

# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE NOVA GORICA

junij 2017



## KAZALO VSEBINE

<b>1. VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE .....</b>	<b>6</b>
Metodologija .....	6
Območje obdelave .....	8
Vključevanje javnosti.....	8
Čas obdelave.....	8
<b>3. PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA.....</b>	<b>9</b>
<b>4. STRATEŠKI IZZIVI.....</b>	<b>10</b>
<b>5. VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI.....</b>	<b>11</b>
<b>6. SCENARIJI PRIHODNJEGA RAZVOJA MOBILNOSTI V OBČINI .....</b>	<b>14</b>
<b>7. STRATEŠKI STEBRI .....</b>	<b>17</b>
<b>PRVI STRATEŠKI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA.....</b>	<b>18</b>
Izzivi .....	18
Priložnosti in dosežki.....	19
Cilji .....	20
Ukrepi .....	20
<b>DRUGI STRATEŠKI STEBER: HOJA, NAJBOLJ NARAVNA OBLIKA MOBILNOSTI.....</b>	<b>23</b>
Izzivi .....	23
Priložnosti in dosežki.....	24
Cilji .....	25
Ukrepi .....	25
<b>TRETJI STRATEŠKI STEBER: IZKORIŠČANJE DANOSTI ZA KOLESARJENJE.....</b>	<b>28</b>
Izzivi .....	28
Priložnosti in dosežki.....	29
Cilji .....	30
Ukrepi .....	30
<b>ČETRTE STRATEŠKI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET .....</b>	<b>33</b>
Izzivi .....	33
Priložnosti in dosežki.....	34
Cilji .....	35
Ukrepi .....	35
<b>PETI STRATEŠKI STEBER: OPTIMIZACIJA MOTORIZIRANEGA PROMETA.....</b>	<b>38</b>
Izzivi .....	38
Priložnosti in dosežki.....	39
Cilji .....	40
Ukrepi .....	40
<b>AKCIJSKI NAČRT .....</b>	<b>44</b>

## SEZNAM KRATIC

CPS – Celostna prometna strategija  
DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo  
EU – Evropska unija  
EZTS – Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje  
JPP – Javni potniški promet  
MONG – Mestna občina Nova Gorica  
MzI – Ministrstvo za infrastrukturo  
OŠV – Občina Šempeter-Vrtojba  
SŽ – Slovenske železnice

# 1. VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Mestna občina Nova Gorica (MONG) s Celostno prometno strategijo (CPS) postavlja nove temelje za načrtovanje prometa v občini z namenom postaviti v ospredje ljudi in kakovost bivanja. Prometne razmere morajo slediti temeljnemu cilju trajnostne mobilnosti, z energetske učinkovitimi, prostorsko manj potratnimi, okoljsko manj škodljivimi in zato bolj zdravimi oblikami prometa v mestu in regiji. Takšen pristop nadgrajuje temeljne strategije (razvojne, prometne, prostorske...) s finančnimi ocenami posegov, časovnimi komponentami predvidenih izvajanj projektov in ukrepov na različnih nivojih prometnega sistema, ter njihovo zaporedje izvajanja in povezovanja s kakovostnim zagotavljanjem dostopnosti in mobilnosti za vse prebivalce.

Celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica (CPS MONG) je strateški dokument, izveden v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014- 2020. Temeljne cilje oblikujemo v petletnem akcijskem načrtu, kjer orišemo učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, in ki nam med uresničevanjem pomagajo doseči celostne spremembe. Želimo spremeniti potovalne navade in izboljšati porazdelitev mobilnosti tako, da bo več poti opravljenih z javnim prevozom, s kolesom in peš.

CPS MONG odlikujejo:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- **celovit pristop**, ki v središče postavlja človeka, upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- **participativni pristop**, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa.

S CPS MONG zagotavlja:

- **jasno vizijo, cilje in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev**, ki prispeva k transparentnosti odločitev in usmerjeni rabi proračunskih sredstev,
- **pregled stroškov in koristi** ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi,
- **strokovnost**, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Koncept trajnostne mobilnosti nam v MONG ni tuj. Že v letu 2005 smo pripravili Načrt trajnostne mobilnosti za širše mestno območje Nove Gorice, leta 2012 pa smo v okviru evropskega projekta »PUMAS« (Planning Sustainable regional – Urban Mobility in the Alpine Space) izdelali prvo čezmejno CPS v Sloveniji z naslovom »Vizija optimalno povezane regije«, ki podaja temeljna strateška izhodišča trajnostne mobilnosti širšega regijskega prostora. Leta 2015 smo izdelali Trajnostno urbano strategijo Nova Gorica 2020, ki se ukvarja tudi s prometom, leta 2016 pa Prometni načrt - Celostno urejanje vseh vrst prometa na širšem mestnem območju Nove Gorice. CPS MONG nadgrajuje te dokumente tako, da ambiciozno zastavlja cilje in ukrepe skozi petletni akcijski načrt, hkrati pa postaja prvi tovrstni dokument za območje celotne občine, ki je obvezujoč, saj je potrjen s strani mestnega sveta.

