

MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE AREE TURISTICHE
LITORALI E DELL'ENTROTERRA
TRANSFRONTALIERO

TRAJNOSTNA MOBILNOST TURISTIČNIH
DESTINACIJ NA OBALI IN V ZALEDJU
ČEZMEJNEGA OBMOČJA

Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



MobiTour

Progetto standard co-finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale
Standardni projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj

Študija trajnostne naravnosti sistemov mobilnosti v okviru projekta MobiTour

R8.DS3.1

Različica št. 1

PP5 - ISIG



DOKUMENT	Študija trajnostne naravnosti sistemov mobilnosti v okviru projekta MobiTour
ŠIFRA DOSEŽKA	R8.DS3.1
VERZIJA	Final
POTRDITEV	-
ŠIFRA ID PROJEKTA	MobiTour_1473237994
PROGRAM	CCI-N. 2014TC16RFCB036, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014-2020, Decision C (2015) 9285 of 15 December 2015
DOCUMENTO	Študija trajnostne naravnosti sistemov mobilnosti v okviru projekta MobiTour
CODICE RISULTATO	R8.WP3.1
VERSIONE	Final
CONFERMATO DA	-
CODICE ID DEL PROGETTO	MobiTour_1473237994
PROGRAMMA	CCI-N. 2014TC16RFCB036, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014-2020, Decision C (2015) 9285 of 15 December 2015

KAZALO

Izvedbeni povzetek.....	5
1 Evropski okvir za trajnostno mobilnost.....	6
1.1 Okvir za oblikovanje politike.....	6
1.1.1 Okvir energetske in podnebne politike in bela knjiga	6
1.1.2 Paket za področje mobilnosti v mestih in nove strategije po COP21	7
1.1.3 Evropa v gibanju	8
1.1.4 Zelena javna naročila (ZJJ).....	9
1.1.5 Drugi ukrepi.....	9
1.2 Evropski zeleni dogovor (Green Deal) in OBETI za PRIHODNOST na področju trajnostne mobilnosti.....	10
1.2.1 Evropski zeleni dogovor	11
1.2.2 Evropski zakon o podnebnju.....	14
1.2.3 Evropski podnebni pakt	15
1.3 Sheme in priložnosti financiranja za podporo trajnostnega razvoja	15
1.3.1 Naložbeni načrt za trajnostno Evropo in mehanizem za pravičen prehod.....	15
1.3.2 Priložnosti za naložbe.....	16
2 Analiza dobrih evropskih praks	18
2.1 Sistemi parkiraj in se pelji.....	18
2.1.1 Izbira študijskih primerov	18
2.1.2 Rezultati in priporočila	21
2.2 Sistemi souporabe avtomobilov.....	23
2.2.1 Izbira študijskih primerov	23
2.2.2 Rezultati in priporočila	27
2.3 Sistemi souporabe koles.....	28
2.3.1 Izbira študijskih primerov	28
2.3.2 Rezultati in priporočila	32
3 Projekt MobiTour: obeti in prihodnji razvoj	34
3.1 MobiTour: trajnostna mobilnost in izredne zdravstvene razmere ZARADI COVIDA - 19	35
Bibliografija in zbirka povezav	37

KAZALO TABEL

Tabela 1 - Obzorje Evropa	16
Tabela 2 - Program za okolje in podnebne ukrepe - LIFE	16
Tabela 3 - Instrument za povezovanje Evrope	17
Tabela 4 - Evropske prakse s sistemom parkiraj in se pelji	18
Tabela 5 - Sistemi parkiraj in se pelji - rezultati in priporočila	22
Tabela 6 - Evropske prakse na področju souporabe avtomobilov	23
Tabela 5 - Sistemi souporabe avtomobila - rezultati in priporočila	27
Tabela 6 - Evropske prakse na področju souporabe koles	28
Tabela 5 - Sistemi souporabe koles - rezultati in priporočila	33

KAZALO SLIK

Slika 1 - Evropski zeleni dogovor- Vir: Evropska komisija, 2019	12
Slika 2 - Projekt MobiTour: inovativni vidiki in prihodnji razvoj	35

IZVEDBENI POVZETEK

To poročilo je sestavljeno z namenom opredelitve pravnega okvira in evropskih dobrih praks za zagotavljanje trajnostne naravnosti pilotnih sistemov, razvitih v okviru projekta MobiTour, ki predvidevajo dejavnost souporabe avtomobilov (car-sharing), souporabe koles (bike-sharing) in razvoja sistemov parkiraj in se pelji (*park&ride*, *tudi P+R*).

V navedenem smislu je dokument razdeljen na tri makro poglavja:

- **Poglavje 1** - namenjeno je predstavitvi pravnega okvira in pomembnejših evropskih politik na področju trajnostnega razvoja in trajnostne mobilnosti kot pravnega in strateškega okvira za razvoj bodočih aktivnosti in kapitalizacijo rezultatov projekta MobiTour.
- **Poglavje 2** - analizira dobre prakse sistemov parkiraj in se pelji, souporabe avtomobilov in souporabe koles z namenom zagotavljanja koristnih napotkov za oblikovanje podobnih sistemov na projektnih območjih.
- **Poglavje 3** - je zaključno in v njem so, izhajajoč iz rezultatov prejšnjih poglavij, načrtani nekateri možni razvoji projekta MobiTour ob upoštevanju novega evropskega Zelenega dogovora (Green Deal) in trenutne krizne situacije, povezane s pandemijo covid-19.

1 EVROPSKI OKVIR ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

1.1 OKVIR ZA OBLIKOVANJE POLITIKE

1.1.1 Okvir energetske in podnebne politike in bela knjiga

Obstaja dogovor o odgovornosti pri oblikovanju politik na področju prometa na ravni Evropske unije in držav članic, pooblastila na področju lokalne mobilnosti pa imajo običajno lokalni organi posameznih držav in v zvezi s to mobilnostjo Evropska unija ukrepa s strategijami, priporočili in podporo, finančno in v drugih oblikah.

Glavni ukrepi na tem področju izhajajo iz *2020 Okvira energetske in podnebne politike*¹ (2007) in iz *Bele knjige - Načrt za enotni evropski prometni prostor - na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*², ki jo je Evropska komisija objavila leta 2011.

Cilji za leto 2020, določeni v *Okviru energetske in podnebne politike* - zmanjšanje toplogrednih plinov za 20 %, 20 % energije, pridobljene iz obnovljivih virov, 20 % povečanje energetske učinkovitosti - se neposredno nanašajo na področje prometa, ki prispeva približno eno četrtno vseh izpustov toplogrednih plinov v Evropski uniji.

Cilj glede obnovljivih virov energije je bil nato izražen v *Direktivi o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov*³ (2009), s katero je bil določen specifičen cilj glede uporabe energije iz obnovljivih virov na področju prometa (10 % v vsaki državi članici do leta 2020). V letu 2015 je Eurostat ugotovil, da je bilo na evropski ravni doseženih 5,9 % energije iz obnovljivih virov, uporabljene na področju prometa.⁴ Leta 2009 je Komisija izdala še drugo pomembnejšo Direktivo o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, ki je bila potem posodobljena leta 2013.⁵

Leta 2011 je bilo z *Belo knjigo* opredeljenih 40 pobud, namenjenih zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov, ki so nastajali pri prometu, za 60 % - v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990 - do leta 2050. V dokumentu je zapisano:

»Promet je ključnega pomena za naše gospodarstvo in družbo. Mobilnost je bistvena za notranji trg in kakovost življenja državljanov, ki lahko prosto potujejo. Promet omogoča gospodarsko rast in ustvarjanje delovnih mest, zato mora biti trajosten

¹ European Commission, *2020 climate & energy package*, Brussels, URL: https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2020_en

² European Commission, *White paper 2011 - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*, Brussels, 16.10.2020, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

³ European Commission, *Renewable energy directive*, Brussels, 4.8.2020, URL: <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive>

⁴ European Commission, *Commission Staff Working Document accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: A European Strategy for Low-Emission Mobility*, Brussels, 20.7.2016, URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/swd%282016%29244.pdf>, p. 6

⁵ European Commission, *Clean Vehicles Directive*, Brussels, 16.10.20, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en

v luči novih izzivov, s katerimi se soočamo. Promet se odvija na svetovni ravni, zato je za učinkovito ukrepanje potrebno tesno mednarodno sodelovanje«. ⁶

Tako visoko zastavljen cilj zniževanja emisij je potreboval in še vedno potrebuje spremembo v paradigmi sistemov mobilnosti na vseh ravneh, vključno z lokalnimi. Podrobneje je leta 2011 *Bela knjiga* ugotavljala potrebo po tem, da se do leta 2030 prepolovi uporaba avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestnem prometu, v mestih pa se jih postopoma odpravi do leta 2050. Do istega leta naj bi v velikih mestnih središčih vzpostavili mestno logistiko, ki je skoraj brez CO₂.

Ključni deležniki pri prehodu na trajnostni prometni model v skladu s strategijo niso le Evropska unija, države članice, regije in lokalni organi, temveč tudi industrija, socialni partnerji in državljanji. Dokument dodaja, da »Novih konceptov mobilnosti ni mogoče vsiliti. Za spodbujanje bolj trajnostnega obnašanja je treba dejavno podpirati boljše načrtovanje mobilnosti« ⁷ ter ob tem poudarjati pomen zagotavljanja dostopnosti informacij o načinih prevoza in povečevanja njihove intermodalne uporabe tudi z uvedbo skupne tarifne strukture in izkoriščanja tehnološkega potenciala informacij za zadovoljevanje posebnih potreb po dostopnosti. V zvezi z mestnimi območji je v *Beli knjigi* ugotovljena potreba po mešani strategiji, ki vključuje načrtovanje uporabe zemljišč, sheme za določanje cen in infrastrukturo ter storitve, vključno s polnjenjem/oskrbo z gorivom za čista vozila.

Leta 2016 je *Poročilo o izvajanju k Beli knjigi* iz leta 2011⁸ izpostavilo omejitve pri dejanskem izvajanju ukrepov, ki so bili sprejeti pet let pred tem, v poročilu je ugotovljena tudi potreba po znižanju trenutnih izpustov za približno dve tretjini, da bi nato lahko dosegli cilj, določen za leto 2050. Po drugi strani je bilo v poročilu ugotovljeno, da naj bi potencial tehnološkega razvoja, ki ga vodita digitalizacija in avtomatizacija, spremenil načine prevoza in torej s tem povezane izzive glede doseganja cilja trajnostnega razvoja. Podrobneje je v *Poročilu o izvajanju* ugotovljeno, da je uporaba sistemov za električni pogon vozil že obstoječa nadomestna možnost za mestni promet, čeprav strošek baterij, razpoložljivosti infrastrukture za polnjenje in možnost sprejemanja novih tehnologij na trgu še kaže na obstoj ovir za njegov poln razvoj.

1.1.2 Paket za področje mobilnosti v mestih in nove strategije po COP21

Leta 2013 je Evropska komisija sprejela paket za urbano mobilnost⁹, ki predstavlja posodobitev *Akcijskega načrta za udejanjanje urbane mobilnosti*, sprejetega leta 2009. Paket vključuje smernice za oblikovanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in štiri delovne dokumente za zaposlene (*Staff Working Documents*) s področja mestne logistike, urejanja dostopov, cestno prometne varnosti v mestih in pametnih mestnih prevoznih sistemov.

⁶ Evropska komisija, *Bela knjiga*: Načrt za enotni evropski prometni prostor - na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, Bruselj, 28.3.11, URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>, p. 3

⁷ *prav tam*, str. 15

⁸ European Commission, *The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area - towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges*, Brussels, 1.7.16, URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/swd%282016%29226.pdf

⁹ European Commission, *Urban Mobility Package*, Brussels, 16.10.20, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en

Leta 2016 in na podlagi Pariškega podnebne dogovora, podpisanega ob sklenitvi del na COP21¹⁰, je Evropska komisija izdelala *Evropsko strategijo za mobilnost z nizkimi emisijami*¹¹ s ciljem, da bi pospešila prehod na bolj trajnostni model in hkrati zagotovila zadovoljevanje potreb po mobilnosti na evropskem notranjem trgu in njegovo povezavo z globalnim kontekstom. Strategija je usmerjena v tri glavna področja: večjo učinkovitost prometnega sistema, spodbujanje nadomestnih oblik mobilnosti z nižjimi izpusti in spodbujanje uporabe vozil z brez emisij ali z nizkimi emisijami. Ponovno je strategija izpostavila ključno vlogo multimodalnosti, standardizacije in interoperabilnosti električnih prevoznih sistemov in potrebo po povečanju števila polnilnic za takšna vozila.

V istem letu je Generalni direktorat za mobilnost in promet pri Evropski komisiji objavil Strateški načrt 2016-2020¹² in poudaril, da »je cilj Komisije spodbujati učinkovito, varno, zajamčeno in ekološko združljivo mobilnost ter tako zadovoljevati potrebe državljanov in trga¹³«. Načrt določa specifične cilje Direktorata ob upoštevanju glavnih prednostnih nalog, kot jih je določila Komisija. Specifični cilji so: učinkovito, trajnostno naravnano, varno in zajamčeno enotno evropsko področje prometa; razvoj omrežja Ten-T s podporo instrumenta za povezovanje Evrope (IPE), namenjenega financiranju za izvajanje evropske politike na področju prometnih infrastruktur, in Evropskega sklada za strateške naložbe (EFSI), ki s finančnimi garancijami podpira naložbe v ključna področja; zagotavljanje sredstev za raziskave in razvoj na področju prometa.

