

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Katja Manfreda

**Vloga Alpske konvencije pri implementaciji politik ekomobilnosti v alpskih
mestih. Primeri Tolmina, Idrije in Maribora**

Magistrsko delo

Ljubljana, 2017

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Katja Manfreda

Mentorica: prof. dr. Andreja Jaklič, visokošolska učiteljica

**Vloga Alpske konvencije pri implementaciji politik ekomobilnosti v alpskih
mestih. Primeri Tolmina, Idrije in Maribora**

Magistrsko delo

Ljubljana, 2017

Vloga Alpske konvencije pri implementaciji politik ekomobilnosti v slovenskih alpskih mestih. Primeri Tolmina, Idrije in Maribora

Alpska konvencija je mednarodna pogodba, ki zavezuje osem držav na alpskem loku – Slovenijo, Avstrijo, Italijo, Švico, Nemčijo, Monako, Liechtenstein, Francijo – in EU k skupnemu varovanju in ohranjanju Alp. Ker so Alpe edinstven ekosistem v svetu tako v flori, favni, kulturi kot običajih ljudi, si države z različnimi ukrepi močno prizadevajo za zmanjšanje učinkov podnebnih sprememb na celotnem alpskem območju. K zmanjševanju učinkov podnebnih sprememb v prvi fazi prispevajo prav ekopolitike, ki jih sprejemajo in izvršujejo posamezne države podpisnice Alpske konvencije. Promet in mobilnost predstavljata enega izmed ključnih izzivov alpskega sveta, tako v Sloveniji kot tudi na splošno na celotnem alpskem loku. Gre za izziv, ki ga zahteva posebno pozornost.

Magistrska naloga v prvem delu predstavi definicijo in pomen ekomobilnosti ter evropski pravni okvir, ki državam članicam omogoča uresničevanje politik ekomobilnosti tudi na lokalnem nivoju. V drugem delu empirično preučim slovenski alpski prostor in preverim stanje implementacije politik ekomobilnosti v slovenskih alpskih občinah. V podrobnejšo analizo študijskih primerov so vključena tri alpska mesta leta – Idrija, Maribor in Tolmin. Ekomobilnost je močno vpletena v oblikovanje politik tako na evropskem, nacionalnem kot tudi lokalnem nivoju ter predstavlja eno pomembnejših prioritet v slovenskem alpskem prostoru.

Ključne besede: Alpska konvencija, ekomobilnost, implementacija politik, promet, Slovenija

The role of the Alpine Convention in the implementation of the eco-mobility policies in Slovenian Alpine towns. The case studies of Tolmin, Idrija and Maribor

Alpine Convention is an international treaty binding eight countries on the Alpine arc – Slovenia, Austria, Italy, Switzerland, Germany, Monaco, Liechtenstein, France and the EU – towards the common protection and preservation of the Alps. Due to the unique ecosystem in the Alps, in both flora and fauna, the signatory countries are striving to lower the effects of the climate change on the Alpine area with the use of different actions. Accepting and executing the eco-politics is the first step that signatory countries can use to fight the climate change. Mobility and transport do present an issue for Slovenian alpine space, as well as for the whole Alpine region in general. Therefore, it is a threat to be addressed separately.

This master thesis analyses the importance of the eco-mobility and the EU legal framework that is enabling the implementation of the eco-mobility policies on the local level. In the second, empirical part of the thesis, I analyse the implementation of the eco-mobility policies in the Slovenian Alpine space has been made. Further, an in-depth case study analysis was made on the three alpine cities – Idrija, Maribor and Tolmin. Eco-mobility is therefore highly intertwined in policy-making process on all levels – european, national and local. It represent one of the most important priorities in the slovenian alpine area.

Key words: Alpine convention, eco-mobility, policy implementation, transport, Slovenia

Kazalo

1	Uvod.....	6
2	Kaj je ekomobilnost in zakaj je pomembna?.....	9
2.1	Ekomobilnost v EU.....	14
2.2	Kaj pa pomeni ekomobilnost za krožno gospodarstvo v širšem političnem kontekstu?	17
2.3	Ekomobilnost v Sloveniji	19
2.4	Potencial Alpske konvencije pri spodbujanju ekomobilnosti.....	24
2.5	Alpska konvencija na poti v krožno gospodarstvo	29
3.	Analiza alpskih mest – Ekomobilnost na lokalnem nivoju	31
3.1	Metodologija	35
3.2	Rezultati anketne raziskave – slovenska alpska mesta	36
3.3	Študijski primeri	47
3.3.1	Idrija	48
3.3.2	Maribor	50
3.3.3	Tolmin	53
4.	Zaključki in priporočila	56
5.	Literatura	60
	Priloge:	67
	Priloga A: Kazalniki, vezani na mobilnost v alpski regiji	67
	Priloga B: Anketni vprašalnik	68
	Priloga C: Seznam kontaktov po posameznih slovenskih alpskih občinah.....	72

1 Uvod

Države, ki ležijo na alpskem loku, sodelujejo že vrsto let. V 90. letih prejšnjega stoletja pa so se začele povezovati v mednarodne institucije in se s podpisom Alpske konvencije in njenih protokolov¹ zavezale k skupni zavesti in skrbi za Alpe. Alpska konvencija je mednarodna pogodba, ki so jo sklenile alpske države, to so Avstrija, Francija, Italija, Liechtenstein, Monako, Nemčija, Slovenija in Švica, ter Evropska unija (EU) za trajnostni razvoj in zaščito Alp (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2017). Poleg Alpske konvencije so države podpisale tudi osem dodatnih protokolov, ki zajemajo podrobno obravnavo posameznih področij. Protokoli, ki prispevajo k razumevanju ozadja tematike ekomobilnosti v slovenskih alpskih mestih, so: Energija, Promet, Urejanje prostora in trajnostni razvoj ter Turizem.

Alpska regija predstavlja eno največjih prometnih vozlišč v Evropi, zato je pomembno, da si prizadevamo za njeno čim večjo trajnost. S protokolom Alpske konvencije Promet so se podpisnice zavezale k omejevanju škodljivih posledic prometa na okolje v Alpski regiji. Zaradi želje po zniževanju učinkov prometa na okolje se je ne samo na alpski ravni, temveč tudi na evropski, uveljavil koncept ekomobilnosti. Ekomobilnost predstavlja inovativen pristop k mobilnosti, ki poudarja pomen javnega in nemotoriziranega prometa, kot so hoja, kolesarjenje in avtomobilizirana vozila. Ekomobilnost je okoljsko trajnostno in družbeno vključujoč način transportiranja, kar pomeni, da ima nizko do ničelno emisijsko vrednost v primerjavi z vozili na fosilna goriva (EcoMobility 2016). Podpira uporabo lahkih električnih vozil, pod pogojem,

¹ Avstrija, Francija, Italija, Slovenija, Monako, Liechtenstein, Nemčija, Švica in EU. 1991. *Okvirna Alpska Konvencija*.

Sprejeta 7. novembra 1991 v Salzburgu.

Avstrija, Francija, Italija, Slovenija, Monako, Liechtenstein, Nemčija, Švica in EU. 1998. *Protokol Energija*. Sprejet 16. oktobra 1998 na Bledu.

Avstrija, Francija, Italija, Slovenija, Monako, Liechtenstein, Nemčija, Švica in EU. 1994. *Protokol Urejanje prostora in trajnostni razvoj*. Sprejet 20. decembra 1994 v Chambéryju.

Avstrija, Francija, Italija, Slovenija, Monako, Liechtenstein, Nemčija, Švica in EU. 2000. *Protokol Promet*. Sprejet 31. oktobra 2000 v Lucernu.

Avstrija, Francija, Italija, Slovenija, Monako, Liechtenstein, Nemčija, Švica in EU. 1998. *Protokol turizem*. Sprejet 16. oktobra 1998 na Bledu.

Avstrija, Francija, Italija, Slovenija, Monako, Liechtenstein, Nemčija, Švica in EU. 1991. *Protokol Varstvo tal*. Sprejet 16. oktobra 1991 na Bledu.

Avstrija, Francija, Italija, Slovenija, Monako, Liechtenstein, Nemčija, Švica in EU. 1994. *Protokol Hribovsko kmetijstvo*. Sprejet 20. decembra 1994 v Chambéryju.

Avstrija, Francija, Italija, Slovenija, Monako, Liechtenstein, Nemčija, Švica in EU. 1996. *Protokol gorski gozd*. Sprejet 27. februarja 1996 na Brdu.

Avstrija, Francija, Italija, Slovenija, Monako, Liechtenstein, Nemčija, Švica in EU. 1994. *Protokol Urejanje prostora in trajnostni razvoj*. Sprejet 20. decembra 1994 v Chambéryju.

da je vir električne energije iz obnovljivih energetskih virov. V Sloveniji je pomembnost inovacij in trajnostnega razvoja zajeta v Strategiji pametne specializacije (SVRK S4, 2014). Med fokusnimi področji tretjega prednostnega cilja Strategije pametne specializacije Slovenije, vezanega na področje tehnologije, je prav vzpostavitev sistemov e-mobilnosti.

Cilj raziskave magistrske naloge je preveriti, kakšno je trenutno stanje implementacije politik, vezanih na ekomobilnost v slovenskih alpskih mestih. Z raziskavo želi preveriti tudi možno povezavo oziroma vpliv Alpske konvencije v Sloveniji na implementacijo politik ekomobilnosti na lokalnem nivoju v treh slovenskih alpskih mestih – Tolminu, Idriji in Mariboru. Ker je ekomobilnost trenutno pomembna tema tako v Alpah kot tudi v EU, bi lahko zaključki te raziskave pripomogli k identifikaciji ovir in izboljšav na področju implementacije politik ekomobilnosti na lokalnem nivoju v slovenskih alpskih mestih. Iz pridobljenih podatkov želim oblikovati tudi priporočila na nacionalnem nivoju, za institucije, kot so Ministrstvo za okolje in prostor, ki skrbi za prenos Alpske konvencije na lokalno raven v Sloveniji in je hkrati tudi kontaktna točka za Alpsko konvencijo v Sloveniji, Ministrstvo za zunanje zadeve in Služba vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko kot nosilki Interregovega programa Območje Alp ter EUSALP-a ter Ministrstvo za infrastrukturo, ne nazadnje pa tudi za posamezne slovenske občine.

Celoten politični proces je pogosto predstavljen v naslednjih korakih (PPA 670 2017): definiranje problema, iskanje alternativ, analiza alternativ, sprejetje politike, implementacija politike in politična evalvacija. Implementacija politik (kot del političnega procesa) je kompleksen, a hkrati dinamičen proces vladnih odločitev, v katerem se ideje, izražene kot politika, preoblikujejo v vedenje, izraženo kot socialno delovanje (DeGroff in Cargo 2009, 49). Implementacija zahteva koordinacijo več organizacijskih akterjev in implementatorjev (DeGroff in Cargo 2009, 50). Prav zaradi tega bo pred analizo implementacije politik ekomobilnosti na lokalnem nivoju potreben pregled zakonodaje in relevantnih akterjev ter umestitev teme tako na evropski kot nacionalni ravni. Politična evalvacija je zadnji korak v političnem procesu, v magistrski nalogi pa bo vidna kot analiza in predstavitev uresničevanja politik ekomobilnosti prek različnih projektov v treh slovenskih alpskih mestih: Tolminu, Idriji in Mariboru.

V magistrski nalogi želim torej ugotoviti, kakšno vlogo ima, če jo ima, Alpska konvencija kot ena najpomembnejših institucij v evropskem alpskem prostoru pri spodbujanju, pospeševanju, zagotavljanju politik, vezanih na ekomobilnost, v slovenskih alpskih mestih, zato raziskovalno vprašanje in teza smiselno sledita:

- Ali Alpska konvencija pripomore k implementaciji politik, vezanih na ekomobilnost, na lokalnem nivoju v slovenskih alpskih mestih?
- Alpska konvencija pospešuje implementacijo politik, vezanih na ekomobilnost, na lokalnem nivoju v slovenskih mestih.

Magistrska naloga je strukturirana v dva glavna dela – teoretični pregled ter empirično raziskavo. V prvem, teoretičnem delu, je najprej opredeljen politični proces, nato je potrebno Alpsko konvencijo ustrezno umestiti v ozadje makroregionalne strategije in Interregovega programa. Prav tako pa je bilo potrebno umestiti tudi Slovenijo v okvir Evropske unije in preveriti presečišča pravil na slovenskem alpskem območju. Del teoretičnega pregleda magistrske naloge sem namenila tudi podrobnejšemu razumevanju procesa in metodologije analize in evalvacije politik.

Drugi, empirični del naloge v večji meri temelji na analiziranju in interpretiranju podatkov, ki so pridobljeni s pomočjo anketnih vprašalnikov in posameznih intervjujev, opravljenih s posamezniki v izbranih občinah Tolmin, Idrija in Maribor. Preko tega sem želela ugotoviti, ali so alpske občine že pripravile akte, ki podpirajo implementacijo ekomobilnosti, če so le-ti v pripravi, oziroma vzroke za njihovo odsotnost. To mi je omogočilo vpogled v to, ali je Alpska konvencija povečala motiviranost in kakšne so ovire pri uresničevanju implementacije politik ekomobilnosti. Zanimali so me že izpeljani projekti, kdo si v posameznih občinah prizadeva za ekomobilnost ter tudi konkretno število ekomobilnih transportnih vozil in njihovih postajališč. Hkrati sem preiskala tudi, kakšno vlogo je imela pri implementaciji ekomobilnosti Alpska konvencija, predvsem pa, na kakšne načine. Zanimalo me je, ali imajo mesta/občine pri dodeljevanju evropskih sredstev zaradi dejstva, da so del Alpske konvencije, kakšno prednost. V kolikor Alpska konvencija pri implementiranju ekomobilnosti na občinskem nivoju nima vloge, sem želela raziskati, zakaj je temu tako.

2 Kaj je ekomobilnost in zakaj je pomembna?

Kodukula in drugi (2015, 3) v poročilu o festivalu o ekomobilnosti opredelijo ekomobilnost kot premikanje v integriranih, družbeno vključujočih in okoljsko prijaznih vozilih. Ekomobilnost vključuje tako posameznikovo izbiro potovanja kot tudi celostno načrtovanje mestnih infrastruktur, ki omogočajo uresničevanje vseh podzvrsti ekomobilnosti, torej že prej omenjenih hoje, kolesarjenja, javnega prometa in električnih avtomobilov, ki so na voljo tudi za souporabo. Ekomobilnost je več kot samo nov način transportiranja, saj je tudi način promocije skrbi za okolje, prispeva k fizični in psihični pripravljenosti družbe, saj spodbuja in uvaja zdrav način potovanja v lokalne skupnosti (prav tam). Hkrati pa tudi znižuje stroške vzdrževanja avtomobilov in tudi stroške gradnje infrastrukture ter omogoča boljšo izrabo javnega prostora.

Tradicionalno razumevanje mobilnosti v transportu se največkrat navezuje na premikanje oseb ali dobrin iz točke A v točko B po kopnem. To zajema predvsem potovanja s kolesom, avtomobilom, avtobusom in železnico. Glavni premik v razumevanju mobilnosti je ob resnem prepoznavanju pojava podnebnih sprememb predstavljalo sprejetje koncepta tajnostne mobilnosti. Osnovni cilj trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet, posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor 2014). Korak naprej pa predstavlja in ponazarja inovativen pristop k mobilnosti, tj. ekomobilnost. Ekomobilnost poudarja pomen javnega in nemotoriziranega prometa ter spodbuja integrirano uporabo vseh vrst v mestu, to so hoja, kolesarjenje in avtomobilizirana vozila. Ekomobilnost je okoljsko trajnosten in družbeno vključujoč način transportiranja, kar pomeni, da ima nizko do ničelno emisijsko vrednost v primerjavi z vozili s pogonom na fosilna goriva (EcoMobility 2016). Ekomobilnost podpira uporabo lahkih električnih vozil, pod pogojem, da je vir električne energije iz obnovljivih energetskega virov. Med električna vozila spadajo »plug-in« hibridna električna vozila, električna vozila s podaljšanim razponom, električna vozila z akumulatorjem, električna vozila na gorivne celice (Amsterdam round table in McKisney&Company 2014, 7).

Razvoj alpskih mest je po njihovem razcvetu v visokem srednjem veku nazadoval, predvsem zaradi prometnih omejitev, ki so značilne za alpsko topografijo: v primerjavi z mesti v

ravninskih predelih so bila kmetijska zemljišča dostopna v enem dnevu s potjo tja in nazaj, v primerjavi z Innsbruckom je bila pot krajša za polovico, z Bolzanom pa za dve tretjini (Stalni sekretariat Alpske konvencije RSA1 2007, 1). Z uvedbo železnice so se prometne razmere v Alpah izrazito spremenile in mesta niso bila več odvisna le od svoje neposredne okolice za vsakodnevno oskrbo z osnovnimi storitvami. Izboljšanje prometne infrastrukture po koncu 19. stoletja je Alpski regiji omogočilo hiter razvoj turizma. Tako sta se razvili čezalpska trgovina in industrija ter prizadevanja za vojaško utrjevanje, ki je v začetku 20. stoletja povzročilo pospešeno gradnjo železnic. Šele z uvedbo avtomobila pred približno sto leti se je položaj dostopnosti alpskih mest izrazito spremenil. Množična motorizacija v zadnjih petih desetletjih in zlasti velike naložbe v infrastrukturo so povzročile popolno vključitev alpskega gospodarstva na evropska tržišča, vnesle so spremembe v način življenja, ki so bile v primerjavi z drugimi regijami sorazmerno pozne, vendar temeljite, povzročile so tudi nazadovanje alpskega kmetijstva, pa tudi nastanek novih priložnosti in gospodarske dejavnosti za alpske kraje (prav tam).

V prvem Poročilu o stanju Alp, namenjenemu ravno prometni problematiki, je izpostavljeno pomembno razlikovanje med pojmom promet in mobilnost. Promet je sredstvo za spreminjanje lokacije ljudi in blaga zaradi zadovoljevanja potreb, kot so denimo obiskovanje šole, nakupovanje, srečevanje s prijatelji ali dostava industrijskih izdelkov (Stalni sekretariat Alpske konvencije RSA1 2007, 2). Raba različnih načinov prevoza (hoja, kolo, avtomobil, železnica, tovorna vozila, letalo itd.) je odvisna od razdalje, pogostosti, razpoložljivosti, stopnje udobja, cene in ne nazadnje tudi navad. Mobilnost je bistvenega pomena za osebni razvoj, inovacije, trgovino, posle, kulturo in vse tisto, kar sestavlja družbo (prav tam). Mobilnost je po drugi strani kompleksen koncept, saj združuje socialne in fizične vidike in se nanaša na sposobnost doseči določen cilj (gibljivost) kakor tudi samo doseganje cilja (gibanje) (Stalni sekretariat Alpske konvencije RSA1 2007, 6). Promet in mobilnost v Alpah bi lahko delili na cestno in železniško infrastrukturo ter (z največ prometnega obsega) tovorni in potniški promet. Potniški promet lahko dalje delimo še na osebni in javni potniški prevoz.

Vzorci mobilnosti lokalnega prebivalstva alpskih predelov se prav dosti ne razlikujejo od vzorcev mobilnosti prebivalcev na ravninskih predelih. Ko analiziramo človeško aktivnost v alpskih predelih, nam postane hitro jasno, da homogenih vzorcev prostorskih struktur v tem predelu ni, vendar so kombinacija večih (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2007, 3). Kar je

posebej značilno za mobilnost v Alpah, je uporaba prostora na krajših razdaljah, ki je še posebno izrazita med vrhom turistične sezone (prav tam). Prav zaradi tega je potrebno mobilnost prilagoditi okolju čimbolj prijazno.

Mobilnost z nizko emisijsko vrednostjo je pomemben sestavni del širšega prestopa na nizkoogljično krožno gospodarstvo in je nujno potrebna za ohranjanje konkurenčnosti Evrope in zagotavljanje mobilnosti za potrebe ljudi in blaga (Evropska komisija 2014). Nizkoogljično gospodarstvo je razumljeno kot gospodarstvo, bazirano na nizkoogljičnih energijskih virih, ki imajo nizko emisijsko vrednost. Nizkoogljično gospodarstvo zahteva omejeno uporabo fosilnih goriv (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2017b, 8). Za Alpsko regijo je značilen popolnoma industrializiran energijski sistem z vsemi značilnimi okoljskimi izzivi, kot so toplogredne emisije in močna odvisnost od izčrpne fosilne energije (prav tam).

Države članice Evropske unije so se tako s Pariškim sporazumom o podnebnih spremembah zavezale, da bodo skupaj z ostalimi razvitimi državami do leta 2050 zmanjšale izpuste toplogrednih plinov med 80 in 95 % v primerjavi z letom 1990 (Evropska komisija – Strategija za zmanjševanje emisij 2016, 32). Prav promet je tisti, ki lahko največ prispeva k zmanjševanju emisij Evropske unije, saj predstavlja skoraj četrtino toplogrednih izpustov in je glavi vir onesnaževanja zraka v mestih (prav tam). Učinkovitost znižanja pa pomeni učinkovito uporabo energije, materialov in prostora ter hkratno znižanje odpada in onesnaževanja (prav tam). Tudi lokalne strategije za boj proti podnebnim spremembam so identificirale mesta kot glavne onesnaževalke ozračja s CO₂. Ker je med sektorji največje porabe energije identificiran promet, je en glavnih fokusov lokalnih strategij prav prilagoditev prometnih sistemov (Otto-Zimmermann 2013).

