



UVAR IN SUMP:

*STRATEGIJE IN PRISTOPI UPRAVLJANJA ZA IZBOLJŠANJE
NAČRTOVANJA MOBILNOSTI Z NIZKIMI EMISIJAMI OGLJIKA V
FUO*

Vodnik D.T1.1.6 CE SUMP 2.0: UVAR IN SUMP

Končna
različica
31. maj 2022





Indeksna številka projekta in kratica	CE1671 DYNAXIBILITY4CE4CE
Vodilni partner	PP1 - Leipziško prevozno podjetje (LVB)
Številka in naslov dokumenta	Vodnik D.T1.1.6 CE SUMP 2.0: UVAR IN SUMP
Odgovorni partner(ji) (ime in številka PP)	PP6 - POLIS
Spletna stran projekta	https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE4CE.html
Datum dostave	05/2022
Stanje	Končna različica
Raven razširjanja	Javnost

Dokumentiranje zgodovine popravkov

Datum	Ime	Dejanje	Stanje
28.1.2022	Laura Babío, omrežje POLIS	Oblikovanje strukture in prvega osnutka	Osutek
18.7.2022	Laura Babío, Niklas Schmalholz, omrežje POLIS	Razvoj študije primera in najboljših praks	Osutek za pregled
30.7.2022	Ivo Cré, omrežje POLIS	Splošni pregled	Osutek
22.8.2022	Laura Babío Somoza, omrežje POLIS	Obravnava pripomb in dokončanje	Končni dokument za prevod



Seznam slik in tabel

Slika 1 Funkcionalno območje Krakova. Vir: Krakovski prometni urad.	6
Slika 2 Načrtovanje predpisov UVAR na ravni območja FUU: postopek po korakih.....	10
Slika 3 Predlagane kontrolne točke z ustreznimi interesnimi skupinami med postopkom načrtovanja predpisov UVAR	18
Slika 4 Predlagano območje LEZ v Krakovu. Vir: Krakovski prometni urad.	22
Tabela 1 Okvirni zemljevid interesnih skupin za načrtovanje predpisov UVAR. Vir: Lastna izdelava.	15
Tabela 2 Vključevanje interesnih skupin med analizo scenarijev za UVAR v Krakovu.	21
Tabela 3 Dejavnosti javnega posvetovanja za izvajanje LEZ v Krakovu.....	23



Kazalo vsebine

1. Uvod.....	5
2. Perspektiva funkcionalnega urbanega območja za predpise o dostopu do mestnih vozil	6
2.1 Predstavitev koncepta funkcionalnega urbanega območja (FUO)	6
2.1.1 Zakaj je treba upoštevati funkcionalna urbana območja pri načrtovanju predpisov UVAR?	7
2.2 Kaj je treba upoštevati pri načrtovanju predpisov UVAR v območju FUO?	7
2.3 Kako upoštevati perspektivo območja FUO: postopek po korakih.....	9
2.3.1 Ocena funkcionalnega urbanega območja	10
2.3.2 Diagnoza mobilnosti na ravni FUO	11
2.3.3 Cilji in dolgoročna vizija	11
2.3.4 Načrtovanje predpisov UVAR in spremljevalnih ukrepov	12
2.3.5 Izvajanje, spremljanje in prilagajanje	13
2.3.6 Vključevanje interesnih skupin in javnosti (na ravni FUO)	14
3. Študija primera Dynaxibility4CE: Območje z nizkimi emisijami v Krakovu	19
4. Dobre prakse	24
4.1 Milano: Digitalna integracija rešitev UVAR lahko poveča učinkovitost	24
4.2 Benečija in Baden-Württemberg: Regionalne rešitve UVAR	25
Benečija, Italija	25
Baden-Württemberg, Nemčija.....	26
4.3 Ljubljana: Predpisi UVAR so več kot samo območja LEZ	26
4.4 Salzburg in Zadar: Parkirna politika dopolnjuje predpise UVAR	26
Salzburg, Avstrija	27
Zadar, Hrvaška	27
5. Operativna knjižnica UVAR	28



1. Uvod

Zaradi vedno ostrejšega boja proti podnebnim spremembam postajajo predpisi o dostopu do mestnih vozil (UVAR) vse bolj priljubljeni, saj lahko zmanjšajo emisije in izboljšajo kakovost zraka. Na splošno in kot je opredeljeno v delovnem dokumentu Evropske komisije o predpisih o dostopu (2013), so UVAR »ukrepi za urejanje dostopa vozil do mestne infrastrukture«. Nekateri od teh ukrepov so območja z nizkimi emisijami (LEZ), območja omejenega prometa, območja za pešce in parkirni predpisi.

Zaradi naraščanja števila predpisov UVAR v Evropi so potrebni dokumenti s smernicami, ki bi oblikovalcem predpisov pomagali pri uspešnem izvajanju teh ukrepov, ki so pogosto nepriljubljeni. Pomemben dejavnik takšnega dojemanja predpisov UVAR je širok vpliv, ki ga lahko imajo: ti omejevalni ukrepi imajo običajno pomemben vpliv zunaj svojih geografskih meja delovanja in na številne zadeve (dostopnost, socialna vključenost, cenovna dostopnost, prostorska porazdelitev gospodinjstev itd.).

Vodnik UVAR SUMP je bil objavljen leta 2019 in ga je kljub njegovi neizpodbitni vrednosti treba dopolniti z dodatnimi smernicami o nekaterih vprašanjih. Pričujoči vodilni dokument UVAR je začetni vodnik za izvajanje predpisov UVAR, ki predstavlja osnove načrtovanja predpisov UVAR in njihovo uporabo v postopku načrtovanja trajnostnega načrtovanja in se na kratko dotakne nekaj posebnih, vendar pomembnih točk, ki jih je treba upoštevati v zvezi s predpisi UVAR. Na kratko so obravnavane teme, kot sta sprejemanje in sodelovanje interesnih skupin, dopolnilni ukrepi k predpisom UVAR ali informacije za občasne turiste, medtem ko druge teme, kot je izvrševanje ali upravljanje, niso vključene, kar kaže, da je dokument mogoče še naprej razvijati.

Dynaxibility4CE skupaj z drugimi projekti ReVeAL, UVAR Box in UVAR Exchange, ki jih financira EU, pripravlja dokumente s smernicami in orodja, ki bodo dopolnili gradiva, razposlana v zadnjih štirih letih.

Ta dokument je priloga k priročniku UVAR SUMP in podrobno opisuje, kako izvajati predpise UVAR ob upoštevanju mesta in njegovega območja, tako imenovanega funkcionalnega urbanega območja (FUO). V drugem razdelku tega dokumenta je več informacij o FUO in o tem, kako jih upoštevati v postopku načrtovanja predpisov UVAR. V celotnem dokumentu je postopek povezan s smernicami, ki so bile pripravljene v okviru drugih projektov EU, kar omogoča nadaljnje branje. Poleg tega je ponazorjen s postopkom, ki ga je Krakov (partner Dynaxibility4CE) upošteval za izvajanje LEZ v mestu. Splošne smernice in študijo primera Krakova dopolnjuje več najboljših praks po Evropi, ki so bile posebej izbrane zaradi njihove pomembnosti za srednjeevropska mesta - programsko območje našega projekta. Ta priloga poskuša tudi uskladiti vse smernice, ki so jih pripravili drugi projekti, z njihovo zbirko v končni operativni knjižnici UVAR, ki jo najdete na koncu tega dokumenta. Namen te knjižnice je olajšati dostop do ustreznih smernic UVAR za oblikovalce predpisov in urbaniste, ki proučujejo možnost izvajanja UVAR v svoji regiji.

Ta dokument je bil oblikovan s ciljem zagotoviti splošno združljivost in skladnost z najpomembnejšimi in dobro priznanimi evropskimi smernicami za načrtovanje trajnostne mobilnosti ter drugimi obstoječimi podpornimi instrumenti za načrtovanje, oblikovanje in izvajanje trajnostnih prometnih ukrepov.



2. Perspektiva funkcionalnega urbanega območja za predpise o dostopu do mestnih vozil

2.1 Predstavitev koncepta funkcionalnega urbanega območja (FUO)

Mesta se z okolico povezujejo z dnevnimi tokovi ljudi in blaga, zato mora načrtovanje mobilnosti temeljiti na dejanskih tokovih ljudi in blaga za celotno območje prevoza na delo in z dela. Območje, ki pokriva mesto in njegovo območje vožnje na delo, se imenuje funkcionalno urbano območje in mora opredeliti geografski obseg načrta trajnostne mobilnosti v mestih in v našem primeru načrtovanja predpisov UVAR.

Funkcionalna urbana območja kot »funkcionalne gospodarske enote« so opredelili OECD, statistični urad Evropske komisije (Eurostat) in njegov Generalni direktorat za regionalno in mestno politiko. Funkcionalno urbano območje je sestavljeno iz enega (monocentričnega) gosto naseljenega mesta (ali iz več mest, policentrično) in manj gosto naseljenega območja, ki se vozi na delo in katerega trg dela je močno povezan z mestom (mesti).¹

Metodologija, ki jo je razvil OECD, uporablja gostoto prebivalstva za opredelitev mestnih jeder in tokov prevoza na delo ter omogoča primerjavo med območji FUO podobne velikosti v različnih državah. Metodologija² je sestavljena iz treh korakov:

1. 1. KORAK Opredelitev osrednjih občin na podlagi podatkov o prebivalstvu v mreži
2. 2. KORAK Povezovanje nepovezanih jeder, ki pripadajo istemu funkcionalnemu urbanemu območju
3. 3. KORAK Opredelitev urbanega zaledja



Slika 1 Funkcionalno območje Krakova. Vir: Krakovski prometni urad.

¹ Eurostat, 2012: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area

² OECD, 2012, Redefining urban: a new way to measure metropolitan areas: <https://www.oecd.org/regional/regional-statistics/functional-urban-areas.html>



2.1.1 Zakaj je treba upoštevati funkcionalna urbana območja pri načrtovanju predpisov UVAR?

Predpisi o dostopu do mestnih vozil se običajno izvajajo na najgosteje poseljenih, najbolj obremenjenih in onesnaženih območjih v mestu, kar je pogosto mestno središče. Čeprav se predpisi UVAR običajno uporabljajo le na delu območja FUO, pa njihov vpliv običajno sega daleč zunaj tega območja. Urejanje dostopnosti vozil v enem delu mesta ima lahko koristi, kot sta boljša kakovost zraka ter več prostora za hojo in kolesarjenje, lahko pa ima tudi negativne učinke, kot je pritisk na parkirišča ali odvrčanje prometa na obrobju območja UVAR - če se ohrani prometno vedenje in se ne vzpostavijo alternative urejenim prometnim tokovom ali se le-te slabo spodbujajo.

Izvajanje predpisov UVAR brez upoštevanja širših vplivov na območje FUO lahko povzroči tudi zmanjšanje mobilnosti in dostopnosti do priložnosti za prebivalce, ki živijo zunaj »žarišča« mesta, ter za (mednarodne) obiskovalce in prevoznike, ki bodo po uvedbi predpisov UVAR morda potrebovali nove potovalne alternative. Neposredne koristi se bodo pokazale predvsem na območju izvajanja, medtem ko bodo negativne obremenile sosednja območja omejenega pasu in se bodo lahko širile daleč zunaj ozemeljskih meja mesta. Načrtovanje na ravni FUO lahko zagotovi, da je prometni sistem dostopen vsem in izpolnjuje osnovne potrebe po mobilnosti vseh uporabnikov ter zahteve trajnosti in potrebe po gospodarski uspešnosti, socialni pravičnosti, zdravju in kakovosti okolja.

Na voljo so posebne smernice za načrtovanje trajnostne mobilnosti v metropolitanskih območjih ter splošne smernice za načrtovanje FUO v okviru projektov LOW-CARB in SOLEZ Interreg. Ta dokument vsebuje posebne smernice za načrtovanje predpisov UVAR, ki upoštevajo celotno funkcionalno urbano območje.