Prav tako je bila v letu 2016 preoblikovana *Urbana agenda Evropske unije*¹⁴, sestavljena iz okrog 12 glavnih tem, s katerimi se je soočilo enako število partnerstev med mestnimi območji, regijami, državami članicami, drugimi sodelujočimi institucijami, nosilci interesa in zunanji opazovalci. Ena od tem je mobilnost v mestih: akcijski načrt je bil objavljen leta 2018¹⁵. Povzema devet aktivnosti, povezanih s sistemi upravljanja in načrtovanja, dostopnostjo javnega prometa, aktivnimi prevoznimi načini in javnim prostorom, novimi storitvami na področju mobilnosti in inovacijo.

1.1.3 Evropa v gibanju

V zadnjih letih, od maja 2017, novembra 2017 in maja 2018 je Komisija v treh zaporednih fazah izdala *Evropo v gibanju*¹⁶, ki vsebuje nabor zakonodajnih predlogov in pobud za posodabljanje evropskega prometnega sistema v smeri čiste mobilnosti, konkurenčnosti in možnosti povezave za vse:

¹⁰ COP21 je bilo 21. letno srečanje konference podpisnikov okvirne Konvencije Združenih narodov o klimatskih spremembah (UNFCCC) in 11. srečanje podpisnikov Kjotskega protokola.

¹¹ European Commission, *Commission publishes Strategy for low-emission mobility*, Brussels, 20.7.16, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_en

¹² European Commission, *Strategic plan 2016-2020 - Mobility and Transport*, Brussels, 19.7.16, URL: https://ec.europa.eu/info/publications/strategic-plan-2016-2020-mobility-and-transport_en

¹³ *prav tam*, str. 3

¹⁴ European Commission, *What is the Urban Agenda for the EU?*, Brussels, URL: <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

¹⁵ European Commission, *Final Action Plan of the Urban Mobility Partnership is available!*, Brussels, 22.11.18, URL: <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-mobility/final-action-plan-urban-mobility-partnership-available>

¹⁶ European Commission, *Europe on the Move: Commission completes its agenda for safe, clean and connected mobility*, Brussels, 17.5.18, URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_en

- Prvi ukrep¹⁷ je namenjen cestnemu prevozu blaga in usklajevanju inovacij pri cestninjenju.
- Drugi¹⁸ vključuje ukrepe v zvezi s standardi, ki določajo emisije toplogrednih plinov, pri promociji infrastrukture za alternativna goriva, na področju multimodalnosti, prevoza na dolge razdalje z avtobusom in proizvodnje baterij za spodbujanje električnih prevozov.
- In končno je tretji ukrep¹⁹ osredotočen na varnost v cestnem prometu, vožnjo brez voznika in ponovno na industrijske izzive pri proizvodnji baterij za podporo trga električnih vozil.

1.1.4 Zelena javna naročila (ZJJ)

Zelena javna naročila (ZJJ) so prostovoljni instrument, ki je bil uveden leta 2008 za spodbujanje iskanja ekološko trajnostnih rešitev pri nabavi s strani javne uprave na vseh ravneh Evropske unije. Cilj tega instrumenta je spodbujati prehod gospodarstva na trajnostni način delovanja s pomočjo javnih izdatkov za nakup blaga in storitev.

Javni prevozi so eno izmed področij, na katerih lahko javne uprave, ki imajo nadzor nad precejšnjim delom trga, izvajajo svoj vpliv na celoten proizvodni sektor. Tako Slovenija kot Italija imata že razvita Nacionalna načrta delovanja na področju ZJJ.²⁰ V obeh državah so cestna vozila eno izmed področij, za katera so bila določena merila za ZJJ.

1.1.5 Drugi ukrepi

Drugi stranski, čeprav enako pomembni ukrepi na področju trajnostnih izzivov, povezanih s prevoznimi sistemi in mobilnostjo, so:

- *Evropsko partnerstvo za inovacije za pametna mesta in skupnosti*²¹ (2012), katerega cilj je spodbujanje inovativnih rešitev na področju prometa, energije in ITK;
- *Konvencija županov*²² (2008), pri kateri lokalni organi sodelujejo pri izvajanju politik, povezanih s trajnostnim energetske razvojem tudi na področju prometa.
- *CIVITAS*²³ (2002), pobuda v podporo mestom pri razvoju novih tehnologij in inovativnih rešitev za trajnostno naravnost mestni promet, ki jo sofinancira Evropska unija;
- *Inovativni ukrepi v mestih*²⁴, ki so v drugem razpisu (2016) navajali trajnostno mobilnost v mestih kot enega od prednostnih ciljev;

¹⁷ European Commission, *Europe on the Move: Commission takes action for clean, competitive and connected mobility*, Brussels, 31.5.17, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_17_1460

¹⁸ European Commission, *Energy Union: Commission takes action to reinforce EU's global leadership in clean vehicles*, Brussels, 8.11.17, URL: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-4242_en.htm

¹⁹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3708_en.htm

²⁰ European Commission, *GPP National Action Plans*, Brussels, 17.8.20, URL: http://ec.europa.eu/environment/gpp/action_plan_en.htm

²¹ European Commission, *Smart Cities*, Brussels, URL: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en#european-innovation-partnership-on-smart-cities-and-communities

²² European Commission, *Covenant of Mayors for Climate & Energy Europe*, URL: <https://www.covenantofmayors.eu/en/>

²³ European Union, *Civitas Initiative - Cleaner and Better Transport in cities*, URL: <https://civitas.eu/>

²⁴ European Regional Development Fund, *UIA - Urban Innovative Actions*, URL: <https://www.uia-initiative.eu/en>

- *Evropska pobuda za uvedbo čistih avtobusov*²⁵ (2016), izjava o nameri, pri kateri sodelujejo lokalni organi, proizvodna in prevozna podjetja, s ciljem večje uporabe kolektivnih prevoznih sredstev brez emisij ali z nizkimi emisijami.
- *Strateška agenda za raziskave in inovacije na področju prometa (STRIA)*²⁶ (2016), pobuda, ki spodbuja iskanje skupnih inovativnih rešitev na področju prometa, zlasti na sedmih področjih: avtomatiziran, povezan in sodelovalni promet, električni promet, oblikovanje in izdelovanje vozil, alternative za nizke izpuste v prometu, sistemi za vodenje prometa in prometnih mrež, pametna mobilnost in storitve, področje infrastruktur.

1.2 EVROPSKI ZELENI DOGOVOR (GREEN DEAL) IN OBETI ZA PRIHODNOST NA PODROČJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

V obvestilu Komisije, s katerim je predstavila Evropski zeleni dogovor (glej naslednji odstavek), so podnebne spremembe in okoljska vprašanja opredeljena kot »najpomembnejša naloga te generacije«²⁷. Z navedenim dokumentom je Evropska unija zavzela odločno stališče v zvezi z vprašanji, povezanimi s podnebnimi spremembami, s čimer poskuša postati zgled tudi na svetovni ravni. Evropski zeleni dogovor je bil predlagan decembra 2019, neposredno pred izbruhom zdravstvene krize zaradi pandemije covid-19. Zeleni dogovor bo narekoval model gospodarskega razvoja in evropske družbe v smeri bolj trajnostno naravnane, bolj zelene, bolj digitalizirane in bolj pravične Evrope. Izhod iz krize po covidu-19 bo potekal na podlagi smernic, določenih v Evropskem zelenem dogovoru, pri čemer bo ponoven gospodarski vzpon treba združevati z bolj zelenimi in okoljsko bolj trajnostno naravnanimi rešitvami ter oblikami financiranja. Finančni del Evropskega zelenega dogovora vsebuje *Naložbeni načrt za trajnostno Evropo* in *Mehanizem za pravičen prehod*, ki bosta spodbujala preoblikovanje in ponoven gospodarski razvoj. Navedeni gospodarski načrti bodo zaščitili občutljivejše dele prebivalstva, kot so na primer mladi, in države članice, ki jih bo okoljski prehod najbolj prizadel, ob hkratnem spodbujanju enakopravnega prehoda in zagotavljanju, da »ne bo nihče ostal prezrt«²⁸.

Evropska unija razvija nov tip diplomacije kot globalni odziv na podnebno krizo. Pariški dogovor se bo izvajal z oblikovanjem dolgoročnih ciljev, ki se bodo dosegali postopno v skladu s programski cilji. Dvostranska diplomatska prizadevanja bodo postala eden od ključnih dejavnikov za uspeh mehke moči Evropske unije, ki bo sodelovala z državami G20, katere nosijo trenutno največjo odgovornost za izpuste toplogrednih plinov. Poleg navedenega bo diplomacija Evropske unije podprla sestavo zelene agende v zahodnobalkanskih državah in hkrati sodelovala z Afriko in sosednjimi državami pri izvajanju strategije, pri kateri bodo na področju diplomatskih odnosov v središču pozornosti vidiki, povezani z okoljskimi spremembami.

²⁵ European Commission, *European Clean Bus deployment Initiative*, Brussels, 16.10.20, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

²⁶ European Commission, *Towards a Strategic Transport Research & Innovation Agenda (STRIA)*, Brussels, 30.6.16, URL: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/news/towards-strategic-transport-research-innovation-agenda-stria>

²⁷ European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions - The European Green Deal*, Brussels, 11.12.2019, URL: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication_en.pdf, str.2.

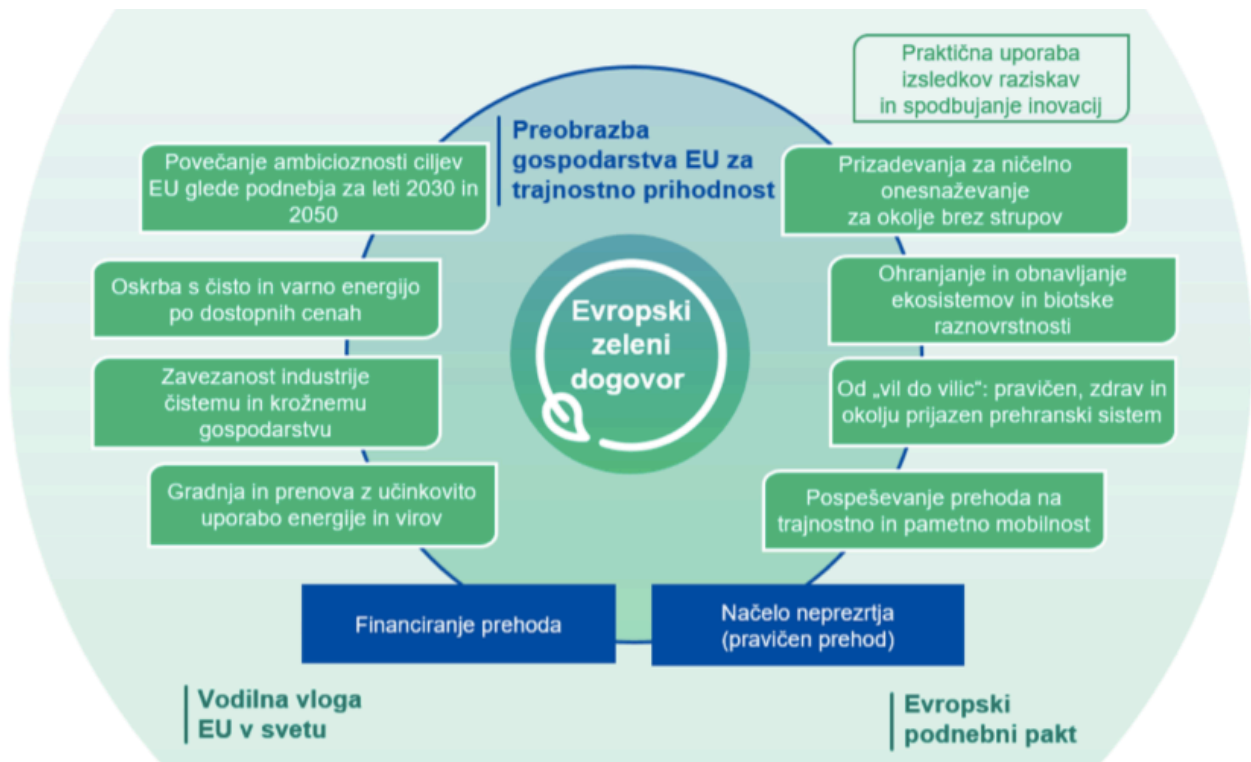
²⁸ European Commission, *The Just Transition Mechanism: Making Sure No One Is Left Behind - The European Green Deal*, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/860386/just_transition_mechanism_en.pdf.pdf

Poleg tega Evropska unija priznava nevarnost podnebne nestabilnosti kot dejavnika, ki sproža različne nestabilnosti na regionalni in globalni ravni, na katere se je treba enotno odzvati. S trgovskega stališča želi Evropska unija postati standard za nove trgovske politike in globalni trg ter določati nove standarde kakovosti in postopkovne standarde²⁹.