Za doseganje zgoraj naštetih ciljev so inovacije na področju mobilnosti nujno potrebne. Pametna specializacija mest predstavlja eno izmed najpomembnejših inovacijskih politik EU (Wostner 2017, 84). Pomembnost inovacij na lokalnem nivoju ter večjo prilagojenost hitro spreminjajočemu se trgu zagovarja in podpira tudi Splošni direktorat za regionalno politiko – *Directorate General for Regional Policy – DG REGIO*. Kot glavni pristop prilagajanja trgu DG REGIO navaja strateška partnerstva med gospodarskimi, raziskovalnimi, izobraževalnimi in javnimi akterji (Evropska komisija ENDR 2017). Ključni gonilniki razvoja in inovacij so pravzaprav naslovljeni na regionalnem nivoju. Evropska komisija spodbuja akterje v regijah

držav članic, da optimizirajo sinergijo investicij kohezijske politike v nove priložnosti za raziskave in inovacije. Smernice EU so podane preko Okvirnega programa za razvoj in inovacije – Horizon 2020 (prav tam).

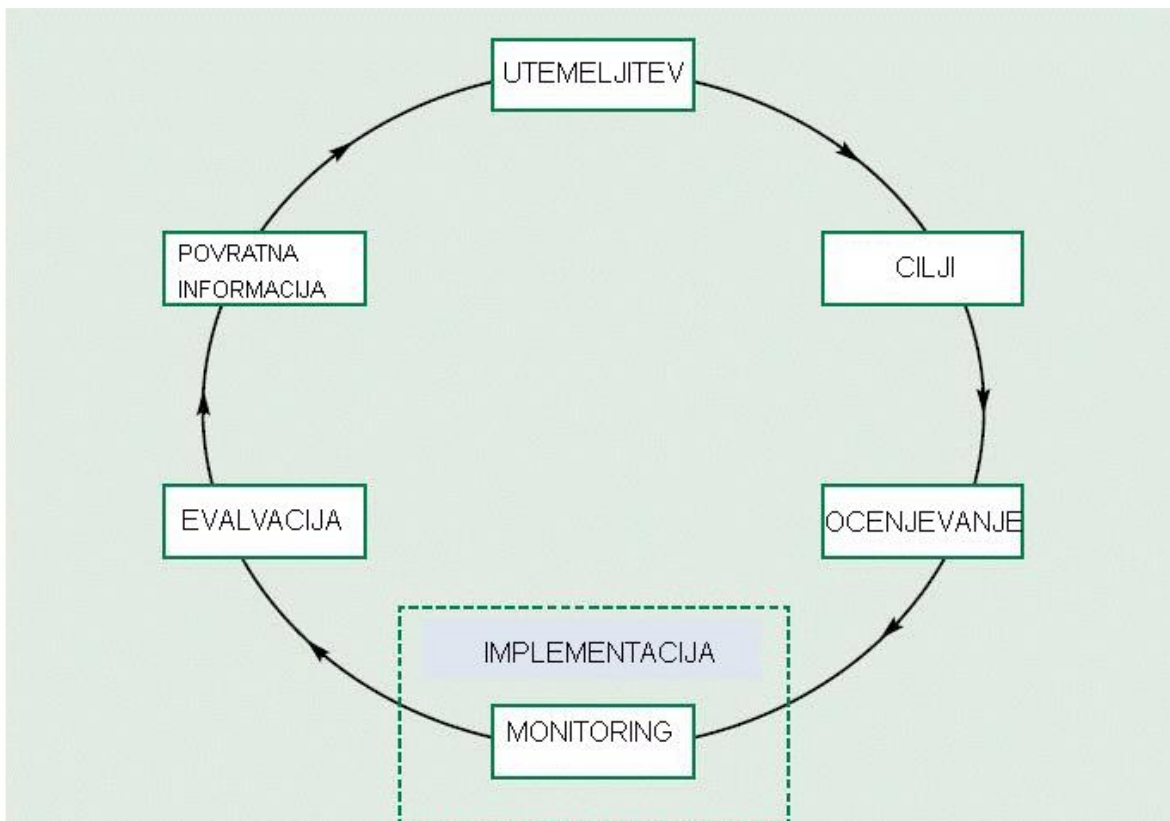
Promocija področja razvoja in inovacij je bila ključni cilj programskega obdobja 2007–2013, v katerem je bilo zanjo namenjenih kar 25 % sredstev (Evropska komisija Research and Innovation 2017). V programskem obdobju 2014–2020 je za promocijo inovacij namenjenih 5 % več kot v prejšnjem obdobju, tj. 30 % sredstev, investicije v sklopu Evropskega sklada za regionalni razvoj pa so skoncentrirane na štiri ključna tematska področja. To so inovacije in razvoj, digitalna agenda, podpora malim in srednje velikim podjetjem (SME) in nizkoogljično gospodarstvo (Evropska komisija InfoRegio 2017).

Strategija pametne specializacije v Sloveniji jasno prikazuje razliko med financiranjem projektov in financiranjem politik. Prvi so pomembni, saj njihovi rezultati direktno vplivajo na lokalna območja, kar je nujno potrebno za rast. Kljub temu pa te naložbe niso zadosten pogoj, še posebej v obmejnih regijah s šibkejšo institucionalno zmožnostjo in slabše razvitimi inovacijskimi ekosistemi. Zato je tu vloga kohezijske politike s svojimi predhodnimi pogoji za raziskave in inovacije pri Strategijah pametne specializacije toliko bolj pomembna. Vlogo politik pa lahko okrepimo tudi s podrobnejšim razumevanjem in analiziranjem le-teh.

Analiziranje in evalvacija implementacije politik sta pomembni iz večih razlogov. Implementacija politike je proces, pri katerem so ideje, izražene kot politika, realizirane kot družbeno dejanje (DeGroff in Cargo 2009, 49). Evalvacija implementacije politik pa v ekonomskem smislu pomeni sistematsko definiranje pomembnosti in napredka sprememb določene politike, programa, projekta. Evalvacija omogoča spreminjanje in dograjevanje politik za njihovo večjo učinkovitost in večji vpliv, preverjanje doseganja ciljev politik in zbiranje informacij za izboljšanje sprejemanja odločitev v prihodnosti (OECD 2009, 9). Z drugimi besedami lahko evalvacija politik zagotovi odgovora na dve pomembni vprašanji: »Ali se ukvarjamo s pravimi izzivi in ali le-te obravnavamo na pravilen način?« (prav tam). Evalvacija tako temelji na zanesljivih, točnih in ažurnih informacijah. Najpogostejši pristop k definiranju političnega procesa je »ROAMEF« cikel, sprva definiran v Veliki Britaniji. ROAMEF je kratica, ki vključuje šest terminov: utemeljitev, cilji, ocenjevanje, monitoring, evalvacija in povratna informacija (*rationale, objectives, appraisal, monitoring, evaluation, feedback*) (OECD 2009, 13). Cikel ROAMEF predstavlja proces oblikovanja politik kot

nadzorljivo zaporedje, kjer vlada izdela politiko, ki naslavlja konkreten cilj. Politika je sestavljena iz seta predvidljivih ukrepov, ki se izvajajo s pomočjo monitoringa, da dosežejo svoj cilj (Inštitut za vlado 2011, 25).

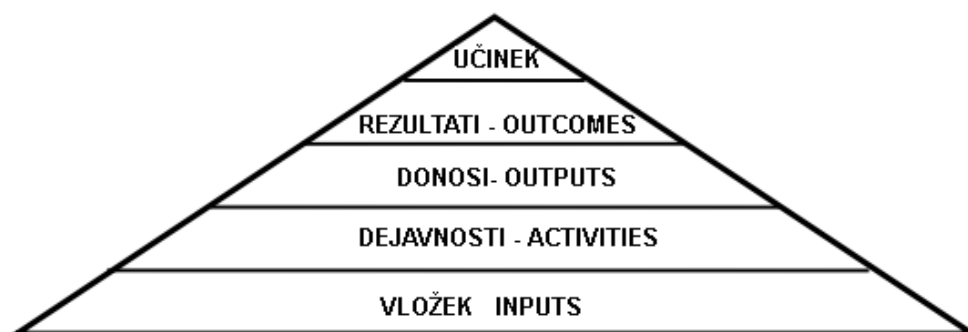
Slika 1: Slikovni prikaz ROAMEF cikla



Vir: HM Treasury (2011).

V angleškem jeziku evalvacijo politik pogosto označujejo tudi kot 'pametno' – (*SMART – specific, measurable, achievable, relevant and time bound*) – specifična, merljiva, dosegljiva, pomembna in časovno omejena. Evalvacija politike stremi k temu, da opiše stanje pred in po njeni implementaciji. Pri tem je treba upoštevati tako imenovan logični okvir, ki spodbuja analiziranje logičnih povezav med vložki, aktivnostmi, učinki, rezultati in vplivom (OECD 2009, 25). Logični okvir nam pomaga najprej identificirati problem in ovire ter nam pomaga pri definiranju cilja in iskanju možnih rešitev, dopolnitev.

Slika 2: Logični okvir



Vir: OECD (2009, 25)

2.1 Ekomobilnost v EU

Ker je večina podpisnic Alpske konvencije tudi držav članic EU, so tako zavezane tudi k spoštovanju skupno postavljenih pravil EU. Alpska regija je močno vezana na sezonske aktivnosti in prav tako sta na sezono vezana transport in mobilnost. Povečana obremenjenost se čuti predvsem na višku turističnih sezon. Prav zaradi tega igra trajnostni razvoj mobilnosti trenutno v svetu eno najpomembnejših vlog. Ker je trajnostni razvoj kot en izmed glavnih ciljev EU prisoten že več kot desetletje, je treba spodbujati dodatne inovacije na področju mobilnosti tako na evropski, nacionalni kot lokalni ravni. Da je »varna, dostopna in okolju prijazna energija ključna prioriteta Evropske komisije«, je bilo izpostavljeno na eni najpomembnejših klimatskih konferenc COP21 v Parizu (EK 2017).

Leta 2009 je bila poleg Sporočila Evropske komisije za čista in energetska učinkovita vozila sprejeta tudi Direktiva 2009/33/EC7 Evropskega parlamenta in Sveta o promociji čistih in energetska učinkovitih cestnih vozil. Prioriteten cilj razvoja trajnostnega transportnega sistema je dekarbonizacija transporta, kar pomeni, da bodo prednost na cesti imela električna vozila, vozila z alternativnimi gorivi in hidrogenska vozila (prav tam). Prav tako je Evropska komisija sprejela dokument, ki spremlja direktivo, Strategijo za čista in energetska učinkovita vozila (2010). Nadalje, Evropska Komisija je leta 2013 sprejela tudi sporočilo Skupaj k konkurenčni mobilnosti in mobilnosti, ki je učinkovita z viri, ter aneks Koncept načrtovanja trajnostne urbane mobilnosti – Celostne prometne strategije (CPS). Slednji cilja k izboljšavi dostopnosti urbanih območij in zagotavljanju visokokakovostne in trajnostne mobilnosti in prometa znotraj in preko urbanih središč.

Cilj Evropske unije je torej zmanjšati učinke, ki pospešujejo podnebne spremembe, povezane z mobilnostjo. To pomeni, prioritarno promovirati komodalnost, optimalno kombiniranje različnih vrst prometa v isti prometni verigi, kar je lahko rešitev pri tovornem prometu, tehnične inovacije in prehod k manj onesnažujočim in bolj energetsko učinkovitim prevoznim sredstvom – še posebej pri urbanem potovanju in potovanju na daljše razdalje, – kar bo močno prispevalo k trajnostni mobilnosti (EK 2017).

Na področju mobilnosti je dolgoročni cilj Evropske komisije (2017) do leta 2050 toplogredne učinke transporta znižati za 60 % v primerjavi z letom 1990. Poleg tega pa želi tudi (prav tam):

- ukinitve avtomobilov z uporabo konvencionalnih goriv,
- 40-% uporaba trajnostnih nizkoogljicnih goriv v letalstvu,
- 40-% znižanje CO₂ emisij v pomorstvu,
- prenos 50 % tovornega prometa, katerih potovanja so večja ali enaka od 300 km, na železnice in vodni promet,
- da bo večina potovanj na srednje dolga potovanja opravljena prek železnice,
- dokončanje evropskega železniškega omrežja za vlake z visoko hitrostjo,
- dokončanje transevropskega prometnega omrežja,
- napredek v zmanjševanju smrtnih žrtev na cestah.

Evropska komisija (ENDR 2017) podpira tudi tri glavne alternativne tipe goriv in pogonskih tehnologij, ki se razvijajo pod okriljem Horizonta 2020. Med te spadajo:

- a) tekoča in plinasta biogoriva,
- b) vodikove in gorivne celice,
- c) električne baterije in hibridna električna vozila na polnjenje.

Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (2009) o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil določa povprečno floto emisij, ki jo lahko dosežejo avtomobili, registrirani v EU. Ta je v letu 2012 znašala 130 gramov CO₂ na kilometer, do 2020 pa je predvideno 95 gramov CO₂ na kilometer. Hkrati je Komisija leta 2012 podala tudi predlog, kako doseči te cilje do leta 2020. Evropska unija se s problemom mobilnosti

spopada tudi z različnimi iniciativami. Na primer: cilj pobude Evropskega sveta »The Green Cars« (»Zeleni avtomobili«) kot del Evropskega načrta za oživitev gospodarstva je podpora razvoju novih in trajnostnih oblik cestnega prometa (prav tam).

Evropska komisija je v letu 2016 sprejela Strategijo za nizkoemisijsko mobilnost. Strategija si preko treh ciljev prizadeva za povečanje učinkovitosti prometnega sistema s pomočjo digitalnih tehnologij, pametnega določanja cen in nadaljnjega spodbujanja k prehodu na transportna sredstva z nižjimi vrednostmi emisijami. Hkrati spodbuja tudi uvajanje nizkoemisijskih alternativnih virov energije za promet, kot so napredna biogoriva, obnovljiva energija in obnovljiva sintetična goriva, ter odstranjevanje ovir za elektrifikacijo prometa. Ne nazadnje pa se v Strategiji podpisnice zavezujejo k prestopu na vozila z ničelno emisijsko vrednostjo. Kljub temu da so na področju motorjev z notranjim izgorevanjem potrebne dodatne izboljšave in inovacije, je le-ta oblika motorjev nujno potrebna na področju ekomobilnosti v Evropi. Prav mesta in občine so ključna pri izpolnjevanju in doseganju ciljev te Strategije. Kot taka mesta že izpolnjujejo in pripravljajo različne pobude za nizkoemisijske alternativne energije in vozila, spodbujajo prehod k aktivnemu potovanju s kolesi in hojo, uporabo javnega prometa ali »car sharing« in »car pooling« (prav tam). Ne nazadnje pa ta Strategija poudarja tudi zavezanost Evrope k doseganju svetovnih ciljev pri obvladovanju emisij.

Nujno potreben prehod v prometnem sektorju pa je navsezadnje lahko dosežen le s pomočjo raziskav in inovacij (EK – Strategija za nizkoemisijsko mobilnost 2016, 16). Že kar nekaj let države v Evropi namenjajo denar v raziskave in razvoj električnih vozil, programe o mobilnosti in zastojih, ki naslavlja okoljske probleme (Amsterdam Roundtable Foundation in McKinsey&Company 2014, 9).

Cilj Generalnega direktorata za mobilnost in transport Evropske unije je pomoč mestom in občinam, podjetjem in družbi pri hitrejšem izvajanju rešitev pametnih mest v energetske, prometnem in IT sektorju za izboljšanje storitev in hkratno zmanjšanje porabe energije in virov, toplogrednih plinov (GHG) in drugih onesnaževalnih emisij (EK R&D 2017). EU je vse informacije o transportu, mobilnosti, raziskavah in inovacijah, tako na lokalni ravni kot tudi na ravni EU, združila na Prometnem portalu za raziskave in inovacije – *The Transport Research & Innovation Portal (TRIP)*. Portal vsebuje zajetno količino poglobljenih informacij o programih in projektih na evropski in nacionalni ravni. Informacije so kategorizirane, vsebujejo

pa pregled o specifičnih temah prometa in prometnih politikah. Analiza možganskega trusta *Transport and Environment* (TandE) je pokazala, da je bilo leta 2013 v EU prodanih približno 50,000 e-vozil. Napovedi trga pa so pokazale, da bo do leta 2021 že okoli 500,000 e-vozil in celo 1 milijon do leta 2025 (2014, 2).

Na to, da je trajnostna mobilnost resnično ena najpomembnejših tem v EU, kaže tudi pobuda Evropske komisije Evropski teden mobilnosti – *European Mobility Week*, ki je letos organiziran že 15. leto zapored. Slogan letošnjega tedna mobilnosti pravzaprav zajema čisto vse elemente ekomobilnosti – 'Združimo moči, delimo si prevoz' oz. '*Clean, shared and intelligent mobility*' (EMW 2017).

2.2 Kaj pa pomeni ekomobilnost za krožno gospodarstvo v širšem političnem kontekstu?

Koncept krožnega gospodarstva je na nivoju Evropske unije precej nov, kljub temu da je nekje po svetu že dobro uveljavljen, predvsem na Kitajskem in Japonskem. Evropa si prizadeva za vpletanje koncepta krožnega gospodarstva v širši politični koncept, tj. navezavo na zeleno gospodarstvo ter spodbujanje k z viri učinkoviti in nizkoogljični družbi (Eco-innovation Observatory 2016, 13).

Krožno gospodarstvo si v svoji zasnovi prizadeva za obnovitev in restavriranje dizajnov ter stremi k ohranjanju produktov, komponent in materialov v največji uporabnosti in vrednosti (Ellen MacArthur 2017). Gre za nepretrgan, pozitiven razvojni cikel, ki si prizadeva za ohranjanje in krepitev naravnega kapitala, optimiziranje donosov virov in minimiziranje rizikov sistema z upravljanjem zalog in obnovljivih tokov (prav tam). Krožno gospodarstvo temelji na treh načelih, od katerih vsako načelo obravnava več sistemskih izzivov in izzivov z viri, s katerimi se srečujejo industrijska gospodarstva:

- izboljšanje in ohranjanje naravnega kapitala,
- optimiziranje donosa virov,
- spodbujanje učinkovitosti sistema.

Ekomobilnost lahko opredelimo kot del cikla krožnega gospodarstva, saj je avtomobilska industrija ena ključnih industrij, kjer so ekoinovacije ključne in nujno potrebne za ohranjanje

naravnega kapitala. Prav odvisnost avtomobilske industrije od surovin in nekaterih dragocenih kovin predstavlja glavno oviro in strateške izzive za upravljanje oskrbe. Kar 60 % surovin je namenjenih za avtomobilsko industrijo, kar uvršča to panogo med vodilne porabniške panoge na svetu (Ellen MacArthur Foundation 2017). Poleg pomanjkanja in izzivanja kovin je za avtomobilsko industrijo značilno tudi konstantno povečevanje dodanih stroškov proizvodnje, ki se vsako leto povečajo za več milijonov evrov. Na svetovni ravni bi bila lahko energija, ki bi bila prihranjena zaradi predelave delov, enakovredna količini električne energije, ki jo proizvede osem jedrskih elektrarn (prav tam).

Slika 3: Prikaz krožnega gospodarstva



Vir: bogovic.eu (2017).

Krožno gospodarstvo torej ne pripomore samo k varovanju okolja in zmanjševanju podnebnih sprememb, temveč spodbuja globalno konkurenčnost, trajnostno gospodarsko rast ter pripomore k ustvarjanju novih delovnih mest. Krožno gospodarstvo je tako ključno, da ostane

pomembna proizvodnja v Evropi in s tem omogočimo, da EU ohrani svojo nujno potrebno gospodarsko konkurenčnost v svetu.

2.3 Ekomobilnost v Sloveniji

Leta 2013 je Evropski svet podelil Evropski komisiji mandat za pripravo Strategije EU za Alpsko regijo, katere ključna dodana vrednost je skladen razvoj gorskih in ravninskih območij z velikimi urbanimi središči na celotnem območju Alpske regije (SVRK 2014a, 19). Slovenija si v obdobju 2014–2020 prizadeva, da bi pri izvajanju programov kohezijske politike uresničevala programe, ki bodo podpirali steber Strategije za Alpsko regijo inovacije in gospodarstvo (prav tam). S tem stebrom je mobilnost neločljivo povezana. V Sloveniji je pomembnost inovacij in trajnostnega razvoja še posebej zajeta v Strategiji pametne specializacije, katero je pripravila Služba vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko (SVRK 2014). V Strategiji je vzpostavitev sistemov e-mobilnosti in hranjenja energije kot en ključnih delov ekomobilnosti opredeljena med fokusnimi področji in tehnologijami tretjega prednostnega cilja, vezanega na področje tehnologije. Ostala fokusna področja se vežejo še na nišne komponente in sisteme za motorje z notranjim izgorevanjem, sisteme in komponente za varnost in udobje (notranja in zunanja oprema) ter materiale za avtomobilsko industrijo (SVRK 2014, 23). Implementacija politik, vezanih na izgradnjo električne infrastrukture in uporabo električnih vozil, bo doprinesla občinam pri mednarodnem prepoznavanju dobrih praks in omejevanju učinkov klimatskih sprememb (prav tam).