Za izdelavo CPS smo se odločili, ker se zavedamo, da potrebujemo temeljno izhodišče za trajnostno izvajanje gospodarskih, socialnih, okoljskih in drugih investicijskih projektov. Investicijski pristop načrtovanja je zastarel, saj kot cilj postavlja (praviloma cestno) infrastrukturo, ne obravnava in zasleduje širših ciljev občine, se osredotoča na avtomobile namesto na človeka, je investicijsko zahteven in ne nazadnje ne vključuje ostalih panog, kot so okolje, prostor in zdravje.

S CPS se tako celostno preverijo različni ukrepi prometne politike ter njihovo medsebojno povezovanje oziroma soodvisnost z namenom doseganja optimalnih učinkov.

CPS ima ključno povezovalno vlogo med zdajšnjim in prihodnjim stanjem. CPS MONG obravnava mesto kot regijsko upravno, izobraževalno in zaposlitveno središče ter vstopna točka za širše turistično območje. Končno ima CPS pomembno vlogo pri krepitvi naše vloge regionalnega središča ter pri spopadanju s strateškimi izzivi kot so staranje in upadanje števila prebivalcev, prometna varnost, zdravje prebivalcev, gospodarski razvoj in turizem, kakovost okolja in bivanja v občini.

Sodobni pristop, za katerega smo se odločili, ni le priprava in sprejetje strateškega prometnega dokumenta MONG, temveč pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja šele zadnji korak reševanja izzivov v prometu. Pričujoči dokument ni »proti avtomobilski«, ampak je »za izbiro«. To pomeni, da v nasprotju s tradicionalno prakso, ki je spodbujala uporabo samo motornega prometa, uravnoteženo obravnava vse oblike mobilnosti kot so hoja, kolesarjenje, javni potniški promet (JPP) in motorni promet. Odločitev za trajnostno mobilnost tako pomeni odločitev **za sodobno in zeleno Novo Gorico**.

## 2. PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Odločitev o izdelavi CPS MONG je izhajala na podlagi potrebe, da se pridobi strateški dokument, ki podpre in nadgradi načrtovanje sektorskih razvojnih programov, s kvalitetnim trajnostnim pristopom na področju mobilnosti. Sprejet dokument bo podlaga za pripravo razpisov projektov in/ali programov, s katerimi bo MONG lahko pridobila in tudi uspešno črpala sredstva Evropske unije (EU).

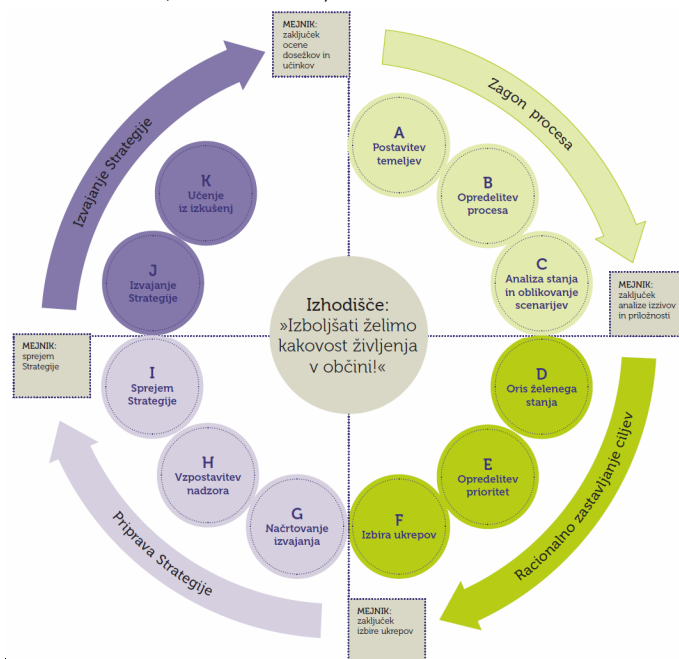
Za vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo 16. oktobra 2015 v Uradnem listu RS, št. 78/2015, objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

Cilj izdelave strategij je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so opredeljeni v Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. CPS, ki so pripravljene v skladu s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije in so potrjene v mestnih oziroma občinskih svetih, so tudi pogoj za prijavo občin na razpise za sredstva za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.

MONG je pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo CPS MONG. Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in EU iz Kohezijskega sklada.

### Metodologija

Pri izdelavi CPS MONG je skupaj z občinsko projektno skupino sodeloval zunanji izvajalec s strokovnjaki za prometno in prostorsko načrtovanje ter vključevanje javnosti. CPS MONG je izdelana skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana, 2012). Priprava je obsegala 4 faze in 11 sklopov aktivnosti, kot je razvidno iz spodnjega diagrama. Pri tem smo upoštevali in nadgradili minimalne standarde, kot so bili določeni v razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo, oktober 2015).



