

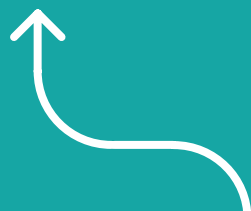
NOVIČNIK¹⁸

JULIJ 2026

/Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIM



Kazalo



/Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIM: Predstavitev akcije C3.3 Zelena logistika: od strateških usmeritev do konkretnih rešitev v slovenskih mestih

1

Zato brezplačna dostava ni zastonj

Slovenija in izzivi logističnega sektorja (2)

Zakaj je mestna logistika pomembna? (3)

4

Ključne ugotovitve analiz

Analiza stanja v Sloveniji (4)

Analiza stanja v Avstriji, na Nizozemskem in v
Združenem kraljestvu (5)

6

Rezultati projekta

Zakonodajne in druge smernice (6)

Pilotni projekti (8)

Delavnice, konferenca in simpozij (13)

15

Zaključek

Zato brezplačna dostava ni zastonj

Partner: ZUM, d. o. o., Maribor



Foto: Gregor Salobir



Okoljske spremembe, podnebna kriza in vse večji pritisk na naravne vire sodijo med največje izzive sodobne družbe. Zaradi potrebe po bolj trajnostnem delovanju gospodarstva so okoljski vidiki vse intenzivneje vključeni v proizvodne in poslovne procese, vse večjo vlogo pri tem pa ima tudi zelena logistika.

Zelena logistika ne pomeni zgolj okolju prijaznejše dostave blaga v mestnih središčih, temveč predstavlja pomemben del trajnostnih oskrbnih verig. Te sledijo načelom ekološko vzdržnega poslovanja in vključujejo celoten življenjski cikel izdelkov – zeleno naročanje, zeleno proizvodnjo, zeleno distribucijo in zeleno povratno logistiko.



V projekt LIFE IP CARE4CLIMATE smo zeleno logistiko vključili v okviru akcije C3.3



Slovenija in izzivi logističnega sektorja

Republika Slovenija s svojo sistemsko ureditvijo področij, ki so neposredno povezana z upravljanjem logistike, sledi direktivam in predpisom Evropske unije ter zavezam, ki iz njih izhajajo. Izpusti glavnih onesnaževal zraka iz prometa so se v Sloveniji v zadnjih desetletjih zmanjšali, vendar **promet, zlasti cestni, ostaja eden najpomembnejših virov onesnaževal zraka.**

Cestni promet povzroča okoli petino vseh izpustov toplogrednih plinov v EU. Vozila v cestnem prometu so z 71,7 % največji povzročitelj izpustov toplogrednih plinov v prometu



Slovenija je sprejela vrsto strateških dokumentov in ukrepov za razvoj trajnostnega prometnega sistema. Med najpomembnejšimi ukrepi so:



Posodobitev
železniške
infrastrukture



Cenovna
politika
(cestnine,
davki, trošarine,
subvencije)



Spodbujanje
rabe
energetsko
učinkovitejših
vozil



Razvoj trga
alternativnih
goriv



Sistematično
upravljanje
mestne
logistike

Pomemben korak predstavlja tudi sprejem Zakona o celostnem prometnem načrtovanju in priprava nacionalnih smernic za pripravo Načrta upravljanja mestne logistike.



Ekipa ZUM ob izvajanju aktivnosti C3.3 v sklopu projekta LIFE CARE4CLIMATE (Foto: Gregor Salobir)



Projekt LIFE IP CARE4CLIMATE

s pomočjo ozaveščanja, izobraževanja in pilotnih aktivnosti podpira prehod Slovenije v nizkoogljično družbo ter prispeva k doseganju podnebnih ciljev do leta 2030.

Zakaj je mestna logistika pomembna?

Distribucija blaga je ključni del delovanja sodobnih mest. Trgovine, restavracije, hoteli, zdravstvene ustanove, šole in številne druge dejavnosti so odvisne od zanesljive logistične oskrbe. Hkrati pa logistične aktivnosti ustvarjajo pritisk na prometni sistem in javni prostor.