Pomembnost inovacij na lokalnem nivoju se širi preko različnih kanalov in projektov. Primer je Makroregionalni teden inovacij v Italiji (2016), kjer so bile inovacije izpostavljene predvsem preko sporočil, kot so »sodelovanje je nujno potrebno za inovacije«, »človek mora biti razumljen kot središče inovacijskega procesa«, »inovacijski ekosistem je bolj regionalen kot pa evropski«, »lokalni ekosistemi so ključni, ko govorimo o inovacijah«.

Strategija pametne specializacije predvideva v obdobju 2016–2018 letno 656 milijonov EUR investicij v razvoj, ki se bo usmeril v raziskave, razvoj in inovacije na področju vrednostnih verig in omrežij ter investicijskih pobud, raziskovanje infrastrukture, potenciala raziskovalcev in mednarodne mobilnosti (SVRK 2014).

V okviru pametne specializacije pa spadajo tudi Strateško razvojna inovacijska partnerstva – SRIP. Strateško razvojno inovacijsko partnerstvo na področju mobilnosti združuje člane dveh združenj, Gospodarskega interesnega združenja GIZ ACS in Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije (Slovenski avtomobilski grozd 2017). Vizija SRIP-a mobilnosti je pozicioniranje Slovenije kot pobudnice, povezovalke in koordinatorke projektov zelene mobilnosti. Najpomembnejša področja, ki jih SRIP prepoznava, so učinkovita, varna in udobna vozila, pametni promet, boljše prometna infrastruktura, napredni transport in logistika, fleksibilne storitve in poslovni modeli, javni transport in intermodalnost, infrastruktura za povezana in avtonomna vozila, dekarbonizacija, energija in goriva (prav tam). V okviru SRIP-a mobilnosti se je v mesecu juliju 2017 rodila tudi ideja za projekt EDISON (*Eco Driving Innovative SOLUTIONS and Networking*). Partnerji projekta bodo v mestnih občinah vzpostavili med seboj povezan koncept mestne zelene mobilnosti z e-avtobusi, mestno in medmestno sodelovanjem e-avtomobilov, e-koles in drugih digitalno povezanih intermodalnih oblik zelenega prometa ter tako Slovenijo spremenili v naravni laboratorij zelene mobilnosti in vzorčni poligon za testiranje inovativnih zelenih tehnologij (Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo 2017). Še več, prav v okviru Strategije pametne specializacije se je vzpostavil tudi SRIP za krožno gospodarstvo, ki ga vodi Štajerska gospodarska zbornica. SRIP – Mreže za prehod v krožno gospodarstvo »predstavlja inovacijski grozd, ekosistem, ki pomeni strukturo neodvisnih deležnikov (npr. malih, srednjih in velikih podjetij, inovativnih novoustanovljenih podjetij, drugih organizacij za razširjanje raziskav in znanja, neprofitnih in nevladnih organizacij), namenjene podpori inovativne dejavnosti, pri čemer se spodbuja sodelovanje, zmogljivosti, izmenjava znanja in izkušenj ter učinkovito prispevanje prenosu znanja, mreženju, razširjanju informacij in sodelovanju ter povezovanju med podjetji in drugimi deležniki oz. člani v grozdu (Štajerska gospodarska zbornica 2017).«

Republika Slovenija se je k gradnji infrastrukture in ukrepom za spodbujanje trajnostne mobilnosti zavezala tudi v Operativnem programu kohezijske politike 2014–2020 (SVRK OP 2014b, 29). V sklopu 7. prednostne osi bodo tri glavne prednostne naložbe v a) razvoj celostnega, visokokakovostnega in interoperabilnega železniškega sistema, b) izboljšanje regionalne mobilnosti in c) podpiranje multimodalnega enotnega evropskega prometnega območja (SVRK OP 2014b, 128). Slovenija je »med tistimi državami z največ osebnimi avtomobili na 1.000 prebivalcev, v letu 2010 pa so slovenska gospodinjstva po podatkih Eurostata za prevoz namenila največ sredstev med državami članicami EU (prav tam).«

Sistemske rešitve za trajnostno mobilnost, navedene v operativnem programu, bodo izhajale iz pripravljenih celostnih prometnih strategij (CPS), ki bodo lahko to problematiko urejale na ravni urbanega območja ali pa širše, regionalno (prav tam). Na podlagi CPS bo mogoče podpreti tudi vlaganja v ekomobilnost in infrastrukturo za vozila na alternativna goriva, če bodo stroškovno upravičena. Tako bo Slovenija prispevala tudi k doseganju cilja 10 % rabe obnovljivih virov energije v prometu in k izkoriščanju razvojnega potenciala, ki ga ponuja to področje.

Zaradi geostrateškega položaja Slovenije je promet pomemben dejavnik gospodarskega razvoja. Za učinkovito delovanje notranjega trga in uveljavitev Slovenije na svetovnem trgu sta nujni kakovost in učinkovitost prometnega sistema (SVRK OP 2014b, 30). Z vidika doseganja ciljev EU2020, ki se nanašajo na zmanjševanje izpustov toplogrednih plinov, pa je zelo pomembno spodbujanje okoljsko manj obremenjujočih vlaganj (SVRK OP 2014b, 31). Večina sredstev skladov Evropskega strukturnega in investicijskega sklada bo zato v okviru prednostne osi 7 (Izgradnja infrastrukture in ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti) namenjena vlaganjem v železniško infrastrukturo, kar je pogoj za preusmeritev tovora s cest ter za dvig varnosti in konkurenčnosti železniškega prometa (prav tam). S spodbujanjem okolju prijaznejših oblik prometa in uveljavljanjem načel multimodalnosti moramo zagotoviti prednostno odpravljanje zatečenih strukturnih slabosti v razvoju infrastrukture.

Poleg Strategije pametne specializacije in Operativnega programa pa za izboljšanje prometne infrastrukture in povečanje ozaveščenosti ter prehod k ekomobilnosti skrbi tudi Eko sklad, Slovenski okoljski javni sklad. Le-ta nudi fizičnim in pravnim osebam nepovratne finančne spodbude za nakup električnih vozil. To spodbudo za nakup električnih avtomobilov ali vozil na hibridni pogon za cestni promet, pri katerih emisije CO₂ v kombiniranem načinu vožnje ne presegajo 110 gramov na kilometer, pa nudi tudi lokalnim samoupravam (Eko sklad 2017).

Za zmanjšanje posledic prometa na okolje tako v alpskem svetu kot tudi na splošno v Sloveniji pa si prizadevajo tudi nekateri resorji. Ministrstvo za infrastrukturo je tako leta 2015 Vladi predložilo Strategijo razvoja prometa v RS, ki je bila istega leta tudi sprejeta. S strategijo razvoja prometa je bila presežena dosedanja praksa parcialnega reševanja posameznih podsistemov prometa, saj le-ta prvič celovito na strateški ravni obravnava prometni sistem, kar zagotavlja večjo sinergijo pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih

politik ter boljši nadzor nad vplivom prometa na okolje in gospodarstvo (Ministrstvo za infrastrukturo SRP 2015, 4). Še več, skladno s podrobnimi analizami infrastrukture in do tedaj delujočega sistema in na podlagi identificiranih problemov je Ministrstvo za infrastrukturo predvidelo 108 ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v Sloveniji (prav tam). Ker je strategija napisana precej vizionarsko, je Vlada Ministrstvo za infrastrukturo prosila še za pripravo dodatnega dokumenta za konkretno izvedbo Strategije. Ministrstvo je v ta namen pripravilo nacionalni program, ki določa podrobnejše aktivnosti, način izvajanja, potrebna finančna sredstva, roke in nosilce za izvedbo ukrepov iz Strategije (Ministrstvo za infrastrukturo NP 2015a, 5). Resolucija o nacionalnem programu Ministrstva za infrastrukturo predvideva, da bodo vlaganja na področju trajnostne mobilnosti v obdobju med letoma 2016 in 2022 v višini 213,65 milijona EUR, od tega s strani države v višini 186,58 milijona EUR, ter za subvencije in kompenzacije v višini 815,00 milijona EUR. V okviru trajnostne mobilnosti se predvideva sofinanciranje s sredstvi EU v ocenjeni višini 47 milijonov EUR (Ministrstvo za infrastrukturo NP 2015a, 37).

Ministrstvo za infrastrukturo je nosilec projekta 'Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti', katerega cilj je spodbujanje trajnostne mobilnosti na horizontalni ravni na državnem nivoju (SVRK 2017, 4). Glavni cilji projekta so razdeljeni na pet področij, in sicer na kampanjo za ozaveščanje in promocijo trajnostne mobilnosti, pripravo mobilnostnega načrta za institucije, organizacijo izobraževanj o trajnostni mobilnosti za vrtce in osnovne šole, implementacijo zelene mestne logistike in zagotavljanje trajnostnih parkirnih mest, omejevanje prometa v mestnih jedrih ter uporabo sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti (prav tam). Leta 2016 je MzI izdal tudi publikacijo Okolje, promet in zdravje za promocijo trajnostne mobilnosti in znižanje posledic prometa na okolje in zdravje v slovenskih občinah (Ministrstvo za infrastrukturo 2016).

Slovenija je oktobra 2015 sprejela okvirni program za prehod na zeleno gospodarstvo, ki temelji na koalicijskem sporazumu kot tudi strateških dokumentih Evropske unije. Določa okvir ukrepov, ki jih Slovenija načrtuje in izvaja, da se odzove na globalne izzive, kot so rast prebivalstva, degradacija okolja in pomanjkanje virov (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2017b, 38). Ključni cilj okvirnega programa je promocija koncepta krožnega gospodarstva kot priložnost za povečanje konkurenčnosti ter s tem spodbuda za razvijanje novih zelenih tehnologij. V Sloveniji je fokus vpletanja krožnega gospodarstva predvsem na naslednjih področjih: trajnostno upravljanje virov, spodbujanje in podpora zelenih podjetij, podpora

zelenim delovnim mestom, povpraševanje po zelenih storitvah in proizvodih, zelena javna naročila, zelena fiskalna reforma, trajnostni razvoj mest, izobraževanje in veščine za zeleno rast in zeleno kmetijstvo in gozdarstvo (prav tam).

2.4 Potencial Alpske konvencije pri spodbujanju ekomobilnosti

Alpe – največja evropska gorska veriga – se nahajajo v tako imenovani Alpski regiji in so kot taka zaokrožena s svojimi edinstvenimi lastnostmi: nizko gostoto prebivalstva, visoko ranljivostjo na podnebne spremembe, izgubo biotske raznovrstnosti, visoko stopnjo prilagojenosti in odvisnosti na letne čase/sezone, še posebej v turističnih predelih, in starajoče se prebivalstvo (Evropska komisija 2015a, 4). S podpisom Alpske konvencije leta 1991 in njenih protokolov so se države na celotnem alpskem loku zavezale k skupni skrbi za Alpe, kar zahteva poglobljeno in konstantno meddržavno sodelovanje. Slovenija je h Konvenciji in protokolom pristopila leta 1993. Najpomembnejši protokoli Alpske konvencije, ki prispevajo k razumevanju ozadja raziskave ekomobilnosti v slovenskih alpskih mestih, so Energija, Promet, Urejanje prostora in trajnostni razvoj in Turizem.

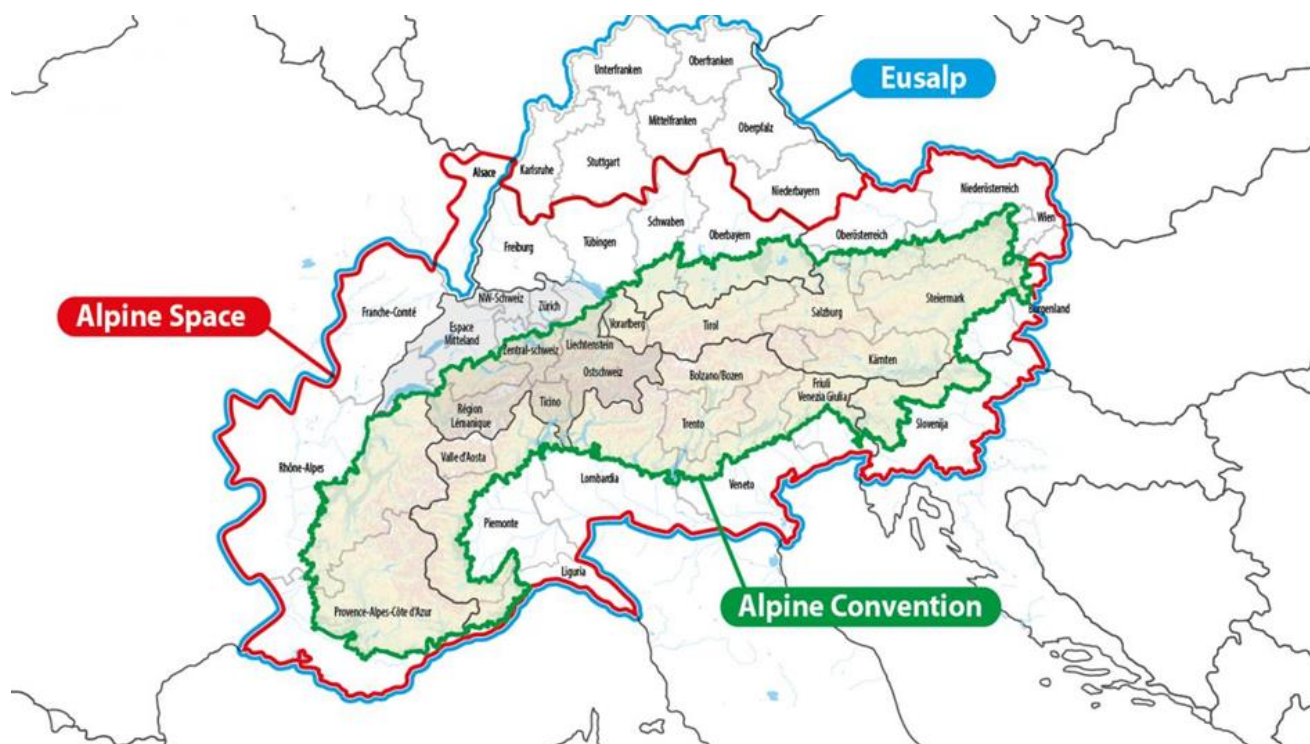
Protokol Promet (2000) zavezuje pogodbenice k trajnostni prometni politiki, ki zmanjšuje obremenitve in tveganja na področju znotraj alpskega in čezalpskega prometa na mero, ki je sprejemljiva za ljudi, živali in rastline ter njihove življenjske prostore. Hkrati zagotavlja, da so periodično opravljene ustrezne meritve o prometu, in obvezuje države podpisnice, da zaradi vse večje integracije trgov, družbenoekonomskega razvoja in aktivnosti prostega časa, poskusijo čim bolj omejiti škodljive posledice, ki jih ima promet na okolje. Prav zato protokol Turizem (1998) zavezuje države članice, da se zaradi vedno večjih števil v turizmu omeji navade mobilnosti na turističnih območjih in tako zagotovi ohranjanje edinstvenih ekosistemov, ki jih nudi alpski prostor. To pomeni, da je za Alpe prijazen turizem potrebno uravnavanje ponudbe in usmeritev, pri čemer ima visoka kakovost prednost pred množičnostjo (Sekretariat Alpske konvencije 2011, 15). Spodbuja se uporaba javnega prometa in omejevanje motornega prometa v turističnih središčih. Protokol Urejanje prostora in trajnostni razvoj (1994) poleg zaščite alpskega prostora zaradi svoje biotske raznolikosti zavezuje podpisnice, da se, na drugi strani, območje zaščititi in ohranja kot eno izmed najpomembnejših transportnih arterij. Hkrati pa se države podpisnice Alpske konvencije s protokolom Energija (1998) obvezujejo k rabi energije iz obnovljivih virov, kot so voda, sonce in biomasa, na vseh področjih. »Pogodbenice se zavezujejo, da bodo na ozemlju Alpske konvencije ustvarjale okvirne pogoje in sprejemale konkretne ukrepe za varčevanje z energijo, za njeno proizvodnjo, prenos in distribucijo in rabo v skladu z obremenitvami, ki so sprejemljive za alpski prostor (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2011, 15)«.

Na pomembnost in okoljsko občutljivost Alpske regije kot prometne arterije je opozorila tudi evropska komisarka za promet ga. Violeta Bulc na predstavitvi Strategije za Alpsko regijo na Brdu pri Kranju (SVRK 2016, 4): »Skozi Alpe potekajo štirje od devetih evropskih prometnih koridorjev, zato je ta regija vozlišče s še posebej občutljivim okoljem. Ker je Evropa odvisna od povezljivosti Alpske regije, je izredno pomembno, da si prizadevamo za kar največjo trajnost, še posebej na področju prometa. Strategija EU za Alpsko regijo ponuja vizijo in vodstvo za soočenje s tem izzivom.«

Alpski konvenciji je sledilo oblikovanje še številnih drugih organizacij v regiji, ki se borijo za ohranjanje alpskega prostora v čim večji meri, prizadevanje EU pa k podpori in sofinanciranju pri razvoju območja alpskega loka. EU je tako leta 2011 sprejela odločitev o pripravi strategije za Alpsko regijo (EUSALP). Strategija Evropske unije za Alpsko regijo je »četrti makroregijska strategija, ustanovljena s strani EU za skupno reševanje izzivov, s katerimi se srečuje določeno alpsko območje in ima koristi od okrepljenega sodelovanja za doseganje gospodarske, družbene in okoljske kohezije« (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2017a). Lansiranje Evropske strategije za Alpsko makroregijo sovpada s pričetkom finančnega obdobja 2014–2020, kar ji omogoča, da se sistematično vključi v politike in programe na evropski, nacionalni in lokalni ravni (EUSALP 2014). O pomembnosti lansiranja Strategije za Alpsko makroregijo je na predstavitvi Strategije na Brdu pri Kranju opozorila tudi ministrica brez resorja za razvoj, strateške projekte in kohezijo ga. Alenka Smerkolj (SVRK 2016):

Upoštevajoč dejstvo, da smo edina država članica EU, ki sodeluje v treh makroregionalnih strategijah, ne morem razmišljati drugače kot v makroregionalnih okvirih. Strategija EU za Alpsko makroregijo je v mnogih vidikih prva in edinstvena. V nacionalnih programskih dokumentih – Partnerskem sporazumu in Operativnem programu, smo definirali prispevek strukturnih in investicijskih skladov k uresničevanju ciljev makroregionalnih strategij, kar je izjemno pomembno. S tem, ko vstopamo v implementacijo, pa se bo z rastjo vidnosti makroregionalnih rezultatov usklajevanje evropskih programov z makroregionalnimi strategijami še dodatno okrepilo.

Slika 4: Območje EUSALP, Programa Območje Alp in Alpske konvencije



Vir: EUSALP (2016).

EUSALP je v svojem Akcijskem načrtu opredelila tri ključna tematska področja politik, tj. ekonomski razvoj in inovacije, mobilnost in povezljivost ter okolje in energija. V svojem drugem tematskem področju politik 'mobilnost in povezljivost' je opredeljen trajnosten notranji in zunanji dostop za vse, ki je zastopan z akcijsko skupino oz. ukrepom 5, naslovljenim 'Elektronske povezave za prebivalce in spodbujanje dostopa do javnih storitev', in ukrepom 7, naslovljenim 'Spodbujanje intermodalnosti in interoperabilnosti v potniškem in tovornem prometu' (Evropska komisija 2015a, 21). Bavarska dežela se je v svojem načrtu za predsedovanje EUSALP-u v 2017 opredelila do posameznih ciljev, med drugim tudi do prej omenjenega tematskega cilja 2. »Delovna skupina ukrepa 5 si prizadeva, da bi možnosti napredujoče digitalizacije spremenila v konkretne prednosti za državljane, tudi na področju mobilnosti (Bavarsko predsedstvo 2017, 24). Lažje načrtovanje alpske infrastrukture bo omogočila tudi priprava natančnega 3-D krajinskega modela celotnega alpskega območja (prav tam).

Zaradi topografske situacije Alpske regije je več kot očitno, da je dostopnost eden izmed najpomembnejših kazalnikov mobilnosti in prostorskega razvoja (Norwood in Casey 2002, 17). Kazalnike mobilnosti razlikujemo med človeškimi in sistemskimi. Pravilno zastavljeni kazalniki nam pomagajo pridobiti informacije trendov, iz katerih je moč oblikovati politike in investicijske prioritete (prav tam). Ostale pomembne kazalnike, vezane na mobilnost v Alpski regiji, bi lahko uvrstili pod t. i. naravno-geografske značilnosti in poselitev, kot jih je opredelilo Ministrstvo za okolje in prostor v Poročilu o prostorskem razvoju (2016, 23). Od skupno 27 kazalnikov v tej kategoriji bi izpostavila le nekatere, ki igrajo pomembnejšo vlogo pri mobilnosti (prav tam)²:

- stopnja opremljenosti naselij po številu in vrsti storitev splošnega pomena in njihova prostorska razporeditev,
- stopnja opremljenosti naselij po številu in vrsti dejavnosti terciarnega sektorja in njihova prostorska razporeditev,
- spremembe urbane rabe prostora,
- spremembe osnovnih kategorij dejanske in namenske rabe prostora,
- dolžina cest glede na kategorijo,
- dolžina in opremljenost železniških prog,
- razmerje med številom potnikov v javnem in zasebnem potniškem prometu,
- dostopnost do IKT,
- število in delež prebivalcev na poplavno ogroženih območjih,
- plazovitost območij v Sloveniji in ogroženost prebivalstva,
- število in delež prebivalcev in objektov v zavarovanih območjih narave,
- proizvedena energija iz obnovljivih virov.