2.2 Kaj je treba upoštevati pri načrtovanju predpisov UVAR v območju FUO?

Pri načrtovanju mobilnosti na ravni FUO je treba upoštevati nekatere splošne vidike, še preden začnemo razmišljati o načrtovanju predpisov UVAR: elementi, kot so geografske in upravne meje območja FUO, njegova koncentracija načrtovanja, obstoječi okviri prometnega ali podnebnega načrtovanja ter družbeno-ekonomske značilnosti in parametri kakovosti zraka ter komunikacija in sodelovanje na ravni FUO, so temeljne prednosti za uspešno izvajanje predpisov UVAR/območja FUO.

Geografske in upravne meje

Razumevanje upravnih meja in pristojnosti območja FUO olajšuje sodelovanje med institucijami. To sodelovanje zahteva štiri ravni povezovanja:

- (1) uskladitev občinskih in regionalnih prometnih ciljev s prostorskim, tehnološkim in ekološkim razvojem;
- (2) sodelovanje vertikalnih in horizontalnih ravni predpisov in upravljanja;
- (3) usklajevanje strategij in odločanja med sosednjimi občinami;
- (4) usklajevanje med različnimi področji načrtovanja, kot so prostorsko načrtovanje, družbena politika, javno zdravje in politika gospodarskega prilagajanja.

Ključnega pomena je oceniti vpliv lokalnih in regionalnih okvirov, da bi v celoti izkoristili priložnosti in se izognili kasnejšim sporom z drugimi pristojnimi organi; poleg tega pridobitev jasnega pogleda na to, kako regionalni in nacionalni okviri vplivajo na postopek SUMP in oblikovanje ukrepov, ponuja idealno podlago za delo pri upoštevanju drugih elementov razvoja UVAR.

Pri načrtovanju predpisov UVAR na ravni FUO je glavni izziv, da ukrepi, ki vplivajo na cestno omrežje, vključno s parkirišči, ali ukrepi, ki zahtevajo izboljšano ponudbo javnega prevoza, verjetno niso v pristojnosti mestnega organa, ki izvaja predpise UVAR. Vzpostavitev sodelovanja in usklajevanja med različnimi javnimi organi (občinami in tudi prometnimi organi), zlasti med razvojem strategije, je nujen predpogoj za uspešno izvajanje predpisov UVAR.



Policentrična/monocentrična koncentracija

Ugotavljanje koncentracije mest v enem območju FUO je pomembno za številne dele procesa razvoja predpisov UVAR, vključno z določanjem geografskih in upravnih meja, analizo prometnih tokov med študijo mobilnosti, določanjem ciljev za celotno območje FUO, načrtovanjem dodatnih storitev mobilnosti med mesti in številnimi drugimi.

Obstoječi okviri prometnega in podnebnega načrtovanja

Razširjene obstoječe strategije (usmerjene v trajnostno mobilnost ali podnebje) so neločljivo povezane s cilji UVAR in lahko olajšajo povezovanje z drugimi ukrepi za mobilnost.

Kar zadeva obstoječe prometne okvire, je treba opraviti posebne ocene, kot so:

- Razumevanje potreb uporabnikov s študijo o dostopnosti, ki upošteva izvore, cilje in namene poti, vzorce urbanega razvoja in geografske omejitve ter prikazuje podatke v obliki razčlenjenih, določljivih informacij (na voljo glede na dohodek, spol, starost in drugo);
- Razumevanje učinkovitosti prometa s pošteno oceno razpoložljivosti in uporabe storitev mobilnosti, vključno z modalno porazdelitvijo, ravniyo integracije storitev v omrežju ter usklajevanjem med javnimi in zasebnimi prevoznimi storitvami;
- Razumevanje fizične in digitalne infrastrukture prometnega sistema, vključno z oceno stanja povezljivosti, zmogljivosti P+R in kakovosti same infrastrukture.

Te ocene so temeljne za:

- Omogočanje prihodnjih ukrepov, ki zagotavljajo dostop do boljših priložnosti za vse, ter modelov omejene in dostopne mobilnosti v različnih scenarijih UVAR, ki lahko privedejo do dodatnih, dopolnilnih ali izključujočih ukrepov za UVAR;
- Načrtovanje dodatnih storitev mobilnosti ali lažje načrtovanje celostne ponudbe mobilnosti, ki državljanom omogoča, da se izognejo avtomobilom, in spodbuja nemoteno uporabo bolj trajnostnih načinov prevoza;
- Olajšanje spremljanja predpisov UVAR in zagotavljanje informacij o predpisih UVAR; načrtovanje dodatnih ukrepov za mobilnost in zlasti krepitev omrežja, ki povezuje intermodalna vozlišča mobilnosti; zmanjšanje zastojev in spodbujanje uporabe javnega prevoza.

Družbeno-ekonomske značilnosti

Razlogi za uporabo zasebnega prevoza so različni in v številnih primerih so državljani odvisni od njega v vsakdanjem življenju in menijo, da javni prevoz in drugi bolj trajnostni načini ne ustrezajo njihovim potrebam. V manj razvitih družbeno-ekonomskih okoljih se pogosteje odločajo za lastništvo starejših vozil, ki implicitno bolj onesnažujejo okolje, zaradi česar so posamezniki iz teh okolij nesorazmerno bolj prizadeti zaradi predpisov UVAR.

Za zmanjšanje takšnih negativnih vplivov na dostopnost je pomembno imeti jasen pregled nad različnimi družbeno-ekonomskimi segmenti in njihovo razporeditvijo znotraj območja FUO. To omogoča ne le razumevanje, na koga bi predpisi UVAR lahko bolj vplivali, temveč tudi krepitev alternativnih možnosti mobilnosti na tem območju.

Parametri kakovosti zraka

Pri pripravi načrta UVAR je treba s simulacijami in modeli kakovosti zraka in prometa predvideti vplive zunaj osrednjega območja UVAR in za celotno območje FUO. Ti modeli lahko pomagajo zagotoviti tudi dokazno podlago za določitev velikosti območja, na katerem naj bi se uporabljali predpisi UVAR, in njegovih vplivov.



Komunikacija in sodelovanje na ravni FUO

Eden največjih izzivov je zagotoviti udeležbo državljanov zunaj meja mesta in usklajevanje med vsemi prizadetimi interesnimi skupinami. Razdelek 2.3.6 vsebuje smernice o sodelovanju interesnih skupin.

Po načrtovanju in izvajanju je treba o predpisih UVAR obveščati celotno območje FUO, posebno pozornost pa je treba nameniti elementom, kot so oznake in digitalne informacije. Informacije morajo biti standardizirane, tako da vključujejo tako statične cestne oznake (znotraj in zunaj območja izvajanja) kot tudi dinamične informacije (npr. digitalne platforme, znaki s spremenljivim sporočilom). Projekt [UVAR Exchange project](#) se ukvarja z usklajevanjem cestnih oznak, projekt [UVAR Box project](#) pa z digitalizacijo predpisov UVAR.

2.3 Kako upoštevati perspektivo območja FUO: postopek po korakih

Program financiranja Interreg si v zadnjih letih prizadeva, da bi v načrtovanje mobilnosti vključil vidik območja FUO. V okviru teh prizadevanj so bile v okviru Interregovega projekta [Interreg project SOLEZ](#) razvite smernice za lažje oblikovanje akcijskih načrtov za izvajanje učinkovitih strategij in skupnih pristopov za načrtovanje mobilnosti na ravni FUO. Smernice so bile prilagojene posebnemu primeru predpisov UVAR.

Glavni koraki, predlagani za načrtovanje predpisov UVAR na ravni območja FUO, so:

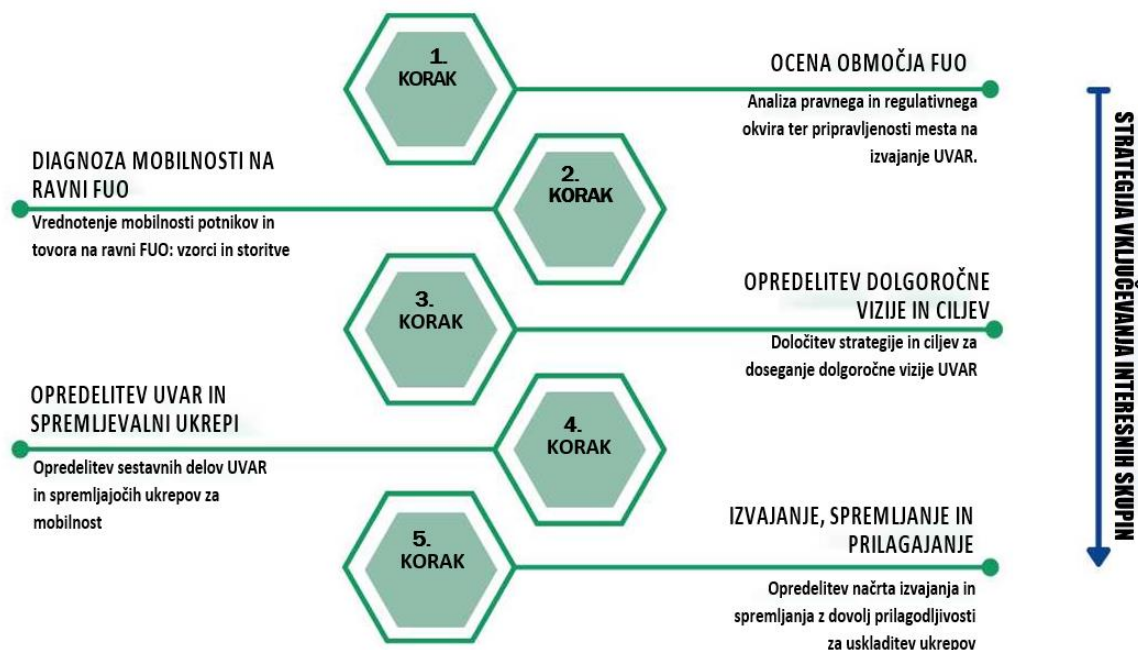
1. Ocena območja FUO
2. Diagnoza mobilnosti na ravni FUO
3. Strateško načrtovanje in opredelitev ciljev
4. Načrtovanje predpisov UVAR in spremljevalnih ukrepov
5. Spremljanje in prilagajanje izvajanja

Glede na to, da načrtovanje mobilnosti pogosto ne poteka linearno in da so različna mesta po Evropi na različnih stopnjah, ta postopek ni namenjen natančnemu sledenju, temveč je namenjen usmerjanju posameznih korakov ter prikazu vseh elementov in dejavnikov, ki jih je treba upoštevati. V tem postopku bo treba v različnih fazah vključiti različne interesne skupine. Smernice za razvoj in izvajanje strategije vključevanja interesnih skupin so na voljo v poglavju 2.3.6.

Pomembno je tudi opozoriti, da je pri načrtovanju predpisov UVAR, ki imajo precej velik vpliv ali so sporni, koristno delati v okviru celostnega dolgoročnega načrta, kot je na primer SUMP. Vključitev načrtov SUMP in UVAR zagotavlja, da so predpisi UVAR usklajeni s prometnim sistemom in podprti s celovito strategijo mobilnosti. Sledenje obstoječi strategiji ali okviru lahko ponudi tudi strukturo obstoječih interesnih skupin ali komunikacijskih postopkov, ki lahko podpirajo proces razvoja UVAR.



Slika 2 Načrtovanje predpisov UVAR na ravni območja FUO: postopek po korakih.



2.3.1 Ocena funkcionalnega urbanega območja

Prvi korak vodilnega javnega organa je izvedba ocene območja FUO, vključno s samooceno vodilnega mesta. Cilj tega prvega koraka je dvojen: opredeliti izhodiščni scenarij glede obstoječih pogojev prometa in mobilnosti v smislu zakonodajnega in regulativnega okvira ter okvira načrtovanja prometa in mobilnosti ter oceniti pripravljenost za izvajanje.