Med najpogostejšimi izzivi mestne logistike so:

- obremenjevanje mest in naselij s tovornimi vozili,
- težave z dostopnostjo do delov mesta oz. določenih ulic,
- pomanjkanje koordinacije med številnimi deležniki (oz. pomanjkanje konsenza o tem, kdo je odgovoren za spremembe in kako jih upravljati),
- manko zanesljivih osnov za pravilno odločanje in ukrepanje



Težave z dostopnostjo v Piranu (Foto: Gregor Salobir)

Izkušnje evropskih mest kažejo, da je mogoče z ustreznim načrtovanjem pomembno zmanjšati negativne vplive logistike, ne da bi pri tem ogrozili delovanje gospodarstva ali kakovost storitev za prebivalce.

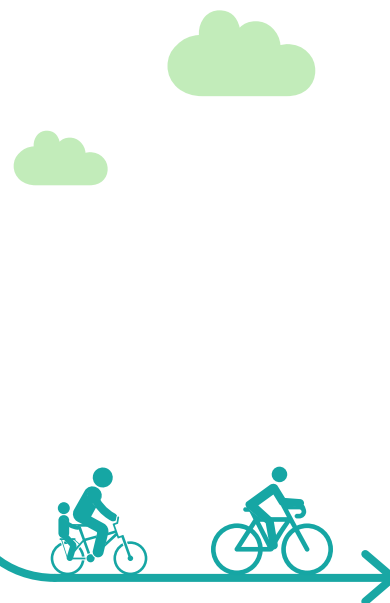


Ključne ugotovitve analiz

Prva faza projekta je bila namenjena pripravi strokovnih podlag za razvoj zelene logistike v Sloveniji. V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE je bil izveden [pregled znanstvene literature, smernic, dobrih praks in predpisov](#), povezanih z upravljanjem logističnih sistemov.

Ugotovljeno je bilo, da je večina tovarnega prometa v urbanih območjih namenjena dostavi blaga končnim uporabnikom. Tak tovarni promet je za družbo pogosto neučinkovit, saj povzroča prometne zastoje, hrup, povečane emisije toplogrednih plinov in druge negativne vplive na okolje ter kakovost bivanja. Po drugi strani sodobna družba pričakuje logistični sistem, ki zagotavlja vedno hitrejšo, natančnejšo in zanesljivejšo dostavo. Zaradi tega se v številnih evropskih državah razvijajo novi logistični koncepti, ki temeljijo na **digitalizaciji, optimizaciji prevoznih poti, konsolidaciji pošilk in uporabi okolju prijaznejših načinov prevoza**.

Ugotovitve poudarjajo, da se bo za vzpostavitev »zelene« logistike treba ukvarjati ne le z okolju prijaznejšim načinom dostave blaga do končnega potrošnika in konsolidacijo logistične industrije, ampak tudi z bistvenim zmanjšanjem porabe virov in logističnih potreb.



Analiza stanja v Sloveniji

[Analiza stanja v Sloveniji](#) je pokazala, da država že izvaja določene ukrepe za zmanjševanje vplivov prometa na okolje. Kljub temu velik prostor za izboljšave ostaja predvsem na področju upravljanja mestne logistike, organizacije dostav, digitalizacije logističnih procesov ter učinkovitejšega povezovanja različnih deležnikov.