Prometna dostopnost so okoliščine, v katerih lahko dosežemo določen kraj ali območje glede na druge kraje in območja, ob upoštevanju potovalnega časa in stroškov potovanja, ki so potrebni, da ga dosežemo (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2008, 7). Največji volumni prometa se v alpskem svetu izmerijo v in okoli alpskih metropolitanskih območij. Alpska konvencija (2007) navaja, da je individualen motoriziran promet najpogostejši, tendenca njegove uporabe pa še vedno narašča. Več kot 50 % prometa, tako cestnega kot železniškega, je opravljenega z namenom odhoda na počitnice. Nadalje navaja tudi, da promet na kratke

² Pomembnost posameznih kazalnikov je opredeljena v Prilogi A.

razdalje (se pravi s pričetkom in koncem potovanja v Alpah) predstavlja več kot 53 % vsega čezalpskega tovornega prometa, tendenca le-tega pa še vedno narašča.

Prav zaradi tega naraščajočega trenda v alpskem prometu si Alpska konvencija konstantno prizadeva za promocijo trajnosti v Alpah in se tako preko različnih delovnih teles politično obvezuje k spoštovanju skupno postavljenih pravil v alpskem prostoru. V letu 2017 je Alpska konvencija izdala šesto Poročilo o stanju Alp z naslovom Ozelenitev gospodarstva v Alpski regiji. Šesto poročilo o stanju Alp – *Report on State of Alps 6 – RSA6* (2017, 7) podrobno naslavlja teoretične vidike izzivov v Alpski regiji ter hkrati poda tudi rešitve, odgovore in ustvarja odlično sredstvo za politične odločevalce pri reševanju lokalnih izzivov. V šestem Poročilu o stanju Alp je prioriteten cilj uvajanje zelenega gospodarstva z namenom zmanjšanja in ublažitve učinkov podnebnih sprememb, trajnostnega zagotavljanja energije in ohranjanja virov, ekosistema in biodiverzitete (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2017b, 9). Poročilo o stanju Alp 6 (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2017b, 2) med ključnimi priporočili za učinkovito izvajanje zelenega gospodarstva v Alpah navaja podnebne in energijske izzive kot eno izmed pomembnih spodbud za ekoinovacije. Prav varčevanje z energijo, razvoj manj onesnažujočih produktov, prometa in energije so glavni cilj zelenega gospodarstva. Do izvajanja zelenega gospodarstva v Sloveniji pa se je opredelila tudi Vlada RS (2017), in sicer z vizijo:

Zeleno gospodarstvo je naša dolgoročna strateška usmeritev in predstavlja priložnost za razvoj novih zelenih tehnologij, odpiranje zelenih delovnih mest, učinkovitejše upravljanje z naravnimi viri, promocijo in razvoj slovenskega znanja. Je priložnost za rast gospodarstva in za krepitev mednarodne konkurenčnosti ob hkratnem znižanju okoljskih tveganj, ki negativno vplivajo na kakovost življenja in blaginjo ljudi.

Prav tako je nujno potrebno zagotoviti konstantno implementacijo in razvoj inovativnih, nizkoogljičnih in energetske učinkovitih tehnologij, še posebej na področju transporta, turizma, kmetijstva, gradbeništva in proizvodnje energije.

Še več, podpisnice Alpske konvencije so se letos obvezale tudi z Večletnim programom dela 2017–2022 (2017, 5), v katerem so si kot pilotne regije za trajnostno življenje v osrčju Evrope zadale vizijo, da:

bo izziv podnebnih sprememb naslovljen z ukrepi za blažitev in prilagajanje ob istočasnem čim večjem zmanjšanju ogroženosti naravnih virov ljudi. Prizadevanja na področju podnebnih sprememb bodo vključena v različne sektorje politik, kot so gospodarski razvoj, prostorsko načrtovanje, promet in kmetijstvo.

Večletni program dela Alpske konference je opredelil tudi šest prednostnih področij, med katerimi je tudi spodbujanje trajnostnega prometa. Na tem področju si bodo podpisnice Alpske konvencije prizadevale za bolj učinkovit promet, ki zmore kriti dejanske stroške, je uravnotežen, integriran in povezan (Alpska konferenca 2017, 12). V večletnem programu izpostavljajo tudi poglobljeno izvajanje 11., 14., 15. in 16. člena protokola Alpske konvencije Promet, ki se nanašajo na omejevanje učinkov turistične infrastrukture in vnašanja škodljivih snovi v alpski svet. Poleg tega so velik poudarek namenili tudi razvoju in inovacijam na področju mobilnosti: »razvijati in razširjati je treba inovativne rešitve na lokalni in regionalni ravni, ki jih narekujejo koncepti hitro rastoče mobilnosti (npr. mobilnost na osnovi souporabe) in učinkoviti prevozni sistemi na osnovi ponudbe in povpraševanja, s ciljem, da je zagotovljena visoka dostopnost celotnega alpskega območja (prav tam).«

2.5 Alpska konvencija na poti v krožno gospodarstvo

Sam koncept krožnega gospodarstva v Alpski konvenciji in njenih protokolih še ni omenjen, saj takrat ta koncept še ni bil popolnoma razvit in uveljavljen. Glavni koncept Konvencije in protokolov pa je zato trajnostni razvoj. Čeprav sta si koncepta podobna, pa jih ne smemo izenačevati. Koncept trajnosti je opredeljen kot razvoj, ki zagotavlja potrebe sedanosti, brez da bi izkopaval enake možnosti razvoja za prihodnje generacije (Geissdoerfer in drugi 2017, 3). Krožno gospodarstvo pa ti isti avtorji opredeljujejo kot industrijsko gospodarstvo, ki je v obliki in namenu obnovitveno in regenerativno. Kljub temu pa bi lahko rekli, da je trajnost predpogoj za krožno gospodarstvo.

Kljub temu da se v sami Alpski konvenciji ne obravnava koncepta krožnega gospodarstva, pa so sklicevanja na vprašanja v zvezi z zelenim gospodarstvom na voljo v protokolih o energetiki, prometu, urejanju prostora in trajnostnem razvoju, varstvu tal, gorskem kmetijstvu, gozdarstvu in turizmu (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2017b, 39–40). Medtem ko se prvi štirje omenjeni protokoli večinoma lotevajo učinkovitosti virov in nizkoogljičnih vidikov zelenega

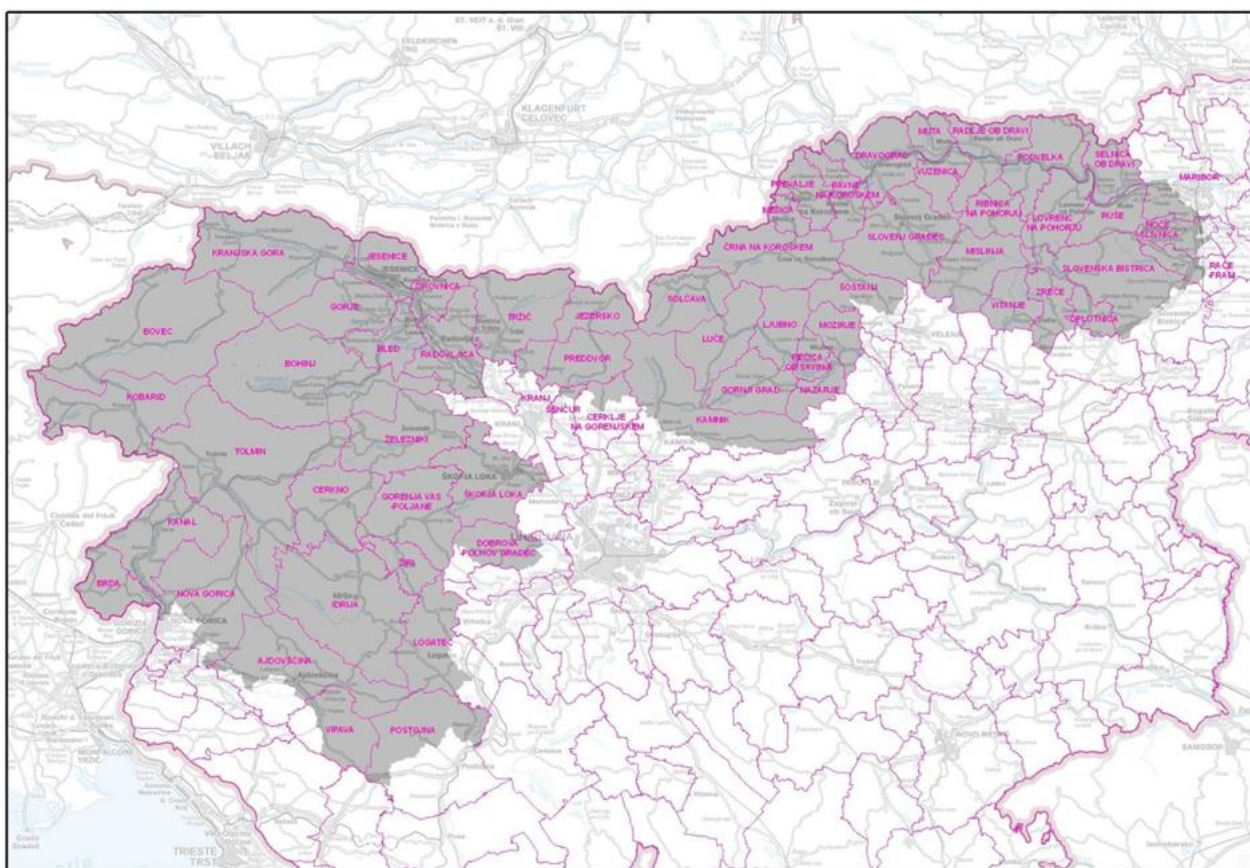
gospodarstva, se slednji nanašajo na vidike, povezane s blaginjo, kakovostjo življenja in ekosistemskimi storitvami (prav tam). K prizadevanju za nizkoogljično gospodarstvo, ki prispeva k blaženju podnebnih sprememb, pa nagovarja tudi Deklaracija o podnebnih spremembah (2006).

XIII Alpska konferenca je predvidela več aktivnosti v zvezi s trajnostno energijo v Alpah in potrdila pripravljenost, da postane vzorna regija v uresničevanju vizije obnovljivih Alp. Na podlagi odločitve ministrov in glede na XIV Alpsko konferenco je bilo opravljenih več spremljevalnih dejavnosti, kot so poročilo o napredku glede vizije obnovljivih Alp in zbiranje dobrih praks v zvezi z reševanjem sporov med obnovljivimi viri energije, uporabo in prostorskim načrtovanjem (Stalni sekretariat Alpske konvencije 2017b, 39–40).

3. Analiza alpskih mest – Ekomobilnost na lokalnem nivoju

Z empiričnim delom naloge sem želela preveriti aktualno stanje implementacije politik ekomobilnosti na lokalnem nivoju v slovenskih alpskih mestih in hkrati ugotoviti, ali ima Alpska konvencija na implementacijo vpliv in kakšen je. V Sloveniji v območje Alpske konvencije sodi 33,4 % državnega ozemlja, kar pomeni 6767 km² ali območje 62 občin in 1193 naselij, kjer živi okoli 365.000 prebivalcev oz. 18,6 odstotka prebivalstva Slovenije (Stalni Sekretariat Alpske konvencije 2011, 6). Z drugimi besedami, na območju Alpske konvencije živi skoraj vsak peti Slovenec (prav tam).

Slika 5: Slovenske alpske občine v območju Alpske konvencije v Sloveniji



Vir: MOP (2017).

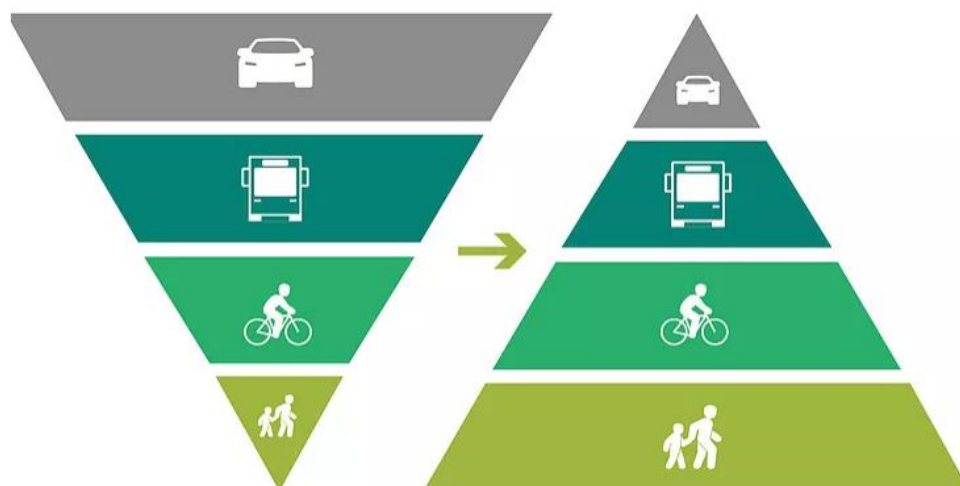
Stalni sekretariat Alpske konvencije je leta 2011 izdal usmeritve za občine s primeri dobrih praks, naslovljene Alpska konvencija v Sloveniji in njeno izvajanje na lokalni ravni. Namen teh usmeritev je predvsem izboljšanje vedenja oziroma seznanjenje lokalnih oblasti, s poudarkom na občinah, tako s pravnim okvirom Alpske konvencije kakor tudi z dobrimi praksami, v

upanju, da bo to prispevalo k dobremu upravljanju in ustreznim strateškim odločitvam, ki pripomorejo k izboljšanju življenja (Stalni Sekretariat Alpske konvencije 2011, 4).

V priročniku izvajanja Alpske konvencije v Sloveniji iz leta 2011 so dobre prakse s področja prometa uvrščene na prvo mesto, kar kaže na pomembnost tematike, prepoznano že nekaj pred leti. Ta pomembnost pa se iz leta v leto povečuje. V Sloveniji je stopnja motorizacije v štirih regijah nadpovprečno visoka in je leta 2011 znašala: v goriški regiji 580, v obalno-kraški 586, v notranjsko-kraški 543 in v osrednji slovenski 547 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev. Izrazito podpovprečna stopnja motorizacije je bila v zasavski (460), pomurski (465), koroški (483) in podravske regiji (491 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev) (Ministrstvo za infrastrukturo SRP 2015, 61). Izboljšanje načina transportiranja lahko močno pripomore k znižanju ravni emisij CO₂, saj evropska mesta s prometom prispevajo kar 23 % emisij CO₂ (Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami 2016, 17).

Za urejanje področja mobilnosti na lokalnem nivoju je v decembru 2013 Evropska komisija sprejela Paket urbane mobilnosti – *'Urban Mobility Package'*, ki ga sestavljajo Sporočilo in Smernice o trajnostni celostni prometni strategiji – *'Sustainable Urban Mobility Plans'* (*SUMPs*) ter štiri delovni dokumenti o mestni logistiki, regulaciji dostopa, varnosti mestnih poti in urbanem inteligentnem prometnem sistemu. Pobude in priporočila v Paketu urbane mobilnosti so trenutno v procesu implementacije in zaenkrat še predvsem nezavezujoče. Predvsem spodbujajo in pomagajo občinam pripraviti strategije za povečano uporabo javnega prometa, koles, hoje ter zmanjšano uporabo motornih vozil, kar prikazuje tudi spodnja slika obratne prometne piramide.

Slika 6: Obratna prometna piramida – cilj CPS



Vir: CPS Tolmin (2017).

Celotne prometne strategije na lokalnem nivoju prispevajo k razvoju trajnostnega prometnega sistema v mestih, hkrati pa tudi k (CPS Tolmin 2017):

- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- boljši povezanosti urbanih območij z njegovim zaledjem,
- povečanju prometne varnosti,
- izboljšanju kakovosti zraka v mestu,
- zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in porabi energije,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- boljši izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- nižjim stroškom za mobilnost,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- povečanju možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj in
- zmanjšanju stroškov potniškega in tovornega prevoza.

Cilji Celostne prometne strategije so določeni tudi v Operativnem programu izvajanja evropske kohezijske politike za obdobje 2014–2020. Predvideni ukrepi, ki se bodo izvajali na podlagi izdelanih celostnih prometnih strategij na ravni občin ali regij, so (SVRK OP 2014b, 31):

- ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP,
- ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles,

- sistem P + R,
- postajališča JPP,
- pločniki,
- kolesarske steze.

Te naložbe so predvidene v manjšem obsegu kot zapolnitev vrzeli v obstoječih infrastrukturnih omrežjih za trajnostno mobilnost v mestih. Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost se bodo oblikovali in izvajali ustrezni ukrepi upravljanja mobilnosti, kot so (prav tam):

- ukrepi trajnostne parkirne politike, ki stremijo k celovitemu pristopu na ravni parkiranja v nekem mestu, ki z omejevanjem parkiranja v mestnih središčih, finančno politiko dražjega parkiranja v mestnih središčih in cenejšega parkiranja na obrobju mest ter sistemom P + R uravnavaajo količino prometa v mestih;
- izdelava mobilnostnih načrtov za spreminjanje potovalnih navad zaposlenih na delo, v šolo itd.;
- omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet: na podlagi različnih meril, kot so npr. emisijski standardi vozil (okoljske cone) ali zapore določenih območij, posamezna mesta omejuje dostop v mestna središča;
- zelena mestna logistika: oblikovanje mestnih politik na področju dostave blaga, ki določajo skladnost dostavnih vozil z okoljskimi standardi, časovna okna dostave in spodbujajo alternativne rešitve glede na posebnosti prostora v mestnih središčih;
- uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti z mehanizmi kot npr. spremljanje vozil v realnem času s prikazovalniki na postajališčih JPP, informacijski portali za potnike z možnostjo uporabe mobilnih telefonov ipd.;
- izobraževalno-ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti bodo usmerjene k različnim ciljnim skupinam, od vrtcev, osnovnih šol, srednjih šol, študentske populacije do odraslih voznikov avtomobilov in različne strokovne javnosti.

3.1 Metodologija

Primarne podatke sem pridobila s kvalitativno, kvantitativno in deskriptivno statistično analizo izbranih politik v izbranih alpskih mestih. Glavni pristop za pridobivanje primarnih podatkov je bila priprava, distribucija in analiziranje vprašalnika akterjem, ki uresničujejo politike, sledil je zgodovinski pregled uresničevanja politik izbranih občin in analiziranje ter interpretiranje primarnih in sekundarnih virov.

Glavna enota analize in opazovanja so implementirane politike, ki se vežejo na temo ekomobilnosti na lokalnem nivoju v posameznih slovenskih alpskih mestih/občinah.

Podatki za zgodovinski pregled in analiziranje primarnih virov o politikah ekomobilnosti so bili že dosegljivi na internetu, kljub temu pa sem morala le-te ustrezno zbrati in interpretirati implementacijo. Manjkajoče podatke o implementaciji ekomobilnosti na lokalnem nivoju v slovenskih alpskih mestih sem pridobila s primarnimi podatki iz anket in intervjujev³, kar mi je omogočilo pridobiti podatke iz prve roke. V prvem koraku sem anketo razposlala po vseh slovenskih občinah, ki so del območja Alpske konvencije – to je 62 občin. Podatke sem pridobila pri političnih predstavnikih, tj. županih občin, in gospodarstvenih predstavnikih znotraj občin ter razvojnih agencijah posameznih regij. Nekatera vprašanja sem poslala tudi za raziskavo pomembnim regijskim razvojnim agencijam (RRA-jem), kot so (Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo 2017):

v goriški razvojni regiji:

- RRA Severne Primorske Regijska razvojna agencija, d. o. o.,
- Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija, d. o. o.;

v podravski razvojni regiji:

- Mariborska razvojna agencija, p. o.

³ Anketna vprašanja so na voljo v Prilogi B.

Seznam slovenskih alpskih občin in kontaktnih oseb v posameznih slovenskih alpskih občinah je na voljo v Prilogi C.

3.2 Rezultati anketne raziskave – slovenska alpska mesta

Anketni vprašalnik sem razposlala vsem 62 občinam parametra Alpske konvencije v Sloveniji. To sem naprej storila prek e-pošte, nato pa z namenom pridobitve zadostnega števila odgovorov vsaj dvakrat telefonsko kontaktirala vse občine. V drugem koraku sem bolj podrobno raziskavo opravila le s predstavniki občin in upravnih enot Tolmina, Idrije in Maribora, katerim sem, zaradi želje županov, posebej pripravljeno anketo poslala po elektronski pošti. Odzivnost slovenskih občin je precej nizka; kljub večkratnemu pošiljanju ankete na e-mail in telefonske mu kontaktiranju sem na vprašalnik prejela le 25 odgovorov, kar predstavlja 40,3 %. Nekatere izmed njih so tudi nepopolno izpolnjene. Izsledkov raziskave zato ne morem posploševati na celotno alpsko območje v Sloveniji, kljub temu pa bom v nadaljevanju predstavila rezultate vprašalnika.