Pred opredelitvijo skupne strategije za mobilnost v mestih, natančneje za UVAR (3. korak), je zelo pomembno razumeti trenutno vizijo vseh organov, ki vključujejo FUO, in njihov splošni okvir trajnostne mobilnosti. Posebno pozornost je treba nameniti občinam glede na število prebivalcev ter obstoj prometnih in mobilnostnih točk.

Ključnega pomena je tudi analiza organizacijskega sistema predpisov UVAR in sistema odločanja na ravni območja FUO. Vodilni javni organ mora poznati vse pristojnosti ne le za načrtovanje in izvajanje predpisov UVAR, temveč tudi za njihovo delovanje in izvrševanje.

V okviru ocene pripravljenosti je treba opredeliti morebitne institucionalne, pravne in finančne ovire, ki lahko vplivajo na postopek načrtovanja, ter dejavnike, ki lahko podpirajo razvoj in izvajanje predpisov UVAR. Na voljo so lahko nacionalni okviri za izvajanje in uveljavljanje izbranih predpisov UVAR (npr. sistem za identifikacijo vozil, ki izpolnjujejo zahteve, ali uporaba kamer za samodejno prepoznavanje registrskih tablic), pa tudi za varstvo osebnih podatkov, finančno upravljanje, javne razpise in javna naročila. Ker bodo morda potrebni novi lokalni predpisi ali spremenjena oziroma oblikovana nacionalna zakonodaja, je pomembno, da se postopek načrtovanja predpisov UVAR začne s popolno zakonodajno oceno, da se omogoči ustrezen postopek sprejemanja nove zakonodaje.

Trenutna zmogljivost javnih organov je prav tako odločilna za uspešno izvajanje predpisov UVAR in opredeljuje stanje pripravljenosti. V tem primeru se zmogljivost nanaša na vse razpoložljive tehnične



rešitve in znanje o predpisih UVAR ter na osebje, ki je namenjeno tej nalogi. Ta ocena lahko razkrije nekatere pomanjkljivosti, ki jih je treba odpraviti pred nadaljevanjem postopka.

Pogost izziv za lokalne upravne načrtovalce, ki izvajajo UVAR, je prepričati odgovorne osebe, da nadaljujejo s postopkom, zato je priporočljivo določiti **vodjo UVAR**. V bistvu je vodja UVAR (posameznik ali organizacija civilne družbe) potreben za zagotavljanje politične in javne podpore projektu in ga je treba določiti na začetku postopka.

Pomemben del ocene je tudi opredelitev **ustreznih interesnih skupin** na ravni FUO, kar je podrobneje pojasnjeno v poglavju 2.3.6 v razdelku o sodelovanju interesnih skupin.

2.3.2 Diagnoza mobilnosti na ravni FUO

V drugem koraku je treba oceniti mobilnost potniškega in tovornega prometa v zvezi z že obstoječimi in načrtovanimi storitvami v prihodnosti.

Diagnoza mobilnosti mora biti čim bolj celovita. Javni organi bodo morali raven podrobnosti prilagoditi svojim proračunskim in časovnim omejitvam glede na razpoložljiva sredstva in zeleni časovni okvir. V idealnem primeru bi bilo treba opraviti količinski pregled pomembnih **kazalnikov mobilnosti in prometa** (npr. prometni zastoji, dostopnost do storitev in prevoznih sredstev, varnost v cestnem prometu, parametri kakovosti zraka) v mestni aglomeraciji območja FUO, pa tudi na obmestnih območjih.

Za razumevanje potreb uporabnikov mora vodilni javni organ oceniti **vzorce prometa in mobilnosti**, ki pokrivajo območje FUO, da bi prepoznal trenutno dinamiko gibanja v mestu in okoliskem zaledju. Podatke je mogoče pridobiti z dokumentacijskimi raziskavami, terenskimi anketami, fokusnimi skupinami, spletnimi vprašalniki ali statistično analizo podatkov. Z izvedbo kvalitativne in kvantitativne ocene mobilnosti na ravni FUO bodo lahko javni organi dobili celovito sliko o mobilnosti v območju FUO, kar bo omogočilo opredelitev ozkih grl in potreb po načrtovanju, ki jih je treba odpraviti s predpisi UVAR in dopolnilnimi ukrepi.

Pri razvoju predpisov UVAR je ključni dejavnik uspeha ustrezno **vključevanje uporabnikov**. Opredelitev širokega kroga uporabnikov omogoča razumevanje različnih stališč in ustrezno oblikovanje dopolnilnih ukrepov. Družbeno-ekonomski položaj prebivalcev in uporabnikov mobilnosti je lahko zelo različen, prav tako njihovo kulturno ozadje, spol in potrebe po mobilnosti (med drugim). Ta raznolikost je eden od ključnih razlogov, zakaj predpisi UVAR nikoli ne bodo postali univerzalna rešitev.

Nazadnje je ta korak osredotočen na raziskovalne dejavnosti, namenjene **zbiranju podatkov** iz potrjenih in zanesljivih virov informacij. Vzpostavitev dobrega funkcionalnega partnerstva z odprto komunikacijo med različnimi javnimi upravami FUO na začetku postopka bo omogočila boljše usklajevanje zbiranja podatkov.

2.3.3 Cilji in dolgoročna vizija

Tretji korak postopka je osredotočen na določitev ciljev, dolgoročne vizije in strategije predpisov UVAR, da se opažene pomanjkljivosti in težave mobilnosti na ravni FUO pretvorijo v uresničljive cilje.

Za oblikovanje strategije UVAR je koristno razviti **vizijo mesta** z različnimi scenariji za UVAR (in spremljajočimi ukrepi), pri čemer je treba razlikovati med kratkoročnimi, srednjeročnimi in dolgoročnimi. V **scenarijih UVAR** je treba oceniti tudi soodvisnosti med sektorskimi trendi, opredeliti sinergije, možnosti za povezovanje in negativne učinke sektorskih trendov. Pri oblikovanju vizije za FUO ne bi smeli upoštevati izključno podnebne nevtralnosti in kakovosti zraka, temveč tudi spremembo načina prevoza, varnost v cestnem prometu, kakovost življenja in uporabo mestnega prostora.

Načrtovanje z vidika območja FUO pomeni tudi, da je treba **cilje UVAR** določiti na lokalni in regionalni ravni ter v okviru širše strategije trajnostne mobilnosti. Predvsem pa morajo biti ti cilji dosegljivi in jih je treba uresničevati postopoma, da ne bi prehitro omejili preveč in da bi zmanjšali negativne vplive. Pomembno je



pojasniti povezavo med ukrepi, cilji in dolgoročno vizijo. To bi lahko bil izziv, ki pa bo odločilen v postopku odobritve predpisov UVAR.

2.3.4 Načrtovanje predpisov UVAR in spremljevalnih ukrepov

Ključni korak v postopku je načrtovanje predpisov UVAR in spremljajočih ukrepov mobilnosti v skladu s predhodno opredeljenimi cilji in strategijo. Cilj tega koraka je opredeliti vse operative elemente, povezane z izvajanjem predpisov UVAR, in dopolnilne posege v prometni sistem, ki so potrebni za zagotavljanje kakovostne in dostopne mobilnosti.

Cilji, določeni v tretjem koraku, morajo biti vodilo pri odločitvah o različnih sestavnih delih predpisov UVAR. Kot je bilo že omenjeno, za UVAR ni univerzalne rešitve, končna rešitev pa je lahko kombinacija različnih vrst predpisov UVAR pri različnih zasnovah shem. [Projekt ReVeAL](#) je razvil metodologijo za celostno izvajanje, kjer so različni ukrepi UVAR opredeljeni kot **gradniki** in jih je mogoče združiti v celovito in zanesljivo shemo UVAR. Kljub temu morajo biti vsi ukrepi integrirani in del širše strategije (po možnosti načrta trajnostnega razvoja), ki sledi skupni viziji.

Operativne komponente predpisov UVAR, ki jih je treba opredeliti, so:³

- Vrsta ureditve dostopa/intervencije (npr. zaračunavanje zastojev, zaračunavanje parkiranja, območje z nizkimi emisijami (LEZ), prometni filter, fizični posegi v javni prostor ...)
- Zasnova sistema (npr. na podlagi razdalje (za polnjenje), na podlagi časa, na podlagi točk, na podlagi območnih licenc/dovoljenj ...)
- Ciljna vozila (npr. tovorni in storitveni promet, uporaba osebnih avtomobilov, vrsta vozil - razredi onesnaževanja, vrsta vozila - dimenzije in masa ...)
- Tehnološke možnosti za izvajanje in izvrševanje - pogosto se uporabljajo v kombinaciji (npr. ročni pregled in nalepke na vetrobranskem steklu, ročno cestninjenje, samodejno prepoznavanje registrskih tablic (ANPR) ...).
- Dovoljenja in izjeme
- Stopnja digitalizacije in podatkovne zahteve (npr. standardi za zbiranje podatkov, zmogljivosti, potrebna orodja)

Najbolje bi bilo, če opredelitev predpisov UVAR ne bi opravil samo vodilni javni organ, temveč bi moral biti to **ponavljajoči se proces**, ki bi vključeval vse ustrezne interesne skupine na ravni FUU. Vodilni javni organ bi moral ta proces soustvarjanja uporabiti za obravnavanje kritik in spodbujanje sprejemanja, pri čemer bi moral upoštevati različne poglede in jih uporabiti za okrepitev ukrepov. Kadar se pojavi nasprotovanje predpisom UVAR, pa se vključevanje celotnega območja FUU ne sme ustaviti na območjih, kjer se pojavljajo težave. Odgovornost vseh vpletenih organov je, da sodelujejo in se medsebojno podpirajo pri iskanju kompromisnih alternativ.

Poskusno obdobje lahko pomaga izmeriti učinkovitost in morebitne učinke ukrepa ter pripomore k sprejetju strožjih predpisov UVAR v prihodnosti. Različne soseske se lahko uporabljajo kot testni prostori za različne predpise UVAR, pod pogojem, da so na voljo ustrezne alternativne možnosti prevoza. Izjemno pomembno je skrbno načrtovati poskus, da bi se izognili kakršnim koli negativnim učinkom, saj lahko določi prihodnje izvajanje večjih programov.

Med fazo načrtovanja je pomembno tudi igranje in prilagajanje različnih komponent **potrebam uporabnikov** - pozneje je to lahko odločilen dejavnik uspešnega delovanja predpisov UVAR. Dovoljenja in izjeme se lahko na primer uporabijo za povečanje sprejemljivosti in izvedljivosti sheme z zagotavljanjem izjem za LEZ, da se zmanjša finančni vpliv na določene skupine. Vendar pa potreb uporabnikov ne smemo zamenjevati z željami uporabnikov. Potreba je lahko dostop do območja, medtem ko je želja lahko dostop do njega z

³ Več informacij najdete v priročniku [UVAR SUMP Topic guide](#) in na spletni strani [ReVeAL website](#).



osebnim vozilom. Pri načrtovanju predpisov UVAR morajo javni organi dati prednost ciljem trajnosti in dostopnosti, določenim v širši strategiji, pri čemer ne smejo pozabiti, da predpisi UVAR ne morejo zadovoljiti vseh.

Pri načrtovanju sheme UVAR se morajo mesta odločiti o **načinu** izvajanja ukrepov. [Projekt ReVeAL](#) opozarja na številne dejavnike, ki jih je treba upoštevati pri izbiri mehanizma izvrševanja. Med njimi so vrsta predpisov UVAR, obseg, kulturni in politični kontekst, razpoložljivost pravnih okvirov in razpoložljiva sredstva. Razširjanje informacij o predpisih UVAR je ključnega pomena za preprečevanje vplivov (npr. večjih prometnih zastojev v okolici) in zagotavljanje skladnosti.