1.2.1 Evropski zeleni dogovor

Podnebne in okoljske spremembe zahtevajo enoten močan odgovor s strani Evropske unije in držav članic. 11. decembra 2019 je Evropska komisija predstavila Evropski zeleni dogovor kot programski dokument za spodbujanje trajnostnega razvoja okoljskega vidika, ne le za Evropsko unijo, temveč tudi za sosednje države in ves svet. Evropski zeleni dogovor vsebuje predlog dolgoročne strategije Evropske komisije, njegov namen je združiti cilje okoljskega razvoja na podlagi Agende 2030 Združenih narodov in Pariškega sporazuma o okoljskih spremembah. Evropski zeleni dogovor kot izhodišče upošteva več vidikov, kot na primer večjo uporabo novih tehnologij in potrebo po digitalni preobrazbi evropskega gospodarstva, spodbujanje sistema krožnega gospodarstva, doseganje energetske učinkovitosti in spodbujanje ekonomskih koristi rabe takšne energije, potrebe potrošnikov kot izhodišče za spremembe, ustvarjanje in uporabo rešitev, ki temeljijo na naravnih virih, in promocijo skupnega dela med javnim in zasebnim gospodarskim sektorjem. Na ta način Evropska unija povezuje gospodarstvo, okoljska vprašanja in družbo z namenom, da bi do leta 2050 dosegli podnebno nevtralnost. Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in gospodarski prehod sta ključna elementa za soočanje s podnebnimi spremembami. Na področju zakonodaje je bila tovrstna volja potrjena s predlogom Evropske komisije za izdajo evropskega zakona o podnebjju, s čimer bi se oblikoval referenčni pravni okvir za strategijo Komisije in pravnih obveznosti držav članic.

²⁹ European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions - The European Green Deal*, str. 20 - 21.



Slika 1 - Evropski zeleni dogovor- Vir: Evropska komisija, 2019

1.2.1.1 Področja ukrepanja

Evropski Zeleni dogovor predlaga celovit pristop pri globalni preobrazbi evropskega proizvodnega sistema. S podnebnimi spremembami se je treba soočiti kot s kompleksnim in medsebojno povezanim izzivom, ob sodelovanju med Komisijo in državami članicami. Končni cilj je »ponoven preudarek o politikah za oskrbo celotnega gospodarstva s čisto energijo, torej industrije, proizvodnje in potrošnje, infrastrukture velikega obsega, prometa, prehrane in kmetijstva, gradbeništva, obdavčenja in socialnih ugodnosti«³⁰. Na ta način je Komisija želela izpostaviti različna področja ukrepanja, na katerih mora Evropska unija delovati odločno.

1.2.1.1.1 Povečanje ambicioznosti ciljev EU glede podnebja za leti 2030 in 2050

Cilj je doseči podnebno nevtralnost do leta 2050 in zmanjšati emisije toplogrednih plinov za 50 % do leta 2030. Evropska unija je odločno zavzela stališče do podnebnih sprememb. V potrditev navedenega je Komisija marca 2020 predlagala prvi evropski podnebni zakon. Zmanjšanje emisij bo doseženo s celotno preobrazbo gospodarstva in s spodbujanjem politik, med drugim z obdavčevanjem energije, pridobljene iz ogljika, da bi zagotovila razogljičenje proizvodnih procesov.³¹

1.2.1.1.2 Oskrba s čisto in varno energijo po dostopnih cenah

Enega od glavnih izzivov predstavlja razogljičenje evropskega energetskega sistema, pri čemer naj imajo prednost čim bolj varni, ekonomični in obnovljivi energetske viri. Za doseganje navedenega cilja je treba ustvariti integriran, medsebojno povezan, sodoben in digitaliziran evropski trg energije. Komisija bo vsaki državi članici predlagala, naj poveča svoje klimatske ambicije s

³⁰ prav tam, str. 4.

³¹ prav tam, str. 4- 5.

posodobitvijo nacionalne zakonodaje na energetske in podnebne področju do leta 2023 s ciljem, da se nevtralnost emisij plinov doseže do leta 2050. Pri prehodu bodo upoštevane potrebe potrošnikov ob spodbujanju pametnega povezovanja med vsemi gospodarskimi področji³².

1.2.1.1.3 Zavezanost industrije k čistemu in krožnemu gospodarstvu

Za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050 mora delovanje potekati na vseh ravneh gospodarskega sistema. Gospodarska preobrazba po korenito spremenila evropsko gospodarstvo in ustvarila sistem storitev in proizvodov z nizkimi emisijami, ki bo trajnostno naravnani in vključevalen. Cilj zelene gospodarske preobrazbe je razširitev evropskega trga dela, hkrati pa se želimo osredotočiti na področje tekstilne industrije, gradbeništva, elektronske industrije in plastike kot ključnih področij evropskega gospodarstva. Poleg navedenega bo nov predlog za uvedbo sistema krožnega gospodarstva zadovoljeval potrebe potrošnikov in zagotavljal celovito obveščeno o izvoru proizvodov in o tem, kako se izdelujejo. In končno bosta zmanjšanje količine odpadkov in dostop do obnovljivih virov energije predstavljala strateško področje Zelenega dogovora s spodbujanjem sodelovanja med industrijskim sistemom in naložbami³³.

1.2.1.1.4 Gradnja in prenova z učinkovito rabo energije in virov

Energetska učinkovitost in nizki stroški energije bodo torej nove razvojne prednostne naloge pri prenovi javnih in zasebnih stavb. Izvajala se bo zakonodaja o energetske učinkovitosti stavb, dolgotrajne nacionalne strategije pa bodo podprte s skupnim delom Komisije in držav članic³⁴.

1.2.1.1.5 Pospeševanje prehoda na trajnostno in pametno mobilnost

Eden od glavnih izzivov Zelenega dogovora je boj proti vsem izpustom iz neobnovljivih virov. Med temi se morajo do leta 2050 bistveno zmanjšati emisije toplogrednih plinov, ki nastajajo v prometu. V ta namen bo Komisija spodbujala učinkovitost evropskega prometnega sistema z multimodalnimi načini, digitalizacijo in ustvarjanjem pametnega prometnega sistema. Navedena sprememba se bo še naprej izvajala ob zagotavljanju enakomernih cen za prevoz in z zniževanjem onesnaževanja, zlasti v mestih³⁵.

1.2.1.1.6 Od »vil do vilic«: oblikovanje pravičnega, zdravega in okolju prijaznega sistema

Z idejo krožnega gospodarstva se namerava spodbujati aktivno vključevanje poslovnih subjektov, kot so kmetje, živinorejci in ribiči, v prehransko verigo. Človekovo zdravje in spodbujanje zdravega prehranjevanja ter načina življenja, ohranjanje biotske raznovrstnosti, zmanjševanje ostankov hrane in spodbujanje trajnostno naravnane potrošnje živil bodo glavni cilji na tem področju delovanja³⁶.

1.2.1.1.7 Ohranjanje in obnavljanje ekosistemov in biotske raznovrstnosti

Zaščita ekosistema in biotske raznovrstnosti je ena najpomembnejših nalog Komisije, ki želi zaustaviti pretirano izkoriščanje in izgubo biotske pestrosti v naravnem okolju. Zaveza k zaščiti morja, gozdov in na splošno naravnih virov je temeljnega pomena za zaustavitev podnebnih sprememb in lahko postane del trajnostno naravnane gospodarstva³⁷.

³² prav tam, str. 6.

³³ prav tam, str. 7 - 9.

³⁴ prav tam, str. 9 - 10.

³⁵ prav tam, str. 10 - 11.

³⁶ prav tam, str. 11 - 12.

³⁷ prav tam, str. 13 - 14.

1.2.1.1.8 Prizadevanja za ničelno onesnaževanje za okolje brez strupov

Čista voda, zrak in tla so temeljnega pomena za ohranjanje biotske raznovrstnosti in za varovanje človekovega zdravja. Sedanja zakonodaja na področju onesnaževanja ozračja bo usklajena s standardi Svetovne zdravstvene organizacije. Potekal bo boj proti večjim industrijskim emisijam in oddajanju kemičnih snovi v kombinaciji s političnim delovanjem za zagotavljanje zdravega okolja in varovanje zdravja³⁸.

1.2.1.2 Evropski zeleni dogovor in težave, povezane z zdravstveno krizo zaradi covid-19

Evropski zeleni dogovor predstavlja gonilno in celovito programsko politiko za vzpostavitev trajnostnega razvoja na evropski ravni. Trenutna zdravstvena kriza zaradi covid-19 je marca zasenčila predstavitev Zelenega dogovora in z njim povezanih vprašanj s področja podnebja in okolja. Kljub temu se vsi seveda dobro spominjajo, kako so novice in mediji predstavljali naravne in okoljske posledice, povezane z manjšim številom potovanj, z ustavitvijo proizvodne dejavnosti in mobilnosti državljanov. Istočasno je nastanek nove odločne socialne in politične ozaveščenosti, povezane z okoljskimi spremembami, ki je nastala v teh letih, Evropsko unijo spodbudil, da je kljub pandemiji covid-19 zavzela odločno stališče. Paket za ponoven gospodarski zagon Evropske unije za soočanje s sedanjo krizo zaradi covid-19 bo usklajen s prednostnimi nalogami, določenimi v okviru Evropskega zelenega dogovora, pri čemer bo v večletnem finančnem okviru za obdobje 2017-2027 za podnebne spremembe namenjenih približno 25 % proračuna Evropske unije³⁹. S kratkoročnimi gospodarskimi vprašanji in dolgoročnimi okoljskimi ter podnebnimi prioritetami se bo Evropska unija spopadla tako, da bo investirala v bolj zeleno, varno, odporno in vključujočo prihodnost. Sedanja kriza bo prinesla priložnost za ponovno izgradnjo evropskega gospodarstva in s tem evropskega sistema socialnega skrbstva na podlagi političnih usmeritev Zelenega dogovora glede podnebnih sprememb in izgubljanja biotske raznovrstnosti. Navedene politične in gospodarske ambicije se bodo izvajale ob upoštevanju gesla iz Evropskega zelenega dogovora »nihče ne sme ostati prezrt« in mehanizma za pravičen prehod. Razširjenje pandemije covid-19 je najhuje prizadelo bolj ranljive dele prebivalstva, pri čemer je več milijonov oseb postalo brezposelnih ali nima dovolj dela. Načrt za ponoven zagon Evropske unije želi vzpostaviti enakopraven ponoven družbeno-gospodarski zagon s spodbujanjem krožnega gospodarstva, razogljičenja gospodarskih sistemov in prometa s podporo prenovi in ustvarjanju novega gospodarstva ter novih zaposlitvenih priložnosti za tiste, ki jih je prizadela kriza⁴⁰.

1.2.2 Evropski zakon o podnebjju

Evropski zakon o podnebjju, predlagan marca 2020, bo prvi evropski zakon za boj proti podnebnim spremembam, ki ga bo izdala Evropska komisija. Namen zakona je zagotoviti pravni in zakonski okvir za Evropski zeleni dogovor in tako doseči cilj, da emisije toplogrednih plinov prenehajo do leta 2050, k čemur se bodo pravno zavezale vse države članice Evropske unije. Doseganje ciljev iz Evropskega zelenega dogovora in Evropskega podnebnega zakona se bo ocenjevalno vsakih pet let skladno s programskimi smernicami, kot so predlagane s Pariškim dogovorom. Namen zakona je, da se določi nov cilj na področju emisij toplogrednih plinov do leta 2030 in nov dolgoročni cilj od

³⁸ prav tam, str. 14 - 15.

³⁹ European Parliament, News, Covid - 19: EU recovery plan should prioritise climate investment, uploaded on: 02.06.2020, URL: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20200429STO78172/covid-19-eu-recovery-plan-should-prioritise-climate-investment>

⁴⁰ European Commission, press corner, Europe's moment: repair and prepare for the next generation, uploaded on: 27.05.2020, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_940.

leta 2030 do leta 2050 za popolno odpravo emisij toplogrednih plinov, pri katerem bodo sodelovali evropski in nacionalni organi, zasebni sektor in državljani⁴¹.

1.2.3 Evropski podnebni pakt

Evropski podnebni pakt, predstavljen leta 2020, spodbuja sodelovanje med evropskimi in nacionalnimi javnimi organizacijami, področjem izobraževanja, potrošniki, državljani in zasebnim sektorjem. Kot del Evropskega zelenega dogovora bo Evropski podnebni pakt spodbujal znanstveno komunikacijo za spodbujanje ozaveščenosti v zvezi s podnebnimi in okoljskimi temami. Komisija bo podprla delovanje organizacij in oseb s pomočjo: podpore pametnemu načinu financiranja za posodabljanje stavb in zagotavljanje njihove trajnosti, konkretnih dejanj za ustvarjanje bolj zelenih mest s posaditvijo dreves, financiranja načrtov trajne in pametne mobilnosti⁴².

1.3 SHEME IN PRILOŽNOSTI FINANCIRANJA ZA PODORO TRAJNOSTNEGA RAZVOJA

1.3.1 Naložbeni načrt za trajnostno Evropo in mehanizem za pravičen prehod⁴³

Za izvedbo Zelenega dogovora bo potrebnih precej sredstev. Operativni in finančni del Zelenega dogovora vsebuje Naložbeni načrt za trajnostno Evropo in Mehanizem za pravičen prehod.

Za načrt je v naslednjih desetih letih predvidenih tisoč milijard evropskih sredstev. Načrt predvideva več aktivnosti v podporo javnemu sektorju pri ustvarjanju zelenih, trajnostno naravnanih in inovativnih projektov v okviru ciljev trajnostnega razvoja, kot ga spodbujajo Združeni narodi. Glede ciljev za leto 2030 bodo z načrtom financirani pretežno projekti s področja energije, naložba v okolju prijazna vozila in predelavo stavb. Poleg navedenega bo poseben poudarek na tehnoloških inovacijah.