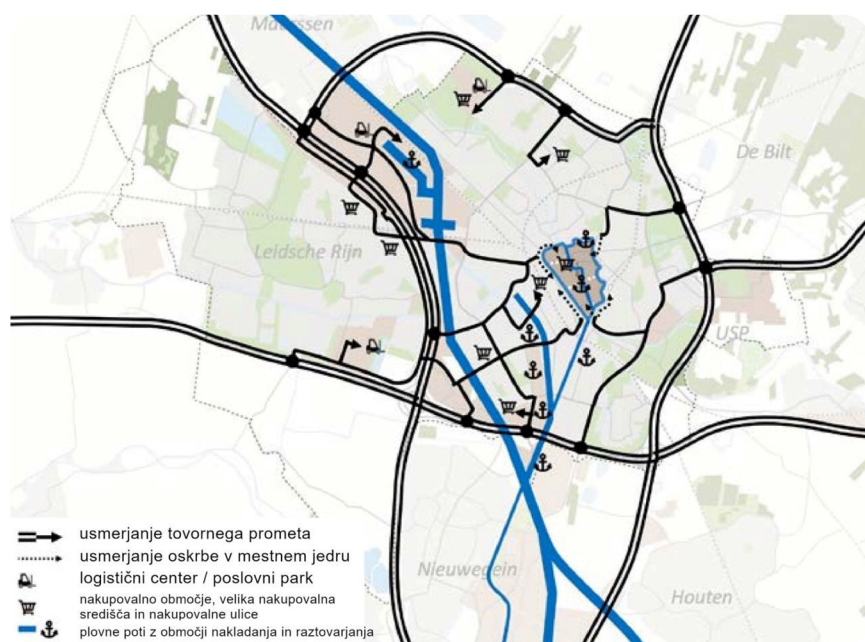
Preberite več: [Analiza sistema zelene logistike na lokalni ravni](#)

Analiza stanja v Avstriji, na Nizozemskem in v Združenem kraljestvu

Primerjava [sistemskih ureditev v Avstriji, na Nizozemskem in v Združenem kraljestvu](#) kaže, da države cilje zelene logistike vključujejo v okoljsko, prostorsko in prometno zakonodajo ter jih povezujejo s podnebnimi in razvojnimi politikami. Kljub različnim upravnim in političnim ureditvam vse tri države stremijo k zmanjšanju vplivov tovornega prometa na okolje ter h krepitvi učinkovitosti prometne infrastrukture in logističnih procesov.

Med ključnimi ukrepi izstopajo razvoj trajnostne železniške infrastrukture, kombiniranega prevoza in multimodalnih vozlišč, digitalizacija logističnega sektorja, učinkovitejše upravljanje mestne logistike ter spodbujanje inovacij.

Države uvajajo tudi okoljske oziroma brezemisijske cone, razvijajo pretovorne in konsolidacijske centre, podpirajo preusmerjanje tovora na železnice in vodne poti ter z različnimi finančnimi spodbudami pospešujejo prehod v podnebno nevtralne logistične sisteme.



Kakovostno omrežje za tovorni promet 2040
(Vir: Mobilnostni načrt mesta Utrecht)

Rezultati projekta

Zakonodajne in druge smernice

Eden ključnih kazalnikov uspešnosti akcije C3.3 Zelena logistika je bila **priprava in objava strokovnih usmeritev, ki bodo občinam, državi in drugim deležnikom pomagale pri uvajanju trajnostnih logističnih rešitev.**

Spodaj predstavljamo vsako od njih.

1. Strateški načrt za razvoj kolesarstva

V okviru akcije C 3.3 Zelena logistika so bile pripravljene usmeritve za vključevanje tovornih koles v Strateški načrt za razvoj kolesarstva, ki poudarjajo:

Tovorna kolesa so robustni dvo- ali tricikli, ki imajo v kolo vgrajeno prikolico ali prtljažnik. Predstavljajo pomemben del razvoja kolesarjenja, ozelenitve mestne logistike in zmanjšanja uporabe motornih vozil tako za komercialni kot zasebni prevoz blaga.

- pomen uporabe tovornih koles,
- pregled dobrih praks vključevanja vsebin o tem v strateške načrte različnih držav in mest ter
- predlog možnih ukrepov za spodbujanje uporabe tovornih koles v Sloveniji.

V številnih evropskih mestih se tovorna kolesa vse pogosteje uporabljajo za **dostavo paketov, oskrbo trgovin, izvajanje komunalnih storitev in številne druge dejavnosti.** Omogočajo učinkovito dostavo na območjih, kjer je dostop z motornimi vozili omejen ali otežen.

V Sloveniji je uporaba tovornih koles dokaj majhna, se pa povečuje. Za njihov širši razvoj bo med drugim treba zagotoviti ustrezno infrastrukturo, varna parkirna mesta, finančne spodbude in ozaveščanje uporabnikov.