Da bi zagotovili, da so prejšnji dogovori med občinami in interesnimi skupinami v območju FUO dobro upoštevani, je treba osnutke končnega načrta pregledati tako interno kot s strani ustreznih interesnih skupin v območju FUO.

Opredelitev spremljevalnih ukrepov za mobilnost

Ne glede na velikost in vrsto območja lahko izvajanje ukrepov UVAR na enem območju vpliva na delitev prevoznih sredstev in druge pomembne prometne spremenljivke na celotnem območju FUO. Izvajanje predpisov UVAR mora vključevati spremljevalne ukrepe, potrebne za izpolnjevanje potreb po mobilnosti ljudi, blaga in storitev na celotnem območju FUO.

Na splošno bi morala kolesarjenje in hoja postati pomembna osnovna načina mobilnosti sama po sebi in pri oskrbi javnega prevoza v območju FUO, zato bi bilo treba vzpostaviti ustrezno infrastrukturo. Z vidika FUO je pomembno tudi načrtovanje multimodalnih vozlišč, ki bodo omogočala učinkovita stičišča, vključno z novimi storitvami in orodji za mobilnost (kot je MaaS), ki lahko izboljšajo javni prevoz in čim bolj zmanjšajo negativne vplive na dostopnost. Po vzpostavitvi predpisov UVAR bo treba omogočiti tudi jasne prometne predpise (zlasti v okolici UVAR), da bi čim bolj zmanjšali motnje v prometu in zagotovili varnost v cestnem prometu.

Projekt ReVeAL je razvil obsežen seznam dopolnilnih ukrepov, ki naj bi povečali učinkovitost sheme UVAR tako, da bi uporabnikom pomagali spremeniti njihovo vedenje in tako omejili morebitne negativne vplive, ki bi jih povzročilo izvajanje predpisov UVAR. Ti ukrepi so:

1. Izboljšanje javnega prevoza
2. Spodbujanje kolesarjenja in hoje
3. Spremembe parkirnega sistema
4. Krepitev skupne mobilnosti
5. Izboljšave mestne logistike
6. Vozila z ničelnimi in nizkimi emisijami
7. Izdajanje vozovnic in digitalna podpora (tudi v informativne namene in za boljše upravljanje prometa)

Za dodatne informacije odprite [dokumente s smernicami ReVeAL](#).

V okviru Interregovega projekta SOLEZ je bil razvit tudi [nabor orodij](#) za podporo javnim organom, ponudnikom prevoza in poslovnim subjektom pri oblikovanju in vzpostavitvi storitev nizkoogljične mobilnosti, da bi povečali privlačnost UVAR.

2.3.5 Izvajanje, spremljanje in prilagajanje

Zadnji korak v našem postopku je izvajanje, spremljanje in prilagajanje predpisov UVAR in spremljajočih ukrepov za mobilnost. Cilj tega koraka je dvojen: spremljanje izvajanja predpisov UVAR in njihovih učinkov ter merjenje splošnega napredka pri doseganju strateških ciljev in ciljnih vrednosti.



Formalno sprejetje predpisov UVAR bo odvisno od nacionalnega/lokalnega regulativnega okvira in upravnega postopka. Da bi zagotovili široko **sprejemanje in lastništvo** ukrepov UVAR, je pomembno obveščati in vključevati ustrezne interesne skupine in širšo javnost v celoten postopek. Ustvariti je treba občutek, da gre za njihov načrt, katerega cilj je izboljšati mobilnost in kakovost zraka za vse.

Pri spremljanju in vrednotenju celostnih ukrepov FUO in njihovih učinkov je težko najti skupno stališče ter opredeliti **skupne kazalnike in količinsko opredeljene** cilje ali skupno razumevanje načina spremljanja uspešnosti. [Smernice LOW-CARB za celostno načrtovanje na ravni FUO](#) nudijo dodatne smernice na to temo.

Bistveno je razumeti, da morajo biti ukrepi del večjih strategij, opredelitev ciljev in kazalnikov pa mora potekati pred fazo izvajanja, o čemer se morajo dogovoriti vse vključene institucije za načrtovanje v območju FUO. Projekt ReVeAL predlaga pet parametrov za ocenjevanje in vrednotenje vplivov predpisov UVAR: **gospodarstvo, energija, okolje, družba in promet**.

Sistematično, stalno in redno spremljanje ter posvetovanje o predpisih UVAR tudi v fazi izvajanja bo omogočilo prilagoditev njihovega obsega, oblike in načinov, če bo imel nesorazmerne negativne učinke na mobilnost ali gospodarstvo v območju FUO.

2.3.6 Vključevanje interesnih skupin in javnosti (na ravni FUO)

Za vzpostavitev postopka sodelovanja pri načrtovanju ukrepov UVAR na ravni FUO bo treba opredeliti strategijo vključevanja interesnih skupin, v kateri bo opisano, kako sodelovati z interesnimi skupinami med postopkom po korakih, opisanim v prejšnjem razdelku. Strategija, predstavljena v tem dokumentu, temelji na [smernicah za vključevanje interesnih skupin SOLEZ](#), [smernicah GUIDEMAPS](#) in [naboru orodij CIVITAS za vključevanje interesnih skupin](#), prilagojenih postopku izvajanja predpisov UVAR.

Strategija vključevanja ima naslednje cilje:

- V zgodnji fazi projektnega procesa določiti, kako bodo interesne skupine vključene v vse faze postopka odločanja
- Ugotoviti, kako lahko sodelovanje interesnih skupin vpliva na odločitve, sprejete med projektnim postopkom
- Ugotoviti povezavo med dejavnostmi vključevanja interesnih skupin in projektnimi odločitvami
- Pojasniti vloge in odgovornosti projektnega osebja v zvezi z dejavnostmi vključevanja

V strategiji vključevanja interesnih skupin bodo opredeljeni naslednji vidiki:

- Obseg in cilji
- Opredelitev interesnih skupin, ki jih je treba vključiti
- Oblika sodelovanja (vertikalno, horizontalno, medsektorsko in prostorsko)
- Stopnja vključenosti interesnih skupin (obveščanje, posvetovanje, sodelovanje, opolnomočenje)
- Časovni okvir za vključevanje interesnih skupin
- Metodologija vključevanja
- Viri (potrebna znanja in spretnosti, proračun, časovni okvir)

Obseg in cilji

Z vključevanjem interesnih skupin je mogoče doseči različne ali celo več ciljev, ki jih mora opredeliti vodilno mesto. V primeru predpisov UVAR bi morali biti glavni cilji strategije vključevanja interesnih skupin pridobitev sprejemljivosti za pretežno omejevalne ukrepe, izboljšanje zasnove sheme (shem) in zagotovitev nemotenega izvajanja.



Kar zadeva vrednotenje vključenosti, bodo izbrani cilji določili vrsto kazalnikov, potrebnih za merjenje učinkovitosti strategije. Če je na primer cilj zbiranje povratnih informacij za prilagoditev predpisov UVAR, se lahko šteje število prejetih odzivov. Če pa je cilj ozaveščanje, bo treba meriti tudi raven pridobljenega znanja. Za ustrezno vrednotenje je koristno, da so cilji čim bolj »SMART« - specifični, merljivi, dosegljivi, ambiciozni in realistični ter časovno omejeni.

Opredelitev interesnih skupin UVAR na ravni FUO

Med načrtovanjem vključevanja je pogosto najtežje določiti, kdo naj bi bil vključen v postopek odločanja o izvajanju predpisov UVAR in na kateri točki postopka. Na splošno lahko interesno skupino opredelimo kot skupino, organizacijo ali posameznika, na katerega neposredno ali posredno vpliva ali lahko vpliva na projekt in njegovo izvajanje.

Konstelacija interesnih skupin na ravni FUO je bolj zapletena kot na ravni mesta in zahteva vključitev večjega števila institucij v proces načrtovanja. Organi za načrtovanje bi morali vzpostaviti celovito sliko o tem, na koga vpliva postopek načrtovanja predpisov UVAR in kdo bi moral biti vključen v ta postopek. Te interesne skupine morajo na ravni FUO vključevati politike, tehnične strokovnjake, pristojne za prometno omrežje in javnost, vključno s strokovnjaki in zasebnimi uporabniki cest, skupaj s tistimi, ki bodo imeli koristi od sistema - tudi tistimi, ki jim morda ne bo treba spremeniti svojega vedenja.

Za opredelitev interesnih skupin, ki jih je treba vključiti v postopek načrtovanja predpisov UVAR na ravni FUO, je v spodnji preglednici na voljo nekaj navodil za oblikovanje zemljevida interesnih skupin za predpise UVAR (seznam ni izčrpen):

Tabela 1 Okvirni zemljevid interesnih skupin za načrtovanje predpisov UVAR.

Vir: Lastna izdelava.

Institucionalne organizacije
Lokalna uprava (različni oddelki)
Sosednje lokalne uprave (različni oddelki)
Regionalne uprave
Nacionalna in državna uprava
Prometni organi
Ustrezna združenja in posredniki
Gospodarska zbornica
Podjetniška in trgovinska združenja
Nevladne organizacije



Reprezentativna združenja (npr. invalidi, turizem, vozniki avtomobilov ...)

Združenja za tovorni promet

Ustrezni drugi akterji

Univerze, raziskovalni inštituti in svetovalci

Politični okvir in parlamentarci

Lokalni in regionalni mediji

Splošna javnost (na ravni FUU)

Ustrezni zasebni akterji

Ko so opredeljene vse interesne skupine, je treba opraviti oceno, da se ugotovijo interesi in morebitna navzkrižja. Za lažjo analizo so v orodju CIVITAS za vključevanje interesnih skupin predlagana naslednja vprašanja:

- Kakšni so njihovi cilji (ali skriti načrti)?
- Kaj lahko izgubijo ali pridobijo?
- Kolikšen vpliv imajo?
- Ali so na voljo za sodelovanje?
- Ali bodo pripravljene prispevati?
- Ali so sposobne prispevati?

Med analizo je morda koristno opredeliti sklope interesnih skupin s podobnimi interesi, zmogljivostmi in/ali pomenom za izvajanje UVAR. Uporabno orodje za to je matrika vpliva in interesa, ki interesne skupine razvršča glede na temo mobilnosti in njihov vpliv (UN Habitat 2001, 24). Dobro razumevanje, kaj lahko interesne skupine pridobijo s sodelovanjem, bo načrtovalcem pomagalo, da jih prepričajo o koristih postopka.

Oblika sodelovanja

Za načrtovanje trajnostne urbane mobilnosti je značilna visoka stopnja sodelovanja. To vključuje sodelovanje s številnimi oddelki, ki so pomembni za mobilnost, izmenjavo z višjimi vladnimi ravni in usklajevanje s številnimi ustreznimi interesnimi skupinami.

Institucionalno sodelovanje:

Za razvoj UVAR na ravni FUU je priporočljivo uporabiti kombinacijo:



- Vertikalno - organizacije sodelujejo z organizacijami, ki so jim hierarhično odgovorne, npr. lokalni organ in lokalni organ za javni prevoz
- Horizontalno sodelovanje med organizacijami, ki so med seboj neodvisne in samostojne, brez hierarhičnih povezav. Na primer med lokalnimi organi in zasebnimi izvajalci.
- Medsektorsko sodelovanje med organizacijami ali oddelki z različnimi znanji in strokovnimi področji. Na primer med različnimi oddelki lokalnih oblasti (npr. mobilnost, raba zemljišč).
- Prostorsko sodelovanje med organizacijami, ki predstavljajo različna geografska območja in ravni. Na primer z vodilnim lokalnim organom, sosednjimi organi in vsemi drugimi ustreznimi interesnimi skupinami, vključenimi v funkcionalno urbano območje.

