboljšanje dostopnosti. Vizija predlaga ukrepe in navaja možen, ne pa tudi dokončen predlog ukrepov, ki obsegajo nadgradnjo železniškega omrežja, integracijo prometa, ločitev tovornega in potniškega prometa, nove povezave. Določa faznost, pogoje in potrebne vire za izvedbo. Predstavljeni infrastrukturni ukrepi (poteki novih železniških prog) so bili analizirani z vidika prostorske in funkcionalne izvedljivosti na zelo grobem merilu, podrobnejše rešitve in njihova presoja in primerjava s funkcionalnega, prostorskega, okoljskega in ekonomskega vidika ter glede sprejemljivosti v družbenem okolju pa bodo morale slediti v nadaljnjih fazah načrtovanja. Za obdobje do leta 2035 je nabor ukrepov že zelo dorečen, v tem času pa se predlaga umestitev novih povezav v prostor.

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

Izvajanje večine projektov iz leta 2021 se bo nadaljevalo tudi v letih 2022 in 2023.

SŽ načrtuje nadaljnjo posodobitev voznega parka. 52 novih vlakov na slovenskih tirih bo v celoti v obratovanju do konca leta 2022. Objavljen bo razpis za dodatnih 20 potniških garnitur z dobavo do leta 2025.

V okviru nadgradnje železniškega območja ljubljanskih postaj (ŽOLP) naj bi se leta 2022 začela prva faza, to je nadgradnja ŽP Ljubljana. Za drugo fazo je projekt v fazi izdelave investicijske in projektne dokumentacije.

Predviden začetek izvedbe nadgradnje ŽP Domžale je v prvi polovici 2022.

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.

Do leta 2023 bo zaključen projekt uvedbe sistema ETCS na celotnem jedrnem omrežju v Republiki Sloveniji.

Nadaljeval se bo projekt uvedbe daljinskega vodenja prometa na glavnih progah javne železniške infrastrukture, po letu 2027 na odseku d. m.–Dobova–Zidani Most.

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.

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.

V skladu s Celovitim nacionalnim energetske in podnebni 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 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)
- Slovenske železnice (<https://www.slo-zeleznice.si/>)

DATUM PRIPRAVE

6. maj 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 ₂)		
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	<p>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.</p> <p>Na podlagi Zakona o varstvu okolja 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 Zakona o varstvu okolja kot poseben proračunski sklad, iz katerega se financirajo ukrepi blaženja in prilagajanja na podnebne spremembe, ki jih določa zakon. Nov <i>Odlok</i> 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, izgradnjo kolesarske infrastrukture, ureditev in izgradnjo parkirišč za kolesa na železniških postajah, spodbujanje trajnostne mobilnosti na območjih ohranjanja narave, nadgradnjo železniških prog, ozaveščanje in informiranje idr.</p>
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.

PREDVIDENI UČINKI Povečanje števila potnikov in prepeljanega tovora po železnicah.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

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.

VIRI PODATKOV

- DRI d.o.o.

DATUM PRIPRAVE

18. maj 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 ₂)	
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 energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	<p>Določene aktivnosti na lokalni ravni so se izvajale v okviru projekta v okviru projekta <i>LIFE IP CARE4CLIMATE</i> (aktivnost Zelena logistika), ki so vezane zlasti na urbano logistiko (glej instrument <i>Upravljanje mobilnosti</i> v poglavju 3.1).</p> <p>Mzl je v okviru Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2022–2023 v začetku leta 2022 objavil 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</p>
-----------------	--

nadaljuje rast železniškega tovornega prometa tudi ob povečani gospodarski aktivnosti, ki bo vplivala na večji obseg tovornega prometa.