Mehanizem za pravičen prehod je instrument, katerega osnovna vloga je zagotavljanje prehoda v nevtralno gospodarstvo s podnebnega vidika ob zagotavljanju, da se ta prehod izvaja enakopravno in vključujoče. Namen mehanizma je nudenje podpore regijam, ki bodo zaradi posledic prehoda najbolj prizadete, pri čemer bo v obdobju 2021-2027 sproščenih vsaj 150 milijard evrov. V okviru tega mehanizma so predvideni trije glavni viri financiranja:

1. **Sklad za pravičen prehod** - ki predvideva sprostitev približno 40 milijard sredstev, namenjenih regijam, ki jih bo gospodarski prehod najbolj prizadel,
2. **Sistem za pravičen prehod v okviru InvestEU** - za mobilizacijo naložb v višini 45 milijard evrov. Namen programa bo privabljanje zasebne naložbe na področju infrastrukture, čiste energije, razogljčevanja itd.
3. **Instrument za posojila v javnem sektorju, vzpostavljen z Evropsko investicijsko banko** - v okviru katerega je predvidena mobilizacija naložb v višini 25 milijard evrov za posojila za naložbe v razogljčenje industrijskih procesov s spodbujanjem uporabe obnovljivih virov energije.

⁴¹ European Commission, *European Climate Law*, URL: https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/law_en

⁴² European Commission, *European Climate Pact*, https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/pact_en

⁴³ European Commission, *Financing the green transition: The European Green Deal Investment Plan and Just Transition Mechanism*, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_17

1.3.2 Priložnosti za naložbe

V tabelah, navedenih v nadaljevanju, so predstavljene nekatere pomembnejše priložnosti za naložbe v naslednjem programskem obdobju za financiranje projektov, namenjenih spodbujanju trajnostnega razvoja.

1.3.2.1 Obzorje Evropa

Tabela 1 - Obzorje Evropa

Cilji	<ul style="list-style-type: none"> • Prilagajanje podnebnim spremembam, vključno s preoblikovanjem družbe • Zdravi oceani, obalna morja in notranje morske vode • Podnebno nevtralna in pametna mesta
Razpoložljiva sredstva	<p>II. steber - »Globalni izzivi in industrijska konkurenčnost« (skupna višina sredstev: 52,7 milijard evrov)</p> <p>Glavni poudarki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • podnebje, energija in mobilnost. <p>III. steber - »Odprte inovacije« (skupna višina sredstev: 10,5 milijard evrov)</p> <p>Glavni poudarki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • evropski ekosistemi inovacij. • Evropski inštitut za inovacije in tehnologijo
Upravičenci	<ul style="list-style-type: none"> • Do financiranja so upravičene pravne osebe s sedežem v eni od držav članic oziroma v pridruženi državi. • Pravne osebe s sedežem v tretjih državah: če je država določena v delovnem programu, ki ga sprejme Komisija, je država upravičenka. • Pridružene osebe so lahko upravičenci do financiranja pri določeni aktivnosti, če imajo stalno poslovno enoto v državi članici, v pridruženi državi oziroma v tretji državi, opredeljeni v delovnem programu, ki ga sprejme Komisija.
Spletna stran	https://ec.europa.eu/info/horizon-europe-next-research-and-innovation-framework-programme_en

1.3.2.2 Program za okolje in podnebne ukrepe - LIFE

Tabela 2 - Program za okolje in podnebne ukrepe - LIFE

Cilji	<ul style="list-style-type: none"> • Promocija politik za pretvorbe evropskega gospodarstva na krožni sistem, brez emisij ogljika in ob spoštovanju podnebja. • Promocija prehoda na čisto energijo.
--------------	--

- Zaustavitev izgube biotske raznovrstnosti in promocija dobrih praks za zaščito okolja.

Razpoložljiva sredstva	Skupna višina sredstev za obdobje 2021-2027: 5,45 milijard evrov. <ul style="list-style-type: none"> • 3,5 milijard evrov za podprogram »Okolje« • 1,95 milijard evrov za podprogram »Podnebni ukrepi«
Upravičenci	<ul style="list-style-type: none"> • Pravni subjekti s sedežem v eni izmed držav članic ali v kateri koli drugi državi s povezanim območjem. • Pravne osebe s sedežem v tretji državi, ki se je pridružila programu oziroma je navedena v delovnem načrtu programa.
Spletna stran	https://ec.europa.eu/easme/en/life

1.3.2.3 Instrument za povezovanje Evrope

Tabela 3 - Instrument za povezovanje Evrope

Cilji	<ul style="list-style-type: none"> • Na področju prometa: spodbujanje projektov v skupnem interesu z medsebojno povezanimi in učinkovitimi mrežami. • Na področju energetike: spodbujanje ciljanih projektov za povezovanje trga energije in pomoč pri razogljičenju gospodarstva. • Na področju digitalizacije: razvijanje digitalizacije v prometnem sistemu s povečevanjem zmogljivosti evropskih digitalnih mrež.
Razpoložljiva sredstva	Razpoložljiva sredstva v višini 42,3 milijard evrov: <ul style="list-style-type: none"> • Prometna infrastruktura: 30,6 milijard evrov • Energija 8,7 milijard evrov • Digitalizacija: 3 milijarde evrov
Upravičenci	<ul style="list-style-type: none"> • Pravne osebe s trajno poslovno enoto v eni od držav članic. • Pravne osebe s trajno poslovno enoto v tretji državi, ki se je pridružila programu. • Pravne osebe, ustanovljene v skladu s pravom Evropske unije, in mednarodne organizacije, če tako določajo delovni programi.
Spletna stran	https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility

2 ANALIZA DOBRIH EVROPSKIH PRAKS

Analizira nekaterih dobrih praks, povezanih s sistemom parkiraj in se pelji, souporabe avtomobilov in souporabe koles, je tu predstavljena z namenom oblikovanja koristnih informacij za razvoj podobnih sistemov v projektnih območjih. Iz tega razloga so bili študijski primeri izbrani v vseh treh kategorijah sistemov, ob upoštevanju glavnih značilnosti teritorialnih območij posameznih partnerjev.

Tabele s povzetki za vsakega od predstavljenih študijskih programov omogočajo enostavno primerjavo med njimi. Ne glede na to pa glavno korist raziskave predstavljajo zaključki, v katerih so za vsakega od treh instrumentov prikazani posebni ugotovljeni vidiki za vsak posamezen študijski primer, kar se lahko upošteva pri bodočem izvajanju in razvoju podobnih instrumentov v teritorialnih kontekstih v okviru projekta.

2.1 SISTEMI PARKIRAJ IN SE PELJI

2.1.1 Izbira študijskih primerov

Pri izbiri študijskih primerov so bile upoštevane naslednje značilnosti obravnavanih območij:

- **Število prebivalcev in površina** (torej gostota poseljenosti), ki sta posebej pomembna za zagotavljanje primerljivosti obravnavanih primerov z razvojem, ki je predviden v nadaljevanju dokumenta, saj sta prebivalstvo in površina glavna dejavnika, na podlagi katerih se določata potencialni uporabniški bazen in njegova distribucija. Upoštevanje teh treh dejavnikov v skoraj vseh v nadaljevanju predstavljenih primerih, razen za Londau Bodensee, pomeni priznati, da so uspešne izkušnje za sisteme parkiraj in se pelji, za katere obstaja največ dokazov v mreži, umeščene v višje urbano merilo od tistega, v katerega spadajo območja v okviru projekta MobiTour.
- **Prisotnost turističnih tokov**, ki skoraj v vseh izbranih primerih pogojujejo izvajanje storitve, pogosto pomeni potrebo po večjem številu parkirnih mest od tistega, ki je običajno dimenzionirano za stalno prebivalstvo obravnavanega mesta. Primer Benidorma je s tega stališča simboličen.

Tabela 4 - Evropske prakse s sistemom parkiraj in se pelji

	Prebivalstvo	Površina	Gostota prebivalstva	Prisotnost glavnih turističnih tokov
<i>Caorle</i>	11606	153,84 km ²	75,44 p./km ²	Da
<i>Divača</i> ⁴⁴	3889	147,8 km ²	26,31 p./km ²	Da
<i>Lignano Sabbiadoro</i>	6962	15,71 km ²	443,16 p./km ²	Da
<i>Piran</i>	17882	44,6 km ²	400,94 p./km ²	Da
<i>Sežana</i> ⁴⁵	13276	217,4 km ²	61,07 p./km ²	Da
<i>Benidorm (ESP)</i>	69045	38,51 km ²	1.792,91 p./km ²	Da
<i>La Rochelle (FRA)</i>	77376	28,43 km ²	2.721,63/km ²	Da

⁴⁴ Občina, v katero spada pretežni del površine Škocjanskih jam.

⁴⁵ Občina, kjer ima sedež Kobilarna Lipica.

Lindau Bodensee (NEM)	25249	33,18 km ²	760,97 p./km ²	Da
Ljubljana (SLO)	292988	163,8 km ²	1.788,69 p./km ²	Da
Viareggio (ITA)	68087	34,42 km ²	1.915,08 p./km ²	Da

2.1.1.1 Aparcamientos disuasorios - Benidorm (ESP)

Lokacija	Benidorm	Država	Španija
Prebivalstvo	69.045 [2015]	Površina	38,51 km ²
Gostota	1.792,91 p./km ²		
Opis	Benidorm je turističen kraj na Costa Blanci v jugovzhodni Španiji. Za zmanjšanje gostote prometa v središču mesta, ki je zlasti problematičen v turistični sezoni (pri čemer je ocenjeno, da začasno število prebivalcev naraste tudi na 400.000), so leta 2018 lokalni organi uvedli mrežo 30 brezplačnih parkirišč s skupno 4.700 parkirnimi mesti za avtomobile, povezanih z mrežo javnega mestnega prevoza z vlakom ali cestnega javnega prevoza ter storitev souporabe koles.		
Način upravljanja	Javni		
Povezovanje z javnim lokalnim prometom (JLP) in cenik	Brezplačno parkiranje v bližini postajališč javnega lokalnega prometa		
Število parkirnih območij	30 [2019]	Število parkirišč za avtomobile	4.752 [2019]
Opombe	-		
Viri:	https://www.diarioinformacion.com/benidorm/2018/06/29/benidorm-crea-29-parkings-disuasorios/2037993.html https://benidorm.org/sites/default/files/adjuntos_articulo/triptico_aparcamientos_disuasorios.pdf		

2.1.1.2 Parc-relais - La Rochelle (FRA)

Lokacija	La Rochelle	Država	Francija
Prebivalstvo	77.376 [2009]	Površina	28,43 km ²
Gostota	2.721,63 p./km ²		
Opis	Leta 2005 je v francoskem mestecu La Rochelle v Novi Akvitaniji (Nouvelle Aquitaine), ki gleda na Atlantik, občina ustanovila Pass'Rochelais, vozovnico, ki omogoča kombiniran dostop do javnega prevoza s popusti za muzeje in glavne zanimivosti v mestu. Leta 2006 se je navedeni politiki pridružila še strategija, ki temelji na izgradnji območij za sistem parkiraj in se pelji (P+R). Trenutno so aktivna štiri območja P+R: P+R Jean Moulin s 600 parkirnimi mesti manj kot kilometer od starega пристanišča, od koder je vsakih 10 minut zagotovljen brezplačen prevoz; P+R Illico Vieljeux s 125 parkirnimi mesti in 3 avtobusnimi linijami, ki uporabnika v 5 minutah pripeljejo v središče mesta; P+R Illico Greffières s 300 parkirnimi mesti in hitro avtobusno linijo, ki uporabnika do cilja pripelje v 15 minutah; P+R Beaulieu s 150 parkirnimi mesti.		
Način upravljanja	Javni		

Povezava z JLP	Dnevna tarifa za postanek in povratno vožnjo z avtobusom znaša 3 evre. Za abonente na JLP je parkiranje brezplačno.		
Število parkirnih območij	4 [2019]	Število parkirnih mest za avtomobile	1.175 od tega 125 rezerviranih za abonente na JLP [2019]
Opombe	Območje P+R Vieljeux, ki je najbližja mestnemu središču, je rezervirana za abonente na JLP in tako zagotavlja bolj tesno povezavo med P+R in JLP.		
Viri:	https://www.larochelle.fr/cadre-de-vie/se-deplacer-et-stationner/stationner-a-la-rochelle.html https://yelo.agglo-larochelle.fr/bus/parcs-relais https://civitas.eu/sites/default/files/implementation20of20a20new20ticketing20system_car20park20management.pdf		

2.1.1.3 Park & Ride - Blauwiese (NEM)

Lokacija	Lindau Bodensee	Država	Nemčija
Prebivalstvo	25.249 [2016]	Površina	33,18 km ²
Gostota	760,97 p./km ²		
Opis	Kraj Lindau, nemško mestece ob Bodenskem jezeru, ima parkirišče parkiraj in se pelji Blauwiese (P1), v četrti Reutin, z 287 parkirnimi mesti po tarifi 0,80 evra/uro (oziroma 5 evrov/dan). S parkirišča se v 8 minutah z avtobusom pride v mestno središče (avtobus vozi vsakih 30 minut). Parkirišče je od železniške postaje oddaljeno 11 minut.		
Način upravljanja	Javni		
Povezava z JLP in cenik	Parkirišče je blizu glavnih postajališč JLP in železniških postajališč. Tarifa za parkiranje je 0,80 evra/uro oziroma 5 evrov/dan. Vozovnica za avtobus stane 2,20 evra, dnevna pa 4,40 evrov.		
Število parkirnih območij	1 [2019]	Število parkirnih mest za avtomobile	287 [2019]
Opombe	-		
Viri:	https://www.lindau.de/adresse/p1-blauwiese https://www.stadtbuss-lindau.de/tarife/tarifuebersicht-lindau-zone-400-ab-01-1.2019		

2.1.1.4 Parkiraj in se pelji - Ljubljana (SLO)

Lokacija	Ljubljana	Država	Slovenija
Prebivalstvo	292.988 [2018]	Površina	163,8 km ²
Gostota	1.788,69 p./km ²		
Opis	V slovenskem glavnem mestu je od leta 2007, v sodelovanju s 26 sosednjimi občinami, organizirana storitev parkiraj in se pelji (park&ride). Območja P+R se nahajajo na obrobju mesta in so s središčem povezana z javnimi prevoznimi linijami. Območja P+R so: Barje, 347 parkirnih mest; Dolgi most, 249 parkirnih mest; Ježica, 80 parkirnih mest; Stožice, 644 parkirnih mest; Studenec, 187 parkirnih mest.		
Način upravljanja	Družba JP LPT d.o.o. upravlja z ljubljanskimi parkirišči in je pod 100 % nadzorom občine.		
Povezava z JLP in cenik	Povratna vozovnica za JLP vključuje strošek parkiranja (1,30 evra/dan). Za koriščenje parkirišča se je ob nakupu treba registrirati z nakupom kartice, ki stane 2 evra.		