Slika 1: Faze priprave CPS (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

V prvi fazi smo izdelali analizo stanja in poročilo »Celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica - poročilo o 1. fazi«, ki je temeljila predvsem na aktivnem sodelovanju s ključnimi deležniki MONG ter pregledu obstoječih strategij, študij in politik. V tem dokumentu je podrobneje predstavljen delovni okvir naloge, metodologija dela in analiza prometnega sistema (peš, kolesarski, mestni potniški, medkrajevni avtobusni, železniški promet, šolski prevozi, osebna vozila, tovorni promet, mirujoči promet). Poleg tega so bili analizirani vidiki prometa, kot so prometna varnost, potovalne navade, dostopnost gibalno oviranih oseb in oseb s senzoričnimi omejitvami sluha in vida, zmogljivost infrastrukture, povezanost omrežij, emisije vozil in hrup, demografski in socio-ekonomski trendi in stanje, generatorji prometa, dostopnost turizma širšega območja, pogled deležnikov.

Poleg standardnih metod (pregled in analiza statističnih, prometnih, prostorskih podatkov, študij, strategij, terenskih ogledov itd.) je bil razvit tudi štiristopenjski prometni model. Makroskopska raven prometnega modela zajema širše mestno območje Nove Gorice. Makroskopski multimodalni model vključuje modeliranje celodnevnega prometa, in sicer obravnava potniški (osebni avto, javni promet, kolesarski in peš promet) in tovorni cestni promet. Namen prometnega modela je analizirati trenutno stanje v cestnem omrežju ter vrednotiti različne scenarije ukrepov. Vhodni podatki so obsegali tudi štetje prometa (peš, kolesarskega, motornega), ki je bilo opravljeno na 12 točkah na območju mesta Nova Gorica ter v Šempasu in v Prvačini med 12. septembrom in 14. septembrom 2016.

Sledila je druga faza opredelitev vizije in prioritet. Po obsežnem delu oblikovanja vizije in strateških ciljev smo oblikovali strateške cilje trajnostnega razvoja MONG .

Sledila je faza preveritve postavljenih ciljev, zatem je sledila izdelava prednostnih usmeritev in ukrepov, pri čemer nam je bil v pomoč izdelan štiristopenjski prometni model. Izdelani so bili trije scenariji, ki so na podlagi izdelanega prometnega modela objektivno preverili vpliv ukrepov upravljanja prometnega povpraševanja na prometno omrežje v MONG:

- Scenarij 1 - razvoj mobilnosti v občini brez ukrepov,
- Scenarij 2 - razvoj prometnega omrežja na osnovi OPN UN,
- Scenarij 3 - razvoj prometnega omrežja na osnovi obstoječe čezmejne CPS in CPS MONG v izdelavi.

Ti scenariji so predstavljeni podrobno v poglavju Scenariji prihodnjega razvoja mobilnosti v občini.

Pripravljen se je širši nabor ukrepov tudi z drugih področij, pri čemer so se enakopravno obravnavali vsi prometni načini. Preverilo se je dosedanje izkušnje in dobre prakse ter smernice za trajnostno načrtovanje prometa tako v Sloveniji kot v tujini. Izbira ukrepov upošteva lokalni kontekst in izhodišča občine ter že načrtovanih ukrepov, ter dejstvo, da se upošteva vloga mesta Nova Gorica kot regijskega in občinskega središča in dela somestja.

Nato se je preverilo, kateri so najbolj učinkoviti ukrepi, upošteva željeno stanje ter stroške in koristi. Posamezne ukrepe se je zaradi medsebojne povezanosti preverilo tako s prostorskega, izvedbenega, tehničnega vidika kakor tudi s finančnih vidikov.



## Območje obdelave

CPS MONG se osredotoča na trajnostni pristop načrtovanja prometa celotne občine. Skoncentriranost večine prometnih tokov, ki prinašajo večjo potrebo po ukrepanju, pa je razlog za poudarjeno obravnavo širšega urbanega območja Nove Gorice, saj je v tem območju 85 odstotkov vseh delovnih mest in tukaj živi 64 odstotkov vseh prebivalcev občine. Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev občine, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Nove Gorice, strategija upošteva tudi regionalne prometne tokove in vlogo somestja s Šempetrom in Gorico.

## Vključevanje javnosti

Med celotnim trajanjem izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje, poleg strokovnjakov, kot novost vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Delovna skupina je vključevala nekatere ključne deležnike, kot so predstavniki gospodarstva, zdravstva, šolstva, občine, nevladnih organizacij in društev, javnega potniškega prometa itd. Z občinsko upravo oziroma delovno skupino smo izvedli pet delavnic, s ključnimi deležniki pa opravili preko 20 intervjujev. Splošna javnost je lahko sodelovala na treh javnih razpravah, vključena pa je bila tudi z izvajanjem anketiranja in intervjujev. V januarju in februarju 2017 je bila na ogled tudi razstava o viziji CPS.

Splošna javnost je bila vključena na podlagi sprotnega obveščanja s promocijskimi gradivi, vabili, prek spleta, družbenih omrežij in tiska ter po radiu. Aktivno sodelovanje javnosti je med oblikovanjem strategije tako doprineslo k celovitejšemu vpogledu v materijo in je še dodatno podprlo strokovne ugotovitve, ki slonijo na uvodnem pregledu obstoječih strategij in politik, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Izbira slednjih je pomenila kritični del priprave CPS, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopna na spletni strani MONG in v Projektni Pisarni MONG.