V zasebnem sektorju se je v zadnjih letih zgradilo kar nekaj logističnih centrov, s katerimi se bo logistični proces poenostavil in posodobil, predvsem pa se bodo skrajšale prepotovane poti in zmanjšala obremenitev okolja. Skladiščnih zmogljivosti oziroma zemljišč ustrezne namenske rabe za skladiščenje (in konsolidiranje) primanjkuje, zato bi morala biti Slovenija zelo dejavna pri načrtovanju oziroma ščitenju zemljišč ustrezne rabe za to dejavnost. Gradnje industrijskih tirov, ki so v zasebni lasti, država ne subvencionira, jih le zakonsko ureja zaradi zagotavljanja varnosti prometa. Predvideno je dograjevanje železniških prog in železniških tovornih terminalov, kjer je to potrebno (npr. z drugim tiro).

V pripravi je dokumentacija za projekt Intermodalni logistični center Ljubljana, ki obsega osrednji železniški in cestni terminal (RRT) jedrnega mesta na jedrnem koridorju EU, ležečem na Mediteranskem in Baltsko-Jadranskem TEN koridorju. Projekt povezuje družbe BTC, d. d., Slovenske železnice, d. d., Mercator, d. d. in Mestno občino Ljubljana ter druge partnerje.

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

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)

DATUM PRIPRAVE

18. maj 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 ₂)		
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	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	V Načrtu za okrepanje in odpornost, sprejetem v letu 2021, je predviden ukrep digitalizacija cestne infrastrukture. V okviru Nacionalnega centra za upravljanje prometa (NCUP) se je nadaljeval postopek integracije upravljanja prometa.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO
IZVAJANJE

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 skladu s *Celovitim nacionalnim energetskim 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).

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* je obravnavana tudi tema upravljanja zelene mestne logistike, več o ukrepih mestne logistike je opisano v instrumentu *Upravljanje mobilnosti* v poglavju 3.1. Po podatkih poročila *Analize sistema zelene logistike v Republiki Sloveniji – državna raven* sta v prihodnje predvidena uvedba izbirnega, selektivnega cestninjenja z vključitvijo zunanjih stroškov v cestnine (plača povzročitelj) in uporaba elektronskega cestninjenja tovornih vozil tudi kot orodja za upravljanje prometa (npr. v času prometnih konic zaradi zmanjševanja zastojev in emisij, v nočnem času zaradi zmanjševanja hrupa itn.). Pripravljena bo shema subvencij za spodbujanje ekonomičnosti tovornih vozil v povezavi z zmanjševanjem subvencij za rabo goriva/vračila trošarine. Subvencije za tovorna vozila bi bile možne le za nadstandarda vozila.

Evropski poslanci so februarja 2022 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 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 prevladali 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 CO₂, ob tem pa bo potrebno upoštevati tudi pristojbine za zunanje stroške.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

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.

VIRI PODATKOV

- DARS (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)

DATUM PRIPRAVE

18. maj 2022

3.4 Spodbude za izboljšanje učinkovitosti vozil, vožnje in zasedenosti vozil ter rabe goriv z nizkimi emisijami CO₂

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 ₂)		
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) (<i>Ur. l. RS, št. 200/20</i>) Zakon o dajatvah za motorna vozila (<i>Ur. l. RS, št. 54/17</i>) Uredba o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (<i>Ur. l. RS, št. 23/18</i>)
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 ₂ . 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 ₂ 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 ₂ 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 CO₂, kot je to predvideno s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni 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 CO₂, 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 skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni 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 obremenijo lastniki 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.

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA Instrument leta 2021 ni doživel nobenih sprememb.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO IZVAJANJE

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 %).