Cilj tega strateškega načrta je identičen kot pri spodbujanju uporabe koles na splošno – z aktivno mobilnostjo zmanjšati izpuste toplogrednih plinov in druge vplive prometa na okolje ter povečati kakovost življenja ljudi.



2. Smernice za prostorske izvedbene akte

V okviru projekta so bile z informacijami o zeleni logistiki dopolnjene [Smernice za vključevanje logističnih vsebin v prostorsko načrtovanje](#). Te je pripravilo ministrstvo, pristojno za promet, kot državni nosilec urejanja prostora.

V smernicah se je podrobno opredelilo:

Pripravljeno gradivo vsebuje nabor elementov, ki jih je treba obravnavati pri izdelavi občinskih (podrobnih) prostorskih načrtov za vključevanje potreb zelene logistike v procese prostorskega načrtovanja na lokalni ravni. Na tovorni promet pomembno vplivajo vsi sistemi, ki se načrtujejo v mestu, zato jih je treba načrtovati tako, da se tovorni promet zmanjša v čim večji meri.

- zasnovo območij prijaznega prometa in brezemisijских con,
- zasnovo omrežja prometne infrastrukture,
- zasnovo lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje ter način grafičnega prikaza te zasnove,
- druge vsebine prometnega načrtovanja.

Smernice poudarjajo potrebo po zgodnjem vključevanju logističnih vsebin v prostorske načrte, varovanju logistično pomembnih območij ter načrtovanju rešitev, ki zmanjšujejo potrebe po nepotrebnih prevozih.



3. Usmeritve za Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih (NUML)

Pripravljeno je bilo tudi [gradivo, ki vsebuje usmeritve, ki se vključijo v Pravilnik o NUML](#)*.

Zakaj? Z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju se je vzpostavila zakonska podlaga za področje upravljanja mestne logistike v okviru celostnega prometnega načrtovanja na lokalni ravni. V zakonu je predvideno, da minister podrobneje predpiše vsebino, odstotek in višino sofinanciranja, obliko in način priprave načrtov upravljanja mestne logistike (NUML).

Kot del gradiva je bil pripravljen tudi pojmovnik s področja mestne logistike z obrazloženimi izrazi, ki bi se uporabili v pravilniku o NUML.

* [Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih](#) je sprejel minister februarja 2024, objavljenem v Uradnem listu RS, št. 21/2024.

4. Vključitev vsebin spodbujanja upravljanja mestne logistike v kampanjo Evropski teden mobilnosti (ETM)

Pripravljene so bile tudi [Usmeritve za vključitev vsebin zelene mestne logistike v ETM](#), ki vsebujejo predloge za vključitev aktivnosti v katalog vsebin ETM, kot so:

- ureditev parkirnih mest za tovorna kolesa in dostavnih mest,
- vključitev tovornih koles v sisteme izposoje koles,
- poraba tovornih koles ali drugih brezemisijjskih vozil in naprav za delovanje občinskih služb,
- postavitve paketomatov (prednostno univerzalnih),
- izvedba delavnic za usposabljanje in ozaveščanje o uporabi tovornih koles in zeleni mestni logistiki,
- promocija teh vsebin v medijih in njihova vključitev v izobraževalne aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti v času ETM.

Pilotni projekti

Identifikacija pilotnih projektov je bila izvedena na podlagi povabil slovenskim mestnim občinam in razgovorov s potencialnimi partnerji na posebnih (turističnih) območjih. Kljub številnim zbranim informacijam je bilo interesa za izvajanje pilotnih projektov manj od pričakovanega. Ker je poleg pričakovanih učinkov ključna tudi zagotovitev zainteresiranega in zanesljivega partnerja za večletno izvajanje projekta, je bilo identificiranih le nekaj ustreznih kandidatov. Dogovori o sodelovanju so bili sklenjeni z Občino Piran in Mestno občino Nova Gorica.