Od skupno 62 slovenskih alpskih občin je na vprašalnik odgovorilo naslednjih 25: Vuzenica, Slovenj Gradec, Bled, Mozirje, Muta, Vitanje, Črna na Koroškem, Zreče, Škofja Loka, Kanal ob Soči, Kranjska Gora, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Jesenice, Žirovnica, Železniki, Hoče-Slivnica, Solčava, Gornji Grad, Dobrova-Polhov Gradec, Kobarid, Ljubno, Nova Gorica, Lovrenc na Pohorju, Gorje. Občine Tolmin, Maribor in Idrija v spodnjo analizo niso vključene, saj so podrobneje obravnavane v nadaljevanju.

Analiziran vzorec predstavlja 196.650 ljudi in obsega 2777 km² površine slovenskega ozemlja, kar predstavlja nekaj več kot eno tretjino celotnega alpskega ozemlja v Sloveniji (SURs 2017). V vzorcu so zastopane vse statistične regije slovenskega alpskega prostora, tj. primorska, gorenjska, osrednjeslovenska, savinjska in podravska.

Tabela 1: Statistični podatki v anketi sodelujočih alpskih občin za leto 2015 (Vir: SURS)

<i>Občina</i>	<i>Št. prebivalcev</i>	<i>Površina km²</i>	<i>Statistična regija</i>
<i>Bled</i>	8.100	72	<i>gorenjska</i>
<i>Črna na Koroškem</i>	3.350	156	<i>koroška</i>

<i>Dobrava – Polhov Gradec</i>	7.600	118	<i>osrednjeslovenska</i>
<i>Gorje</i>	2.800	116	<i>gorenjska</i>
<i>Gornji Grad</i>	2.550	90	<i>savinjska</i>
<i>Hoče – Slivnica</i>	11.200	54	<i>podravska</i>
<i>Jesenice</i>	20.950	76	<i>gorenjska</i>
<i>Kanal</i>	5.500	147	<i>primorska</i>
<i>Kobarid</i>	4.150	193	<i>primorska</i>
<i>Kranjska Gora</i>	5.300	256	<i>gorenjska</i>
<i>Ljubno</i>	2.600	79	<i>savinjska</i>
<i>Lovrenc na Pohorju</i>	3100	84	<i>podravska</i>
<i>Mozirje</i>	4.050	54	<i>savinjska</i>
<i>Muta</i>	3.400	39	<i>koroška</i>
<i>Nova Gorica</i>	31.750	280	<i>primorska</i>
<i>Radlje ob Dravi</i>	6.250	94	<i>koroška</i>
<i>Ravne na Koroškem</i>	11.350	63	<i>koroška</i>
<i>Slovenj Gradec</i>	16.750	174	<i>koroška</i>
<i>Solčava</i>	500	103	<i>savinjska</i>
<i>Škofja Loka</i>	22.950	146	<i>gorenjska</i>
<i>Vitanje</i>	2.250	59	<i>savinjska</i>
<i>Vuzenica</i>	2.700	50	<i>koroška</i>
<i>Zreče</i>	6.400	67	<i>savinjska</i>
<i>Železniki</i>	6.700	164	<i>gorenjska</i>
<i>Žirovnica</i>	4.400	43	<i>gorenjska</i>
<i>Skupaj:</i>	196.650	2777	

Samo tri od naštetih občin so navedle, da imajo v letu 2017 sprejete akte, vezane na ekomobilnost. Od teh imata dve že pripravljeno Strategijo o ekomobilnosti, to sta Jesenice in Gornji Grad, šest pa jih navaja, da so v procesu sprejemanja Strategije. Občina Slovenj Gradec ima že sprejeto celostno prometno strategijo, strategijo o ekomobilnosti pa nameravajo sprejeti v letu 2018. Občine Bled, Škofja Loka, Železniki in Nova Gorica imajo sprejeto celostno prometno strategijo, ki zajema tudi ekomobilnost, zato strategije o ekomobilnosti ne bodo posebej sprejemali. Zreče, Ravne na Koroškem, Hoče-Slivnica, Dobrova-Polhov Gradec pa navajajo, da imajo strategijo o ekomobilnosti v pripravi.

Ostale občine, tj. 72 % sodelujočih občin v anketi, so navedle, da strategije o ekomobilnosti še nimajo pripravljene in sprejete iz različnih vzrokov. Med te so navedli pomanjkanje potrebe po sprejetju dokumenta o ekomobilnosti, pomanjkanje financ ter druge trenutne prioritete v občini.

Graf 1: Spodnji graf prikazuje procentualno razdelitev stopnje sprejetosti strategij ekomobilnosti po posameznih občinah



Vir: Lastna anketa.

Tabela 2: V spodnji tabeli so prikazane občine po stopnji sprejetosti strategij ekomobilnosti po posameznih občinah

Sprejeta	V fazi sprejemanja	Brez strategije
Jesenice Gornji Grad	Zreče Ravne na Koroškem Hoče-Slivnica Dobrova-Polhov Gradec Slovenj Gradec	Vuzenica Bled Mozirje Muta Vitanje Črna na Koroškem Škofja Loka Kanal Kranjska Gora Radlje ob Dravi Žirovnica Železniki Solčava Kobarid Ljubno Nova Gorica Lovrenc na Pohorju Gorje

Vir: Lastna anketa.

Fokus smeri ekomobilnosti se med občinami razlikuje. Nekatere občine so se odločile samo za eno, druge pa se bodo pri uresničevanju ekomobilnosti osredotočile na več smeri. V največji meri so se občine odločile za hojo in izboljšanje starih površin za hojo ter zagotovitev novih. Na drugo mesto so občine postavile ureditev površin za e-kolesa in e-avtomobile. Samo ena občina, tj. Kobarid pa je pod izbiro 'drugo' navedla tudi ureditev eko javnega prometa z avtobusom.

Nobena od sodelujočih občnih ne omogoča so-financiranja nakupa e-vozil za občane. Razlogi naštetih za to so različni to so različni, predvsem pa na občinah izpostavljajo, da za to ni dovolj financ ter da takšno sofinanciranje ni v pristojnosti občin, temveč države. Na ravni države za to skrbi Eko sklad, ki med drugim namenja finance tudi za nakup e-vozil tako fizičnim in pravnim osebam kot tudi občinam. Na primer za sofinanciranje iz Eko sklada v skupni vrednosti skoraj 200.000 EUR je bilo izbranih pet projektov spodaj naštetih organizacij, katerih namen je ozaveščanje, izobraževanje in promocija področij učinkovite rabe energije in rabe obnovljivih virov energije, trajnostne mobilnosti, izboljšanje kakovosti zraka na območjih, obremenjenih

zaradi prekomerne onesnaženosti s PM10 delci, ter trajnostnega razvoja in naložb v okoljsko infrastrukturo in okolju prijazne tehnologije (Ministrstvo za okolje in prostor 2017a). Te organizacije in projekti so:

- Alpe Adria Green, Mednarodno društvo za varstvo okolja in narave: Od bencina k elektriki – predelava avta – pilotni projekt za mladino,
- Društvo DOVES – FEE Slovenija, Društvo za okoljsko vzgojo Evrope v Sloveniji: Energetska pismenost – vzpostavitev spletne platforme za ozaveščanje, izobraževanje in promocijo URE in OVE,
- Društvo za opazovanje in proučevanje ptic Slovenije: Spodbujanje trajnostnih prihodov pri obiskovanju naravnih območij v Sloveniji,
- Planinska zveza Slovenije: Energetsko in okoljsko učinkoviti objekti od gora do dolin,
- Umanotera, Slovenska fundacija za trajnostni razvoj: Dovolj za vse – Skupnostno upravljanje z življenjskimi viri.

Za področje urejanja ekoinfrastrukture za pešce in ureditev kolesarskih poti pa so na voljo tudi evropska sredstva iz kohezijskega sklada, ki jih omogoča javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti Ministrstva za infrastrukturo (Interni vir SVRK 2017). Razpis se izvaja v okviru Operativnega programa Evropske kohezijske politike 2014–2020, prednostne osi 4 'Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja', tematskega cilja 4 'Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih', prednostne naložbe 4.4 'Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi', specifičnega cilja 1 'Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih' in omogoča do 80 % sofinanciranja iz evropskega Kohezijskega sklada (prav tam).

Da je sodelovanje na splošno, tudi na področju ekomobilnosti, pomembno za občine, dokazuje rezultat, da 20 anketiranih občin sodeluje s podjetji in regionalnimi razvojnimi agencijami, 3 pa samo z regionalnimi razvojnimi agencijami. Od 25 občin samo Lovrenc na Pohorju na področju ekomobilnosti ne sodeluje niti z regionalnimi razvojnimi agencijami niti s podjetji v regiji, saj navaja, da imajo v občini trenutno še druge večje ovire na področju infrastrukture,

kot je samo uvajanje politik ekomobilnosti. Načini sodelovanja občin z gospodarstveniki in RRA-ji so zelo različni, saj je skoraj vsaka občina podala svoj odgovor. V anketnem vprašalniku so pod oblike sodelovanja navedli naslednje:

- sodelovanje pri regionalnem razvojnem programu,
- sprejemanje občinskih podrobnih prostorskih načrtov skupaj z gospodarstveniki, tj. s podjetjem LIP Bled in turističnim hotelirskim sektorjem (Bled),
- neposredna letna srečanja s podjetniki (Muta),
- razvijanje skupne destinacije Rogla Pohorje (Lovrenc na Pohorju),
- sodelovanje pri skupnih projektih (Kobarid, Gorje),
- skupne prijave na javne razpise (Črna na Koroškem, Jesenice, Nova Gorica),
- sodelovanje pri pripravi Strategije trajnostne mobilnosti (Zreče),
- vzpodbujanje kolesarjenja pri gospodarskih družbah z nad 100 zaposlenimi (Škofja Loka),
- vzpodbujanje izgradnje električnih polnilnic za avtomobile na električni pogon pri trgovskih centrih (Škofja Loka),
- vzpostavitev javnega prometa preko prelaza Vršič (Avrigo, Ariva) (Kranjska Gora),
- urejanje poslovnih con, ki so komunalno urejene – mrežna inkubatorja, en za proizvodnjo, drugi za pisarniške namene, inkubirancem nudijo nižjo najemnino za prostore (Radlje ob Dravi),
- vsakoletni občinski razpis za male gospodarske subjekte (Železniki),
- ustanovljena mreža za gospodarstvo,
- sofinanciranje gospodarske dejavnosti preko razpisov glede na razpoložljiva sredstva (Gornji Grad),
- priprava prostorskih aktov (Gornji Grad),
- sodelovanje preko delavnic, izobraževanj, promocija v okviru zelene turistične destinacije (občina se je v shemo razvoja trajnostnega turizma vključila v letu 2016), spodbujanje sodelovanja med različnimi ponudniki vseh sektorjev (Dobrova-Polhov Gradec),
- pomoč pri subvencioniranju obrestne mere (Kobarid),

- skupni dnevi odprtih vrat v podjetjih, pomoč pri iskanju zazidljivih parcel za dejavnosti, sodelovanje pri iskanju mladega kadra za zaposlitev, iskanje možnosti sodelovanja med posameznimi gospodarskimi subjekti (Ljubno),
- priprava skupnega mobilnostnega načrta (Zreče).

Sodelovanje občin in RRA-jev pa sem preverila tudi pri RRA-jih samih. V Idrijsko-Cerkljanski razvojni agenciji so kot področje ekomobilnosti, za katerega bodo do leta 2020 namenili največ pozornosti, navedli e-kolesarjenje. Med projekte, ki jih bodo uresničevali, so našli predvsem projekte, ki bodo spodbujali razvoj regijskih kolesarskih poti (preko sofinanciranja s strani občin, Direkcije RS za infrastrukturo, instrumentov: dogovor za razvoj regij ter glede na uspešnost prijav iz Interreg projektov). Kot sodelovanje z občinami v regiji so v prvi vrsti imenovali sodelovanje z občinama Idrija in Cerklje pri pripravi projektov (kolesarske poti, e-mobilnost) ter z ostalimi občinami v regiji preko koordiniranja za okolje in prostor v okviru mrežne regionalne razvojne agencije, in sicer pri pripravi predlogov projektov ter pri izvedbi projektov v okviru projektnih partnerstev. Razvojna regionalna agencija Severne Primorske pa kot svoj glavni fokus ekomobilnosti navaja hojo, kar kaže tudi na številne projekte, ki jih izvajajo z občinami za urejanje pohodnih poti. Kljub temu pa v okviru projekta Interbike del pozornosti namenjajo tudi urejanju kolesarskih poti in zagotavljanju e-kolesarjenja. Že v prejšnjih projektih so v RRA Severne Primorske občinam omogočili nakup električnih skuterjev za potrebe turizma, v novih projektih imajo predvideno nabavo električnih koles in polnilnic za električna vozila. Sodelujejo pa tudi na dveh projektih s področja mobilnosti – Enermob in MUSE. Cilj projekta Enermob je vzpostaviti medregijsko mrežo električne mobilnosti za medmestno nizkoogljeno mobilnost, cilj projekta MUSE pa je spodbujanje inovacij na področju mobilnosti. V RRA Maribor so se v prejšnjih letih veliko ukvarjali z ekomobilnostjo. Z občinami so sodelovali pri oblikovanju kolesarskih povezav znotraj regije, sodelovali pri mednarodnem projektu E-bike, vzpostavili Mobilnostni center Maribor. Večino aktivnosti na področju ekomobilnosti je sedaj prevzela občina Maribor, ki je projekte zajela v okviru Trajnostne urbane strategije. Kljub temu pa RRA Maribor z občinami načrtuje izgradnjo kolesarskih povezav med središči, ki bodo namenjeni izključno vsakodnevnemu kolesarjenju na delo, v šolo in drugam. Finančno podporo imajo zagotovljeno v okviru Dogovora za razvoj regije, in sicer v višini cca 10 milijonov EUR. Prav tako sodelujejo pri implementaciji projekta Dravska kolesarska pot od VIC-a pri Dravogradu do Središča ob Dravi. V projekt je vključenih 16 občin koroške in podravske regije.

Od občin, ki so sodelovale pri odgovarjanju anketnega vprašalnika, so samo tri odgovorile, da investirajo v lokalna podjetja, ki se ukvarjajo z razvojem in inovacijami na področju ekomobilnosti; to so Muta, Škofja Loka in Kranjska Gora. Podrobnejših informacij o tem, s katerimi podjetji so sodelovali, in konkretne načine sodelovanja nobena od občin v svojih odgovorih ni navedla. Radlje ob Dravi je ena izmed občin, ki močno sodeluje s privatnim sektorjem preko različnih projektov. V okviru projekta Prostofer v občini omogočajo prevoz starejšim občanom, ki nimajo lastnih prevozov, za vsakodnevna opravila.

Po večini se občine niso opredeljevale do zneskov, ki so jih uspele počrpati iz evropskih sredstev, so pa nekatere navedle, v kakšne namene jih bodo porabili. V Vuzenici bodo sredstva porabili za izgradnjo polnilnih postaj in dodatnih parkirišč. Občina Bled je tudi ena izmed občin, ki je v letošnjem letu pripravila Celostno prometno strategijo, v kateri je podrobno opredelila načrt ureditve (eko)mobilnosti v občini. V Občini Radlje ob Dravi bodo s pomočjo pridobljenih sredstev do konca leta postavili kar šest dodatnih polnilnih postaj za e-avtomobile.

Ker so bile občine precej skope z odgovori o tem, s katerimi podjetji v regiji sodelujejo in na kakšne načine, sem nekatere projekte, vezane na ekomobilnost v alpski regiji, na internetu poiskala sama. Eden izmed odmevnejših primerov je prav gotovo prva postavljena vodikova polnilnica v Sloveniji v Lescah pri Bledu, ki je bila postavljena že v letu 2013. Vodikova polnilnica je del operacije Centra odličnosti nizkoogljične tehnologije. Vrednost celotne operacije je 9.970.809,40 EUR (delež EU 8.475.187,99 EUR, delež Republike Slovenije 1.495.621,41 EUR) (Interni vir SVRK 2017a). Vrednost ene vodikove polnilnice je bila 450.948,00 EUR, EU 85 %, Slovenija 15 %. Upravičenec projekta je Center odličnosti nizkoogljične tehnologije, vodilni partner pa je bil Kemijski inštitut. Pri projektu so sodelovali še drugi partnerji: Institut Jožef Stefan, Univerza v Ljubljani – Fakulteta za strojništvo, Fakulteta za kemijo in kemijsko tehnologijo, Univerza v Novi Gorici, Petrol, d. d., Iskra Tel, d. d., Domel, d. d., Cinkarna Celje, d. d., Termoelektrarna Šoštanj, d. o. o., Holding Slovenske elektrarne, d. o. o., Inea, d. o. o., Silkem, d. o. o., Mebius, d. o. o. (Interni vir SVRK 2017a). Vendar pa naj bi bila ta polnilnica zaenkrat še nedelujoča. Razlog za nedelovanje polnilnice naj bi bilo nezadostno povpraševanje po vodikovem polnjenju avtomobilov. Dodaten razlog za njeno nedelovanje pa je tudi ta, da je v svoji zasnovi projekt le demo projekt, namenjen ozaveščanju in izobraževanju prebivalcev o novi tehnologiji cestnega prometa. Ob tem se poraja kopica vprašanj, kot so: ali je bila polnilnica sploh lokacijsko postavljena na pravem

mestu v Sloveniji, čemu je bil projekt sploh realiziran, pa tudi, ali je bil trenutno nedelujoč projekt le poteza za pridobitev evropskih sredstev za druge namene. Konkretno na nedelovanje vodikove polnilnice opozarjajo tudi deležniki, ki svoje dvome o relevantnosti projekta naslavljajo tudi na predstavnike Petrola, na direktorja Razvojnega centra za vodikove tehnologije ter ostale projektne partnerje, kot tudi različna ministrstva v Sloveniji. Pristojni nacionalni organi so v letu 2014 opravili revizijo poslovanja za obračunsko leto 2013. Med to revizijo niso bile ugotovljene nepravilnosti z neposrednim finančnim učinkom ali druge nepravilnosti (Interni vir SVRK 2017a).

Projekt vodikove polnilnice tako obsega postavitev vodikove polnilnice za uporabo v prometu s primarnim ciljem, da se javnosti predstavi prednosti vozil na vodik in da se pritegne interes javnosti za njihovo uporabo. Hkrati je namen polnilnice tudi analiza potrebnih tehnoloških in logističnih povezav med proizvodnjo vodika kot prenosnega sredstva za energijo in uporabniki ter s tem opredelitev potreb za nadgradnjo infrastrukture, znanja in tehnologij, da se omogoči varna prilagoditev tehnologije za širšo uporabo, analiza tveganja in sodelovanje pri pripravi zahtevanega pravnega okvira za gradnjo vodikovih polnilnic po Sloveniji (Interni vir SVRK 2017a).

Vsekakor je projekt Vodikove polnilnice odličen primer, ki opozarja predvsem na to, da je pred investicijo in dodelitvijo evropskih sredstev potrebno preveriti poleg ostalih podrobnosti predvsem dejansko porabo denarja, relevantnost projekta in lokacijo izvršitve projekta.

Da bi preverila vlogo Alpske konvencije v slovenskih alpskih občinah, sem protokole Alpske konvencije uporabila kot možna področja, na katerih lahko le-ta občinam nudi pomoč. Na vprašani, na katerem področju Alpska konvencija nudi občinam največ in najmanj podpore, je odgovorilo le 17 od 28 sodelujočih občin. Kljub temu da sta vidno izpostavljeni področji, kjer občine dobijo največ podpore in kjer najmanj, je rezultate težko posploševati na celotno alpsko območje. Tudi ko primerjamo oba grafa, je več kot očitno, da si nista nasprotna, kar bi lahko izražalo, da je dejansko stanje v alpskih občinah precej bolj raznoliko in bi bilo potrebno opraviti dodatno, podrobnejšo analizo po posameznih občinah. Graf 2, ki se navezuje na vprašanje področja, pri katerem Alpska konvencija občinam nudi največ podpore, sicer prikazuje, da občine večino podpore dobijo s strani Alpske konvencije na področju turizma.

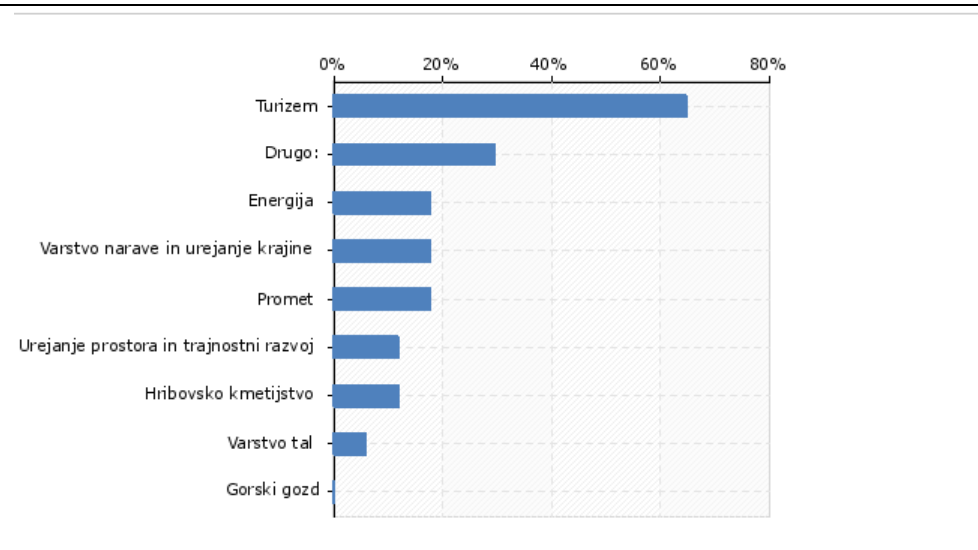
Kljub temu pa Graf 3 s popolnoma nasprotnim vprašanjem ne prikazuje nikakršne možnosti negativne preslikave odgovorov prvega grafa.