Institucionalno sodelovanje vključuje sodelovanje in skupno delo znotraj javnih organizacij in med njimi (predvsem vertikalno in horizontalno) in je izziv pri pripravi načrta mobilnosti na ravni FEO, saj zahteva izmenjavo ciljev, znanja, virov, pooblastil in soglasij. Zaradi velike raznolikosti institucij bo vodilno mesto morale uskladiti izzive in potrebe za uspešno izvajanje predpisov UVAR, prav tako kot bodo morale sodelujoče institucije uskladiti svoj ekosistem interesnih skupin. Za uspešno doseganje tega sodelovanja so ključni nekateri elementi: 1. dogovor o odgovornostih, 2. uskladitev virov in 3. skladnost s pravnim okoljem. V okviru projekta CH4ALLENGE je bil objavljen [Priročnik za institucionalno sodelovanje](#), ki vsebuje dodatne smernice na to temo.

Stopnja vključenosti

Cilji strategije vključevanja in pričakovani prispevki interesnih skupin bodo pomagali opredeliti raven vključevanja za vsako od njih. Različne ravni lahko razvrstimo v

- Obveščanje interesnih skupin, da bolje razumejo težave in rešitve
- Posvetovanje z interesnimi skupinami za pridobitev povratnih informacij in zbiranje podatkov
- Sodelovanje z interesnimi skupinami v celotnem postopku, da se zagotovi dosledno razumevanje in upoštevanje pomislekov in pričakovanj
- Sodelovanje z interesnimi skupinami v več korakih postopka
- Opolnomočenje interesne skupine za sprejemanje končne odločitve

Za uspešnost načrtovanja in izvajanja predpisov UVAR je ključnega pomena izbira prave ravni sodelovanja za vsako interesno skupino, pri čemer morajo biti različne interesne skupine vključene na različnih ravneh. Za najučinkovitejšo uporabo virov in časa ter zagotovitev najboljših rezultatov je ključnega pomena, da se za vsako interesno skupino izbere prava stopnja vključenosti. Običajno izvajanje predpisov UVAR zahteva sodelovanje na vseh ravneh, vendar mora vodilno mesto paziti, da zunanje interesne skupine ne prevladajo v procesu odločanja.

- 1. in 2. korak:** posvetovanje in sodelovanje z interesnimi skupinami
- 3. korak:** sodelovanje z ustreznimi interesnimi skupinami pri opredelitvi ciljev in dolgoročne vizije
- 4. korak:** sodelovanje z interesnimi skupinami pri soustvarjanju predpisov UVAR in spremljajočih ukrepov za mobilnost
- 5. korak:** obveščanje različnih interesnih skupin o ukrepih in posvetovanje z njimi za izboljšanje

Časovni okvir za vključevanje interesnih skupin

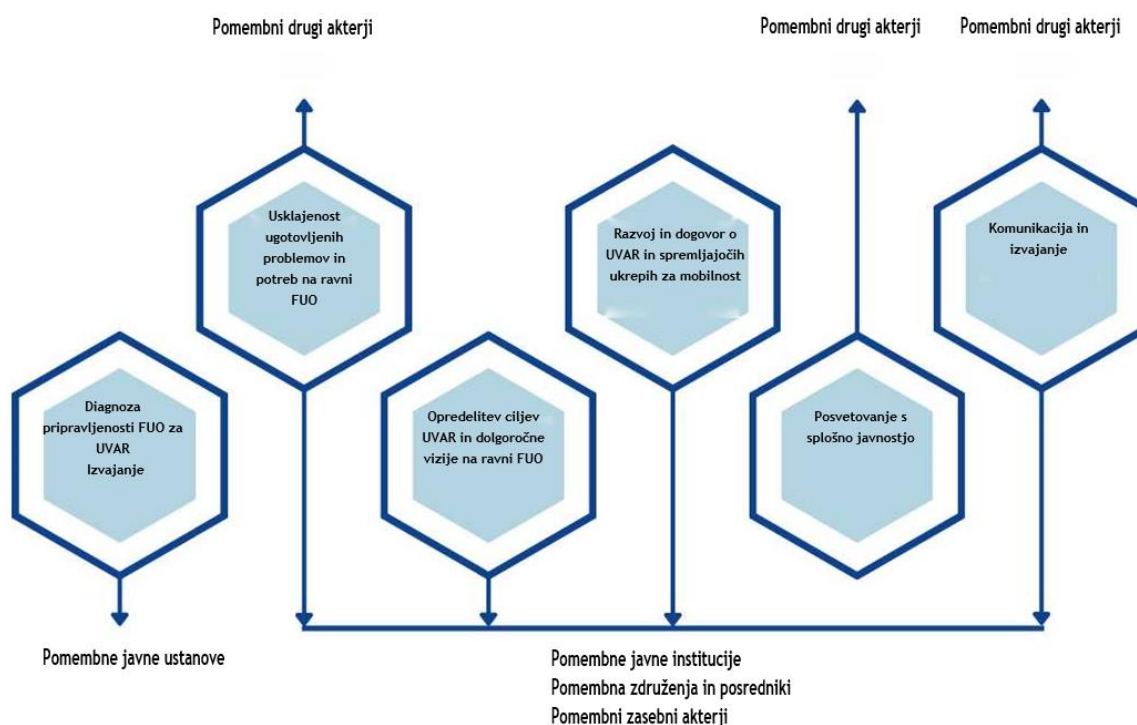
Za ohranitev dobrega partnerstva je potrebno načrtovanje. Sodelovanje mora biti dobro strukturirano, z jasnimi in ustreznimi koraki za vključevanje v celoten postopek odločanja. Zagotoviti je treba redno komunikacijo za ohranjanje učinkovitega dialoga med vodilnim mestom in interesnimi skupinami ter



ustrezno spremljanje srečanj in dogodkov. Po opredelitvi glavnih interesnih skupin, ki jih je treba vključiti, in ciljev postopka vključevanja je mogoče postopek vključevanja načrtovati na bolj operativni ravni.

Če posvetovanje z interesnimi skupinami ni ustrezno organizirano, bo prispevke interesnih skupin težko zbrati in uporabiti. Na podlagi postopka po korakih in okvirnega zemljevida interesnih skupin je predstavljen predlog, kdaj je treba pristopiti k različnim interesnim skupinam:

Slika 3 Predlagane kontrolne točke z ustreznimi interesnimi skupinami med postopkom načrtovanja predpisov UVAR



Metodologija vključevanja

Obstajajo številne tehnike za vključevanje različnih interesnih skupin v različnih fazah projekta ali procesa odločanja.⁴

Pomembno je spodbuditi in omogočiti državljanom, da se vključijo v razpravo, zlasti v zgodnji fazi načrtovanja, ko so procesi še odprti in prilagodljivi. Vodilno mesto mora uporabiti vse možne načine sodelovanja - od klasičnih osebnih srečanj in anket do spletnega posvetovanja in soustvarjanja, kot so izzivi za pametna mesta. Mesta se ne smejo bati prilagajati in preizkušati novih metod komuniciranja in sodelovanja, od interaktivnih orodij do družbenih medijev.

Cilji, teme, analiza interesnih skupin in strategija vključevanja določajo, katere tehnike so najprimernejše, brez upoštevanja teh elementov pa je bolj verjetno, da bo uporabljena neustrezna dejavnost vključevanja.

⁴ Več informacij najdete v zbirki orodij CIVITAS za vključevanje interesnih skupin in smernicah GUIDEMAPS.



Viri

Procesa sodelovanja ne smemo podcenjevati, saj ni preprost in je lahko dolgotrajen. Vodilno mesto mora upoštevati veljavne roke, saj lahko ti omejijo obseg dejavnosti sodelovanja. Upoštevanje časovnega okvira vključuje predhodno odločitev, v kateri fazi oblikovanja politike (načrtovanje, izvajanje, vrednotenje) menite, da je prispevek interesnih skupin pomemben.

Stroški procesa sodelovanja so odvisni od uporabljenih metod in izbrane ciljne skupine ter jih je treba prilagoditi pričakovanim rezultatom.

3. Študija primera Dynaxibility4CE: Območje z niskimi emisijami v Krakovu

Krakov je v severovzhodnem delu Malopolske pokrajine. Krakov je glavno mesto pokrajine in središče krakovskega metropolitanskega območja (KOM), ki se nahaja v središču prometne dejavnosti kot glavno gospodarsko in izobraževalno središče v regiji. Funkcionalno urbano območje v Krakovu, ki obsega 326,8 km² in ima 759 tisoč prebivalcev, sestavljajo mesto Krakov kot metropolitansko središče in 14 okoliških občin, ki so z njim tesno funkcionalno povezane.

Na področju mobilnosti se Krakov sooča s podobnimi težavami kot druga mesta v EU, kot so slaba kakovost zraka, premalo parkirišč in povečani prometni zastoji na območju mesta. Leta 2016 je Krakov odobril prometno politiko (strategijo, ki je tesno povezana z načrtom za trajnostno mobilnost), da bi spremenil stanje in ustvaril pogoje za učinkovit in varen pretok ljudi in blaga ter hkrati omejil škodljive vplive na naravno okolje in življenjske pogoje prebivalcev na celotnem območju FUO.

Občina Krakov (ZTP) je v okviru projekta Dynaxibility4CE pripravila akcijski načrt za določitev novega modela mobilnosti prebivalcev z vsemi razpoložljivimi načini: javnim prevozom, hojo, kolesarjenjem in osebnim avtomobilom. V dokumentu je opisan postopek načrtovanja predpisov UVAR kot nove inovativne nizkoogljicne rešitve mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v območju FUO v Krakovu.

Predpisi UVAR v Krakovu: nič novega

Krakovu koncept UVAR ni tuj: prve omejitve prometa v središču mesta so bile uvedene že januarja 1979, ko je bila sprejeta odločitev, da se obnovi prvotna funkcija Glavnega trga, ki jo je poslabšal avtomobilski promet. Največje spremembe v mestu so se zgodile leta 1988, ko so bila uvedena območja za pešce ter območja z omejenim prometom in parkirišči - prvo mesto na Poljskem, ki je uvedlo območje brez avtomobilov in območje z omejenim prometom. To je bil tudi začetek sistema enosmernih ulic, ki se je osredotočil na zmanjšanje prometa v mestnem središču. Ta pravila so prisotna še danes.



Čeprav obstajajo drugi ukrepi za mobilnost, ki podpirajo ureditev dostopa, je v skladu s študijo z naslovom »Koncept integracije prometnih sistemov na funkcionalnem območju Krakova« (2017), ki je bila pripravljena v imenu Združenja metropole Krakov, 23,5 tisoč ljudi (73 %) v jutranji prometni konici v Krakov prihaja z osebnimi avtomobili, medtem ko javni prevoz takrat uporablja le slabih sedem tisoč ljudi (27 %). Posledica takšne razporeditve načinov prevoza je poleg zastojev na vpadnicah v mesto tudi daljši čas potovanja do cilja in slabša kakovost zraka v Krakovu in v sosednjih občinah.



Postopek načrtovanja predpisov UVAR v Krakovu

Kot je bilo že omenjeno, postopek Dynaxibility4CE po korakih ni mišljen kot tog postopek, temveč zgolj kot vodilo za kompleksen postopek načrtovanja. V Krakovu že nekaj časa izvajajo postopke SUMP, zato so pred sodelovanjem v projektu Dynaxibility4CE že opravili analizo mobilnosti in določili dolgoročno strategijo, zaradi česar so bili ti koraki manj pomembni pri načrtovanju predpisov UVAR.

1. Ocena območja FUO

Pripravljenost predpisov UVAR v Krakovu

Kot prvi korak pri načrtovanju predpisov UVAR je prometni organ v Krakovu ocenil pripravljenost Krakova na UVAR. V ta namen je bil tematski priročnik UVAR SUMP preveden v poljščino in razdeljen med različne oddelke (občinski prometni inženiring, policija, občinska policija, uprava za ceste in oddelek za upravljanje občine) za medsektorsko analizo izvedljivosti izvajanja različnih vrst predpisov UVAR. Različni oddelki so bili prav tako pozvani, da pripravijo pripombe glede kompetenc, da bi v celoti razumeli spretnosti in zmogljivosti, ki bodo potrebne v tem procesu.