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 oprostitve 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)
- 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 ₂)		
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 CO₂, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil</p> <p>Uredba (EU) 2019/631 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ 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 ₂ tudi za težka tovorna vozila.
--	---

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2021

POTEK IZVAJANJA	Ukrep se izvaja brez sprememb; za merjenje porabe goriva in emisij CO ₂ se uporablja WLTP standard, ki je glede na predhodni standard bolj skladen z realno vožnjo.
DOSEŽENI UČINKI	S kazalcem se spremlja specifične emisije CO ₂ 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 CO₂ 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	Mzl
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 CO₂ 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)
- 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)

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 ₂)		
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 Predvideno je nadaljevanje izvajanja instrumenta.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je predvideno nadaljevanje izvajanja instrumenta in razvoj novih inovativnih pristopov, ki vključujejo:

- nove mobilne aplikacije za spremljanje učinkovitosti vožnje,
- preučitev možnosti za znižanje dovoljene hitrosti na avtocestah,
- uvedbo spodbud pri zavarovanju, brisanju kazenskih točk itd.

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)

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 ₂)		
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. 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	Direktiva (EU) 2015/1513 o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva Direktiva (EU) 2018/2001 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov 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
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije (ZSROVE; Ur. l. RS, št. 121/21) Uredba o obnovljivih virih energije v prometu (Ur. l. RS, št. 208/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Akcijski program za alternativna goriva v prometu Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

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 *Uredbe o obnovljivih virih energije v prometu*. 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 *Uredbe o obnovljivih virih energije v prometu* za 0,9 odstotne točke.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO IZVAJANJE

Predmetni sektor predstavlja velik potencial k razogljičenju družbe, zato v prihodnjih dveh letih pričakujemo intenzivnejše izvajanje ukrepov za dvig deleža OVE v prometu.

Obvezni delež OVE v prometu ureja *Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije (ZSROVE)*, 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 *Uredba o obnovljivih virih energije v prometu* je bila marca leta 2021 dopolnjena z določilom, da mora tudi v letu 2021 ta delež znašati 10 % (Ur. l. št. 31/21). Za leto 2022 je v novi *Uredbi o obnovljivih virih energije v prometu* (Ur. l. št. 208/21), ki začne veljati s 1. 1. 2022, določeno, da naj bi bil delež OVE v prometu leta 2022 najmanj 10,1 %, leta 2023 pa 10,3 %. Metodologija izračuna deleža OVE v prometu se po letu 2020 spreminja (sprememba pri faktorjih za električno energijo).

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* 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.

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.

PREDVIDENI UČINKI

Biogoriva so CO₂ nevtralnno gorivo, zato višja raba biogoriv neposredno vpliva na zmanjšanje emisij CO₂ v Sloveniji.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

- MzI, MF
- 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)

DATUM PRIPRAVE

5. maj 2022

FINANČNE SPODBUDE ZA INFRASTRUKTURO ZA ALTERNATIVNA GORIVA IN E-MOBILNOST

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 ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)	
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 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 širok obseg ukrepov, spodbud za doseganje preoblikovanje prometa in prometne infrastrukture. Finančne spodbude za alternativna goriva in elektromobilnost so predvidene tudi 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. MzI 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 energetske 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 EUR nepovratnih spodbud za 15 AC polnilnice (1,6 t manj emisij CO ₂). Spodbude se izplačujejo iz sredstev Sklada za podnebne spremembe.
-----------------	---

Mzi 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 EUR);
- finančne spodbude za naložbe v trajnostno mobilnost – za podjetja in znotraj območij ohranjanja narave (skupaj za obdobje 2022–23: 1,7 mio EUR);
- 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 EUR).

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 prioritete 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 postavitve polnilne infrastrukture naj se vključi nove modele - rešitve za postavitve 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)
- 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)
- 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 CO₂

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 ₂)		
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 2022–2023.</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 energetska 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 EUR.</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 EUR.</p> <p>V letu 2021 je bilo za vozila, kolesa in za eko pnevmatike višjega energijskega razreda izplačanih skoraj 9 mio EUR nepovratnih spodbud, ki so spodbudile zmanjšanje emisij za 2,8 kt CO₂/leto.</p>
-----------------	---

Parameter	Število	Znesek spodbude [mio EUR]	Zmanjšanje emisij [kt CO ₂ /leto]
Vozila in kolesa	1.723	8,1	0,8
Eko pnevmatike	11.386	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 CO₂: 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 EUR):

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

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 EUR):

- 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)
- 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)

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 ₂)		
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 vzpostavitev spodbud 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)
- 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)

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 ₂)	
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 <i>Danube Cycle Plans</i> 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 povabila 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 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.