V Občini Piran poteka **pilotni projekt Načrt upravljanja mestne logistike (NUML)**, katerega cilj je optimizacija logističnih procesov v mestu Piran. Projekt se je začel z vzpostavitvijo podatkovnih podlag za analizo dostave blaga in paketov, odvoza odpadkov ter gradbene logistike, na podlagi katerih so bili opredeljeni ključni izzivi, logistična politika in ukrepi za zmanjšanje emisij.



Jutranja dostava v Piranu (Foto: Arhiv ZUM, d. o. o., Maribor)

Piran

V prvi fazi so bili z različnimi metodami zbrani podatki in informacije, ki so omogočili prepoznavo dosežkov, priložnosti in izzivov mestne logistike. **Vsi vključeni deležniki se strinjajo, da je logistične procese v Piranu treba optimizirati.**

Na podlagi vizije so bili določeni **strateški cilji za leti 2030 in 2050, operativni cilji ter možni ukrepi**, ki vključujejo tako »mehke« ukrepe z manjšimi investicijami kot tudi »trde« ukrepe z večjimi organizacijskimi, operativnimi in infrastrukturnimi posegi.

Vizija upravljanja mestne logistike temelji na okolju prijaznih načinih dostave, energetski in ekonomski učinkovitosti, uvajanju naprednih tehnoloških in informacijskih rešitev ter krepitvi sodelovanja med deležniki.

Ukrepi so razvrščeni v šest področij:

- organizacijske,
- regulativne,
- tržne,
- načrtovalske in infrastrukturne ukrepe,
- ukrepe digitalizacije in inovacij ter
- podporne ukrepe.

Na tej podlagi so bili oblikovani svežnji ukrepov v dveh srednjeročnih scenarijih in dolgoročnem nadgraditvenem scenariju

Načrt upravljanja mestne logistike v Piranu – scenariji

2030 – srednjeročni ukrepi

Scenarij I – osnovni scenarij	Scenarij II – svetilniški scenarij
<p>II.1 Sprememba pogojev vstopa v ožje mesto Piran za namen dostave: časovna okna, e-dovolilnice</p> <p>IV.1 Načrtovanje dostavnih površin: 3 dostavne površine</p> <p>IV.2 Dostavna vozila in naprave za izposajo: e-dostavna kolesa, vozički za izposajo (na dostavnih površinah)</p> <p>IV.3 Zagotovitev infrastrukture zadnjega kilometra: prevzemne točke za pakete, paketomati, mobilni depo, »freight hotel«</p> <p>IV.4 Vozila zadnjega kilometra: nadgradnja »dostavka«</p> <p>V.1 Uporaba informacijskih in komunikacijskih tehnologij: avtomatiziran sistem za nadzor, spletna orodja oz. aplikacije</p>	<p>II.1 Sprememba pogojev vstopa v ožje mesto Piran za namen dostave: časovna okna, e-dovolilnice, diverzifikacija višine plačila</p> <p>IV.2 Dostavna vozila in naprave za izposajo: e-dostavna kolesa</p> <p>IV.3 Zagotovitev infrastrukture zadnjega kilometra: prevzemne točke za pakete, paketomati</p> <p>IV.4 Vozila zadnjega kilometra: nadgradnja »dostavka«</p> <p>IV.5 Manjši urbani konsolidacijski center (večinoma le za dostave izven dostavnega časa)</p> <p>V.1 Uporaba informacijskih in komunikacijskih tehnologij: avtomatiziran sistem za nadzor, spletna orodja oz. aplikacije, delovanje konsolidacijskega centra, spremljanje in vrednotenje učinkov izvedenih ukrepov</p>