Na podlagi analize različnih predpisov UVAR, ki lahko podpirajo več ciljev mestne politike, in rezultatov posvetovanj s predstavniki občinskih enot je bilo ugotovljeno, da bi bila glede na prednostno nalogo izboljšanja kakovosti zraka v Krakovu optimalna rešitev uvedba območja z nizkimi emisijami (LEZ).

Pregled zavezujočih predpisov in dokumentov

Krakovske mestne oblasti so morale oceniti številne načrte in okvire, da bi razumele postopek odločanja za izvajanje predpisov UVAR. Naslednje točke povzemajo pravni okvir ter kontekst načrtovanja in politike v Krakovu glede izvajanja predpisov UVAR (in zlasti LEZ).

V več pobudah so navedeni cilji za izboljšanje kakovosti zraka v mestu in vzpostavitev potrebne podlage za izvajanje ukrepov za omejevanje prometa z vozili. **Prometna politika Krakova** navaja glavne cilje v prometnem sektorju in sredstva za njihovo doseganje, vključno z razmislekom o omejitvi vstopa v mesto za vozila, ki močno onesnažujejo okolje. V **načrtu za prilagajanje podnebnim spremembam do leta 2030** so opredeljeni glavni sektorji, ki negativno prispevajo k podnebnim spremembam, vključno s prometnim sektorjem; čeprav načrt ne vključuje ukrepov UVAR, se osredotoča na uporabo javnega prevoza in aktivne mobilnosti, ki dopolnjujeta vsakršno vključujoče izvajanje predpisov UVAR. **Program za gospodarstvo z nizkimi emisijami (PGN)** opredeljuje glavna področja vpliva na okolje, pri čemer se sklicuje na negativen vpliv prometa na kakovost zraka in navaja potrebne ukrepe, ki jih je treba izvesti za zmanjšanje teh vplivov, vključno z izvajanjem različnih vrst predpisov UVAR. Hkrati poudarja pravne in organizacijske omejitve, s katerimi se soočajo občinske uprave pri izvajanju priporočenih ukrepov, in poudarja, da je treba oblikovati pravni okvir, ki bo lokalnim oblastem omogočal uvedbo območij z omejenimi emisijami iz prometa.

Najpomembnejši dokument, ki podpira namero mesta, da izvede UVAR, je »**Program varstva zraka za Malopoljsko pokrajino**«. Ta dokument vključuje korektivne ukrepe za zmanjšanje onesnaženosti zraka s pomembnim poudarkom na prometnem sektorju.

Kot navaja PGN, je bilo treba Krakovu zagotoviti pravno podlago za izvajanje LEZ, spremembe pa je bilo treba izvesti na nacionalni ravni. Decembra 2021 je bil spremenjen Zakon o elektromobilnosti in alternativnih gorivih (2018), v skladu s katerim se lahko za zmanjšanje negativnega vpliva emisij škodljivih snovi iz prometa na zdravje ljudi in okolje v občini vzpostavi območje z nizkimi emisijami, ki zajema ceste pod okriljem občine.

Opravljen je bila tudi poglobljena analiza poročil glede:

- Količine škodljivih snovi (NO_x, CO, PM), ki jih izpustijo vozila različnih kategorij (avtomobili, kombiji, taksiji, avtobusi), z različnimi vrstami goriva in emisijskimi standardi Euro.
- Vrednotenja učinkov izboljšanja kakovosti zraka v Krakovu s spremembami v organizaciji prometa



Razumevanje interesnih skupin

Da bi ugotovili mnenje prebivalcev o izvajanju koncepta LEZ, so bile organizirane delavnice s prebivalci Krakova v obliki fokusnih skupin. Te delavnice niso omogočile le opredelitev čustev prebivalcev o izvajanju LEZ, temveč tudi dragocene ugotovitve, ki so bile upoštevane pri oblikovanju obsega omejitev, oblikovanju informacijske kampanje o LEZ, oblikovanju sporočila o ciljih in koristih izvajanja LEZ, načrtovanju obsega možnih ukrepov pomoči za enote, ki jih najbolj prizadene LEZ, obdobje izvajanja, obseg investicijskih in infrastrukturnih ukrepov, ki spremljajo/prihajajo po uvedbi LEZ.

Hkrati so se izvajale tudi druge dejavnosti, ki so pripomogle k razvoju akcijskega načrta. Med drugim je bila izvedena anketa o zelenih oblikah podpore, ki jih je treba ponuditi prebivalcem v prihodnjih območjih LEZ v Krakovu. Predstavniki Krakovskega prometnega urada so sodelovali na delavnicah Sklada za čisti zrak o LEZ, različni občinski oddelki pa so v zvezi s tem vprašanjem organizirali vrsto srečanj.

2. Cilji in scenariji UVAR

Pregled in analiza trenutno zavezujočih dokumentov o načrtovanju, ki obravnavajo vprašanja varstva zraka in območij umirjenega prometa v območju FUO v Krakovu, sta v poznejši fazi omogočila določitev najpomembnejših ciljev akcijskega načrta UVAR, opredelitev predpostavk pri razvoju scenarijev, ki preučujejo uvedbo LEZ in spremljajočih ukrepov mobilnosti, ter oceno učinkov morebitnega izvajanja. Omenjena področja so opisana v naslednjih razdelkih.

Namen analize različnih scenarijev je bil spodbuditi razpravo z interesnimi skupinami o smiselnosti izvajanja predpisov UVAR in izbire najučinkovitejših ukrepov. Opravljanje takšnega dela je za mesta lahko zelo naporno, vendar ne bo le pripomoglo k procesu razvoja, temveč bo tudi povečalo občutek družbene odgovornosti pri ukrepanju za zmanjšanje težav, ki vplivajo na mesto, in družbeno sprejemljivost ukrepov UVAR. Naslednja preglednica prikazuje različne stopnje, ki so pripeljale do razvoja scenarijev UVAR v Krakovu:

Tabela 2 Vključevanje interesnih skupin med analizo scenarijev za UVAR v Krakovu.

Stopnja		Sodelujoče interesne skupine
1	Opis in analiza različnih možnosti za izvajanje predpisov UVAR na podlagi razpoložljivega tematskega vodnika SUMP z namenom morebitnega izvajanja v Krakovu.	Krakovski prometni urad
2	Prevajanje tematskega priročnika UVAR SUMP v poljščino in njegovo posredovanje ustrezni občinski enoti za pripombe v okviru možnosti izvajanja določenih vrst predpisov UVAR v Krakovu.	Oddelek občinskega inženirja za promet, policija, občinska policija, uprava za ceste v Krakovu, oddelek za gospodarske javne službe.
3	Organizacija kvalitativne raziskave s sodelovanjem prebivalcev - fokusne skupine o vtisih glede LEZ v Krakovu	Prebivalci Krakova
4	Analiza razpoložljivih dokumentov o kakovosti zraka in območjih z omejenim prometom za FUO Krakov, tj. POP, PGN, prometna politika, parkirna politika	Krakovski prometni urad
5	Analiza poročil o emisijah škodljivih snovi iz prometa v Krakovu in fokusne skupine s prebivalci	Javni prometni organ, nevladne organizacije, dejavne na področju izboljšanja kakovosti zraka
6	Določitev najpomembnejših ciljev akcijskega načrta (ob upoštevanju potreb prebivalcev in mestnih enot).	Krakovski prometni urad

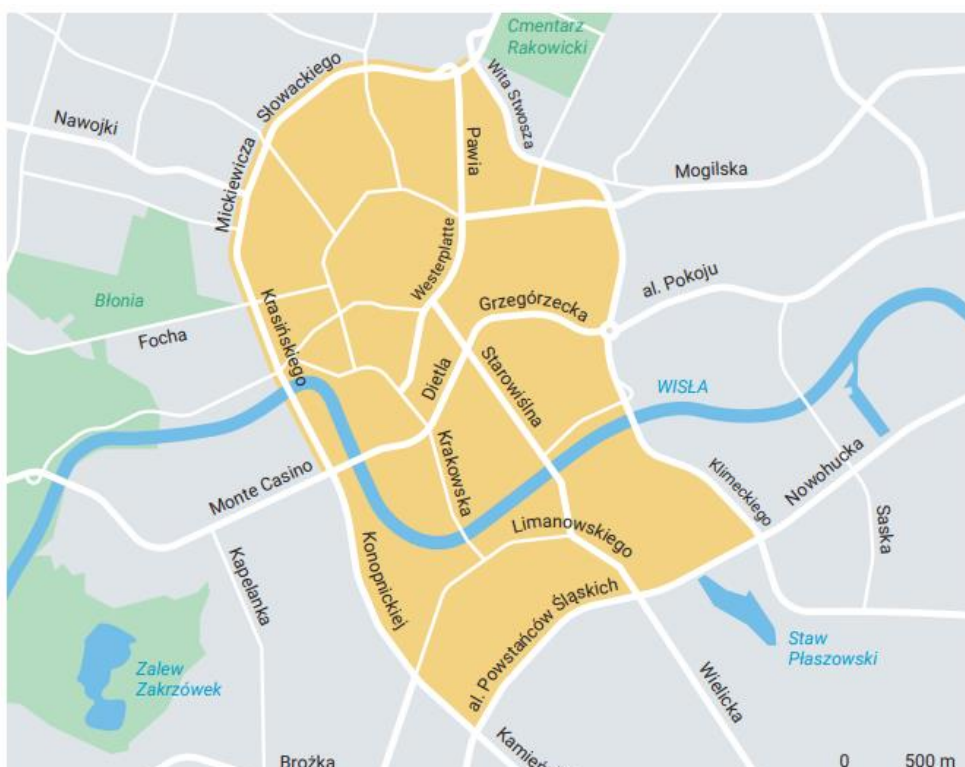
7	Opredelitev predpostavk za razvoj scenarijev	Javni prometni organ, nevladne organizacije, dejavne na področju izboljšanja kakovosti zraka
8	Razvoj scenarijev in ocena učinkov njihovega morebitnega izvajanja	Krakovski prometni urad

V okviru projekta Dynaxibility4CE in razvoja akcijskega načrta UVAR so bile organizirane delavnice, na katerih so sodelovali projektni partnerji, predstavniki prometnega urada v Krakovu in drugih enot občine v FUU. Takšne delavnice pomagajo mestu razpravljati o prihodnjih korakih za uvedbo LEZ v Krakovu, kot tudi za opredelitev povezanih izzivov in potreb. V procesu razvoja UVAR je koristno tudi vključevanje strokovnjakov na evropski ravni, da bi si izmenjali znanje in se učili iz drugih pobud tako o uspehih kot o pomanjkljivostih.

3. Opredelitev načrta izvajanja LEZ

Mesto Krakov namerava izvajati LEZ postopoma, pri čemer se sčasoma povečuje strogost omejitev kot tudi velikost območja izvajanja. Na vsaki novi stopnji bo več vozilom prepovedan vstop v LEZ, kar bo povečalo tudi učinkovitost rešitve za zmanjšanje emisij NOx in PM. Da bi olajšali prehod, se bodo datumi začetka veljavnosti vsake nove faze z interesnimi skupinami uskladili v postopku javnega posvetovanja. Vzporedno z uvajanjem faz LEZ mesto načrtuje izvajanje drugih ukrepov na področju prometa in mobilnosti, da bi prispevalo k doseganju sinergijskih učinkov na različnih področjih, kot so prostorsko načrtovanje, varstvo okolja in izobraževanje.