## Čas obdelave

Oblikovanje CPS MONG je potekalo leto dni, s pričetkom izvajanja aktivnosti v juliju 2016, končanjem prve faze v novembru 2016, končanjem druge faze v marcu 2017 ter končanjem tretje faze s sprejetjem strategije na Mestnem svetu v maju 2017 in formalnim zaključkom v juniju 2017. Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, velja za prvih pet let izvajanja strategije od leta sprejetja, tj. od leta 2017 do leta 2023. Sprejetje CPS MONG v letu 2017 pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega pristopa načrtovanja prometa, ki ga bomo nadaljevali s spremljanjem kazalnikov in revizijo strategije na vsaki dve leti (2019 in 2021) ter prenovi vsakih pet let (2023).

### 3. PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA

Predolgo smo (ne samo v naši občini, temveč tudi drugod) načrtovali promet z osredotočanjem na gradnjo cest, parkirišč in krožišč, s katerimi smo želeli povečati zmogljivost le-teh ter s tem pretočnost vozil. Izkušnje pri nas in na tujem pa kažejo, da takšna praksa nikoli ne more povsem zadovoljiti povpraševanja, kvečjemu ga še dodatno povzroči. Uspešna mesta in občine zato opuščajo takšen način razmišljanja in se raje ozirajo po pristopih upravljanja prometnega povpraševanja, ki so zastavljeni trajnostno in celostno.

V prihodnosti želimo spodbujati in uvajati različne oblike trajnostne mobilnosti ter si prizadevati za enakovredno dostopnost prebivalcev celotne občine, tako mestnih kot dnevnih migrantov iz podeželja ter drugih obiskovalcev. Odločitev MONG za celostno načrtovanje prometa temelji zlasti na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja.

Vsem občanom bodo ukrepi CPS MONG omogočili:

- večjo prometno varnost otrok in ostalih udeležencev v prometu,
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev,
- boljšo privlačnost in kakovost življenjskega prostora,
- boljšo kakovost zraka,
- manjše izpuste toplogrednih plinov in manjšo porabo energije,
- pozitivne učinke na zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic,
- boljšo povezanost urbanega območja s podeželjem v njegovem zaledju,
- zmanjšanje stroškov za mobilnost.

Občina pa bo lahko pridobila:

- zmanjšanje prometnih obremenitev,
- povečanje možnosti mestnih in podeželskih lokalnih skupnosti za uspešen razvoj,
- izboljšanje izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

## 4. STRATEŠKI IZZIVI

Upoštevajoč izsledke študij, terenskega dela, anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, analize primarnih in sekundarnih statističnih virov podatkov ter prometnega modela, so ključni izzivi v okviru CPS MONG naslednji:

1. Neuravnotežena dostopnost do storitev, delovnih mest in izobraževanja za vse, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo, tako z vidika možnosti uporabe alternativ osebnemu motornemu prometu kot tudi z opremljenostjo infrastrukture.
2. Nekonkurenčen javni potniški promet (nizke frekvence, gostota omrežja, pomanjkljiva fizična in informacijska infrastruktura).
3. Neizkoriščen potencial uporabe nemotoriziranih prometnih načinov za kratke poti (nesklenjeno omrežje peš in kolesarskih poti, pomanjkljiva infrastruktura za pešce in kolesarje, konflikti med uporabniki, visoka stopnja motorizacije, načrtovanje osredotočeno na osebni motorni promet).
4. Varnost v prometu, še posebej za najbolj ranljive skupine, kot so pešci in kolesarji, med njimi še posebej otroci in starejši (večje število konfliktnih točk za pešce in kolesarjev, visoke hitrosti in obseg motornega prometa, osvetljenost peš in kolesarskih poti).
5. Kakovost zraka in izpusti toplogrednih plinov (izpusti delcev PM, ozon, visoka pojavnost astme).
6. Neustrezno reševanje problematike mirujočega prometa.
7. Demografski trendi upadanja in staranja prebivalstva s trendi suburbanizacije.
8. Visoka stopnja delovnih migracij močno vpliva na prometne tokove.
9. Izvedba prometnih rešitev ne sledi strateškim dokumentom občine.
10. Organizacija prometnega načrtovanja v občini (tako z vidika integriranosti (zlasti s prostorsko politiko) kot tudi kadrovske razpoložljivosti).

V analizi stanja je bilo ugotovljeno, da se MONG, kljub napredku v zadnjih letih, sooča z vrsto strateških izzivov, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Zavedamo se, da promet ni cilj sam po sebi, temveč sredstvo za doseganje širših ciljev. Promet poleg pozitivnih koristi prinaša tudi nevšečnosti, še posebej če je prometni sistem neuravnotežen. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju z izzivi povezanimi s prometom, in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja. Zato želimo s sodobnimi načeli in trajnostno mobilnostjo:

- reševati probleme tako, da izkoristimo mnoge priložnosti v naši občini, ki so bile do sedaj preveč zapostavljene ali se jih nismo dovolj dobro zavedali,
- nadaljevati že začeto zgodbo ter temeljito izboljšati prometni sistem in s tem povečati kakovost bivanja v občini,
- spremeniti načrtovalske prioritete v občini na način, da v ospredje postavimo vse prebivalce in njihove potrebe, vse prevozne načine in obvladovanje motornega prometa, ne pa le njegove rasti.