2050 – dolgoročni ukrepi

Scenarij I – osnovni scenarij	Scenarij II – svetilniški scenarij
<p>II.2 Opredelitev okoljske cone: rigorozna regulacija dostopa</p> <p>IV.2 Dostavna vozila in naprave za izposajo: e-dostavna kolesa</p> <p>IV.3 Zagotovitev infrastrukture zadnjega kilometra: prevzemne točke za pakete, paketomati</p> <p>IV.4 Vozila zadnjega kilometra: nadgradnja »dostavka«</p> <p>IV.5 Manjši urbani konsolidacijski center (vse dostave)</p>	<p>V.1 Uporaba informacijskih in komunikacijskih tehnologij: avtomatiziran sistem za nadzor, spletna orodja oz. aplikacije, delovanje konsolidacijskega centra, spremljanje in vrednotenje učinkov izvedenih ukrepov, alternativni načini dostave</p> <p>V.2 Uvedba inovacij: avtonomna vozila, droni, cevni sistem</p> <p>V.3 Alternativni prevoz tovora: po morju, z javnim prevozom</p>



Krovni in podporni ukrepi (vzporedno z vsemi ukrepi)

I. **Organizacijski ukrepi:** ustanovitev delovne skupine za logistiko, opredelitev odgovornega za področje mestne logistike na Občini Piran in določitev njegovih nalog

II.3 Sprememba predpisov za zagotavljanje skladiščnih površin

II.4 Manjše spremembe načina odvoza odpadkov

III.1 Subvencije in davčne olajšave za podjetja, ki uporabljajo okolju prijazna vozila in za nabavo e-dostavnih vozil

III.2 Zeleno javno naročanje

IV. Prostorsko načrtovanje in celostno prometno načrtovanje

V. Podporni ukrepi: upravljanje, nadzor, zgled, komunikacija, promocija, izobraževanje

Aprila 2024 je bila izvedena tudi delavnica s predstavniki ciljnih skupin deležnikov (gospodarskimi subjekti, dostavljavci, predstavniki Občine Piran in JP Okolja Piran). Predlagani ukrepi, scenariji in odzivi deležnikov so bili predstavljeni tudi na [spletni videokonferenci](#).



Na podlagi pripomb in predlogov deležnikov je bil pripravljen končni nabor ukrepov. Vzpostavljeno je bilo tudi sodelovanje z izdelovalcem Občinske cestno prometne strategije (OCPS) Občine Piran pri opredelitvi ukrepov na področju upravljanja mestne logistike.

V okviru »trdih« ukrepov je bil pripravljen Poslovni model za vzpostavitev konsolidacijskega centra na Fornačah. Model opredeljuje organizacijsko-tehnološke vidike delovanja centra, tri možne zasnove, potrebne logistične in prostorske zmogljivosti ter dva ekonomska scenarija z vidika investicij in poslovanja. Ekonomska analiza kaže, da bi bilo za vzdržno delovanje centra potrebno dolgoročno sofinanciranje Občine Piran v obliki subvencij, katerih višina je odvisna od izbranega scenarija.

Poslovni model predvideva tudi nadaljnji razvoj centra, predvsem na področju digitalizacije prevzema pošilk, osebnega prevzema paketov, izrabe sončne energije ter zagotavljanja dodatnih parkirnih zmogljivosti. Za konsolidacijski center je pripravljena tudi idejna rešitev umestitve v prostor.

Nova Gorica

V Mestni občini Nova Gorica se v okviru integralnega projekta LIFE IP CARE4CLIMATE izvaja pilotni projekt za upravljanje (zelene) mestne logistike, ki obsega pripravo:

- načrta za tovorni promet,
- načrta upravljanja mestne logistike na območju Cankarjeve ulice ter
- akcijskega načrta upravljanja mestne logistike v času Evropske prestolnice kulture (EPK) Nova Gorica 2025.



Kolodvorska pot in Trg Evropa prej
(Foto: Arhiv ZUM, d. o. o., Maribor)

Najprej je bil pripravljen akcijski načrt za obdobje EPK 2025, saj so na območju železniške postaje Nova Gorica in EPK Distrikta potekale obsežne infrastrukturne ureditve, ki so pomembno vplivale na prometne tokove.

Posebna pozornost je bila namenjena preobrazbi Kolodvorske poti ter zagotavljanju nemotenih logističnih aktivnosti gospodarskih subjektov med prenovno prostora in izvajanjem programa EPK. Analitično delo je med drugim obsegalo pregled dobrih praks in relevantne dokumentacije ter zbiranje podatkov z različnimi metodami, kot so štetje prometa, anketiranje gospodarskih subjektov in usklajevanje z deležniki.