Krakov načrtuje izvajanje dopolnilnih paketov mobilnosti, ki so namenjeni tako prebivalcem na območju LEZ in zunaj območja LEZ (vendar znotraj območja FUU). Da bi zagotovil alternative avtomobilom, bo Krakov povečal razvoj železniških, avtobusnih in tramvajskih povezav ter izboljšal kakovost storitev, vključno z zagotavljanjem novega voznega parka. Drugi ukrepi za prebivalce znotraj območja LEZ vključujejo brezplačne vozovnice za javni prevoz v začetnih fazah in brezplačno naročnino na sisteme dolgoročnega najema električnih koles za 24 mesecev. Akcijski načrt vključuje tudi ukrepe, namenjene podjetnikom in lastnikom podjetij znotraj LEZ, ki ponujajo podporni mehanizem, ki bi zagotovil prehodno obdobje najbolj omejevalnih ukrepov kot tudi različne subvencije za nakup zelenih vozil.



Slika 4 Predlagano območje LEZ v Krakovu. Vir: Krakovski prometni urad.



4. Naslednji koraki: javno posvetovanje in sprejetje v Svetu

Mesto Krakov je za razvoj rešitve, ki bo družbeno sprejemljiva in učinkovita pri doseganju ciljev glede kakovosti zraka, pripravilo načrt sodelovanja javnosti, v okviru katerega bo s prebivalci mesta in drugimi ustreznimi interesnimi skupinami razpravljalo o naslednjih vprašanjih:

- Vstopne zahteve LEZ
- Datum, ko bodo te zahteve začele veljati, in hitrost, s katero se bodo stopnjevale
- Celoten načrt izvajanja do leta 2030. Tako bodo lahko vsi občani vnaprej dobili vse informacije o vstopnih pogojih za avtomobile, ki bodo uvedeni v prihodnjih letih.
- Prehodna pravila za prebivalce in lastnike podjetij

Mesto Krakov je razumelo, da je ključnega pomena razviti načrt vključevanja interesnih skupin, ki je namenjen različnim vrstam interesnih skupin prek različnih kanalov. Naslednja tabela vsebuje pregled javnega posvetovanja in kampanje obveščanja.

Tabela 3 Dejavnosti javnega posvetovanja za izvajanje LEZ v Krakovu

Dejavnost obveščanja/oblika posvetovanja	Ciljne skupine
Obvestilo o javnih posvetovanjih	Vse interesne skupine
Informiranje o javnih posvetovanjih	Vse interesne skupine
Letaki razdeljeni na glavnih križiščih in med prebivalci načrtovanega ukrepa LEZ; video o zamisli in razlogih za uvedbo LEZ na Krakow.pl in ustreznih družbenih medijih	Vse interesne skupine
Neposredni prenos z županom in strokovnjaki	Vse interesne skupine
Obveščanje v lokalnih medijih in na družbenih omrežjih o možnosti predložitve pripomb prek posebnega obrazca in udeležbe na delavnicah (zaposlovanje na delavnicah)	Vse interesne skupine
Predložitev pripomb na obseg LEZ prek posebnega obrazca (na voljo na spletu in v izbranih občinskih enotah)	Vse interesne skupine
Večkratna obvestila o delavnicah v medijih	Vse interesne skupine
Uvodno srečanje za prebivalce	Prebivalci
Sklop petih delavnic za prebivalce	Prebivalci
Informacije v medijih o srečanju s povzetkom rezultatov delavnic	Vse interesne skupine
Srečanje s povzetkom rezultatov delavnic	Prebivalci
Sklop treh srečanj z lastniki podjetij	Lastniki podjetij
Strokovna telefonska pomoč	Vse interesne skupine

Po končanem postopku javnega posvetovanja in ob upoštevanju pripomb interesnih skupin bo mesto pripravilo projekt resolucije o LEZ. Krakovski mestni svet bo nato delal na njem in sprejel resolucijo za vzpostavitev območja LEZ v Krakovu. Za zaključek bo območje LEZ uvedeno v skladu s fazami, opredeljenimi med posvetovanjem in odobrenimi s strani mestnega sveta (predvidoma v začetku leta 2023).



5. Preostali izzivi: izvajanje

V skladu s tem, kar je določeno v zakonu o elektromobilnosti in alternativnih gorivih, mora Krakov upoštevati pristop, ki temelji na nalepkah za uveljavljanje LEZ. Vsi avtomobili, ki vstopajo v mesto, bodo morali svoje vozilo označiti z ustrezno nalepko po vzorcu, ki ga bo določilo poljsko ministrstvo za podnebje in okolje.

Nalepka se bo izdajala lokalno, cena nalepke pa bo še vedno dostopna, saj jo bo moral plačati državljan. Zaenkrat ni predvideno zaračunavanje vstopnin za avtomobile, čeprav se bo to v prihodnosti morda spremenilo. Policija bo vodila nadzor in kaznovala voznike, ki bodo na območje zapeljali s prepovedanim avtomobilom, pa tudi z neoznačenim avtomobilom.

V Krakovu se zavedajo, da bo to močno omejilo učinkovitost ukrepa, zato nameravajo ulice opremiti s sistemom za video zaznavanje, da bi to preprečili. Da bi izboljšali storitve in olajšali izvajanje, mesto načrtuje tudi uvedbo digitalnega sistema, ki bi voznikom omogočil, da svoje vozilo registrirajo prek spletne platforme ali aplikacije in prejmejo nalepko na navedenem naslovu. Takšen ukrep ne bo olajšal dostopa do nalepk le lokalnim državljanom, temveč bo omogočil upoštevanje ukrepov tudi zunanjim obiskovalcem.

Poleg tega mesto preučuje tudi označevanje LEZ, ki se usklajuje z drugimi poljskimi občinami in subjekti EU.

4. Dobre prakse

Sheme UVAR so najpogostejše v zahodni in severni Evropi, vendar se vse bolj uveljavljajo tudi na območju Interreg Srednja Evropa. Slovaška in Hrvaška trenutno nimata mest s predpisi o dostopu, medtem ko je Ljubljana edino slovensko mesto z večjim območjem za pešce, ki omejuje dostop avtomobilov v zgodovinsko mestno središče. Na Češkem so načrtovane obsežne sheme UVAR za osebna vozila, vendar se še ne izvajajo.

Poleg Krakova, partnerskega mesta Dynaxibility4CE, imajo tudi druga poljska mesta predpise o dostopu za tovornjake različnih velikosti. V Nemčiji je vzpostavljen nacionalni okvir emisijskih nalepk (Umweltplakette), ki ureja dostop do mestnih središč in olajšuje izvajanje. Po začetni analizi obstoječih shem UVAR v Srednji Evropi je bilo kot najboljše prakse izbranih nekaj mest z območja programa in širše: Haag in Amsterdam (Nizozemska), Milano, regiji Baden Württemberg (Nemčija) in Benečija (Italija) ter Ljubljana (Slovenija), Salzburg (Avstrija) in Zadar (Hrvaška).

4.1 Milano: Digitalna integracija rešitev UVAR lahko poveča učinkovitost

UVAR v Milanu ali »zona a traffico limitato« (ZTL) v italijanščini vključuje tri ukrepe, širše »območje B« (120 km²), manjše »območje C« (zgodovinsko središče mesta s površino 2,5 km²) in integriran sistem upravljanja parkiranja. Vse tri rešitve, katerih cilj je zmanjšati negativne vplive osebnih vozil in tudi naloge izvajanja, upravlja družba Azienda Trasporti Milanesi (ATM). Pravila za dostop do obeh območij veljajo od 7:30 do 19:30.

Območje B

Večje »območje B« ureja dostop vseh vozil z motorji z notranjim izgorevanjem (osebni avtomobilov, gospodarskih vozil, mopedov in motornih koles), medtem ko težka tovorna vozila nad dvanajst metrov ne smejo vstopiti. Nadzor se izvaja z obročem 188 elektronskih vrat s kamerami. Sedanja pravila za dostop, ki so se začela uporabljati konec februarja 2019 z minimalno vrednostjo za bencinske avtomobile (Euro1), dizelske avtomobile (Euro4) in mopede (Euro2), se bodo s 1. oktobrom zaostriila v naslednjih letih: 2022 (Euro3), 2025 (Euro4) in 2028 (Euro5), prepoved dizelskih motorjev pa je načrtovana za leto 2030.



Območje C

V notranjost mesta je mogoče vstopiti le z nakupom vstopnice, ki je povezana z registrsko tablico in jo nadzoruje 43 elektronskih vrat, opremljenih z nadzornimi kamerami. Na območje ni dovoljeno zapeljati najbolj obremenjujočim vozilom in vozilom, daljšim od 7,5 m. Prebivalci »območja C« morajo plačati 2 € za dostop, vendar so upravičeni do 40 brezplačnih vstopov. Za vozila nerezidentov, ki so parkirana v partnerskih garažah, in servisna vozila je treba plačati 3 €. Uporabniki osebnih avtomobilov morajo za parkiranje plačati 5 € na vstop, če se ne odločijo za to ponudbo. Ta ponudba je mogoča zaradi učinkovite integracije predpisov UVAR in parkirne sheme ATM. Izjeme veljajo za večino hibridnih vozil, električnih avtomobilov, motornih koles in posebnih vozil za zaščito prebivalstva (policija, reševalna vozila itd.). Veljajo tudi standardi širšega območja B.

Digitalizacija upravljanja parkirišč

Poleg dveh zgoraj omenjenih shem UVAR ATM upravlja tudi 25 parkirišč z 20.000 parkirnimi mesti, več kot 150.000 obcestnih parkirišč in približno 750.000 dovolilnic, ki zagotavljajo določene pravice do izjem. Bistvena prednost izvajanja predpisov UVAR in parkirne politike je dejstvo, da upravne sinergije omogočajo boljšo integracijo plačilnih shem za dostop do območja C in stroške parkiranja, hkrati pa zagotavljajo finančne koristi uporabnikom, ki vstopijo v območje C in se odločijo za parkiranje na parkiriščih.

Z vključitvijo podatkovne zbirke nacionalnega registra vozil lahko plačilo parkirnine in registracija kamere potekata s preverjanjem tehničnih podatkov registrske tablice prek zapornic in skeniranjem avtomobilov. Centralizirana je tudi organizacija izjem za vozila za invalide, prebivalce in posebna vozila (dostavna, gradbena, sanacijska, medijska, policijska itd.). Popolna integracija vseh rešitev za parkiranje ob cesti in na parkirišču ter veliko število dnevniških transakcij privabljata tudi ponudnike plačilnih storitev za nakupe v aplikaciji, kot sta banka Intesa San Paolo in Lisplay (IT) ali PayPal (mednarodni). V predpandemičnem letu 2019 je bilo že približno 30 % plačil opravljenih digitalno, in sicer prek SMS (1 %) ali aplikacije (29 %).

Na splošno je namestitev integriranega digitalnega sistema UVAR in parkirnega sistema učinkovitejša, zmanjšuje vpliv na okolje, olajšuje dostop uporabnikom avtomobilov, pridobljeni podatki pa so na voljo kot orodje za izvajanje stalnih odločitev za načrtovanje prometne politike v zvezi z osebnimi vozili.

4.2 Benečija in Baden-Württemberg: Regionalne rešitve UVAR

Uporabniki avtomobilov, ki redno obiskujejo različna mesta, se morajo prilagoditi lokalnim predpisom UVAR in se morajo zavedati različnih shem in izjem. V naslednjih dveh primerih sta regiji Benečija (IT) in Baden Württemberg (DE) oblikovali sistem za celotno regijo, ki ustvarja skupen okvir pravil, spodbuja sodelovanje in olajšuje upoštevanje predpisov za udeležence v cestnem prometu.