## 5. VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

Strateški razvojni cilji sledijo oblikovani viziji CPS MONG. Vizija prometne ureditve je temelj za učinkovito izvajanje CPS. Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine in občinske uprave) in zainteresirana javnost, s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Promet je postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Vizija celostne ureditve prometa MONG v letu 2035 je naslednja:

**"Varen in zelen prostor, kjer s trajnostnimi potovalnimi navadami prispevamo k blaginji občine in kakovosti bivanja za vse".**

Nova Gorica je leta 2035 uspešna, zdrava in varna občina, ki nudi celovito stekano mrežo različnih oblik mobilnosti in ponuja nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja, rasti ter bivanja. Omogoča enostavno potovanje od vrat do vrat z uporabo različnih prevoznih načinov vsem uporabnikom, ne glede na socialni status, starost ali omejitve v mobilnosti.

Pametno zasnovana prometna mreža prispeva k čistejšemu zraku, minimalnemu hrupu, nizkemu ogljičnemu odtisu, boljšemu zdravju in večji varnosti, še posebej otrok in starejših, pešcev in kolesarjev, ter kakovostnejši izrabi javnih površin.

Z visoko kakovostjo bivanja ustvarja občina privlačno in dinamično okolje, ki privablja prebivalce, še posebej mlade, ki želijo tu živeti, ustvarjati in delati. Mlada in odprta občina krepi razvoj kulture in izobraževanja ter je živahno multikulturno središče za vse generacije. Kot napredna in dostopna občina privlači investicije, podjetja in talente, ki vidijo priložnost za rast in razvoj. Skupaj z inovativnim in naprednim načrtovanjem, kakovostno dostopnostjo ter naravnimi in kulturnimi znamenitostmi je občina turistično prepoznavna in zanimiva tako doma kot na tujem.

Za uresničevanje vizije smo si, na podlagi obširnega vključevanja javnosti, zastavili naslednje strateške cilje in ciljne vrednosti:

### **Strateški cilj 1: Povečati gospodarsko moč občine - s pozitivnimi demografskimi trendi in izboljšano dostopnostjo**

Glavne usmeritve mesta Nova Gorica, kot regijskega in občinskega središča in dela somestja, je prevzemanje aktivne vloge za vključevanje v projekte, pobude, združevanju na področju gospodarstva, družbenega razvoja, urejanja prostora in prometa. MONG bo utrdila svoj položaj v regijskem območju tako, da bo optimalno sledila gospodarskim načrtom s prometnim opremljanjem in trajnostno mobilnostnimi projekti.

#### **Prednostna usmeritev**

Gospodarsko prodorna in inovativna občina

#### **Razvojni izziv**

Povečati gospodarsko moč občine

#### **Kako bomo to dosegli**

Z izboljšano dostopnostjo, trajnostnim načrtovanjem in izvajanjem trajnostne mobilnosti

#### **Ciljna vrednost**

Izboljšati prometno dostopnost do izobraževanja, delovnih mest, poslovnih lokacij ter turističnih znamenitosti

## **Strateški cilj 2: Izboljšati zdravje ljudi in bivanjsko okolje**

S ciljem, da bi dosegli visoko okoljsko in bivalno kakovost, bo MONG ukrepe trajnostne mobilnosti integrirala v najpomembnejše dokumente in ustrezno regulirala že obstoječe programe in dokumente. Z boljšo kakovostjo zraka, izboljšano prometno varnostjo ter s povečano fizično aktivnostjo skozi mobilnost bo občina zagotovila kvalitetno bivalno okolje.

### **Prednostna usmeritev**

Zeleno, zdravo in varno okolje

### **Razvojni izziv**

Izboljšati zdravje ljudi in bivanjsko okolja

### **Kako bomo to dosegli**

Z boljšo kakovostjo zraka, izboljšano prometno varnostjo ter s povečano fizično aktivnostjo občanov skozi mobilnost

### **Ciljna vrednost**

Znižati izpuste toplogrednih plinov, izpuste trdnih delcev PM in ozona

Zmanjšati število žrtev in poškodovanih v prometnih nesrečah

Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih in izboljšati telesni fitnes otrok

## **Strateški cilj 3: Ustvarjati privlačno okolje za bivanje za vse generacije, zlasti za mlade in ranljive skupine**

MONG preko različnih organizacij skrbi za enake možnosti vseh generacij, za socialno vključevanje ogroženih in ranljivih skupin. S povečanjem kakovosti prometne politike se lahko izboljša, dostopnost in dosegljivost programov in pomoči in ne nazadnje se z ukrepi trajnostne mobilnosti prispeva tudi k urejenosti javnih prostorov, urbanih, prometnih, zelenih, rekreacijskih površin.

### **Prednostna usmeritev**

Privlačno okolje za vse generacije, raznolika in povezana skupnost

### **Razvojni izziv**

Ustvarjanje privlačnega okolja za bivanje za vse generacije

### **Kako bomo to dosegli**

S povečanjem socialne vključenosti s kakovostnimi zelenimi površinami in urejenostjo javnih prostorov za rekreacijo, druženje in ustvarjanje

### **Ciljna vrednost**

Pozitivni demografski trendi

## **Strateški cilj 4: Postati središče širšega obmejnega prostora na področju celostnega načrtovanja in upravljanja prometa**

S koordinacijo oblikovanja politik bo MONG lahko postala vzorčen primer na področju celostnega načrtovanja in upravljanja prometa ter povezovanja z ostalimi občinami in čezmejno regijo. Obravnava predlogov sistemske ureditve trajnostne mobilnosti na področju železniškega in cestnega prometa bo v MONG prednostna programska naloga.