Na podlagi podatkov so bili predlagani ukrepi za Kolodvorsko pot in tudi za mestno središče in Rožno Dolino, izmed katerih so bili nekateri vključeni in nadgrajeni v Načrtu za tovorni promet v mestu Nova Gorica.

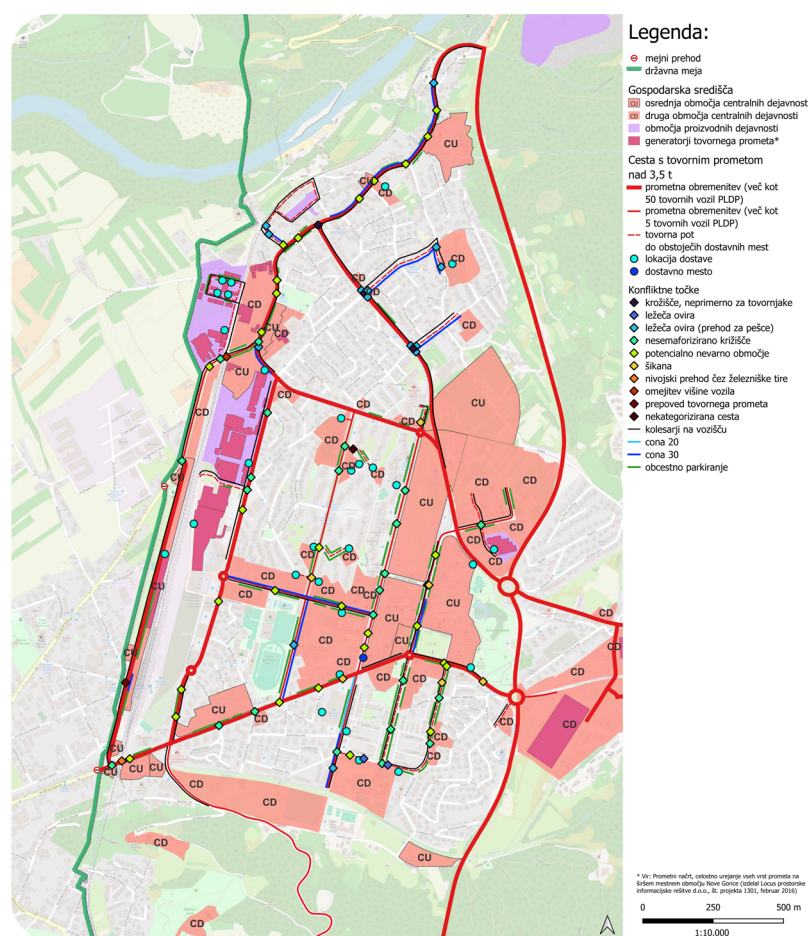


Kolodvorska pot danes
(Foto: Arhiv ZUM, d. o. o., Maribor)

Cilj Načrta za tovorni promet v mestu Nova Gorica je bil opredeliti omrežje za tovorni promet in dostavne površine v Novi Gorici in Solkanu ter s tem prispevati k optimizaciji tovarnega prometa in zmanjšanju njegovih okoljskih vplivov.

Posebna pozornost je bila namenjena širšemu področju mestnega središča, kjer so bile analizirane potrebe po dostavnih površinah, prevzemnih točkah za pakete in ustrezni navezavi na omrežje za tovorni promet. Predlagani ukrepi vključujejo organizacijske, regulativne, načrtovalske, informacijske in podporne aktivnosti za učinkovitejšo integracijo tovarnega prometa v mestno okolje.