Skupne ovire, ki jih srečujejo občine, ne glede na svojo velikost in geografsko lego, pri uresničevanju politik ekomobilnosti, so predvsem pomanjkanje finančnih sredstev. Ta problem so izpostavile zlasti občine, ki so bile neuspešne na razpisih ali pa so pod svojo trenutno prioriteto izpostavile druga področja, npr. turizem. Le-te v večji meri zagotavlja država preko razpisov za evropska sredstva. Občine sicer v večini primerov močno sodelujejo tudi z razvojnimi regionalnimi agencijami ter različnimi podjetji v svojem okolju.

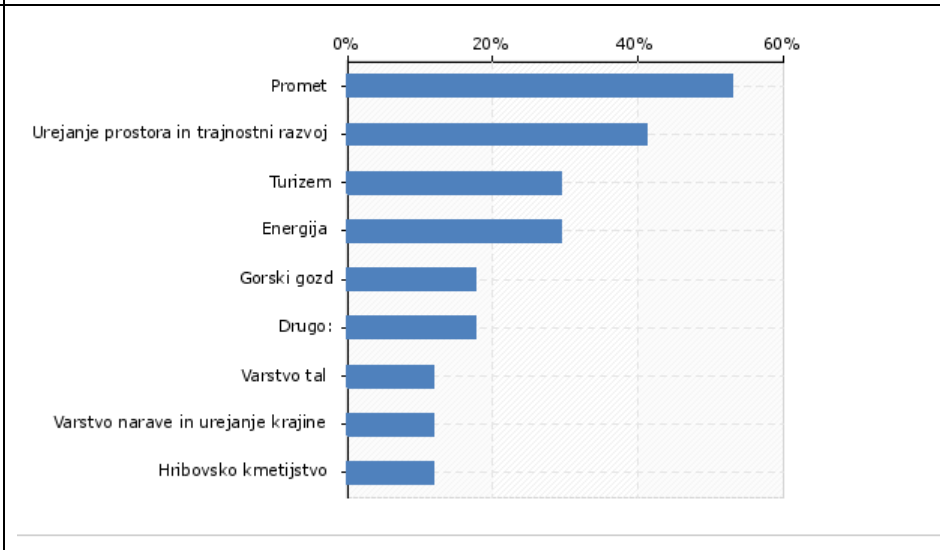
Sodelujoče občine se vsekakor močno razlikujejo v stopnjah uresničevanja politik ekomobilnosti v praksi ter tudi v poznavanju funkcije Alpske konvencije. Zaradi tega je težko identificirati skupno področje tako pomanjkanja podpore s strani Alpske konvencije kot tudi področje, na katerem Alpska konvencija občinam nudi dovolj podpore. Iz pridobljenih odgovorov občin sledi, da je podpora nekaterim občinam vidna predvsem na področjih turizma, energije, varstva narave in urejanja krajine ter prometa. Nekatere občine pa pomanjkanje podpore občutijo prav na teh istih naštetih področjih, kar bi lahko nakazovalo tudi na to, da si kljub že ponujeni pomoči nekatere občine s strani Alpske konvencije želijo še dodatno podporo. Razvidno je torej tudi, da se občine razlikujejo v potrebah po pomoči. Prav tako je iz odgovorov razvidno, da nobena od sodelujočih občin nima izkušenj z delom z Alpsko konvencijo na konkretnih primerih.

Kljub temu da je turizem tudi nacionalno močno podprto področje, kar nakazuje tudi sprejetje Strategije trajnostnega turizma 2017–2021 v oktobru v letošnjem letu (Ministrstvo za gospodarstvo 2017), bi lahko sklepali, da je to eno najpomembnejših področij za slovenske alpske občine, kjer le-te pričakujejo še več pomoči in povezovanja, da bi dosegli sinergijo in dodatne pozitivne rezultate. Hkrati pa imamo področja, ki so jih občine uvrstile med tiste, od katerih podpore s strani Alpske konvencije ne potrebujejo veliko. To sta hribovsko kmetijstvo in varstvo tal. Kljub vsemu pa je težko identificirati, ali se ponudba pomoči s strani Alpske konvencije občinam sklada z njihovimi potrebami, saj je iz spodnjih grafov razbrati, da so potrebe občin zelo raznolike na večini področij, ki jih Alpska konvencija nudi preko svojih protokolov.

Graf 2: Na katerem področju od Alpske konvencije dobite največ podpore pri uresničevanju projektov? (n = 17)



Graf 3: Na katerem področju od Alpske konvencije pogrešate podporo pri uresničevanju projektov? (n = 17)



Vir: Lastna anketa.

3.3 Študijski primeri

Drugi del empiričnega dela magistrske naloge zajema podrobnejšo analizo implementacije politik ekomobilnosti v treh slovenskih alpskih mestih – Idriji, Tolminu in Mariboru. Mesta za podrobnejšo obravnavo sem izbrala po kriteriju imenovanja vseh treh občin v naziv Alpsko mesto leta. Naziv se podeljuje mestom za posebno zavzetost in prizadevanja pri uresničevanju Alpske konvencije (Alpsko mesto leta 2017). Maribor je naziv Alpsko mesto leta nosil v letu 2000, Idrija v letu 2011 in Tolmin v letu 2016. Še posebej si alpska mesta leta prizadevajo za (Cipra 2016):

- trajnostno oblikovanje svoje prihodnosti, pri čemer bo v smislu sonaravnega razvoja alpskega prostora razvijalo ter izvajalo konkretne in inovativne ukrepe za uresničevanje Alpske konvencije na številnih področjih delovanja od skupno dvanajstih;
- krepitev zavesti o Alpah, pri čemer bo ohranjalo kulturno in naravno dediščino ter skrbelo za njen trajnostni razvoj;
- spodbujanje prebivalstva k aktivni udeležbi, pri čemer bo k sodelovanju pri izvajanju dejavnosti in pobud v okviru "Alpskega mesta leta" povabilo vse posameznike in združenja, ki bodo za to izrazili svoje zanimanje;
- utrjevanje povezanosti na regionalni ravni, pri čemer bo v še večji meri poglobilo stike tako z okoliškimi regijami kakor tudi z območji izven alpskega prostora;
- razširitev sodelovanja, pri čemer bo skrbelo za izmenjavo izkušenj med mesti z območja Alp kakor tudi izven tega območja ter oblikovalo skupne interese.

Prav zato me je zanimalo, ali imajo mesta, ki so v tesnejšem sodelovanju z Alpsko konvencijo ter drugimi mednarodnimi organizacijami v alpskem loku, sprejete dokumente, vezane na ekomobilnost, ter kakšni so konkretni ukrepi, opredeljeni po posameznih občinah. Leta 2008 je društvo Alpsko mesto leta z Alpsko konvencijo podpisalo memorandum o soglasju o stalnem sodelovanju (prav tam).

3.3.1 Idrija

Idrija je kot najstarejše rudarsko mesto z bogato naravo ter kulturno-tehniško dediščino in visokotehnološko razvito industrijo v primerjavi z drugimi kraji po Sloveniji dosegla zavidljivo gospodarsko rast, ob tem pa uspešno ohranja naravna in kulturna bogastva (CPS Idrija 2017, 23). Zemljepisna lega ji onemogoča enak razvoj prometa kot v večini slovenskih občin, saj so naselja stisnjena med pobočja. Zaradi tega ni veliko prostora za obstoječe in nove prometnice. Pogoji za vsakodnevno kolesarjenje so oteženi, saj je območje hribovito. Občina in naselja na idrijskem so z drugimi središči dostopna le prek cestnega omrežja (prav tam), železniškega prometa ni, kljub temu pa je zanimivo, da je delovnih migrantov v Idriji veliko več kot tistih, ki se na delo vozijo izven Idrije (prav tam).

Občina Idrija je bila ena izmed 63 slovenskih občin, ki se je potegovala na razpisu Ministrstva za infrastrukturo ter razpis uspešno zaključila s pridobitvijo sredstev Kohezijskega sklada Evropske unije za sofinanciranje izdelave Celostne prometne strategije (Občina Idrija 2017). V občini imajo tako pripravljeno Celostno prometno strategijo Idrije ter Inovativno strategijo trajnostnega razvoja Občine Idrija. Strategije za implementacijo ekomobilnosti posebej ne bodo sprejemali, se pa bodo v prihodnosti osredotočili na pripravo akcijskih načrtov za izvajanje ekomobilnosti. V CSP (2017, 17) so si zastavili sedem strateških ciljev. Ti so a) več javnih prostorov, dostopnih vsem, b) učinkovita raba pametnih tehnologij za bolj trajnostno mobilnost, c) zagotavljanje primerne števila parkirnih mest, omejevanje in nadzor nepravilnega parkiranja, č) umirjanje prometa v stanovanjskih naseljih in središčih, d) boljša povezanost Idrije z zaledjem z javnim prometom, e) hitrejši, bolj pretočen in varnejši promet med naselji, f) nove in varnejše pešpote in kolesarske poti med naselji in v naseljih.

Kot nujni del CPS je Občina Idrija integrirala vizijo razvoja mobilnosti (2017, 18):

Idrija kot ena najnaprednejših slovenskih občin s številnimi uspešnimi podjetji, ki v občino vsak dan pripeljejo viden delež zaposlenih, v načrtovanje in izvajanje trajnostne mobilnosti aktivno vključuje podjetja in javne ustanove ter druge organizacije. Pri tem velik poudarek namenja predvsem izboljšanju kakovosti prebivanja ter varovanju okolja, kulturne in naravne dediščine. Kot gospodarsko in turistično naravnana občina z območjem dediščine Unesco in velikim številom obiskovalcev. Pri tem bo posebna pozornost namenjena predvsem povezavi med Idrijo in Spodnjo Idrijo, kjer se bodo na

primernih lokacijah dolgoročno zagotovile predvsem ustrezno urejene pešpoti in kolesarske poti z navezavami na trajnostne oblike mobilnosti, pa tudi parkirišča za avtobuse in druga turistična vozila.

Prebivalcem, ki živijo oddaljeni od središč, na močno hribovitem terenu v zalednem delu občine, bodo omogočeni alternativni načini mobilnosti, ki so do okolja prijazni. Občina bo središča naselij še naprej urejala do pešcev prijazno, z javnim prostorom, urejenim po meri uporabnika, pri čemer bo poskrbela tudi za potrebe stanovalcev in ranljivih skupin.

Konkretni koraki, ki jih bodo v občini izvedli za implementacijo Strategije, so gradnja kolesarskih stez, prijave na dodatne razpise in pridobivanje tako javnih kot zasebnih sredstev za e-mobilnost ter izgradnja električnih polnilnic. Fokus bodo usmerili predvsem na e-kolesa in e-avtomobile.

Občina Idrija močno sodeluje z gospodarskim sektorjem in regionalnimi razvojnimi agencijami, saj so aktivno sodelovali pri pripravi Celostne prometne strategije. Poleg tega pa iščejo tudi nove možnosti za skupne prijave na razpise za pridobivanje sredstev. Hkrati pa sodelujejo tudi z raziskovalnimi institucijami in podjetji, s katerimi se skupaj prijavljajo na razpise, predvsem v okviru Horizonta 2020, ter si izmenjujejo različne informacije o seminarjih in delavnicah.

Občina Idrija kot taka ne investira v lokalna podjetja, ki se ukvarjajo s področjem ekomobilnosti. Podpira pa razvoj javnega komunalnega podjetja, v okviru katerega bo v prihodnosti tudi vzpostavljen enoten vozni park za vse občinske službe, zavode in podjetja. S tem bi zmanjšali potrebo po službenih avtomobilih in optimizirali njihovo uporabo. Na tem mestu se zdi relevantno izpostaviti tudi dejstvo, da sta v Idriji bazirani dve uspešnejši podjetji v Sloveniji, to sta Hidria in Kolektor. Obe podjetji pa se ukvarjata s konstantnim razvijanjem in inoviranjem na področju mobilnosti in elektronike. Jedro Kolektorjevega delovanja predstavljajo komponente, sklopi in sistemi za potrebe avtomobilske, stavbne in industrijske tehnike (Kolektor 2017). Tudi jedro delovanja podjetja Hidria predstavlja razvoj avtomobilske in industrijske tehnologije z vizijo inoviranja za zdravo, prijetno in varno okolje (Hidria 2017).

Občina Idrija je v obdobju 2014–2020 uspešno počrpala že 90, 529 EUR sredstev neposredno iz EU, iz državnega proračuna sredstev EU pa 1.717.331 EUR.

Sredstva, ki so jih namenili za izgradnjo ekomobilnosti do konca leta 2018, bodo namenili predvsem za ohranjanje avtobusne linije primestnega avtobusa, ureditev neurejenih parkirišč in postajališč. Med že realizirane projekte ekomobilnosti, katerih cilj je bila predvsem predstavitev in promocija, predstavniki Občine Idrija navajajo polnilnice za električna vozila, demonstracije uporabe e-vozil ter druge osveščevalne akcije.

Za zaključek pa sem želela preveriti tudi, kakšno vlogo ima Alpska konvencija v mestu, ki je v letu 2011 nosilo naslov Alpsko mesto leta. Na vprašanje o tem, na kakšne načine jim Alpska konvencija nudi podporo, je Občina Idrija odgovorila, da Alpsko konvencijo vidi predvsem kot meddržavni organ, ki sooblikuje politike in sodeluje pri določanju poudarkov, ki se nato kažejo v razpisanih sredstvih EU in nacionalnih držav. Alpska konvencija jim omogoča tudi srečanje potencialnih partnerjev iz Alpske regije in vpogled v delo in dobre prakse drugod. Vlogo Alpske konvencije vidijo predvsem kot institucijo, ki se bori za določene cilje, vendar pa podporo pri pridobivanju sredstev zanje nudijo druge institucije.

3.3.2 Maribor

Da se občina Maribor močno zaveda pomena inovacij in prehoda na novo organizacijo družbenega sistema, je opozoril tudi župan preko raznih sporočil na različnih dogodkih, med njimi tudi na eni izmed konferenc krožnega gospodarstva. Občina Maribor je vključena v strateški projekt WCYCLE na področju krožnega gospodarstva, v katerega so vključena javna komunalna podjetja mesta Energetika, Snaga, Nigrad, Vodovod in Marprom. V okviru tega projekta so skupaj s podjetji identificirali 18 skupnih projektov, ki jih bodo podjetja v medsebojnem sodelovanju v prihodnjih letih realizirala. V okviru projekta WCYCLE pa so leta 2015 sprejeli Strategijo ravnanja z odpadki, kjer je sistem krožnega gospodarstva prvič konkretno omenjen, leta 2016 Trajnostno urbano strategijo, kjer je projekt WCYCLE že opredeljen kot eden od ključnih razvojnih projektov mesta, 2017 pa še Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije, kjer pa so navedene tudi predvidene investicije, kot tudi časovnica za njihovo realizacijo.

Občina Maribor je med izbranimi občinami prva pripravila predlog Celostne prometne strategije, saj je le-tega lansirala že leta 2013. V CPS si prizadevajo za trajnostno ureditev mobilnosti v mestu in okolici. Občina Maribor se želi s celostnim načrtovanjem prometa približati doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim okoljem (CPS Maribor 2013, 11). V CPS se Maribor osredotoča na pet ključnih področij delovanja, tj. vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja, uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina, optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja, oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa in uveljavitev racionalne rabe motoriziranega prometa (CPS Maribor 2013, 23).

Prvi steber si prizadeva za vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja, za katerega je potrebna reorganizacija uprave, celovito financiranje področja mobilnosti, povečanje transparentnosti pri odločanju z vključevanjem javnosti, integracija sektorjev ter uvedba novih metod, spremljanje postopkov, presoja prometnih projektov ter upravljanje mobilnosti (CPS Maribor 2013, 25). Z drugim stebrom želijo v občini Maribor uveljaviti hojo kot pomembnejši potovalni način, saj je hoja kar tretji najpogostejši potovalni način v Mariboru. To bi lahko dosegli z nadgradnjo in vzdrževanjem obstoječih površin za pešce ter vzpostavitev novih, na račun drugih udeležencev v prometu, z zagotavljanjem dostopnosti za vse ter z informiranjem in ozaveščanjem prebivalcev o pomenu in prednostih hoje (CPS Maribor 2013, 31). Optimalno koriščenje potencialov kolesarjenja je zajeto v tretjem stebru. Mesto Maribor ima ugodne klimatske razmere za uporabo kolesa večino dni v letu. Za dvig uporabe koles v mestu je potrebno izboljšati kolesarsko infrastrukturo in dvigniti nivo ozaveščanja o pozitivnih učinkih kolesarjenja (CPS Maribor 2013, 35). Cilj četrtega stebra je oblikovanje ponudbe privlačnega javnega potniškega prometa. Za zagotovitev privlačnejšega potniškega prometa je potrebna naložba v vzpostavitev kakovostne ponudbe, ki bo temeljila na reorganizaciji in intenzifikaciji omrežja prioritetenemu vodenju javnega potniškega prevoza v cestnem omrežju na novih, zmogljivih in okolju prijaznih vozilih ter na sodobni informacijski podpori sistema (CPS Maribor 2013, 41). Peti steber pa si prizadeva za uveljavitev racionalne rabe motoriziranega prometa, ki je usmerjen v doseganje odgovorne rabe osebnih avtomobilov in racionalen tovorni promet. Tovorni promet v Mariboru predstavlja 10–18 % cestnega prometa v mestih in raste sorazmerno z gospodarsko rastjo. Da bi lahko preusmerili tovor s cest na železnice, bi bilo potrebno urediti tudi celotno železniško infrastrukturo, tako v Mariboru kot na celotnem območju Slovenije.

Občina Maribor ima poleg Celostne prometne strategije sprejete tudi naslednje akte, vezane na ekomobilnost: Odlok o občinskih cestah, Odlok o varovanju zraka ter že prej omenjeno Trajnostno urbano strategijo. Med področji ekomobilnosti bodo v Mariboru največ pozornosti namenili e-avtomobilom, ureditvi javnega prometa in hoji. Med ključne korake, ki jih bo občina Maribor izvedla do leta 2020 na področju ekomobilnosti, spadajo predvsem nakup okolju prijaznih avtobusov, implementacija sistema souporabe koles (*bike sharing*) in souporabe električnih avtomobilov, postavitve električnih polnilnic, uvedba dovolilnic za ugodnejše parkiranje e-vozil, ki bo kasneje privedlo do uvedbe sistema brezplačnega parkiranja za vsa električna vozila in vozila na CNG (*compressed natural gas*). Za uresničitev ciljev na področju ekomobilnosti ima občina Maribor do konca finančne perspektive 2020 namenjenih 3.100.000 evrov.

Občina Maribor si prizadeva tudi za sodelovanje z gospodarskim sektorjem in RRA-ji. Primer takšnega sodelovanja predstavlja sodelovanje s podjetjem iz Podravja, ki je omogočilo brezplačne izobraževalne delavnice na temo ekomobilnosti.

Je pa pomembno izpostaviti tudi dejstvo, da se je občina Maribor kot prva izmed analiziranih občin odločila za nakup električnih avtobusov. Javno podjetje Marprom in Mestna občina Maribor sta se v okviru programa Eliptic zavezala, da bodo v Mariboru v prihodnjih 24 mesecih testirali električna vozila ter o izkušnjah in rezultatih poročali tako kot ostala evropska mesta, ki so del programa in uporabljajo električno mobilnost (RTV Slo 2017). Podjetje Marprom, ki ima v lasti 64 avtobusov, starih šest let, se je v zadnjem času intenzivno lotilo renoviranja voznega parka, kar vključuje tudi nakup okolju prijaznejših vozil. Naslednji nakup bo v letu 2018 voznemu parku doprinesel šest avtobusov na stisnjen zemeljski plin, za leto 2019 pa se pričakuje, da bo podjetje kupilo prva dva električna avtobusa (prav tam).

Občina Maribor pa je ena tistih občin, katerih ozemlje ni v celoti zajeto v območje Alpske konvencije, zato se tudi pri izpolnjevanju anketnega vprašalnika ni opredelila na vprašanja, vezana na Alpsko konvencijo. Naziv Alpsko mesto leta je mesto Maribor nosilo v letu 2000, vendar pa že vrsto let ni članica istoimenskega društva, ki si prizadeva za zagotavljanje visoke ravni kakovosti življenja za svoje prebivalce in uresničevanje načel Alpske konvencije.

Zaključim lahko, da si Maribor kot regijsko središče prizadeva za vodilno vlogo na področju krožnega gospodarstva, da s svojim zgledom vodi izvajanje strateških projektov na področju ekomobilnosti in krožnega gospodarstva ter da oblikuje partnerstvo v urbani regiji za doseganje sinergij za vse prebivalce.