### **Prednostna usmeritev**

Celostna obravnava MONG v širšem prostoru iz prometnega in urbanističnega vidika – zagotavljanje dostopnosti in povezanosti

**Razvojni izziv**

Postati središče širšega obmejnega prostora

**Kako bomo to dosegli**

Izvajanje strokovnih in upravnih nalog na področju prometne in prostorske politike

**Ciljna vrednost**

Povečati povezanost občine s širšo regijo z javnim potniškim prometom in/ali drugimi oblikami zagotavljanja dostopnosti

Izvajanje ukrepov CPS MONG

Za uresničevanje zastavljenih strateških ciljev se bo občina odgovorno, v okviru svojih pristojnosti in zmogljivosti, spopadala z razvojnimi izzivi s predvidenimi ukrepi.

## 6. SCENARIJI PRIHODNJEGA RAZVOJA MOBILNOSTI V OBČINI

V okviru priprave Celostne prometne strategije smo izdelali različne scenarije razvoja mobilnosti v občini ter jih preverili v prometnem modelu. Zlasti smo želeli potrditi ali ovreči idejo, ali je v MONG smiselno in upravičeno vpeljati ukrepe, ki bodo namesto zagotavljanja pretočnosti in hitrosti motornega prometa zagotavljali boljše pogoje za pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa.

Razvili smo tri scenarije prometnega režima v Novi Gorici. Pri tem je potrebno upoštevati, da so vsi scenariji hipotetični in da ne predstavljajo dokončne idejne rešitve, temveč širši koncept, katerega podrobnosti so odvisne od podrobnega načrtovanja. Scenariji so sloneli predvsem na infrastrukturnih ukrepih in ukrepih upravljanja prometa (ki se jih da vrednotiti v prometnem modelu). Namen scenarijev je bil prikazati razlike v delovanju prometnega omrežja Nove Gorice odvisno od ukrepov, ki so skozi presojanje stroškovne učinkovitosti dobili višje ocene (pretežno ukrepi, skladni s trajnostnim prometnim načrtovanjem) ter nižje ocene (pretežno osredotočanje na gradnjo cestne infrastrukture, zagotavljanje pretočnosti motornega prometa).

### **Prvi scenarij: razvoj mobilnosti v občini brez ukrepov**

Scenarij predvideva 1-odstotno letno rast prometa v naslednjih 20 letih na obstoječem omrežju, kar je precej več od trenda v zadnjih 15 letih, ko je promet praktično stagniral.

Tudi ob 1-odstotni letni rasti prometa bi večina cestnega omrežja prenesla napovedane obremenitve, kapacitete bi bile presežene samo v dveh križiščih (Vojkove in Kromberške ceste ter Kromberške in Industrijske ceste). Rezultati kažejo, da je ob obstoječem prometnem obsegu še veliko rezerv v kapaciteti prometnega omrežja. Tak scenarij torej nadaljuje enako prakso načrtovanja kot je v veljavi trenutno in sloni na sprotne reševanju prometnih težav. Prometni sistemi se načrtujejo parcialno, npr. sistem JPP, parkirna politika, šolski prevozi, gradnja cest, prostorska politika itd. Tako načrtovanje ni strateško in transparentno. Tako občina želi hkrati ugajati zahtevam uporabnikom motornih vozil, hkrati pa izvajati ukrepe trajnostne mobilnosti. V prometnem omrežju to pomeni, da se na primer kolesarsko omrežje načrtuje odsek za odsekom, motorna vozila lahko neomejeno dostopajo do tako rekoč vseh ciljev, pešci so v podrejenem položaju, parkiranje je skoraj povsod brezplačno in/ali časovno neomejeno.

Po tem scenariju ukrepi med seboj niso usklajeni, nekatera področja, kot je JPP, so zapostavljena. V takem scenariju so najbolj zadovoljni uporabniki motornih vozil, najmanj pa kolesarji in uporabniki JPP. Tudi če bi se lotevali npr. ukinjanja parkirišč ali zapiranja ulic, rezultati ne bi bili učinkoviti, saj je ponujena dobra alternativa. Podobno, tudi če bi uvedli P+R, bi, ob trenutnem nivoju uslug JPP in razpoložljivosti brezplačnih parkirnih mest, bil tak ukrep povsem neuspešen.

### **Drugi scenarij - razvoj prometnega omrežja na osnovi obstoječih prostorskih aktov**

Tak scenarij, podobno kot prvi scenarij, nadaljuje enako prakso načrtovanja. S prvim scenarijem se razlikuje le v tem, da vključuje še vrsto novih cest in parkirišč, ki so načrtovana v naših trenutnih prostorskih aktih. V tem scenariju se predvideva predvsem gradnja novih cestnih povezav, ki bi razbremenile obstoječo cestno omrežje, ko so podaljšek Ulice dr. Karla Lavriča do vzhodne obvoznice, priključek Vodovodne poti na obstoječe krožišče, gradnja Ščedenske ceste, gradnja novih garažnih hiš, omejitev hitrosti na 30 km/h na območju znotraj notranjega obroča (Erjavčeva-Vojkova-Prvomajska) itd.