Poleg projektov, financiranih iz mehanizmov CTN in DRR (omenjeni zgoraj), je državni proračun za leto 2021 predvideval vlaganja pod postavko *kolesarske povezave* v vrednosti 6.638.010 EUR, proračun za leto 2022 pa predvideva sredstva v vrednosti 33.087.601 EUR.

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 marca 2022 so bile označene povezave (daljinske, glavne in regionalne povezave):

- D1 (EuroVelo9 – Celje–Dol pri Ljubljani),
- D2 (Savska kolesarska pot),
- D3 (Dravska kolesarska pot),
- D5 (EuroVelo13 – Martinje–Pince)
- D6 (EuroVelo8 – Parenzana),
- D8 (Zdraviliščna kolesarska pot – Podčetrtek–Brežice–Novo mesto)
- R16 (Sava–Krka BIKE) – odsek Kronovo–Mokronog–Sevnica,
- R20 (Ob Kolpi),
- G10 (Ljubljana–Škofljica–Žužemberk–Novo mesto).

Skupno je bilo marca 2022 evidentiranih 4.069 km državnega kolesarskega omrežja (od tega je 2.057 km že določenega). Že označenih je 858 km povezav, v izvedbi je še 247 km. Zgrajenih povezav je 246 km, 87 km je v izvajanju, za 138 km pa poteka javno naročilo za gradnjo.

Mzi je marca 2022 na svoji spletni strani objavil zemljevide državnih kolesarskih povezav s statusom označitve, izgradnje, projektne dokumentacije itd. (<https://www.gov.si/teme/kolesarska-infrastruktura/>).

Leta 2021 so SŽ objavile javno naročilo v okviru projekta *Ureditev parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije*, v začetku leta 2022 še enega, vendar ponudnik ni bil izbran. Aprila 2022 je bil v teku nov razpis za opremljanje 59 postaj in postajališč.

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. Skupno je v že 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, leta 2021 je bila izvedena nova analiza, a rezultati v času pisanja poročila še niso objavljeni.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2022–2023

PREDVIDENO IZVAJANJE Poraba sredstev MZL za sofinanciranje gradnje kolesarske infrastrukture za izvajanje projektov v okviru zgoraj navedenih razpisov so načrtovana tudi za leti 2022 in 2023. V letu 2022 bo potekala gradnja 30 kolesarskih povezav (skupna vrednost 71,9 mio EUR), načrtuje se pa še dodatnih 16 projektov v vrednosti 37,1 mio EUR. Nekaj razpisov je še v teku.

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),
- Krošnjaška kolesarska pot (G8, R13 in R14),
- G9 Škofljica–Petrina,
- D8 Ptuj–Poljčane,
- D1 Šentilj–Poljčane.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni 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.

Predvidoma konec leta 2022 bo zaključena priprava Strateškega načrta za razvoj kolesarskega omrežja.

V letih 2022 in 2023 se bo uredilo 2.820 parkirnih mest za kolesarje na skupno 77 železniških postajah in postajališčih (poleg 27, ki so bile že opremljene v prejšnjih letih). Projekt je financiran iz Sklada za podnebne spremembe. Za zadnjo fazo preostane izvedba na 106 postajah in postajališčih.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočajo 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. Priporočamo, da se v program Evropske kohezijske politike za obdobje 2021–2027 tako kot v prejšnjem obdobju vključi financiranje kolesarske infrastrukture. Ponovno bo treba zagotoviti vire za namen izvajanja podporne infrastrukture, s katerimi se bo lahko izvedlo ukrepe, kot so varovana in pokrita kolesarska parkirišča na lokacijah delovnih mest, 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 oziroma v obliki davčnih ukrepov/spodbud. Preučiti je treba najbolj smiselne davčne ukrepe po vzoru iz tujine, saj so v različnih oblikah (bodisi za nakup (službenih ali zasebnih) koles bodisi v okviru potnih stroškov) v veljavi v več kot 20 evropskih državah.