Število parkirnih območij	5 [2019]	Število parkirnih mest za avtomobile	1.507 [2019]
Opombe	-		
Viri:	http://www.lpt.si/jezica_p_r/parkirisca/parkirisca_osebna_vozila/ https://www.ljubljana.info/parking/park-and-ride-ljubljana/ https://www.lpp.si/sites/default/files/lpp_si/stran/datoteke/zemljevid_parkirisc_pr_septem_ber_2016.pdf https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Work-Paper---Key-Literature-and-Good-Practices.pdf		

2.1.1.5 Brezplačna parkirišča - Viareggio (ITA)

Lokacija	Viareggio	Država	Italija
Prebivalstvo	68.087 [2018]	Površina	32,42 km ²
Gostota	1.915,08 p./km ²		
Opis	V Viareggiu, toskanskem obmorskem mestu, so na voljo brezplačna parkirišča za menjavo prevoza, s katerih je zagotovljena tudi povratna vožnja z avtobusom, pri čemer se je treba vrniti do 1.00 ure naslednjega dne po dnevu parkiranja, oziroma brezplačen najem kolesa, ki ga je treba vrniti do 23.30. Parkirišča so zasnovana tako, da zadovoljujejo potrebe vozačev iz delovnih razlogov, navedeni pa so tudi na mestih, kjer se objavljajo turistične informacije. Parkirišča so: Largo Risorgimento, s 330 parkirnimi mesti; Via Petrarca, 120 parkirnih mest; Palasport, 400 parkirnih mest; Stazione Vecchia, 289 parkirnih mest; Via Bixio, 271 parkirnih mest; Via Einaudi, 180 parkirnih mest; Terrazza della Repubblica, 400 parkirnih mest; Viale Buonarroti, 330 parkirnih mest.		
Način upravljanja	Družba, ki upravlja s parkirišči, je delniška družba v 60 % lasti Občine Viareggio.		
Povezava z JLP in cenik	Parkiranje je brezplačno. Za izdajo voznice je omogočena povratna vožnja z avtobusom, pri čemer se je treba vrniti do 1.00 ure naslednjega dne po dnevu parkiranja, oziroma brezplačen najem kolesa, ki ga je treba vrniti do 23.30.		
Število parkirnih območij	8 [2019]	Število parkirnih mest za avtomobile	2.320 [2019]
Opombe	-		
Viri:	https://www.discovertuscany.com/it/viareggio/dove-parcheggiare.html http://www.comune.viareggio.lu.it/index.php?option=com_content&view=article&id=524:tras .. https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1gEBiCV8iz8Vxg7yp7UOz-U1kQuKYcyL3&ll=43.85947046886568%2C10.293603221534454&z=13		

2.1.2 Rezultati in priporočila

Na podlagi zbranih in med seboj primerjanih analitičnih podatkov v zvezi z zgoraj obravnavanimi študijskimi primeri je mogoče izluščiti nekaj koristnih napotkov za načrtovanje sistemov parkiraj in se pelji v projektnih območjih. Uvodoma je v ta namen treba poudariti, da so projektna območja po številu prebivalcev, zlasti pa po gostoti prebivalcev bistveno drugačna kot v obravnavanih primerih. Zato je posebej pomembno, da bi zasnovani sistemi parkiraj in se pelji vključevali širša območja pokritosti kot zgolj posamezne občine, ki sodelujejo pri projektu, z združevanjem teritorialnih območij, ki imajo več prebivalcev in take mobilnostne tokove, ki bi upravičili uvedbo

politik za povezovanje zasebne mobilnosti in sistemov javnega prevoza. V nadaljevanju so navedeni rezultati analize:

- **Model upravljanja storitve** - način upravljanja je v obravnavanih študijskih primerih pretežno javni, kar se tiče parkirišč, sicer pa poteka preko lokalnih družb, ki upravljajo lokalni javni promet oziroma preko drugih pravnih oblik.
- **Umestitev parkirišč** - v vseh analiziranih študijskih primerih se parkirišča nahajajo na strateških točkah, pri čemer sta v glavnem upoštevana dva vidika: potreba po vključevanju prometnih tokov, ki prihajajo v mesto od zunaj (zlasti tistih, ki se nanašajo na ljudi, ki se prevažajo z doma na delo in z doma na šolanje, pa tudi turističnih tokov), in povezava parkirišč s sistemom lokalnega javnega prevoza (železniškega in cestnega) ter storitvijo souporabe koles.
- **Ceniki** - skoraj v vseh primerih predstavljajo ceniki z velikimi znižanji cen osnovo za konkurenčno uspešnost sistemov parkiraj in se pelji, zlasti v primerjavi s plačljivim parkiranjem v mestnih središčih. V primeru Benidorma in Viareggia je parkiranje brezplačno. V primeru Ljubljane in La Rochelle zmerna dnevna tarifa zadovoljuje potrebe vozačev in turistov. V Lindau Bodensee pa so cene višje⁴⁶.
- **Povezava z JLP** - v tem primeru velja opozoriti na razliko med zgolj fizičnim povezovanjem parkirišč s pomembnejšimi vozlišči oziroma postajališči javnega prevoza - kar je zagotovljeno v vseh analiziranih primerih - in bolj naprednim povezovanjem, pri katerih je v strošek parkiranja vključena tudi storitev potrebnega JLP za prihod od parkirišč do cilja in obratno. Ta drugi tip povezovanja je prisoten v primerih La Rochelle, Ljubljane in Viareggia. V tem slednjem kontekstu je povezovanje posebej pomembno, saj so tako parkiranje kot vožnja z avtobusom ali dnevni najem kolesa brezplačni.

Tabela 5 - Sistemi parkiraj in se pelji - rezultati in priporočila

	Model upravljanja	Umeščenenost parkirnih območij	Ceniki	Povezava z JLP
<i>Aparcamientos disuasorios Benidorm (ESP)</i>	Javno podjetje	Na obrobju mesta, podrobneje v bližini postaj tramvaja	Brezplačen	Samo fizična
<i>Parc-relais La Rochelle (FRA)</i>	Javno podjetje	Izven središč, v nekaterih primerih v bližini avtocestnih izvozov	Nizka dnevna tarifa	Fizična in glede cene
<i>Park & Ride Blauweise Lindau Bodensee (NEM)</i>	Javno podjetje	Na obrobju mesta, v bližini postaje	Urna in dnevna tarifa	Samo fizična
<i>Park & Ride Ljubljana (SLO)</i>	Javno podjetje	Okrog mestnega centra, pogosto v bližini	Nizka dnevna tarifa	Fizična in glede cene

⁴⁶ Pri tej oceni je treba upoštevati različno višino življenjskih stroškov glede na državo, v kateri se izbrana mesta nahajajo.

		avtocestnih izvozov		
<i>Brezplačna parkirišča Viareggio (ITA)</i>	Javno podjetje	Okrog mestnega središča	Brezplačen	Fizična in glede cene (brezplačno)
<i>Povzetki</i>	V primeru La Rochelle upravlja s storitvijo isto podjetje, ki upravlja tudi lokalni javni prevoz.		V Ljubljani je storitev na voljo ob nakupu kartice za 2 evra.	V primeru La Rochelle je del parkirnih mest rezerviran za abonente na JLP, s čimer je podprta tudi povezanost med sistemoma.

2.2 SISTEMI SOUPORABE AVTOMOBILOV

2.2.1 Izbira študijskih primerov

Merila za izbiro študijskih primerov za storitev souporabe koles se pravzaprav prekrivajo s predhodno navedenimi za storitev parkiraj in se pelji (P+R), in sicer so to:

- Številčnost prebivalstva in površina (torej gostota poseljenosti), ki sta posebej pomembna za zagotavljanje primerljivosti obravnavanih primerov z razvojem, ki je predviden v nadaljevanju dokumenta, saj sta prebivalstvo in površina glavna dejavnika, na podlagi katerih se določata potencialni uporabniški bazen in njegova distribucija.
- Prisotnost turističnih tokov, ki zlasti v primeru kraja Citiz a Pélussin (Francija) pomembno vplivajo na izvajanje storitve; zaradi navedenega dejstva bi študijski primer lahko bil pri izvajanju podoben kot v primerih iz našega projekta.

Tabela 6 - Evropske prakse na področju souporabe avtomobilov

	Prebivalstvo	Površina	Gostota prebivalstva	Prisotnost glavnih turističnih tokov
<i>Caorle</i>	11606	153,84 km ²	75,44 p./km ²	Da
<i>Divača</i> ⁴⁷	3889	147,8 km ²	26,31 p./km ²	Da
<i>Lignano Sabbiadoro</i>	6962	15,71 km ²	443,16 p./km ²	Da
<i>Piran</i>	17882	44,6 km ²	400,94 p./km ²	Da
<i>Sežana</i> ⁴⁸	13276	217,4 km ²	61,07 p./km ²	Da
<i>Gaubitsch (AUT)</i>	870	22,48 km ²	38,27 p./km ²	Ne
<i>Bregenz (AUT)</i>	29153	29,51 km ²	987,9 p./km ²	Da
<i>Pélussin (FRA)</i>	3573	32,29 km ²	110,65 p./km ²	Da
<i>Tinchebray-Bocage (FRA)</i>	5149	52,07 km ²	98,88 p./km ²	Ne
<i>Albertslund (DAN)</i>	27784	23 km ²	1.208 p./km ²	Ne

⁴⁷ Občina, v katero spada pretežni del površine Škocjanskih jam

⁴⁸ Občina, kjer ima sedež Kobilarna Lipica

Heuveland (BEL)	7856	94,24 km ²	83,36 p./km ²	Ne
-----------------	------	-----------------------	--------------------------	----

2.2.1.1 An e-car for all - Gaubitsch (AUT)

Lokacija	Gaubitsch	Država	Avstrija
Prebivalstvo	870 [2016]	Površina	22,48 km ²
Gostota	38,27 p./km ²		
Opis	Leta 2013 je v kraju Gaubitsch, mali občini z manj kot 1.000 prebivalci v spodnji Avstriji, občina kupila električno vozilo in tako uvedla storitev souporabe avtomobila, ki je namenjen predvsem zmanjševanju pojava drugega družinskega avtomobila. Zato so storitev poimenovali »drugi občinski avto«. Letni strošek za vključenost v storitev je 99 evrov. Po plačilu navedenega zneska znaša strošek poti 0,10 evra/km. Prvo leto je bilo vpisanih 29 uporabnikov, ki so skupno prevozili 22.000 km.		
Način upravljanja	Storitev izvaja in neposredno upravlja občina.		
Sistem	s fiksno postajo	Cenik	vpisnina 99 evrov/letno € 0,10/km
Število avtomobilov	1 [2014]	Št. uporabnikov/leto	29 [2014]
		km/leto	22.000 [2014]
Opombe	Sistem se napaja z napravo, ki jo poganja sončna energija.		
Viri:	http://www.ebridge-project.eu/it/news-events/137-austria-s-big-challenge-e-car-sharing-in-rural-areas http://www.ebridge-project.eu/it/news-events/139-quotes-of-george-hartmann		

2.2.1.2 Bregenz (AUT)

Lokacija	Bregenz	Država	Avstrija
Prebivalstvo	29.153 [2016]	Površina	29,51 km ²
Gostota	987,9 p./km ²		
Opis	Bregenz je srednje veliko mesto v avstrijski zvezni deželi Predarlaska, v katerem je skupina zasebnikov, ki živijo v istem naselju, ustanovila združenje, v okviru katerega so kupili in upravljaajo z dvema avtomobiloma, h katerima so nato dodali še dva, ki sta že bila v lasti nekaterih članov. Avtomobile uporablja 29 uporabnikov (od leta 2013) in pretežno služijo za krajše poti v primerih, ko javni prevoz ni konkurenčen. Poleg naročnine na storitev, ki znaša 10 evrov letno, uporabniki plačujejo po 3 evre za pot + 0,36 evra/km.		
Način upravljanja	Zasebno združenje		
Sistem	s fiksno postajo	Cenik	vpisnina 10 evrov/letno 3 evre/pot + 0,36 evra/km
Število avtomobilov	4 [2013]	Št. uporabnikov/leto	29 [2013]
		km/leto	Ni na voljo
Opombe	-		
Viri:	https://www.researchgate.net/publication/317688815_Cooperative_car_sharing_in_small_cities_and_scarcely_populated_rural_area_-_an_experiment_in_Austria https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/obis_handbook_en.pdf		