Scenarij omogoča umirjanje prometa znotraj notranjega obroča Nove Gorice, saj se promet preseli navzven, tudi na novo predvideno zahodno obvoznico. Ostale novogradnje ne vplivajo bistveno na razbremenitev omrežja. Podrobno smo analizirali obstoječo cesto skozi Panovec in ugotovili, da je merodajna konična ura za dimenzioniranje<sup>1</sup> še vedno 20 % pod kapaciteto omenjene ceste.. Zahodna obvoznica bi bila smiselna predvsem v svojem južnem poteku (med Rožno Dolino in Erjavčevo cesto), saj razbremeni glavno cesto skozi Panovec. Vendar pa je dokazano, da gradnja novih cest praviloma generira še več motornega prometa (saj se znižajo posplošeni stroški, s tem pa poveča privlačnost uporabe avtomobila), s tem pa tudi negativnih vplivov, kar je v nasprotju z usmeritvami CPS.

Po tem scenariju prevladuje motorni promet, tako da se obsega motornega prometa poveča. Povečan promet vpliva predvsem na poslabšanje varnosti in kakovosti zraka ter povečanje hrupa. Skratka, kakovost življenja se zmanjšuje, hkrati se zmanjšuje privlačnost mesta za bivanje in razvoj gospodarstva, kar ni v skladu z vizijo in strateškimi cilji. Dejstvo pa je da se na tak način za infrastrukturo zaseda dragocen prostor, ki bi lahko bil namenjen drugim razvojnim potrebam mesta.

Ta scenarij je tudi finančno zelo zahteven, saj gradnja novih cest in garažnih hiš predstavlja velike investicijske stroške, ki so bistveno večji od stroškov učinkovitih ukrepov trajnostne mobilnosti.

### **Tretji scenarij – trajnostni razvoj prometnega omrežja**

Ta scenarij temelji na obstoječi, zgrajeni infrastrukturi. Načrtovane ceste iz drugega scenarija se opustijo, hkrati se spremeni prometni režim glede na hierarhijo cest z namenom umirjanja prometa, izboljšanja pogojev za pešačenje in kolesarjenje ter varnosti pešcev in kolesarjev. Razlika s prejšnjima scenarijema je, da bolj trajnostno upravlja z javnim prostorom, ki tako ni osredotočen le na motorni promet. Prometno omrežje je zasnovano tako, da omogoča varno in hitro premikanje pešcem in kolesarjem in hkrati dopušča dostop za motorna vozila. Ukrepi na omrežju skrajšujejo poti za pešce in kolesarje ter jim izboljšajo varnost premikanja. Motorni promet se usmeri na glavne ceste (obroč). S tem se nekoliko podaljšajo poti in čas vožnje, s čimer se poskuša zmanjšati njegova privlačnost. Tako je omrežje razdeljeno v različne cone, med katerimi je možno voziti le po nosilnih cestah, znotraj cone pa je hitrost omejena na največ 30 km/h.

Po tem scenariju z ukrepi na omrežju dosežemo svoj namen, to je razbremenitev središč Nove Gorice in Solkana, hkrati pa na t.i. notranjem obroču ne povzročijo obremenitev, ki jih ta obroč ne bi uspel prevzeti. Dosežemo jasno ločevanje tranzitnega prometa od prometa, ki ima dejansko cilj v samih središčih. S tem scenarijem povečamo privlačnost hoje in kolesarjenja pa tudi JPP. Zaradi nižjih hitrosti in manjšega obsega prometa v stanovanjskih območjih se poveča varnost pešcev in kolesarjev. Ta scenarij je investicijsko manj zahteven od prvih dveh, saj so ukrepi omejeni na spremembo prometnega režima, velike preureditve infrastrukture pa v prvi fazi sploh niso potrebne. Poleg tega, razen na nosilnih cestah notranjega obroča, ni potrebe po ločeni kolesarski infrastrukturi, saj je na cestah omogočen mešan promet. Razmerje koristi - stroški je praviloma precej večje za manjše, trajnostne projekte kot velike investicije v cestno infrastrukturo. Scenarij je tudi v skladu z zastavljenimi strateškimi cilji, prav tako s CPS Čezmejne goriške regije pa tudi TUS Nova Gorica 2020.

**Med scenariji za najbolj optimalnega označujemo tretjega, saj upošteva preplet večjega števila ukrepov na področju trajnostne mobilnosti. Testiranje scenarijev je potrdilo, da je smiselno vpeljati ukrepe, ki namesto zagotavljanja pretočnosti in hitrosti motornega prometa zagotavljajo boljše pogoje za pešačenje, kolesarjenje in uporabo JPP.**

---

<sup>1</sup>Tj. 150. ura v letu, kar pomeni, da je 150 ur v letu večji promet, na katerega pa se ne dimenzionira mestnih cest.