Benečija, Italija

Kot ena od 20 italijanskih regij ima Benečija več pomembnih turističnih in trgovskih središč, kot so Benetke, Verona, Padova in Vicenza. Tako kot večina mestnih območij v Italiji imajo tudi vsa ta mesta območja z nizkimi emisijami, za katera veljajo posebna pravila, ki jih je določila mestna uprava, saj nacionalni pravni okvir ne obstaja. To velja tudi za lokalna dovoljenja in izjeme za invalide, ki so bili prav tako pridobljeni na lokalni ravni. Zaradi pomanjkljive izmenjave zbirk podatkov o 115.000 osebah z invalidsko izkaznico je bilo tako vloženi 6.000 pritožb zoper globe, od tega so jih 75 % dobili vozniki vozil. Te neupravičene kazni so povzročile tudi upravno in finančno breme za mestne uprave v Benečiji, ki se je na letni ravni povzpelo na 500.000 EUR. S povezovanjem podatkovnih zbirk posameznih mest so zmanjšali število neupravičenih postopkov, invalidom omogočili vstop na območje z omejitvami in prihranili na tisoče evrov upravnih stroškov.



Baden-Württemberg, Nemčija

Nemčija si je prizadevala zmanjšati negativne zunanje vplive osebnih vozil z regionalnim okvirom za UVAR (območja z nizkimi emisijami ali »Umweltzone« v nemščini). Za vseh 20 mest nad 100.000 prebivalci je na voljo LEZ.

Zakonodajni okvir za vzpostavitev LEZ je bil uveden na nacionalni ravni v 2007. Razvrstitev v kategorije je odvisna od emisijskih standardov za vozila po vsej EU, ki segajo od EURO 1 (visoke emisije/rdeča nalepka) do EURO 6 (nizke emisije/zelena nalepka). Te nalepke pomagajo lokalnim organom pri prepoznavanju avtomobilov in uveljavljanju pravil, ki so bila v mestih po vsej deželi poostrena, tako da skoraj vsa mesta v Baden-Württembergu dovoljujejo vstop avtomobilom z nizkimi emisijami z zeleno nalepko. Od leta 2018 so na določenih območjih ali poteh uvedene dodatne prepovedi vožnje dizelskih vozil, tudi če imajo ta vozila zeleno nalepko.

Medtem ko je leta 2016 27 mest v Baden Württembergu kršilo standarde kakovosti zraka v zvezi z NO₂ in PM₁₀, trenutno samo eno določeno območje redno krši mejne vrednosti emisij. Ministrstvo za mobilnost v deželi Baden-Württemberg je poudarilo, da le en do dva odstotka vozil nima zelenega znaka. Tako je bilo izločanje starih vozil uspešno.

4.3 Ljubljana: Predpisi UVAR so več kot samo območja LEZ

Zaradi gospodarske rasti si je več prebivalcev lahko privoščilo avtomobil, kar je pomembno vplivalo na porazdelitev načinov prevoza, saj se je uporaba avtomobilov v prvem desetletju 21. stoletja podvojila. Zaradi spodbude prvega načrta SUMP, ki je bil objavljen leta 2012, je prišlo do postopne vzpostavitve pešpoti v mestnem središču, ki danes obsega več kot 100.000 kvadratnih metrov območja brez avtomobilov. Na to območje lahko med 6. in 10. uro zjutraj vstopijo le dostavna vozila za nakladanje in razkladanje ali če imajo posebno dovoljenje za bivanje ali dovoljenje za invalide. Stanovalci imajo na voljo 334 posebnih parkirnih mest v podzemnem parkirišču v središču mesta. Obiskovalcem in turistom priporočamo, da avto pustijo na šestih parkiriščih Park&Ride na obrobju mesta, ki so opremljena z neposrednimi avtobusnimi povezavami do Ljubljane in stanejo le 1,3 € na dan.

Čeprav so prizadevanja za ureditev pešpoti potekala več let, so pomembno vplivala na dostopnost mestnega središča in razporeditev modalnih prevozov. Namesto preproste prepovedi vstopa osebnih vozil in tovornjakov v središče so bile zagotovljene alternativne prometne rešitve. Te vključujejo naložbe v javni prevoz z nizkimi emisijami, kot je 32 avtobusov na stisnjen zemeljski plin, in nove namenske kolesarske poti, s katerimi se je ljubljansko omrežje povečalo na približno 220 kilometrov. Ti namenski prostori so kot nalašč za uporabo javnega sistema souporabe koles, ki vključuje 36 postaj in 360 koles. Učinki pešpoti so bili vidni takoj po začetku preobrazbe z uvedbo načrta SUMP. Uporaba javnega prevoza se je med letoma 2010 in 2014 povečala za 18,5 %, uporaba mestnih avtobusov pa se je samo med letoma 2013 in 2014 povečala za 17 %.

4.4 Salzburg in Zadar: Parkirna politika dopolnjuje predpise UVAR

Čeprav se v primerih dobrih praks osredotočamo na predpise UVAR v večjih mestih, je treba poudariti, da lahko dodatni ukrepi, kot je celostna parkirna politika, močno vplivajo na zmanjšanje negativnih zunanjih učinkov, ki jih povzročajo osebni avtomobili. Salzburg (Avstrija) in Zadar (Hrvaška) sta odlična primera učinkovite parkirne politike, ki je združena z drugimi predpisi o dostopu. Obe mesti imata približno 150.000 prebivalcev ali manj in sta uvrščeni na Unescov seznam svetovne dediščine, zato sta turistični destinaciji.



Salzburg, Avstrija

Zgodovinsko središče četrtega največjega avstrijskega mesta leži med reko Salzach in številnimi hribi, kar močno omejuje prostor za prebivalce in turiste. Da bi ohranili zgodovinsko središče, izboljšali izkušnje turistov in zmanjšali vpliv avtomobilov na prebivalce, je dostop strogo omejen z namestitvijo fizičnih ovir z dvžnim mehanizmom. Dostop je dovoljen le reševalnim vozilom, prebivalcem z dovoljenjem in dostavnim vozilom (z določenimi časovnimi omejitvami).

Ti strogi fizični ukrepi so vključeni v širšo strategijo parkiranja, ki je vključena v splošni načrt »[Salzburg.Mobil 2025](#)« iz leta 2016 in katere cilj je zmanjšati vpliv osebnih avtomobilov z vzpostavitvijo dveh različnih parkirnih območij okoli zgodovinskega središča ter vlaganjem v objekte P+R. Ti imajo skupaj več kot 4000 parkirnih mest. Poleg tega je bilo v soseskah okoli zgodovinskega mestnega središča parkiranje ob cesti omejeno. Na teh območjih lahko parkirate največ tri ure. Plačljiva parkirišča v zgodovinskem središču Salzburga ostajajo razmeroma poceni, ob koncih tedna in v večjem delu mesta pa je parkiranje ob cesti še vedno brezplačno, vendar ne sme trajati več kot tri ure.

Na splošno so »območja kratkotrajnega parkiranja« (nem. Kurzparkzone) razmeroma dober kompromis, ki uporabnikom avtomobilov iz podeželskega zaledja Salzburga omogoča dostop do nakupov in priložnosti dejavnosti. Poleg tega kombinacija dvžnih zapornic, ponudb »parkiraj in se pelji« ter predpisov za parkiranje ob cesti zmanjšuje breme za turiste in dnevne potnike, hkrati pa preusmerja avtomobile iz zgodovinskega mestnega središča.

Zadar, Hrvaška

Mesto na hrvaški obali si močno prizadeva za zmanjšanje števila parkirnih mest na ulicah v bližini obzidja, ki je uvrščeno na Unescov seznam svetovne dediščine. Občina je približno 150 parkirnih mest spremenila v čudovito pešpot vzdolž kamnite utrdbe. To je bilo doseženo kljub začetnemu nasprotovanju lokalnih trgovcev in prebivalcev, ki so menili, da so bili parkirni prostori že v času predloga omejeni. Zaradi dobrega sodelovanja in učinkovitega obveščanja o predlaganih rešitvah, ki obravnavajo izziv zmanjšanja števila parkirnih mest, je mestu uspelo prepričati prebivalce in lokalne lastnike trgovin, da se odločijo za spremembe.

Najprej z zagotovitvijo nekaj dodatnih parkirnih mest na drugih parkiriščih v bližini, pa tudi z razvojem javnega sistema souporabe koles kot alternativnega načina prevoza. Kot drugo, z razvojem in izvajanjem strategije za dostavo blaga v mestnem središču s sistemom za urejanje in nadzor prometa za dostavo blaga, novimi nakladalnimi/razkladalnimi mesti in stalnim spremljanjem njihovih učinkov. Tretjič, z razvojem digitalnih rešitev za preusmerjanje prometa in iskalcev parkirnih mest na alternativna parkirišča, oddaljena od starega mestnega jedra.



5. Operativna knjižnica UVAR

	Ime in projekt/organizacija	Kratek opis
1.	UVAR SUMP Topic Guide	V tem dokumentu je opisano, kako povezati predpise o dostopu do mestnih vozil (UVAR) s postopki v načrtih trajnostne mobilnosti v mestih (SUMP).
2.	Kako urediti dostop z vozili v urbanih območjih. - ReVeAL	Dokument vsebuje smernice o najrazličnejših vidikih, ki vplivajo na izvajanje predpisov UVAR: <ul style="list-style-type: none"> - Potrebe uporabnikov in sprejemanje v javnosti - Zagotavljanje skladnosti - Alternativne možnosti za mobilnost - Upravljanje in financiranje - Izjeme in dovoljenja - In še več
3.	Orodje za podporo pri odločanju o predpisih UVAR - ReVeAL	Orodje pomaga mestom opredeliti ukrepe UVAR, ki bi lahko bili primerni za njihov lokalni kontekst, nato pa bo zagotovilo smernice o teh gradnikih in izvajanju na splošno.
4.	Orodje za digitalizacijo UVAR - UVARBOX	Uporabniku prijazno spletno orodje, ki ga bodo uporabljala predvsem mesta in drugi pristojni organi za UVAR kot vstopno točko za zagotavljanje svojih informacij o predpisih UVAR v skladu z uredbo SDG Excelove preglednice s podatkovnimi tipi in atributi UVAR
5.	Smernice za VMS UVAR - UVARExchange	Smernice za predstavitev informacij o predpisih UVAR z znaki s spremenljivim sporočilom
6.	Praktični vidiki zagotavljanja informacij o predpisih UVAR s pomočjo oznak - UVARExchange	Smernice o usklajevanju in zagotavljanju prometne signalizacije za UVAR
7.	Priporočila za premagovanje pravnih, upravnih in tehničnih ovir - UVARExchange	Poročilo o pravnih, upravnih in tehničnih izzivih ter priporočila o možnih rešitvah, ki lahko pomagajo pri identifikaciji neskladnih vozil in lastnikov vozil za uveljavljanje predpisov UVAR z izmenjavo podatkov
8.	Zbirka podpornih orodij za celovito oblikovanje nizkoogljičnih storitev z dodano vrednostjo za tovor in ljudi - SOLEZ	Zagotavlja splošen opis najbolj obetavnih, inovativnih in učinkovitih ukrepov na področju nizkoogljičnih storitev VA, ki zajemajo tako potniški kot tovorni promet v območjih FUO.
9.	Smernice za celostno načrtovanje nizkoogljične mobilnosti v območju FUO - LOW-CARB	Ta dokument opisuje, kako načrtovati trajnostno mobilnost na ravni funkcionalnega urbanega območja z javnim prevozom kot temeljnim elementom, ki izhaja iz projekta LOW-CARB.
10.	Zbirka orodij za vključevanje interesnih skupin - CIVITAS	Zagotavlja smernice, nasvete in kontrolne sezname za pomoč pri načrtovanju in izvajanju različnih posvetovalnih dejavnosti.



11.	<u>Smernice za sodelovanje interesnih skupin potniškega in tovornega prometa na ravni FUO - SOLEZ</u>	Smernice za sodelovanje interesnih skupin potniškega in tovornega prometa na ravni FUO za vzpostavitev postopka sodelovanja pri pripravi akcijskih načrtov.
12.	<u>Vodnik za uporabo: Območja z ničelnimi emisijami, POLIS-C40</u>	V vodniku so predstavljene izkušnje in nasveti predstavnikov javnega in zasebnega sektorja z vsega sveta o razvoju območja z ničelnimi emisijami za tovorni promet.