2.2.1.3 Citiz - Pélussin (FRA)

Lokacija	Pélussin	Država	Francija
Prebivalstvo	3.573 [2009]	Površina	32,29 km ²
Gostota	110,65 p./km ²		
Opis	V kraju Pélussin, francoski občini v Regionalnem naravnem parku Pilat, upravitelj parka od leta 2013 podpira prisotnost avtomobila iz sistema za souporabo avtomobila Citiz, ki ga nekateri delavci uporabljajo med delovnim tednom, zlasti pa ga konec tedna in v času največjega turističnega obiska uporabljajo izletniki. Sistem tarif ne predvideva vpisnine, tarifa je določena na podlagi števila ur uporabe in prevoženih kilometrov. Statistika za leto 2017 izkazuje povprečno 15 rezervacij mesečno s 13.000 km prevoženimi kilometri na leto, v glavnem v času počitnic. Operativne stroške v višini približno 400 evrov/mesečno - od skupno 700 evrov - 720 evrov mesečno pokriva upravljavec parka.		
Način upravljanja	Partnerstvo med javnim zavodom upraviteljem parka in zasebno družbo: avto v lasti upravljavca, sistem upravlja podjetje.		
Sistem	s fiksno postajo	Cenik	brez vpisnine 8 evrov/dan
Število avtomobilov	1 [2017]	Št. uporabnikov/leto	180 poti/leto [2017]
		km/leto	13.000 [2017]
Opombe	-		
Viri:	https://alpes-loire.citiz.coop/mode-d-emploi		

2.2.1.4 Clem' - Tinchebray-Bocage (FRA)

Lokacija	Tinchebray-Bocage	Država	Francija
Prebivalstvo	5.149 [2014]	Površina	52,07 km ²
Gostota	98,88 p./km ²		
Opis	Manjša občina Tinchebray (danes Tinchebray-Bocage, s približno 5.000 prebivalci v Normandiji) je leta 2014 kupila dva električna avtomobila in ju vključila v sistem Clem' specializiranega podjetja za razvoj rešitev, namenjenih spodbujanju električne mobilnosti v mestih in na podeželju. Glavno ciljno skupino, ki so jo želeli vključiti v sistem souporabe avtomobilov v kraju Tinchebray, predstavljajo manjše zasebne družinske poti. Sistem je zasnovan s fiksno postajo in vključuje mesečno naročnino v višini 4 evre ter tarifo v višini 5 evrov za pol dneva in 8 evrov za ves dan. Leta 2017 je občina od operativnih stroškov približno 600 evrov na posamezen avtomobil pokrivala manjkajoči del v višini približno 200-300 evrov mesečno na posamezen avtomobil. Za vsak avtomobil je bilo zabeleženih od 30 do 50 rezervacij in prevoženih od 1.500 do 2.000 km na mesec s posameznim avtomobilom.		
Način upravljanja	Partnerstvo med občino in zasebnim podjetjem; avto v lasti občine, s sistemom upravlja podjetje		
Sistem	s fiksno postajo	Cenik	Vpisnina 4 evre/mesec 5 evrov za pol dneva 8 evrov/dan
Število avtomobilov	2 [2017]	Št. uporabnikov/leto	720-1.000 poti/leto [2017]
		km/leto	36-48.000 [2017]

Opombe	-
Viri:	http://epomm.eu/ecommm2017/docs/Maxime_Jean_A4_Carsharing_in_rural_areas_final.pdf

2.2.1.5 Delebil - Albertslund (DAN)

Lokacija	Albertslund	Država	Danska
Prebivalstvo	27.784 [2012]	Površina	23 km ²
Gostota	1.208 p./km ²		
Opis	V kraju Albertslund, ki se nahaja na zahodnem obrobju Københavna, je neprofitno združenje Delebil leta 2000 uvedlo storitev souporabe avtomobilov z enim avtomobilom in 7 registriranimi uporabniki. Danes je v dejavnost vključenih 20 vozil. Souporabnikov je 111 (podatek za leto 2009). Cenik temelji na mešanem sistemu med letno vpisnino, urno tarifo in prevoženimi kilometri.		
Način upravljanja	Neprofitno združenje		
Sistem	s fiksno postajo	Cenik	Mešan - temelji na času uporabe in porabi (kilometrini)
Število avtomobilov	20 [2019]	Št. uporabnikov/leto	111 [2009]
		km/leto	Ni na voljo
Opombe	Sistem temelji na rezervaciji		
Viri:	https://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/factsheet_9_e_v2.0.pdf		

2.2.1.6 Partago - Heuvelland (BEL)

Lokacija	Heuvelland	Država	Belgija
Prebivalstvo	7.856 [2014]	Površina	94,24 km ²
Gostota	83,36 p./km ²		
Opis	Heuvelland je malo poseljena občina v Zahodni Flandriji v Belgiji. V okviru projekta Interreg SHARE-North in v sodelovanju s centrom za zdravljenje so podjetje za storitve souporabe avtomobila (Partago), lokalna uprava in podjetje Autodelen.net uvedli storitev souporabe električnih avtomobilov. Posebnost v tem projektu predstavlja možnost, da se na platformi rezervira tudi voznika za gibalno omejene osebe oziroma za osebe, ki nimajo vozniškega dovoljenja. Ta sistem omogoča torej povezavo med storitvijo za mobilnost in področjem socialne pomoči. Storitve je bila uvedena z namenom povezave z javnim prevoznim sistemom na podeželju, od koder so avtobusne povezave slabe. Cenik združuje ure uporabe in prevožene kilometre (1 evro/uro + 0,25 evra/km brez voznika, 3,50 evra/uro + 0,25 evra/km z voznikom).		
Način upravljanja	Socialno podjetje v okviru projekta javno-zasebnega partnerstva		
Sistem	z razmeščenimi postajami	Cenik	1 evro/uro + 0,25 evra/km brez voznika 3,50 evra/uro + 0,25 evra/km z voznikom
Število avtomobilov	7 [2009]	Št. uporabnikov/leto	Ni na voljo

		km/leto	Ni na voljo
Opombe	-		
Viri:	https://www.autodelen.net/blog/shared-mobility-the-rosetta-stone-for-rural-areas/		

2.2.2 Rezultati in priporočila

Skupna analiza študijskih primerov omogoča opredelitev skupnih značilnosti in posebnosti posameznih obravnavanih sistemov, ki so koristne za ugotavljanje možnih značilnosti sistemov, ki naj se razvijejo v projektnih območjih:

- **Model upravljanja storitve** - Glede modela upravljanja so pri obravnavanih študijskih primerih predvidena raznovrstna partnerstva med lokalnimi institucijami in zasebnimi pridobitnimi (v primeru Clem' in Citiz) ter nepridobitnimi deležniki v združni obliki (Partago in Delebil). V primeru An e-car for all s sistemom neposredno upravlja javni sektor, medtem ko je v primeru Bregenza sistem rezultat zasebne združne pobude.
- **Upravljanje postaj** - sistem s finskimi postajami, pri katerem mora uporabnik prevzeti in vrniti prevozno sredstvo na istem mestu, je v skoraj vseh obravnavanih primerih obvezen. To zahteva narava analiziranih območij, ki so dokaj velika, vendar redko poseljena, zaradi česar bi bil sistem free floating (brez postaj) neučinkovit.
- **Trajnostni vidiki** - pri nekaterih študijskih primerih so želeli trajnostni, predvsem okoljski vidik povezati s socialno vzdržnim. V primeru Partaga, na primer, sistem predvideva tudi možnost rezervacije voznika. Ta rešitev je zlasti primerna za ljudi z omejeno mobilnostjo in je sprožila razvoj solidarnosti ter deljenja med uporabniki te storitve. Na splošno se v primerih, ko je storitev organizirana v obliki zadrug, odnosi med uporabniki storitve lahko gradijo na trdni osnovi, na kateri je mogoče načrtovati tudi druge oblike socialnega udejstvovanja.
- **Upravljanje z neenakomernostjo tokov** - V primeru Citiza turistični tokovi povzročajo neenakomerno uporabo sistema, pri čemer je povpraševanje poleti večje, v preostalem delu leta pa upade. Preoblikovanje storitve v času manjšega turističnega dotoka bi utegnilo biti potrebno za učinkovitost storitve z ekonomskega vidika. Navedeni podatek je lahko pomemben, če imamo v mislih teritorialne kontekste v okviru našega projekta.

Tabela 7 - Sistemi souporabe avtomobila - rezultati in priporočila

	Model upravljanja	Upravljanje postaj	Trajnostni vidik	Neenakomernost tokov
<i>An e-car for all</i> <i>Gaubitsch (AUT)</i>	Javno	Fiksno	Predvsem okoljski	-
<i>Bregenz (AUT)</i>	Zasebno	Fiksno	Predvsem okoljski	-
<i>Citiz</i> <i>Pélussin (FRA)</i>	Javno-zasebno partnerstvo (JZP)	Fiksno	Predvsem okoljski	Turistična sezona
<i>Clem'</i> <i>Tinchebray-Bocage (FRA)</i>	Javno-zasebno partnerstvo (JZP)	Fiksno	Predvsem okoljski	-
<i>Delebil</i> <i>Albertslund (DAN)</i>	Zasebno	Fiksno	Predvsem okoljski	-

<i>Partago Heuvelland (BEL)</i>	Javno-zasebno partnerstvo (JZP)	Razporejene	Okoljski in socialni trajnostni vidiki	-
<i>Povzetki</i>	Izhaja, da je najbolj razširjena oblika partnerstva, ker zagotavlja večjo učinkovitost pri upravljanju.	Sistem fiksnih postaj je potreben predvsem zaradi redke poseljenosti in velikosti območij, na katerih se storitev zagotavlja.	V primeru Partaga je trajnostni okoljski vidik povezan s socialnim.	-

2.3 SISTEMI SOUPORABE KOLES

2.3.1 Izbira študijskih primerov

Merila za izbiro študijskih primerov za storitev souporabe koles se pravzaprav prekrivajo s predhodno navedenimi za storitev parkiraj in se pelji ter za storitev souporabe avtomobilov, in sicer so to:

- **Število prebivalcev in površina (torej gostota poseljenosti).** Pri tem velja ugotoviti, da razširjenost sistemov souporabe koles pogosto presega površino posamezne občine. Značilnost redke poseljenosti območij, v katerih je zagotovljena storitev, je torej posebej izražena. Poleg tega so glede pokritih površin spodaj opisani primeri manj primerljivi, kot bi bili tisti, opisani zgoraj za področje souporabe avtomobilov. Tako so pokrita območja od 12,6 km² v Velenju do 3.961,8 km² na Gradiščanskem.
- **Značilnost prisotnosti turističnih tokov,** ki vplivajo na izvajanje storitve. Ta element je bil ugotovljen v raznih obravnavanih primerih, kot so Nextbike (Gradiščanska, Avstrija), Go2Bike (Umag, Hrvaška) in oBike (obala v Deželi Romanji, Italija).