3.3.3 Tolmin

Tolmin je največje naselje in upravno središče doline Soče. Občina Tolmin ima razvejano omrežje glavnih, regionalnih in občinskih cest, ki skupaj štejejo kar 554,3 km (SURS 2017). Razpršena poselitev povzroča in povečuje potrebo po obsežni infrastrukturi za motorni promet, kar ogroža šibkejšje udeležence v prometu in prinaša visoke stroške gradnje in vzdrževanja. Občina nima neposrednega dostopa do avtoceste. Velika koncentracija naravnih in kulturnih znamenitosti sicer povečuje privlačnost območja za hojo in kolesarjenje, vendar je razgiban teren, predvsem za starejše občane, fizično zahteven. Poleg tega se Tolmin spopada z neurejenostjo ter nevarnostjo kolesarskih poti in pešpoti ter slabo oz. skoraj neobstoječo infrastrukturo javnega potniškega prometa (CPS Tolmin 2017, 9).

CPS opredeljuje tudi vizijo urejenosti prometne infrastrukture, ki je hkrati tudi motivacija za uspešno izvajanje Strategije (CPS Tolmin 2017, 9):

Občina Tolmin je subregionalno, gospodarsko in izobraževalno središče regije. Je pomembno stičišče upravnih in turističnih poti, ohranja naravno in kulturno dediščino, spodbuja trajnostno mobilnost in socialno vključenost.

Kot dnevni urbani center je enostavno dostopna z javnim potniškim prometom in krepi turizem z urejenimi peš in kolesarskimi potmi med mestom in okoliškimi naselji.

Tolmin je mesto, prijazno pešcem, kolesarjem in gibalno ter senzorično oviranim, ki uspešno povezuje center in naselja v trajnostno naravnano občino.

V CPS-ju Tolmina je tudi navedeno, da je stopnja motorizacije za Tolmin, ki se v zadnjih letih skorajda ne spreminja, leta 2015 znašala 547 avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je 4,6 % nad slovenskim povprečjem (CPS Tolmin 2017, 6). Iz CPS-ja Tolmina (2017, 11) je razvidno, da bodo v Občini Tolmin za ureditev mobilnosti pozornost namenili kar petim strateškim stebrom delovanja, tj. trajnostnemu načrtovanju, hoji, kolesarjenju, javnemu potniškemu prometu in motornemu prometu.

V Občini Tolmin imajo na ekomobilnost vezana dva akta, to sta Celostna prometna strategija Tolmin in Strategija za ekomobilnost. Konkretni koraki za uresničitev ciljev ekomobilnosti v Tolminu predstavljajo prevoze turistov do pomembnih turističnih točk, prevoz z javnim prevozom od železniške postaje Most na Soči do Tolmina in gradnja kolesarskih poti. Med naštetimi smermi ekomobilnosti v anketnem vprašalniku bo Občina Tolmin poudarek dala na hojo, predvsem urejanju novih in starih površin za hojo.

Tako kot v Idriji tudi v Tolminu občina sodeluje z gospodarskim sektorjem, tako s podjetji kot tudi z regionalnimi razvojnimi agencijami. Prav tako kot v Idriji lahko tudi v Tolminu izpostavimo sodelovanje s podjetjem Hidria. Kot skupne projekte so navedli izgradnjo polnilnice za električna vozila in možnost (so)uporabe električnih avtomobilov. V preteklosti pa je eno izmed oblik z gospodarstveniki predstavljajo tudi soštipendiranje kadrov.

Iz Evropskega sklada za razvoj regij so v Tolminu na projektih Celovita ureditev osrednjih ulic mesta, BIMOBIS in Regionalno omrežje kolesarskih povezav Severne Primorske ter Celostna strategija občine skupno pridobili 537.007,54 EUR. Za izgradnjo ekomobilnosti do konca programskega obdobja 2020 pa je v Tolminu namenjenih 217,500 EUR ali 0,42 % občinskih sredstev. Ta sredstva bodo konkretno porabili na pripravi projektne dokumentacije za ureditev in gradnje poti Dobrave in Modrej. Med že realizirane projekte na področju ekomobilnosti pa Občina Tolmin navaja postavitve polnilnice za električne avtomobile ter gradnjo dela kolesarske poti med Tolminom in Mostom na Soči, katerih fokus je bila promocija uporabe električnih vozil in spodbujanje h kolesarjenju.

Alpska konvencija Tolminu ne nudi podpore pri črpanju evropskih sredstev, saj le-ta, kot navajajo v Tolminu, nudi predvsem informiranje na praktično vseh področjih, ki jih zajema tako v Okvirni konvenciji kot tudi v protokolih. Podporo pri snovanju projektov v okviru Alpske regije pa dobijo v Tolminu predvsem s strani CIPRE, sekretariata združenja Alpsko mesto leta in nekaterih partnerskih občin. Še več, percepcija Alpske konvencije v Tolminu, kot jo vidi tudi župan Uroš Brežan, je naslednja: »Namen Alpske konvencije ni podpora konkretnim projektom v občinah, regijah ali drugih deležnikih, ampak predvsem informiranje o problemih, izzivih, dobrih in slabih praksah v Alpah ter usmerjanje ukrepov in oblikovanje politik na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni v skladu z njenimi cilji,« in nadaljuje, »da bo vzpostavitev info točke Alpske konvencije v Tolminu v mesecu maju prav gotovo prinesla

tesnejše sodelovanje in večjo usklajenost naših politik s cilji Alpske konvencije.« Prav to okrepljeno sodelovanje z Alpsko konvencijo ter projekti na področju ekomobilnosti v Občini Tolmin pa kažejo tudi na to, da se v občini močno zavedajo pomena trajnosti, ekoinoviranja, zelenega gospodarstva ter vedno večjega vključevanja v krožno gospodarstvo. Ker pa je razumevanje koncepta krožnega gospodarstva na splošno še precej novo in zaenkrat še nerazširjeno po Sloveniji, prav tako pa tudi v Tolminu, pa bodo z zagotavljanjem izvajanja projektov zelenega gospodarstva, trajnosti in ekoinovacij postopno prešli tudi do uresničevanja principov krožnega gospodarstva.

4. Zaključki in priporočila

Krožno gospodarstvo je vroča tema v Evropski uniji v zadnjih letih, saj omogoča okolju prijazen način razvoja gospodarstva ter s krožno porabo surovin tudi skrb za okolje. Del tega cikla pa je prav gotovo tudi inoviranje in implementiranje politik na področju ekomobilnosti. Da je prav ekomobilnost ena pomembnejših tematik na evropskem, regionalnem, državnem in lokalnem nivoju, dokazujejo akterji tako v javnem, še bolj pa zasebnem sektorju.

Evropska zakonodaja se vse bolj usmerja v oblikovanje in sprejemanje zgolj okolju prijaznih ekopolitik. Prav tako so močno dejavni številni regionalni, nacionalni in lokalni akterji, ki s svojimi posameznimi in skupinskimi projekti uresničujejo izvajanje teh politik. Ker je Alpska regija s svojimi značilnostmi še posebej občutljiva na človekov vpliv in njegove posledice, jo je potrebno zaščititi z ustrežno zakonodajo in ukrepi.

V prvem delu magistrske naloge sem se osredotočila na preverjanje presečišč zakonskih pravil Alpske konvencije in Evropske unije na območju celotne Alpske regije na področju prometa in ekomobilnosti. Preveriti sem želela, koliko poudarka daje EU ekopolitikam na področju mobilnosti, koliko se za uveljavljanje pravil zavezuje Alpska konvencija in katera pravila so v veljavi tudi v Sloveniji. Ugotovila sem, da tako EU, Alpska konvencija kot Slovenija aktivno delajo na področju urejanja zakonodaje in smernic za uveljavljanje čim bolj okolju prijaznega prometa in infrastrukture. Alpska konvencija se je kot en glavnih akterjev v alpskem svetu zavezala k ohranjanju Alp ter tako aktivno ter tudi kot opazovalec sodeluje v različnih projektih na področju ekomobilnosti. Prav šesto Poročilo o stanju Alp dokazuje njeno aktivno vlogo pri identificiranju dejanskega stanja in iskanja ekorešitev na različnih področjih na celotnem alpskem loku vseh osmih držav podpisnic. Izvajanje politik ekomobilnosti prav zagotovo zahteva pristop večnivojskega upravljanja za doseganje boljših rezultatov (*multi-level governance*), kar nakazuje tudi na močno kompleksnost in pomembnost tematike.

V drugem, empiričnem delu sem preko anketnega vprašalnika poskusila preveriti dejansko stanje implementacije politik ekomobilnosti tudi v slovenskih alpskih občinah. Čeprav me je presenetila nizka odzivnost občin, s strani nekaterih občin pa tudi neprimeren odnos, sem uspela ustvariti okvirno mnenje o stanju implementacije, ki pa ga nikakor ne morem posploševati na celotno alpsko območje v Sloveniji. Odgovori občin so bili v večini primerov (pre)splošni.

Izpostavila bi predvsem pomanjkljivo podajanje informacij, kar bi lahko nakazovalo tudi na pomanjkanje vedenja ali interesa o tem, kako se problematike in implementacije dobrih rešitev pravilno lotiti. Izpostavila bi tudi veliko raznolikost že realiziranih ali aktualnih projektov v posameznih občinah, predvsem pa na zelo raznolike stopnje izvajanja politik ekomobilnosti. Res je, da občine poznajo sistem evropskega financiranja projektov (tudi s področja ekomobilnosti), vendar pa določeni projekti, kot je projekt postavitve vodikove črpalke na Bledu, kažejo predvsem na to, da so določeni projekti izpeljani zgolj zaradi porabe evropskih sredstev, ne vplivajo pa na samo uporabnost projekta po realizaciji. Morda bi bilo smiselno, da bi v prihodnji finančni perspektivi v samo razpisno dokumentacijo že vključili tudi podrobnejšo razlago koraka uporabe/izrabe končnega produkta projekta ter jo tudi podrobneje pregledali v samih razpisnih prijavih.

Na tem mestu bi izpostavila tudi (ne)spodobnost posameznih občin pri poznavanju in prepoznavanju finančnih instrumentov, ki so na voljo. Dejstvo je, da je iz odgovorov, prejetih na anketni vprašalnik, moč zaključiti, da so nekatere, pri črpanju evropskih sredstev uspešnejše občine, sposobne razlikovati med dejanskimi finančnimi instrumenti, ki so jim na voljo, in mednarodnimi politično zavezujočimi organizacijami, medtem ko se nekatere občine lovijo že pri osnovah.

Pri vsem tem pa sem seveda želela ugotoviti tudi, kakšno vlogo ima Alpska konvencija v slovenskem alpskem svetu in kakšna je njena pomoč pri izvajanju projektov za uresničevanje ekomobilnosti. Pri odgovarjanju na raziskovalno vprašanje o tem, ali ima Alpska konvencija kakršnokoli vlogo pri implementaciji politik ekomobilnosti v Sloveniji, lahko sedaj trdim, da ne. Razloga za to sta predvsem dva. Prvi je ta, da je poznavanje Alpske konvencije med alpskimi občinami v Sloveniji, kljub svojemu več kot 20-letnemu obstoju in delovanju, še vedno zelo slabo. Odgovornost za to je morda moč iskati na Ministrstvu za okolje in prostor, ki je kot kontaktna točka Alpske konvencije v Sloveniji odgovorno za komunikacijo in promocijo njenih aktivnosti na nižji nivo. Drugi razlog pa, da to ni primarna funkcija Alpske konvencije kot organizacije. Alpska konvencija je mednarodna organizacija, ki sprejema zavezujoče dokumente za države podpisnice, ne izvaja pa monitoringa nad dejanskim izvajanjem in sankcioniranja za neizvajanje.

Alpska konvencija pa bi bila lahko izpostavljena kot zgodnji korak pristopanja držav podpisnic h krožnemu gospodarstvu, saj Alpska konvencija svoje podpisnice skozi različne protokole vendarle v svoji osnovi nagovarja in politično zavezuje k trajnostni ozelenitvi alpskega prostora. Prav to je še dodatno izpostavila tudi z izdajo šestega Poročila o stanju Alp, ki naslavlja predvsem tako dobre prakse kot tudi izzive vseh držav podpisnic na področju ozelenitve gospodarstva v Alpah.

Poleg tega je potrebno izpostaviti dobro prakso sodelovanja med Alpsko konvencijo in občino/mestom Tolmin, ki je v maju poleg Mojstrane s podpisom Memoranduma o sodelovanju (2017) postala ena izmed dveh točk Alpske konvencije v Sloveniji. Stranki sta vzpostavili info točko z namenom širjenja poznavanja Alpske konvencije in ob vključevanju prebivalcev, turistov, uprav, javnih in zasebnih institucij ter ustanov, ki bodo spodbujali izvajanje le-te. Dobro prakso na področju sodelovanja z Alpsko konvencijo ima tudi Občina Idrija. Idrija se dobro zaveda potencialov Alpske konvencije, predvsem pri spoznavanju novih mednarodnih partnerjev. Hkrati tudi vedo, da je ena večjih omejitev Alpske konvencije ta, da ne nudi nikakršne pomoči pri prijavljanju na razpise, še manj pa lastna sredstva za sofinanciranje projektov. Mestna občina Maribor na vprašanja, vezana na Alpsko konvencijo, v anketnem vprašalniku ni podala odgovora, kar kaže, da je sodelovanje med Alpsko konvencijo in občino Maribor slabo oz. skoraj ne obstaja. Da se morda občina Maribor ne smatra kot alpsko mesto, bi bilo prišteti dejstvu, da kljub nazivu Alpsko mesto leta, ki ga je prejela leta 2000, ni del istoimenskega alpskega društva, ki tesno sodeluje z Alpsko konvencijo.

S pomočjo raziskave lahko zaključim, da povezava med spodbujanjem implementacije politik ekomobilnosti s strani Alpske konvencije in lokalnim nivojem v slovenskem alpskem prostoru ni očitna in ni direktna. Alpska konvencija državam podpisnicam nudi zgolj politične usmeritve in obveze na področju ekomobilnosti, konkretne korake in strateške zaveze pa je preko direktiv EU, pa tudi mednarodnih pobud Slovenija sprejela sama. Ukrepi ekomobilnosti na lokalnem nivoju so tako bolj produkt sodelovanja med državo in občinami. Predvsem Služba vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko je s svojimi dokumenti, kot so Strategija pametne specializacije, Operativni program kohezijske politike za obdobje 2014–2020, Dogovori za razvoj regij ter Strategijo razvoja Slovenije, začrtala glavne usmeritve razvoja in inovacij v Sloveniji. V dokumentih je prav tako ključna navezava in usmeritev v krožno gospodarstvo na vseh področjih – z mobilnostjo med prioritetskimi področji.

5. Literatura

1. Alpska konferenca. 2017. *Večletni program dela Alpske konference 2017–2022*. Dostopno prek: http://www.alpconv.org/sl/publications/alpine/Documents/MAP_2017-2022_SL.pdf (23. september 2017).
2. ----- 1994. *Protokol Urejanje prostora in trajnostni razvoj*. Dostopno prek: http://www.alpconv.org/en/convention/protocols/Documents/Protokoll_RaumplanungGB.pdf (25. junij 2017).
3. ----- 1998. *Protokol Energija*. Dostopno prek: <http://www.alpconv.org/en/convention/protocols/Documents/EnergyProtocolEN.pdf> (8. marec 2017).
4. ----- 1998. *Protokol Turizem*. Dostopno prek: <http://www.alpconv.org/en/convention/protocols/Documents/TourismProtocolEN.pdf> (8. marec 2017).
5. ----- 2000. *Protokol Promet*. Dostopno prek: <http://www.alpconv.org/en/convention/protocols/Documents/transportprotocolEN.pdf> (8. marec 2017).
6. *Okvirna Alpska konvencija*. 1991. Dostopno prek: http://www.alpconv.org/sl/convention/framework/Documents/20111215%20Framework_sl.pdf (8. marec 2017).
7. Bavarsko predsedstvo. 2017. *Strategija EU za Alpsko regijo – EUSALP*. Dostopno prek: http://www.bayern.de/wp-content/uploads/2017/02/Arbeitsprogramm_EUSALP_slowenisch_WEB.pdf (10. oktober 2017).
8. Bogovic.eu. 2015. *Krožno gospodarstvo mora postati nov model, ne zgolj kup papirjev in ciljev*. Dostopno prek: <http://bogovic.eu/bogovic-krozno-gospodarstvo-mora-postati-nov-model-ne-zgolj-kup-papirjev-in-ciljev/> (1. november 2017).
9. CIPRA. 2016. *Alpsko mesto leta*. Dostopno prek: <http://www.cipra.org/sl/cipra/onas/alpske-mreze/alpsko-mesto-leta> (8. oktober 2017).
10. DeGroff, Amy in Margaret Cargo. 2009. Policy implementation: Implications for evaluation. V J. M. Ottoson in P. Hawe, ur., *Knowledge utilisation, diffusion, implementation, transfer and translation: Implications for evaluation. New directions for evaluation*, 47–60. ZDA, Wiley Periodicals, inc.
11. *Direktiva (2009) o spremembah Direktive 98/70/ES glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov ter o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede specifikacij goriva, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih*

- plovnih potech, in o razveljavitvi Direktive 93/12/EGS. Uradni list Evropske unije L 140/88/2009. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0030&from=EN> (19. avgust 2017).*
12. Evropska Komisija. 2014. National/Regional innovation strategies for smart specialisation (RIS3). *Cohesion policy 2014–2020*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/smart_specialisation_en.pdf (10. april 2017).
 13. ----- . 2015a. *Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o strategiji Evropske unije za alpsko regijo, COM (2015) 366 final*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0366&qid=1476040893851&from=EN> (9. april 2017).
 14. ----- . 2015b. *Akcijski načrt, SWD(2015) 147 final*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/alpine/eusalp_action_plan.pdf (10. april 2017).
 15. ----- . 2015c. *Sporočilo Evropske komisije Evropskemu parlamentu, Svetu in Evropskemu ekonomskemu in socialnemu odboru – Evropska strategija o čistih in energetske učinkovitih vozilih, COM (2010) 186 final*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV%3Aen0020> (8. marec 2017).
 16. ----- . 2016a. The JRC and the Commission priorities. *EU Science Hub*, 22. julij. Dostopno prek: <https://ec.europa.eu/jrc/en/research/commission-priorities> (12. marec 2017).
 17. ----- . 2016b. Interoperability and e-mobility. *EU Science Hub*, 18. julij. Dostopno prek: <https://ec.europa.eu/jrc/en/research-topic/interoperability-and-e-mobility> (12. marec 2017).
 18. ----- . 2016c. *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 on European Strategy for Low-Emission Mobility*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016SC0244&from=EN> (25. junij 2017).

19. -----, 2016č. *Fact Sheet – A European Strategy for low-emission mobility*. Dostopno prek: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2497_en.htm (18. avgust 2017).
20. -----, 2016d. *Sporočilo Komisije. Strategija EU za biogoriva, KOM(2006) 34 končno*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52006DC0034> (19. avgust 2017).
21. ----- 2017a. *Mobility and transport – Research and Innovation*. Dostopno prek: https://ec.europa.eu/transport/themes/research_en (18. avgust 2017).
22. -----, 2017b. *Transport Research & Innovation Portal*. Dostopno prek: https://ec.europa.eu/transport/themes/research/trip_en (18. avgust 2017).
23. -----, 2017c. *EU sustainable transport*. Dostopno prek: https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable_en (19. avgust 2017).
24. -----, 2017č. *Clean transport, urban transport*. Dostopno prek: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/road_en (19. avgust 2017).
25. Eco-innovation Observatory. 2016. *Policies and practices for eco-innovation uptake and circular economy transition*. Dostopno prek: https://ec.europa.eu/environment/ecoap/policies-and-practices-eco-innovation-uptake-and-circular-economy-transition_en (30. oktober 2017).
26. EcoMobility. 2016. *What is ecomobility?* Dostopno prek: <https://ecomobility.org/about/> (25. junij 2017).
27. Ellen MacArthur Foundation. 2015. *Towards a circular economy: business rationale for an accelerated transition*. Dostopno prek: https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/TCE_Ellen_MacArthur_Foundation-9-Dec-2015.pdf (1. november 2017).
28. EMW. 2017. *About mobility actions*. Dostopno prek: <http://www.mobilityweek.eu/about-mobilityactions/> (16. september 2017).
29. Evropski parlament in Svet Evropske Unije. 2014. *Regulacija (EU) št. 333/2014 Evropskega parlamenta in Sveta za opredelitev načinov za doseg cilja do leta 2020 za zmanjšanje emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0333&from=EN> (19. avgust 2017).
30. Evropski parlament in Svet. 2009. *Direktiva 2009/33/EC o promociji čistih in energetske učinkovitih cestnih vozil*, sprejeta 23. aprila 2009. Dostopno prek:

- [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX %3A32009L0033](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0033) (12. marec 2017).
31. Geissdoerfer, Martin, Paulo Savaget, Nancy M. P. Bocken in Erick Jan Hultink. 2017. The Circular Economy – a new Sustainability Paradigm? *Journal of Cleaner Productio*. Dostopno prek: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959652616321023> (28. oktober 2017).
32. Hidria. 2017. *O nas*. Dostopno prek: <http://si.hidria.com/si/o-nas/> (8. oktober 2017).
33. HM Treasury. 2011. *The Greenbook: appraisal and evaluation in central government*. Dostopno prek: <https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government> (1. november 2017).
34. Institute for government.org. 2011. *Policy making in the real world*. Dostopno prek: <https://www.instituteforgovernment.org.uk/sites/default/files/publications/Policy%20making%20in%20the%20real%20world.pdf> (11. september 2017).
35. Kodukula. Santhosh, Itzel Obregon, Jiwon Lee, Claudio Magliulo, Monika Zimmermann, Konrad Otto-Zimmermann in Tobias Kuttler. 2015. *The EcoMobility World Festival 2015 – Changing the way we move*. Dostopno prek: http://joburg.ecomobilityfestival.org/wp-content/uploads/2015/11/EcoMobility__Report_FINAL_web.pdf (25. junij 2017).
36. *Kolektor*. Dostopno prek: <http://www.kolektor.com/> (8. oktober 2017).
37. Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo. 2017. *Projekt Edison Slovenija – referenčna država zelene mobilnosti*. Dostopno prek: <https://www.rc-nm.si/wp-content/uploads/2017/07/EDISON-Izjava-za-javnost1.pdf> (11. september 2017).
38. ----- . 2017. *Strategija trajnostnega turizma 2017–2021*. Dostopno prek: http://www.mgrt.gov.si/fileadmin/mgrt.gov.si/pageuploads/Strategija_turizem_koncno_5.10.2017.pdf (10. november 2017).
39. Ministrstvo za infrastrukturo. 2015a. *Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji*. Dostopno prek: http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/strategija_razvoja_prometa_v_rs/ (1. november 2017).
40. ----- 2015b. *Nacionalni program razvoja prometa v RS*. Dostopno prek: http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/nacionalni_program_razvoja_prometa_v_rs/ (1. november 2017).