V sklopu izgradnje državnega kolesarskega omrežja je treba znotraj funkcionalnih regij preučiti možnost izgradnje t. i. kolesarskih hitrih cest, to so visoko kakovostne medkrajevne povezave, primarno namenjene kolesarjenju kot vsakodnevni mobilnosti, ki omogočajo direktno, široko, od

prometa in pešcev ločeno kolesarsko pot, ki omogoča relativno visoke povprečne potovalne hitrosti s čim manj ustavljanja.

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 in smernic, da bodo zagotovili višji nivo uslug za kolesarje z vidika varnosti in udobja ter zadovoljevanja naraščajočega povpraševanja.

Priporočamo izdelavo uporabnikom prijaznih interaktivnih kart državnega kolesarskega omrežja.

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 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)

DATUM PRIPRAVE

24. maj 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 ₂)		
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: _____	<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 energetska 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>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.

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). 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.

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. Leta 2018 so bili objavljeni rezultati prve analize, leta 2021 je bila izvedena nova analiza, a rezultati v času pisanja poročila še niso objavljeni.

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 podnebni načrtom Republike Slovenije (NEPN) je načrtovano spodbujanje izgradnje infrastrukture za pešce tudi v prihodnjem finančnem obdobju, predvsem v povezavi s kolesarsko infrastrukturo v mestih.

V pripravi so nove smernice za načrtovanje in gradnjo infrastrukture za pešce.

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 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)

DATUM PRIPRAVE

18. maj 2022

4 Oznake, slike in tabele

4.1 Seznam oznak in kratic

AFIR	evropska regulativa glede alternativnih goriv (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)
ARSO	Agencija Republike Slovenije za okolje
BDP	bruto domači proizvod
BEV	baterijsko električno vozilo (battery electric vehicle)
CNG	stisnjen zemeljski plin (compressed natural gas)
COPERT	Računalniški program Evropske okoljske agencije za izračunavanje emisij iz cestnega prometa (Computer programme to calculate emissions from road transport)
CPN	celostno prometno načrtovanje
CPS	celostna prometna strategija
CTM	Center trajnostne mobilnosti
CTN	Celostne teritorialne naložbe
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DDV	davek na dodano vrednost
DIIP	dokument identifikacije investicijskega projekta
DMG	dizelmotorne garniture
DMV	davek na motorna vozila
DPN	državni prostorski načrti
DRR	Dogovor za razvoj regij
DRSI	Direkcija RS za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
EK	Evropska komisija
EMG	elektromotorne garniture
EPREL	Evropska podatkovna baza izdelkov za energijsko označevanje (European Product Database for Energy Labelling)
ES	Evropska skupnost
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
ETCS	Evropski sistem za vodenje vlakov (European Train Control System)
ETM	Evropski teden mobilnosti
EU	Evropska unija (European Union)
EU-ETS	shema za trgovanje z emisijami EU (EU Emission Trading Scheme)
EUROSTAT	Statistični urad Evropske Unije
EZ-1	Energetski zakon
GIS	geografsko-informacijski sistem
GIS	Gozdarski inštitut Slovenije
GJS	gospodarska javna služba
ICCT	Mednarodni svet za okolju prijazen transport (International Council on Clean Transportation)
IJPP	integrirani javni potniški promet
JPP	javni potniški promet
KIS	Kmetijski inštitut Slovenije