Gospodarska središča, s tovarnim prometom obremenjene ceste in konfliktne točke



Slika: Rezultati analize pilotnega projekta v Novi Gorici

Zaradi opustitve prej planiranega projekta LivingLab se je Načrt upravljanja mestne logistike na območju Cankarjeve ulice preusmeril na problem povečanega tovarnega prometa skozi stanovanjsko sosesko ob Cankarjevi ulici. Na podlagi Načrta za tovorni promet in Celostne prometne strategije Mestne občine Nova Gorica so pripravljene idejne zasnove prostorskih ureditev, ki bodo omogočale ustrezno izvajanje ciljnega tovarnega prometa na tej ulici ter zmanjšale nepotrebne obremenitve stanovanjskega območja z emisijami in drugimi vplivi tovarnega prometa.

Delavnice, konferenca in simpozij

V okviru akcije C3.3 Zelena logistika je bilo organiziranih več dogodkov za ozaveščanje, izmenjavo izkušenj in krepitev znanja na področju logistike. Med februarjem 2019 in marcem 2021 so bile izvedene štiri delavnice, osredotočene na predstavitev dobrih praks. To so bile:

- **februarja 2019:** delavnica za izmenjavo izkušenj in prenos znanja na področju zelene logistike med Avstrijo in Slovenijo, ki je potekala v Avstriji;
- **oktobra 2020:** delavnica Razvoj sistema zelene logistike, ki je obravnavala razvoj zelene logistike v Sloveniji in Avstriji kot primer dobre prakse;
- **decembra 2020:** delavnica Upravljanje mestne logistike, ki je bila namenjena predstavitvi ukrepov upravljanja mestne logistike v evropskih mestih ter izmenjavi izkušenj;
- **marca 2021:** delavnica Akcijski načrt za upravljanje mestne logistike v Piranu. Na tej so bila predstavljena izhodišča in vsebine akcijskega načrta v okviru priprave pilotnega projekta LIFE IP CARE4CLIMATE.



Delavnica za prenos znanja na Dunaju



Mednarodna konferenca v Mariboru
(Foto: Arhiv ZUM, d. o. o., Maribor)



V obdobju do leta 2025 sta se v namen izboljšanja logistike odvila še dva večja dogodka:

Oktobra 2021 je mednarodna konferenca **Evropski zeleni dogovor – izzivi in rešitve na področju mobilnosti in logistike v mestih** potekala hibridno v Mariboru in na spletu. Skupno je združila kar 150 strokovnjakov iz 18 evropskih držav ter obravnavala štiri tematske sklope:

- zeleno transportno politiko in njeno upravljanje,
- inovacije za urbano in regionalno mobilnost,
- digitalizacijo in avtomatizacijo transporta,
- okolju prijazna vozila in alternativna goriva.

Oglejte si gradiva:



Oktobra 2025 je simpozij **Izzivi upravljanja mestne logistike v slovenskih občinah** potekal v Portorožu, osvetlil je konkretne primere in možne pristope za reševanje izzivov mestne logistike v slovenskih občinah. Predstavljeni so bili:

- Tovorni načrt v mestu Nova Gorica,
- Načrt upravljanja mestne logistike v Piranu,
- projekt integrirane mobilnosti mesta Šibenik z logističnim centrom in centrom upravljanja mobilnosti,
- splošne rešitve, razvojne usmeritve in primeri ukrepov iz slovenskih in evropskih mest.



Zaključek

Aktivnosti, opravljene v okviru akcije C3.3 Zelena logistika so prispevale k opozarjanju in ozaveščanju v zvezi s temo tovarnega prometa in njegovim vplivom na bivalno okolje in zdravje. Vsi deležniki so se strinjali, da je treba optimizirati procese in pričeti z upravljanjem mestne logistike z namenom izboljšanja bivalne kakovosti v mestih, pa tudi zaradi izboljšanja dostopnosti za tovorni promet.

Za doseganje cilja akcije C3.3 Zelena logistika so bili določeni ključni kazalniki uspešnosti, ki so večinoma že doseženi, preostali pa bodo doseženi do konca izvajanja projekta.



Akcija je v teoretičnem delu pokazala, da bo Slovenija pomembne naloge morala opraviti še na nacionalnem nivoju, predvsem z zagotovitvijo pogojev za umik večjega dela tovarnega prometa s cest na železnico.