Tabela 8 - Evropske prakse na področju souporabe koles

	Prebivalstvo	Površina	Gostota prebivalstva	Prisotnost glavnih turističnih tokov
<i>Caorle</i>	11606	153,84 km ²	75,44 p./km ²	Da
<i>Divača⁴⁹</i>	3889	147,8 km ²	26,31 p./km ²	Da
<i>Lignano Sabbiadoro</i>	6962	15,71 km ²	443,16 p./km ²	Da
<i>Piran</i>	17882	44,6 km ²	400,94 p./km ²	Da
<i>Sežana⁵⁰</i>	13276	217,4 km ²	61,07 p./km ²	Da
<i>Esztergom (HUN)</i>	30928	100,35 km ²	308,2 p./km ²	Ne
<i>Umag (HRV)</i>	13594	83,53 km ²	162,74 p./km ²	Da
<i>Cernusco sul Naviglio, Pioltello, Carugate (ITA)</i>	86985	31,81 km ²	2.734,72 p./km ²	Ne
<i>Gradiščanska (AUT)</i>	284897	3.961,8 km ²	71,91 p./km ²	Da

⁴⁹ Občina, v katero spada pretežni del površine Škocjanskih jam

⁵⁰ Občina, kjer ima sedež Kobilarna Lipica

Obala v Deželi Romagni (ITA)	261460	821,1 km ²	318,42 p./km ²	Da
Velenje (SLO)	32959	12,6 km ²	2.615,19 p./km ²	Ne

2.3.1.1 EBI - Esztergom (HUN)

Lokacija	Esztergom		Država	Madžarska
Prebivalstvo	30.928 [2009]		Površina	100,35 km ²
Gostota	308,2 p./km ²			
Opis	Esztergom je prvo madžarsko mesto, v katerem je bil uveden sistem souporabe koles. Od leta 2013 je aktivnih 6 postaj in 50 koles. Njihovo število se je z leti dvignilo na 60. V zadnjem obdobju so v Esztergomu zaključili zadnje postopke za skupni sistem souporabe koles s Štúrovim na bližnjem Slovaškem. Šlo bi za prvo čezmejno storitev souporabe koles s 150 kolesi (od tega 45 električnimi) in 14 postajami (6 na Slovaškem in 8 na Madžarskem). Projekt je financiran v okviru programa INTERREG V-A Slovaška-Madžarska.			
Način upravljanja	Ni na voljo			
Sistem	z razmeščenimi postajami	Cenik	Ni na voljo	
Št. koles	60 [2018]	Št. uporabnikov/leto	Ni na voljo	
Št. postaj	6 [2018]	km/leto	Ni na voljo	
Opombe	-			
Viri:	https://www.keep.eu/project/18704/public-cross-border-bicycle-sharing-system-in-esztergom-and-%25C5%25A1t%25C3%25BArovo https://www.mozgasvilag.hu/kerekpar/hirek/miert-pont-ebi https://uj szo.com/regio/parkanyt-a-hataron-atnyulo-kerekparkolcsonzes-is-ossze-fogja-kotni-esztergommal http://www.esztergom.hu/index.php/main/page/cikk/esztergom-es-parkany-kozos-kerekparos-kolcsonzoje-5034			

2.3.1.2 Go2Bike - Istraturist - Umag (HRV)

Lokacija	Umag		Država	Hrvaška
Prebivalstvo	13.594 [2009]		Površina	83,53 km ²
Gostota	162,74 p./km ²			
Opis	V Umagu (Hrvaška) deluje sistem Go2Bike na način parkiraj in se pelji. Vsaka od šestih postaj je postavljena v bližini parkirišča in torej omogoča zamenjavo zasebnega/javnega motornega vozila z navadnim ali električnim kolesom. Cenik določa varščino v višini 300 kn in različno ceno za navadno kolo in za električno kolo: 18-42 kn/uro, 42-90 kn/dan, 90-180 kn/3 dni, 132-270 kn/teden.			
Način upravljanja	Ni na voljo			
Sistem	z razmeščenimi postajami	Cenik	18-42 kn/uro, 42-90 kn/dan, 90-180 kn/3 dni, 132-270 kn/teden s pologom varščine v	

			višini 300 kn ⁵¹ . Cene so za navadna in električna kolesa različne (električna so dražja).
Št. koles	75 navadnih + 18 električnih [2018]	Št. uporabnikov/leto	Ni na voljo
Št. postaj	6 [2018]	km/leto	Ni na voljo
Opombe	-		
Viri:	http://www.go2bike.eu/		

2.3.1.3 Meglio in bici - Cernusco sul Naviglio, Pioltello, Carugate (ITA)

Lokacija	Cernusco sul Naviglio, Pioltello, Carugate	Država	Italija
Prebivalstvo	86.985 [2018]	Površina	31,81 km ²
Gostota	2.734,52 p./km ²		
Opis	Meglio in Bici je sistem, uveden leta 2011 v občinah Cernusco sul Naviglio, Pioltello in Carugate s prispevkom Fundacije Cariplo. V sistemu je 8 postaj z 80 parkirnimi mesti in 60 kolesi. Predstavlja alternativo za uporabo avtomobilov pri prevozih na delo in nazaj. Letni dostop do storitve stane 15 evrov. Vpis je možen osebno pri občinskih uradih. Storitve je aktivna od 7. do 23. ure. Tarifa (od 1 evra do 5 evrov) vključuje prvo brezplačno uro.		
Način upravljanja	Projekt financirajo občine s podporo Fundacije Cariplo. Upravlja ga družba Bicincittà srl		
Sistem	z razmeščenimi postajami	Cenik	Vpisnina 15 evrov/letno + urne tarife (od 1 do 5 evrov). Prva ura brezplačno.
Št. koles	60 [2018]	Št. uporabnikov/leto	175 [2011]
Št. postaj	8 [2018]	km/leto	Ni na voljo
Opombe	-		
Viri:	http://www.giornale-infolio.it/it/articoli/cernusco/il-bike-sharing-piace-servizio-esteso-al-2016.html http://www.bicincitta.com/frmLeStazioniComune.aspx?ID=121		

2.3.1.4 Nextbike - Gradišćanska (AUT)

Lokacija	Gradišćanska	Država	Avstrija
Prebivalstvo	284.897 [2010]	Površina	3.961,80 km ²
Gostota	71,91 p./km ²		
Opis	Nextbike je leta 2007 začel izvajati svoje dejavnosti na Gradišćanskem, zvezni deželi na zahodu Avstrije, na meji z Madžarsko, s 6 postajami in 100 kolesi. Projekt je bil uveden na pobudo Centra za mobilnost za Gradišćansko v okviru evropskega projekta »Trajnostni promet in turizem«. Tri leta kasneje je bila storitev razširjena tudi na Spodnjo Avstrijo. Leta 2014 je bilo v omrežju 40 postaj, pretežno v večjih mestnih središčih in v bližini železniških postaj, in		

⁵¹ Po sedanji menjavi 1kn=0,14€

	200 koles. Sistem se je razširil zaradi možnosti sprejemanja ugodnih pobud, kot je prva brezplačna ura uporabe kolesa, storitev je uravnavana v skladu s turistično sezono. Od novembra do marca je namreč omejena zgolj na mesto St. Pölten (ki ima največ prebivalcev).		
Način upravljanja	Center mobilnosti za Gradiščansko v sodelovanju z ÖBB (avstrijskimi železnicami)		
Sistem	z razmeščenimi postajami	Cenik	1 evro/uro, 10 evrov/dan Prva ura brezplačno za imetnike ÖBB KARTICE.
Št. koles	200 na Gradiščanskem + 1.150 v Spodnji Avstriji [2014]	Št. uporabnikov/leto	15.000 (na Gradiščanskem + v Spodnji Avstriji) [2014]
Št. postaj	40 na Gradiščanskem + 280 v Spodnji Avstriji [2014]	km/leto	Ni na voljo
Opombe	Storitev se prekine med 15/11 in 21/3, razen v kraju St. Pölten (največjem mestu Spodnje Avstrije)		
Viri:	http://www.giornale-infolio.it/it/articoli/cenusco/il-bike-sharing-piace-servizio-esteso-al-2016.html		

2.3.1.5 oBike - Obala v Deželi Romanji (ITA)

Lokacija	Obala v Deželi Romanji	Država	Italija
Prebivalstvo	261.460 [2017]	Površina	821,1 km ²
Gostota	318,42 p./km ²		
Opis	oBike, mednarodni velikan izposoje koles po sistemu »free floating« (ki ne predvideva vgradnje postaj, temveč omogoča, da se kolesa pustijo in ponovno prevzemajo kjer koli znotraj določenega območja), je svojo dejavnost začel na obali v Deželi Romanji leta 2018. Po krajšem obdobju je družba zaradi finančnih težav dejavnost opustila. Občine v omenjenem območju trenutno ocenjujejo možne rešitve za ponovno vzpostavitev storitev, tudi s pomočjo evropskih sredstev.		
Način upravljanja	Storitev je trenutno prekinjena. Predhodno je storitev upravljal zasebnik, ki so ga občine izbrale na podlagi javnega razpisa.		
Sistem	Free floating ⁵²	Cenik	0,50 evra/30' z varščino v višini 5 evrov
Št. koles	~4.000 [2018]	Št. uporabnikov/leto	Ni na voljo
Št. postaj	jih ni	km/leto	100.000 km v prvih mesecih obratovanja?
Opombe	-		
Viri:	https://www.chiamamicitta.it/addio-obike-anzi-arrivederci-spunta-un-piano-salvare-le-bici-giallo-argento/		

⁵² Free floating je sistem souporabe koles, ki ne predvideva vgradnje fiksnih postaj za prevzem in odlaganje ter prepušča uporabnikom svobodo pri uporabi koles na podlagi proste uporabe. Navedeni sistem je učinkovitejši v gosto poseljenih območjih, kjer je povpraševanje po mobilnosti osredotočeno na dokaj omejena območja.

	https://www.chiamamicitta.it/obike-chiesto-fallimento-cosa-succede-ora-italia/ http://www.riminitoday.it/cronaca/free-floating-riccione-bici-pubbliche.html
--	--

2.3.1.6 System BICY- Velenje (SLO)

Lokacija	Velenje	Država	Slovenija
Prebivalstvo	32.959 [2018]	Površina	12,6 km ²
Gostota	2.615,19 p./km ²		
Opis	Velenje, manjše mesto v osrednjezhodni Sloveniji ima sistem souporabe koles od leta 2012. Občani lahko uporabljajo 61 koles na 13 postajah (ob začetku projekta je bilo koles 25, postaj pa 5), financiranih v okviru evropskega projekta BICY. Pred začetkom izvajanja projekta je bila izvedena natančna raziskava, s katero naj bi določili čim boljše umestitev postaj za obravnavano storitev, ki jo je izvedel Šolski center Velenje. Leta 2014 je bil sistem razširjen na Občino Šoštanj.		
Način upravljanja	Občina Velenje v okviru evropskega projekta »BICY«.		
Sistem	z razmeščenimi postajami	Cenik	Brezplačno 14 ur/tedensko na podlagi predhodne brezplačne registracije.
Št. koles	61 [2019]	Št. uporabnikov/leto	Ni na voljo
Št. postaj	13 [2019]	km/leto	Ni na voljo
Opombe	-		
Viri:	http://www.eltis.org/discover/case-studies/system-bicy-successful-example-bike-sharing-small-city-velenje-slovenia http://www.velenje-tourism.si/it/velenje/bicy		

2.3.2 Rezultati in priporočila

Tudi v tem primeru so navedene skupne značilnosti in posebnosti za posamezne primere z namenom pridobitve koristnih napotkov za razvoj ustreznih rešitev v projektnih območjih:

- **Model upravljanja storitve** - tudi na področju souporabe koles je bilo ugotovljenih več partnerskih rešitev z javnimi ustanovami (Nextbike, System BICY) in zasebniki (Go2Bike - Istraturist, oBike, Meglio in bici), v nekaterih primerih pa storitev tudi interno upravljajo občine (EBI).
- **Postaje** - glede na velikost in relativno redko poseljenost območij, kjer razvijajo preučevane storitve, so v skoraj vseh primerih uporabljene fiksne postaje, z izjemo oBike (free floating), ki pa je v fazi preoblikovanja, kot je že bilo izpostavljeno zgoraj.
- **Ceniki in intermodalnost** - obstajajo razni mehanizmi za določanje tarif, ki spodbujajo uporabo storitve, na primer prva ura brezplačno (Nextbike, Meglio in bici) ali za daljša obdobja (kot na primer 14 ur tedensko pri sistemu BICY). Intermodalnost je videna kot zmagovalen dejavnik in je torej upoštevana tako s stališča določanja tarife (Nextbike, vključen v avstrijski železniški sistem), kot glede izbire lokacij za postaje (v bližini

prometnih vozlišč in/oziroma parkirišč za menjavo prevoznega sredstva). Takšna izbira se kaže kot posebej strateška na redkeje poseljenih območjih (npr. na Gradiščanskem).

- **Obsežnost storitve** - v mnogih primerih je storitev tako obsežna, da se vanjo povezujejo občine (System BICY, EBI, Meglio in bici, oBike) oziroma tudi cele regije (Nextbike). V primeru Esztergoma (Madžarska) projekt širijo na mednarodno raven v sodelovanju z mestom Štúrovo na Slovaškem. Navedena možnost je poseben pomembna za naša projektna območja, ker se izvaja preko Interregovega projekta.
- **Upravljanje z neenakomerno razporeditvijo tokov** - tudi glede souporabe koles se pri uporabi sistemov glede na turistično sezono ugotavljajo različne rešitve. V primeru Nextbike je storitev v jesensko-zimskem času močno okrnjena.

Tabela 9 - sistemi souporabe koles - rezultati in priporočila

	Model upravljanja	Upravljanje postaj	Ceniki in intermodalnost	Raven storitve	Neenakomernost tokov
<i>EBI Esztergom (HUN)</i>	Javno	Fiksne	Ni podatkov	Čezmejna (načrtovana)	-
<i>GO2Bike - Istraturist Umag (HRV)</i>	Javno-zasebno partnerstvo (JZP)	Fiksne	Različne cene za navadno in električno kolo	Občinska	-
<i>Meglio in bici Cernusco sul Naviglio+drugi (ITA)</i>	Javno-zasebno partnerstvo (JZP)	Fiksne	Prva ura brezplačna	Medobčinska	-
<i>Nextbike Gradiščanska (AUT)</i>	Javno podjetje	Fiksne	Prva ura brezplačno, vezana tarifa z železniškim sistemom	Regionalna	Turistična sezona. Jeseni/pozimi je storitev močno omejena
<i>oBike Obala v Deželi Romanji (ITA)</i>	Javno-zasebno partnerstvo (JZP)	Free floating	V enotah po 30'	Medobčinska	-
<i>System BICY Velenje (SLO)</i>	Javno podjetje	Fiksne	Brezplačno 14 ur/teden	Izvedbeni instrumenti	
<i>Povzetki</i>	Izhaja, da je najbolj razširjena oblika partnerstva, ker zagotavlja večjo učinkovitost pri upravljanju.	Sistem fiksnih postaj je potreben predvsem zaradi redke poseljenosti in velikosti območij, na katerih se storitev zagotavlja.	V raznih primerih služi brezplačnost storitve kot spodbuda za njeno uporabo za krajša časovna obdobja. V primeru Nextbike intermodalna povezava vpliva tudi na cenike.	V skoraj vseh primerih je storitev organizirana vsaj na medobčinski ravni, da uporabniški bazen zagotavlja večjo učinkovitost storitve. V primeru Esztergoma je vključena tudi širitev storitve na čezmejno raven.	V primeru Nextbike je kot posledica visoke sezone povpraševanja po mobilnosti storitev prekinjena od 15.11 do 21.3, razen v kraju St. Pölten (največjem mestu Spodnje Avstrije).