KS	Kohezijski sklad
LIFE	Evropski program – instrument financiranja na področju okolja
LNG	utekočinjen zemeljski plin (liquefied natural gas)
LNH	lokalni načrt hodljivosti
LPP	Ljubljanski potniški promet
LPT	Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice
LULUCF	raba zemljišč, spremembe rabe zemljišč in gozdarstvo (Land Use, Land-Use Change and Forestry)
LUR	Ljubljanska urbana regija
MDDSZ	Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve
MDS	Medresorska delovna skupina
MF	Ministrstvo za finance
MGRT	Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo
MJU	Ministrstvo za javno upravo
MMR	Mehanizem za spremljanje emisij toplogrednih plinov (Greenhouse gas Monitoring Mechanism Regulation)
MOK	Mestna občina Kranj
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
Mzi	Ministrstvo za infrastrukturo
NCUP	Nacionalni center za upravljanje s prometom
neETS	naprave, emisije ali sektorji zunaj sheme EU-ETS
NEPN	Nacionalni energetske podnebni načrt
NOO	Načrt za okrevanje in odpornost Slovenije
OP EKP	Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020
OP TGP	Operativni program ukrepov za zmanjševane emisij toplogrednih plinov do leta 2020
OPSI	Spletni portal <i>Odprti podatki Slovenije</i>
OVE	obnovljivi viri energije
PHEV	priljučni hibrid (plug-in hybrid electric vehicle)
P+R	parkiraj in se odpelji (Park and ride)
ReDPS50	Resolucija o Dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050
ReNPRP30	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030
RePPRS	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije
RPP	regionalni prostorski plan
RRA	regionalna razvojna agencija
RRF	Sklad za okrevanje in odpornost (Recovery and Resilience Facility)
RRP	regionalni razvojni program
RRT	železniški in cestni terminal. (Rail and Road Terminal)
RS	Republika Slovenija
SPRS	Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050
SRP	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji
SUML	Strategija upravljanja mestne logistike
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SUV	športno terensko vozilo (sport utility vehicle)

SVRK	Služba vlade razvoj in kohezijsko politiko
SŽ	Slovenske železnice
TEN-T	vseevropsko prometno omrežje (The trans-European transport network)
TGP	toplogredni plini
UIRS	Urbanistični inštitut Republike Slovenije
UL	Uradni list
UNP	utekočinjen naftni plin
VDJK	vzdrževalna dela v javno korist
WLTP	Svetovno harmonizirana procedura testiranja za lahka motorna vozila (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure)
ZCPN	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju
ZDMV	Zakon o davku na motorna vozila
ZDR-1	Zakon o delovnih razmerjih
ZMOS	Združenje mestnih občin Slovenije
ZPCP	Zakon o prevozih v cestnem prometu
ZSROVE	Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije
ZUJF	Zakon o uravnoteženju javnih financ
ZUreP	Zakon o urejanju prostora
ZVO	Zakon o varstvu okolja
ŽOLP	Železniško območje ljubljanskih postaj
ŽP	železniška postaja

4.2 Seznam slik

Slika 1:	Delež emisij neETS v sektorju promet v letu 2020	6
Slika 2:	Dekompozicijska analiza spremembe emisij CO ₂ v potniškem prometu glede na preteklo leto (levo) oz. v petletnem obdobju (desno) (vir: IJS-CEU).....	8
Slika 3:	Dekompozicijska analiza spremembe emisij CO ₂ 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 ₂ novih vozil s cilji za leto 2015 in 2021 ter s specifičnimi emisijami CO ₂ vseh vozil (Vir: ARSO, IJS-CEU).....	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)	23
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).....	24
Slika 8:	Gibanje potniških kilometrov po vrstah prevoza za leta 2005 in 2011–2020 (Vir: IJS-CEU)	25
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).....	26

Slika 10: Gibanje tonskih kilometrov za cestni in železniški blagovni prevoz za leta 2005 in 2011–2020
(Vir: SURS, IJS-CEU)..... 27

4.3 Seznam tabel

Tabela 1: Pregled izvajanja instrumentov v prometu..... 28