41. Ministrstvo za okolje in prostor. 2016. *Alpska konvencija v Sloveniji*. Dostopno prek: http://www.mop.gov.si/si/delovna_podrocja/mednarodno_sodelovanje/alpska_konvencija/alpska_konvencija_v_sloveniji/ (10. april 2017).
42. -----, 2017. *Eko sklad objavil rezultate razpisa za okoljevarstvene projekte nevladnih organizacij ter dodelil subvencije za 140 polnilnih postaj za električna vozila*. Dostopno prek: http://www.mop.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/archive/2017/3/browse/4/select/sporocilo_za_javnost/article/12447/7410/ (24. september 2017).
43. Norwood, Janet in Jamie Casey. 2002. *Key Transportation Indicators*. Dostopno prek: <https://www.nap.edu/read/10404/chapter/1> (1. november 2017).
44. Občina Idrija. 2017. *Celostna prometna strategija v Občini Idrija*. Dostopno prek: <https://www.idrija.si/objava/69174> (17. september 2017).
45. Občina Maribor. 2015. *Celostna prometna strategija Maribor*. Dostopno prek: http://www.smartcitymaribor.si/si/Projekti/Pametna_mobilnost/Celostna_prometna_strategija/ (17. september 2017).
46. Občina Tolmin. 2017. *Celostna prometna Strategija Občine Tolmin*. Dostopno prek: <https://www.cps.tolmin.si/publikacija-cps> (17. september 2017).
47. OECD. 2009. *Implementation guidelines on evaluation and capacity building for the local and micro regional level in Hungary*. Dostopno prek: <https://www.oecd.org/regional/leed/42748783.pdf> (1. november 2017).
48. PPA 670. 2017. *Policy Analysis*. Dostopno prek: <http://web.csulb.edu/~msaintg/ppa670/p&sch9.htm> (25. junij 2017).
49. RTV Slo. 2017. *Električni avtobus bo testno zapeljal po mariborskih ulicah*. Dostopno prek: <https://www.rtvsllo.si/lokalne-novice/elektricni-avtobus-bo-testno-zapeljal-po-mariborskih-ulicah/434823> (30. oktober 2017).
50. Slovenski avtomobilski grozd. 2017. *Predstavitev Strateško razvojnega inovacijskega partnerstva na področju mobilnosti*. Dostopno prek: <http://www.acs-giz.si/novice/2017-01-24-Predstavitev-Stratesko-razvojno-inovacijskega-partnerstva-na-podrocju-Mobilnosti-SRIP-ACS> (11. september 2017).
51. Služba vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko. 2014a. *Strategija pametne specializacije Republike Slovenije*. Dostopno prek: <http://www.sbra.be/sites/default/files/Smart%20Specialisation%20Strategy%20of%20Rep%20of%20Slovenia.pdf> (25. junij 2017).

52. -----, 2014b. *Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko Unijo za obdobje 2014–2020*. Dostopno prek: http://www.svrk.gov.si/fileadmin/svrk.gov.si/pageuploads/Dokumenti_za_objavo_na_vstopni_strani/PS__koncna_potrjena_141028.pdf (25. junij 2017).
53. -----, 2014c. *Operativni Program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020*. Dostopno prek: http://www.eu-skladi.si/sl/dokumenti/kljucni-dokumenti/op_slo_web.pdf (25. junij 2017).
54. ----- 2017. *Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti*. Interni vir.
55. Stalni sekretariat Alpske konvencije. 2007. *Poročilo o stanju Alp: Promet in mobilnost*. Dostopno prek: http://www.alpconv.org/sl/AlpineKnowledge/RSA/transportandmobility/Documents/4_A_sl.pdf (10. oktober 2017).
56. ----- 2011. *Alpska konvencija v Sloveniji in njeno izvajanje na lokalni ravni*. Linea Grafica – Castelfranco Veneto; Italia. Dostopno prek: http://www.alpconv.org/sl/publications/alpine/Documents/Comuni%202010_SL.pdf (23. september 2017).
57. ----- 2017a. *Večletni program dela 2017–2022 AC*. Dostopno prek: https://issuu.com/alpconv/docs/map_2017-2022_sl1?ff=true&e=3524583/45594487 (25. junij 2017).
58. ----- 2017b. *Greening the Economy in the Alps – Report on the State of Alps 6*. Dostopno prek: https://issuu.com/alpconv/docs/rsa6_long_en_web (18. avgust 2017).
59. SURS. 2017. *Slovenske statistične regije in občine v številkah*. Dostopno prek: <http://www.stat.si/obcine> (1. november 2017).
60. Otto-Zimmermann, Konrad. 2013. *EcoMobility – the new paradigm for urban transport*. Dostopno prek: <http://sustainability.thomsonreuters.com/2013/08/15/executive-perspective-ecomobility-the-new-paradigm-for-urban-transport/> (25. junij 2017).
61. Štajerska gospodarska zbornica. 2017. *SRIP – Mreže za prehod v krožno gospodarstvo*. Dostopno prek: https://www.stajerskagz.si/projekti/srip_mreze_za_prehod_v_krožno_gospodarstvo/ (31. oktober 2017).
62. Transport&Environment. 2014. *Tink tank report: Electric Vehicles in 2013: A Progress Report*. Dostopno prek: https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Electric%20Vehicles%20in%202013_EXSummary_T%206E.pdf (19. avgust 2017).

63. UREDBA (ES) št. 443/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil. Uradni list Evropske unije L 140/1/2009. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0443&from=EN> (19. avgust 2017).
64. Vlada RS. 2017. *Zeleno gospodarstvo*. Dostopno prek: http://www.vlada.si teme_in_projekti/prehod_v_zeleno_gospodarstvo/ (19. avgust 2017).
65. Wostner, Peter. 2017. *From Projects to Transformations: Why Do Only Some Countries and Regions Advance? The Case of the Slovenian S4*. Dostopno prek: https://estif.lexxion.eu/data/article/10837/pdf/estif_2017_01-013.pdf (9. september 2017).

Priloge:

Priloga A: Kazalniki, vezani na mobilnost v alpski regiji

Stopnja opremljenosti naselij po številu in vrsti storitev splošnega pomena in njihova prostorska razporeditev	Boljša in bližja je razporeditev storitev javnega pomena, manjša je uporaba prevoznih sredstev za koriščenje le-teh.
Stopnja opremljenosti naselij po številu in vrsti dejavnosti terciarnega sektorja in njihova prostorska razporeditev	Boljša in bližja je razporeditev storitev terciarnega sektorja, manjša je uporaba prevoznih sredstev za koriščenje le-teh.
Spremembe urbane rabe prostora	Ekoinovacije in ekospreminjanje urbane rabe prostora omogočata optimiziranje učinkov ob morebitni uporabi prevoznih sredstev.
Spremembe osnovnih kategorij dejanske in namenske rabe prostora	Spremembe dejanske rabe prostora lahko pozitivno ali pa negativno vplivajo na prostor, odvisno od spremembe namembnosti.
Dolžina cest glede na kategorijo	Javne ceste predstavljajo glavno prometno mrežo v Sloveniji, zato je za mobilnost in njen vpliv močno pomembna tudi njihova kategorizacija.
Dolžina in opremljenost železniških prog	Boljše železniške povezave in daljše povezave omogočajo večjo preusmeritev tovornega prometa s cest na železnice, hkrati pa tudi povečanje uporabe javnega prometa.
Razmerje med številom potnikov v javnem in zasebnem potniškem prometu	Razmerje nam pomaga identificirati dejansko stanje uporabe javnega prometa ter omogoča iskanje rešitev in izboljšav.
Dostopnost do IKT	IKT omogoča razvoj vedno novih inoviranj na področju ekomobilnosti.
Število in delež prebivalcev na poplavno ogroženih območjih	Na poplavno ogroženih območjih so ekoinovacije ključne. Vsaka katastrofa pomeni tudi ogromne obremenitve na področju mobilnosti.
Plazovitost območij v Sloveniji in ogroženost prebivalstva	Na plazovitih območjih so ekoinovacije ključne. Vsaka katastrofa pomeni tudi ogromne obremenitve na področju mobilnosti.
Število in delež prebivalcev in objektov v zavarovanih območjih narave	V zavarovanih območjih narave je uporaba mobilnostnih sredstev omejena – okolju prijazne ekoinovacije bi lahko to spremenile.
Proizvedena energija iz obnovljivih virov	Obnovljivi viri so ključni pri mobilnosti, vendar pa so njihove zaloge omejene. Ekoinovacije omogočajo nove načine porabe virov in načine mobilnosti.

Priloga B: Anketni vprašalnik

Spoštovani župani in predstavniki gospodarstva v slovenskih alpskih občinah.

Sem Katja Manfreda, študentka podiplomskega študija Evropskih študij na Fakulteti za družbene vede. Pišem magistrsko nalogo na temo implementacije politik ekomobilnosti v alpskih mestih v Sloveniji, pri kateri potrebujem vašo pomoč. Zato vas prosim, da si vzamete nekaj minut in izpolnite anketo o implementaciji politik ekomobilnosti v vaših občinah. Za enotno razumevanje koncepta ekomobilnosti v nadaljevanju prilagam še njeno krajšo definicijo.

Ekomobilnost je okoljsko trajnostno in družbeno vključujoč način transportiranja, kar pomeni, da ima nizko do ničelno emisijsko vrednost v primerjavi z vozili s pogonom na fosilna goriva (EcoMobility 2016). Ekomobilnost podpira uporabo lahkih električnih vozil, pod pogojem, da je vir električne energije iz obnovljivih energetske virov.

Ekomobilnost torej poudarja pomen javnega in nemotoriziranega prometa ter spodbuja integrirano uporabo vseh vrst v mestu, kot so hoja, kolesarjenje in avtomobilizirana vozila. Za sodelovanje in odgovore se vam že vnaprej zahvaljujem.

Lep pozdrav, Katja Manfreda

Q1 - Iz katere alpske občine ste?

Q2 . Ali imate v vaši občini sprejete akte, vezane na ekomobilnost?

- Da
 Ne

Q3 – kateri akti, vezani na ekomobilnost, so v vaši občini sprejeti?

Q4 - Ali imate pripravljeno Strategijo za implementacijo ekomobilnosti?

- Da
 Ne
 Strategija je v pripravi

Q5 - Zakaj Strategije o implementaciji ekomobilnosti v vaši občini še nimate?

Q5.1 – Kakšni so konkretni koraki, ki jih boste izvedli do leta 2020 za implementacijo 2020?

Q6 – katerim smerem ekomobilnosti (bo)ste namenili največ pozornosti pri realizaciji v vaši občini?

Možnih je več odgovorov

- E-kolesom
- E-avtomobilom
- Hoji
- Drugo:

Q7. Ali vaša občina omogoča sofinanciranje nakupa e-vozil (tudi hibridov) za občane?

- Da
- Ne

Q8 - Lahko pojasnite, zakaj ne?

Q9 - Na kakšen način sofinancirate nakup e-vozil?

Q10 - Ali sodelujete z gospodarskim sektorjem? Regionalnimi razvojnimi agencijami (RRA-ji)?

- Da
- Ne
- Samo s podjetji v občini
- Samo z RRA-ji
- Drugo:

Q11 - Kakšne oblike sodelovanja imate z gospodarstvom (naštejte vsaj en primer dobre prakse sodelovanja)?

Q12- Investirate v lokalna podjetja, ki se ukvarjajo z razvojem in inovacijami na področju ekomobilnosti?

- Da
- Ne

Q13 - Katere so glavne ovire, ki vam onemogočajo investiranje v lokalna podjetja?

Q14 - Če poleg investiranja obstajajo tudi druge oblike sodelovanja s podjetji, ki se ukvarjajo z razvojem in inovacijami na področju ekomobilnosti, jih prosim naštejte.

Q15 - Koliko evropskih sredstev (€) ste uspeli počrpati v obdobju 2014–2020 do sedaj?

Q16 - Koliko procentov (%) občinskih sredstev imate namenjenih za izgradnjo ekomobilnosti od leta 2017 do konca programskega obdobja 2020?

Q17 - Kako (bo)ste ta sredstva namenili (naštejte vsaj dva primera)?

Q18 – kateri projekti ekomobilnosti so realizirani v vaši občini?

Q19 – Katera podzvrst ekomobilnosti je bil njihov fokus?

Q20 – Kakšni so rezultati?

Q21 - V finančnem obdobju 2014–2020 je namenjenih 139 milijonov € v projekte, ki se ukvarjajo s problemi alpske regije. Ali vam Alpska konvencija nudi podporo pri črpanju teh sredstev?

- Da
 Ne

Q22 - Prosim naštejte, na kakšne načine vam je Alpska konvencija nudila podporo?

Q23 - Prosim naštejte, kateri so glavne ovire za to?

Q24 – Na katerem področju od Alpske konvencije dobite največ podpore pri uresničevanju projektov?

Možnih je več odgovorov

- Turizem
- Energija
- Varstvo tal
- Gorski gozd
- Urejanje prostora in trajnostni razvoj
- Varstvo narave in urejanje krajine
- Promet
- Hribovsko kmetijstvo
- Drugo:

Q25 – Na katerem področju od Alpske konvencije pogrešate podporo pri uresničevanju projektov?

Možnih je več odgovorov

- Turizem
- Energija
- Varstvo tal
- Gorski gozd
- Urejanje prostora in trajnostni razvoj
- Varstvo narave in urejanje krajine
- Promet
- Hribovsko kmetijstvo
- Drugo:

Q26 - Kakšno obliko pomoči in podpore bi od Alpske konvencije še želeli za boljšo implementacijo njenih ciljev na lokalnem nivoju?

Priloga C: Seznam kontaktov po posameznih slovenskih alpskih občinah

Občina	Ime in priimek, funkcija	e-mail	Telefonska št.
AJDOVŠČINA	Tadej Beočanin, župan	obcina@ajdovscina.si	05 365 91 10
BLED	Janez Fajfar, župan	obcina@bled.si	04 575 01 00
BOHINJ	Franc Kramar	obcina@bohinj.si	04/577 01 00
BOVEC	Valter Mlekuž	obcina.zupan@bovec.si	05 / 38 41 901
BRDA	Franc Mužič	info@obcina-brda.si	+386 (0)5 335 10 30
CERKLJE NA GORENJSKEM	Franc Čebulj	obcinacerklje@siol.net	04 281 58 00
CERKNO	Jurij Kavčič	obcina@cerkno.si	05/37-34-640
ČRNA NA KOROŠKEM	Romana Lesjak	obcina@crna.si	02 87 048 10
DOBROVA-POLHOV GRADEC	Franc Setnikar	info@dobrova-polhovgradec.si	01 3601 800
DRAVOGRAD	Marijana Cigala	obcina@dravograd.si	02 872 35 74
GORENJA VAS-POLJANE	Milan Čadež	info@obcina-gvp.si	04 518 31 00
GORJE	?	zupan@gorje.si	04 575 18 01
GORNJI GRAD	Stanko Ogradi	zupan@gornji-grad.si	03 839 18 52
HOČE-SLIVNICA	Marko Soršak	obcina@hoce-slivnica.si	(02) 616 53 20
IDRIJA	Bojan Sever, župan	bojan.rzs.idrija@s5.net	+386 5 37 34 500
	Karmen Makuc, gospodarstvo	karmen.makuc@idrija.si	+386 5 37 34 514
	Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija	info@icra.si	05 37 20 180
JESENICE	Tomaž Tom Mencinger, župan	obcina.jesenice@jesenice.si	(04) 586 92 00
JEZERSKO	Jurij Rebolj	obcina@jezersko.si	04 25 45 110
KAMNIK	Marjan Šarec	obcina@kamnik.si	01 831 81 17
KANAL	Andrej Maffi	obcina.kanal@obcina-kanal.si	05 398 1200
KOBARID	Robert Kavčič	obcina@kobarid.si	031 612 763
KRANJ	Boštjan Trilar	mok@kranj.si	04 2373 101
KRANJSKA GORA	Janez Hrovat	hrovat@kranjska-gora.si	04/580-98-00
LJUBNO	Franjo Naraločnik	obcina@ljubno.si	03 839 17 70
LOGATEC	Berto Menard	obcina.logatec@logatec.si	(01)7590600

LOVRENC NA POHORJU	Joško Manfreda	josko.manfreda@lovrenc.si	02/63 00 550
LUČE	Ciril Rosc	zupan@luce.si	03/839 35 50
MARIBOR	Andrej Frištravec	zupan@maribor.si	02/2201-206
	mag. Ryan HARTNER, gospodarstvo	ryan.hartner@maribor.si	02/2201- 380
	Mariborska razvojna agencija p. o.	info@mra.si	+386 (0)2 333 13 00
MEDVODE	Nejc Smole	obcina@medvode.si	01/361-95-10
MEŽICA	Dušan Krebel	info@mezica.si	(02) 827 93 50
MISLINJA	?	obcina@mislinja.si	02 885 73 42
MOZIRJE	Ivan Suhovršnik	zupan@mozirje.si	03 839 33 04
MUTA	Mirko Vošner	mirko.vosner@muta.si	02 8879-602
NAZARJE	Matej Pečovnik	obcina@nazarje.si	(03) 839 16 00
NOVA GORICA	Matej Arčon	mestna.obcina@nova-gorica.si	05/335-01-11
OPLOTNICA	Matjaž Orter	obcina@oplotnica.si	+386 2 845 09 00
PODVELKA	Anton Kovše	obcina@podvelka.si	02 876 95 10
POSTOJNA	Igor Marentič	igor.marentic@postojna.si	05 / 72 80 700
PREDDVOR	Miran Zadnikar	obcina.preddvor@siol.net	04 275 10 00
PREVALJE	Matija Tasič	obcina@prevalje.si	(02) 824 61 00
RADLJE OB DRAVI	Alan Bukovnik	obcina.radlje@radlje.si	02 88 79 630
RADOVLJICA	Ciril Globočnik	obcina.radovljica@radovljica.si	04 537 23 13
RAVNE NA KOROŠKEM	Tomaž Rožen	obcina@ravne.si	+386 (0)2 82 16 000
RAČE-FRAM	Branko Ledinek	branko.ledinek@race-fram.si	02 609 60 10
REČICA OB SAVINJI	Vincenc Jeraj	zupan@obcina-recica.si	041/354-560
RIBNICA NA POHORJU	Srečko Geč	obcina@ribnicanapohorju.si	02 888 05 56
RUŠE	Uroš Razpet	urad.zupana@ruse.si	+386 2 669 06 40
SELNICA OB DRAVI	Jurij Lep	info@selnica.si	02/673 02 07
SLOVENJ GRADEC	Andrej Čas	info@slovenjgradec.si	02 88 121 10
SLOVENSKA BISTRICA	Ivan Žagar	ivan.zagar@slov-bistrica.si	02 843 28 10
SOLČAVA	Katarina Prelesnik	katarina.prelesnik@solcava.si	03/839-27-50
ŠENČUR	Ciril Kozjek	obcina@sencur.si	(04) 251 91 00
ŠKOFJA LOKA	Miha Ješe	irena.malovrh@skofjaloka.si	(04) 511 23 00
ŠOŠTANJ	Darko Menih	darko.menih@sostanj.si	(03) 898 43 00
TOLMIN	Uroš Brežan, župan	uros.brezan@tolmin.si	041 344 972

	Janja Bičič, gospodarstvo	janja.bicic@tolmin.s	05 381 95 30
	Črtomir Špacapan, RRA Severne Primorske, direktor	crtomir.spacapan@rra-sp.si	+386 (0)5 330 66 89
TRŽIČ	Borut Sajovic	borut.sajovic@trzic.si	04 597 15 10
VIPAVA	Ivan Princes	obcina@vipava.si	05 364 34 10
VITANJE	Mirko Polutnik	zupan@vitanje.si	03 757 43 50
VUZENICA	Franjo Golob	obcina.vuzenica@siol.net	02/ 87 91 220
ZREČE	Boris Podvršnik	boris.podvrsnik@zrece.eu	03 757 17 00
ŽELEZNIKI	Anton Luznar	anton.luznar@obcina.zelezniki.si	040/327-994
ŽIRI	Janez Žakelj	obcina.ziri@ziri.si	04 505 07 00
ŽIROVNICA	Leopold Pogačar	zupan@zirovnica.si	04/ 580 91 00,