3 PROJEKT MOBITOUR: OBETI IN PRIHODNJI RAZVOJ

V prejšnjih poglavjih (gl. 1. poglavje) so bile predstavljene pomembnejše evropske politike in strategije za promocijo trajnostne mobilnosti. Seveda pa tako ambiciozno zastavljen cilj, kot je pomembno znižanje toplogrednih plinov v boju zoper podnebne spremembe, nujno zahteva spremembo paradigme glede sedanjih načinov upravljanja sistemov mobilnosti, zlasti na čezmejni ravni, ki prinaša dodatne težave pri tem izzivu (npr. dejstvo, da ni povezav, birokratske težave, težave, povezane s sistemom upravljanja prevozov itd.). Navedeno preoblikovanje je nujno in zaželeno. Vključuje štiri temeljne vidike:

- **Način prevozov** - prakse skupne uporabe so strateško pomembne pri ponovnem vzpostavljanju dela povpraševanja po zasebnih/individualnih prevozi in za spodbujanje bolj trajnostno naravnanih navad na področju mobilnosti.
- **Tehnološki vidiki** - predvidena je razširjena uporaba novih tehnologij za pogon prevoznih sredstev, za upravljanje prevoznih storitev in njihovo povezavo za dostopnost, zagotovljeno z intermodalnostjo.
- **Upravljanje s sistemi mobilnosti** - na podlagi organiziranosti, pri kateri se javne institucije povezujejo z drugimi deležniki, poslovnimi in iz tretjega sektorja, pri oblikovanju ponudbe mobilnosti, ki naj bo vključujoča in naj omogoča soudeležbo.
- **Poudarek na vzgoji in izobraževanju** - glede na ključno vlogo šol, univerz in izobraževalnih ustanov pri vključevanju dijakov/študentov in staršev v razpravo na temo podnebnih sprememb in promociji prekvalifikacije in sprememb znanj/kompetenc.

Glede na navedeno prinaša projekt MobiTour nekatere inovativne načine, na podlagi katerih je mogoče graditi naprej ob upoštevanju možnih razvojev v prihodnje. Podrobneje:

- **Participativni pristop** - pri projektu je bil že od pripravljalnih faz sprejet pristop od spodaj navzgor (torej z ugotavljanjem potreb) vse do končne ocene pilotnih aktivnosti, s promocijo vključevanja državljanov in posameznih deležnikov v vseh projektnih fazah.
- **Dejavnost izobraževanja, ozaveščanja in obveščanja** - z razvojem dejavnosti za ozaveščanje in obveščanje državljanov ter turistov (npr. orientacijski pohodi) in aktivnih vključevanjem šol (npr. izobraževanje z dijaki/študenti).
- **Digitalne tehnologije** - z uporabo digitalnih tehnologij za obveščanje državljanov in nosilcev interesa (npr. digitalna platforma crossmobility.eu) in zbiranje njihovih mnenj (npr. spletne raziskave).
- **Povezana in multimodalna mobilnost** - z izvajanjem dejavnosti in strategij za promocijo in podporo multimodalni in povezani mobilnosti (npr. souporaba koles, razvoj načrtov za trajnostno mobilnost).
- **Spremljanje in ocenjevanje** - z razvojem skupne strategije za spremljanje in ocenjevanje pilotnih sistemov.

DIGITALNE TEHNOLOGIJE

Razširjena uporaba digitalnih tehnologij za obveščanje državljanov in nosilcev interesa ter zbiranje njihovih mnenj (npr. digitalna

AKTIVNOSTI IZOBRAŽEVANJA, OZAVEŠČANJA IN OBVEŠČANJA

Razvoj aktivnosti za ozaveščanje in obveščanje državljanov in turistov (npr.

PARTECIPATIVEN PRISTOP

Sprejem pristopa od spodaj navzgor že od pripravljanih faz projekta (torej od ugotovitve potreb) do končne ocene pilotnih

POVEZANA IN MULTIMODALNA MOBILNOST

Izvajanje dejanj in strategij za promocijo in podporo multimodalni povezani mobilnosti (npr. souporaba koles, razvoj načrtov za

SPREMLJANJE IN OCENJEVANJE

Razvoj skupne strategije za spremljanje in ocenjevanje pilotnih sistemov



Slika 2 - Projekt MobiTour: inovativni vidiki in prihodnji razvoj

3.1 MOBITOUR: TRAJNOSTNA MOBILNOST IN IZREDNE ZDRAVSTVENE RAZMERE ZARADI COVIDA - 19

Ker ne vemo natančno, kako dolgo bodo trajale krizne zdravstvene razmere zaradi covid-19, bo varna mobilnost brez združevanja, ki bo zagotavljala varnost državljanov in zadovoljevala njihove zahteve in potrebe, pomemben del prihodnjih politik, strategij in aktivnosti.

Sedanja situacija prinaša več izzivov, s katerimi se je treba spopasti. Na prvem mestu je treba ugotoviti, kako so se spremenile potrebe nosilcev interesa v čezmejnem prostoru zaradi sedanje zdravstvene situacije. Na drugem mestu je treba določiti strategije za stalno zadovoljevanje ugotovljenih potreb, tudi po zaključku pandemije in skladno s strateškimi cilji evropske in čezmejnih politik. In končno je treba razmisliti, kako ustvariti sistem multimodalne integrirane mobilnosti v celotnem čezmejnem prostoru, tudi s podporo novih tehnologij.

V zvezi z navedenim so bili v pripravljanih fazah projekta MobiTour oblikovani določeni instrumenti in metodologije za določanje potreb državljanov in turistov, na primer z izvedbo anket v celotnem pilotnem območju in za aktivno vključevanje vseh nosilcev interesa z organizacijo ciljnih skupin (*focus group*), v okviru katerih so bile jasno ugotovljene potrebe in pričakovanja državljanov ter nosilcev interesa na področju trajnostne mobilnosti. V teh časih gospodarske, socialne in zdravstvene krize vključevalni pristop od spodaj navzgor omogoča lažje ugotavljanje trenutnih potreb nosilcev interesa v referenčnem čezmejnem okviru. Na podlagi analize zgoraj navedenih potreb bi bilo mogoče usmerjati zelene spremembe v smeri bolj zelene in povezane mobilnosti v čezmejnem prostoru, tudi ob upoštevanju vsakodnevnih potreb državljanov za varno mobilnost z zdravstvenega stališča. Navedena sprememba v načinu doživljanja mesta in intermodalne mobilnosti v čezmejnem prostoru bo morala slediti načelom trajnosti, kot so ugotovljeni v Evropskem zelenem dogovoru za bolj zeleno trajnostno in digitalno družbeno-gospodarsko prenovo. Ravnanje v zdravstveni krizi zaradi covid-19 in podnebni krizi mora nujno potekati istočasno in povezano. Zato je temeljnega pomena opredeljevanje inovativnih in trajnostno naravnanih integriranih tehnologij, katerih uporaba se bo s časom konsolidirala (tudi

po zaključku pandemije) z možnostjo oblikovanja povezanega multimodalnega prometnega sistema na čezmejni ravni s povezavo mestnega s primestnim prometom.

In za zaključek je spričo sedanje pandemije covid-19 projekt MobiTour vnaprej prikazal način doživljanja bolj trajnostne vsakodnevne in turistične mobilnosti na prostem in brez združevanja. In končno bo upoštevanje potreb končnih uporabnikov temeljna prioriteta pri promociji skupno dogovorjenega trajnostnega razvoja in mobilnosti, pri kateri bodo upoštevane potrebe potrošnikov. Ti obeti združujejo nujno potrebo po zdravi mobilnosti brez zdravstvenega tveganja, ki hkrati omogoča ohranjanje družbeno-gospodarskega razvoja v območju na trajnosten način, skladno z evropskimi cilji podnebne nevtralnosti do leta 2050.

BIBLIOGRAFIJA IN ZBIRKA POVEZAV

Colli, F., *The end of “business as usual”? Covid - 19 and the European Green Deal*, in “European Policy Brief”, n.6, May 2020.

European Commission, *2020 climate & energy package*, Brussels, URL: https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2020_en

European Commission, *A European Green Deal - Striving to be the first climate - neutral continent*, URL: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

European Commission, *Clean Vehicles Directive*, Brussels, 16.10.20, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en

European Commission, *Commission publishes Strategy for low-emission mobility*, Brussels, 20.7.16, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_en

European Commission, *Commission Staff Working Document accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: A European Strategy for Low-Emission Mobility*, Brussels, 20.7.2016, URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/swd%282016%29244.pdf>

European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions - The European Green Deal*, Brussels, 11.12.2019, URL: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication_en.pdf

European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Sustainable Europe Investment Plan - European Green Deal Investment*

Plan, Brussel, 14.1.2020, URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0021&from=EN>

European Commission, *Covenant of Mayors for Climate & Energy Europe*, URL: <https://www.covenantofmayors.eu/en/>

European Commission, *Energy Union: Commission takes action to reinforce EU's global leadership in clean vehicles*, Brussels, 8.11.17, URL: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-4242_en.htm

European Commission, *European Clean Bus deployment Initiative*, Brussels, 16.10.20, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

European Commission, *Europe on the Move: Commission completes its agenda for safe, clean and connected mobility*, Brussels, 17.5.18, URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_en

European Commission, *Europe on the Move: Commission takes action for clean, competitive and connected mobility*, Brussels, 31.5.17, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_17_1460

European Commission, press corner, *Europe's moment: repair and prepare for the next generation*, uploaded on: 27.05.2020, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_940

European Commission, *Final Action Plan of the Urban Mobility Partnership is available!*, Brussels, 22.11.18, URL: <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-mobility/final-action-plan-urban-mobility-partnership-available>

European Commission, *Financing the green transition: The European Green Deal Investment Plan and Just Transition Mechanism*, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_17

European Commission, *GPP National Action Plans*, Brussels, 17.8.20, URL: http://ec.europa.eu/environment/gpp/action_plan_en.htm

European Commission, *Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor - na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*, Bruselj, 28.3.11 URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

European Commission, *Regulation of the European Parliament and of the Council establishing Horizon Europe - the Framework Programme for Research and Innovation, laying down its rules for participation and dissemination*, Brussels, 7.6.2018, URL: [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0224\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0224(COD)&l=en)

European Commission, *Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a Programme for the Environmental and Climate Action (LIFE) and repealing Regulation (EU) No 1293/2013*, Brussels, 11.6.2018, URL: [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0209\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0209(COD)&l=en)

European Commission, *Regulation of the European Parliament and of the council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014*, Brussels, 6.6.2018, URL: [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0228\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0228(COD)&l=en)

European Commission, *Renewable energy directive*, Brussels, 4.8.2020, URL: <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive>

European Commission, *Smart Cities*, Brussels, URL: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en#european-innovation-partnership-on-smart-cities-and-communities

European Commission, *Strategic plan 2016-2020 - Mobility and Transport*, Brussels, 19.7.16, URL: https://ec.europa.eu/info/publications/strategic-plan-2016-2020-mobility-and-transport_en

European Commission, *The European Green Deal Investment Plan and Just Transition Mechanism explained*, Brussel, 14.01.2020, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_24

European Commission, *The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area - towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges*, Brussels, 1.7.16, URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/swd%282016%29226.pdf

European Commission, *The Just Transition Mechanism: Making Sure No One Is Left Behind - The European Green Deal*, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/860386/just_transition_mechanism_en.pdf.pdf

European Commission, *Towards a Strategic Transport Research & Innovation Agenda (STRIA)*, Brussels, 30.6.16, URL: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/news/towards-strategic-transport-research-innovation-agenda-stria>

European Commission, *Urban Mobility Package*, Brussels, 16.10.20, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en

European Commission, *What is the Urban Agenda for the EU?*, Brussels, URL: <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

European Commission, *White paper 2011 - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*, Brussels, 16.10.2020, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

European Parliament, News, *Covid - 19: EU recovery plan should prioritise climate investment*, uploaded on: 02.06.2020, URL:
<https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20200429STO78172/covid-19-eu-recovery-plan-should-prioritise-climate-investment>

European Parliament, News, *First six months of 2020: Covid - 19, investment in recovery, climate*, uploaded on: 20.07.2020, URL:
<https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/eu-affairs/20200624STO81901/first-half-of-2020-covid-19-investment-in-recovery-climate>

European Regional Development Fund, *UIA - Urban Innovative Actions*, URL:
<https://www.uia-initiative.eu/en>

European Union, *Civitas Initiative - Cleaner and Better Transport in cities*, URL:
<https://civitas.eu/>

Interreg Italia - Slovenija , *Programming period 2021 - 2027*, url: <https://www.ita-slo.eu/en/programming-period-2021-2027>

Larkin M., *The European Green Deal must be at the heart of the COVID - 19 recovery* , uploaded on: 14.05.2020, URL: <https://www.weforum.org/agenda/2020/05/the-european-green-deal-must-be-at-the-heart-of-the-covid-19-recovery/>