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA  
OBČINE NOVA GORICA

Način umirjanja prometa, ki izboljšuje  
pešačenje in kolesarjenje -  
razdelitev mesta na dele

LEGENDA:

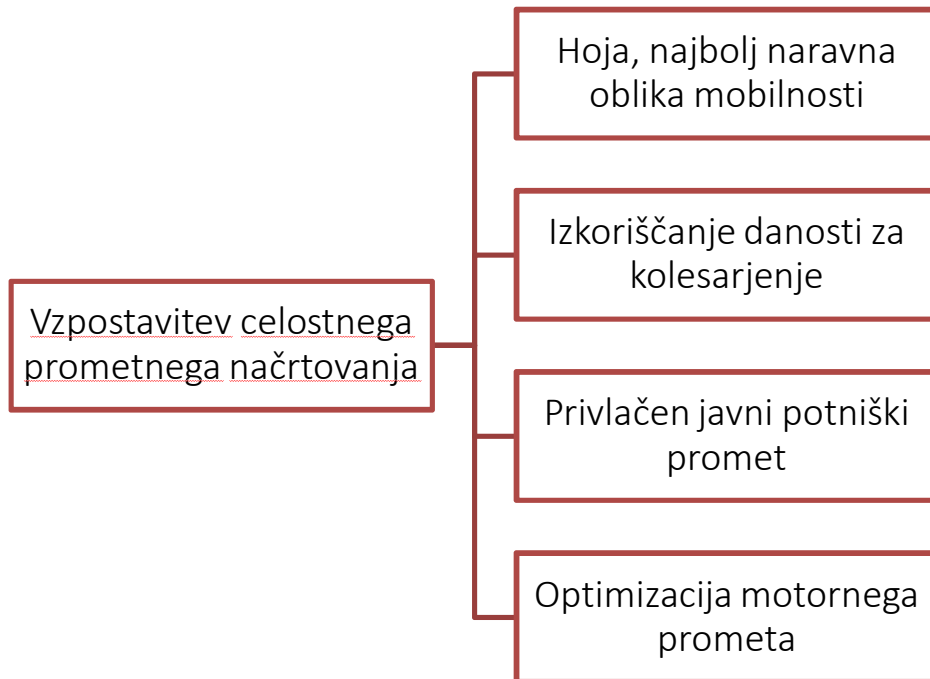
- mestna arterija in obvoznica
- glavne peš / kolesarske poti
- peš cona
- (glavna) kolesarska pot
- dovoljen motorni promet
- predvidene pomembne peš / kolesarske poti
- mestne ceste posameznega dela mesta
- zapora ceste (prehodno za pešce in kolesarje ter po potrebi za JPP)
- cesti se ne povežeta
- državna meja



Slika 2: Tretji scenarij – trajnostni razvoj prometnega omrežja

## 7. STRATEŠKI STEBRI

CPS MONG predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsa so medsebojno povezana in se dopolnjujejo. Obravnavajo peš, kolesarski, javni potniški in motorni promet, in jih v zaokroženo celoto povezuje ukrep vzpostavitve celostnega prometnega načrtovanja. Vsi navedeni ukrepi skupaj bodo omogočali doseganje strateških ciljev.



Slika 3: Pet strateških stebrov CPS MONG

Vsak strateški steber izpostavlja ključne izzive in priložnosti ter določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer dogodkov v prihodnosti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, temveč nam bodo pozneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Najpomembneje pa je, da ima vsak strateški steber poleg ciljev, določene tudi ukrepe za doseg začrtanih ciljev. Ukrepi so skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotrni.

Akcijski načrt za izvajanje ukrepov je pripravljen za obdobje petih let in obsega ukrepe vseh petih strateških stebrov.

# PRVI STRATEŠKI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

MONG je že leta znana kot občina, kjer je trajnostna mobilnost prepoznana kot eden najpomembnejših dejavnikov lokalnega razvoja. Trajnosten razvoj je vodilo ključnih strateških dokumentov, pozitivne spremembe, tudi na področju prometa, so očitne. Hkrati se zavedamo, da se danes promet vedno ne načrtuje in razvija v skladu z zastavljenimi cilji in načeli. S skladnim in celostnim prometnim načrtovanjem bomo strateške usmeritve dosledno tudi izvajali.

## Izzivi

V Sloveniji večina pristojnosti upravljanja, graditve, vzdrževanja, varstvo in nadzorstvo nad občinskimi cestami sloni na lokalni oziroma občinski ravni. Občine in regije praviloma same prevzemajo obveznosti za zagotavljanje finančnih in drugih orodij za kakovostno prometno načrtovanje. Večja mesta imajo velike težave pri reševanju prometnih izzivov, katerih vzrok je večplasten. Nova Gorica, ki predstavlja funkcionalno, izobraževalno in zaposlitveno regijsko središče, se sooča s slabo prometne povezanostjo s trajnostnimi prevoznimi načini na regijski in državni ravni, in se zato sooča z negativnimi posledicami naraščajoče motorizacije, cestnih zastojev, povečanih izpustov izpušnih plinov, hrupa, ki so povezani z dnevnimi migracijami, turizmom in gospodarstvom, kar se je negativno odrazilo na zdravju in počutju ljudi, poslabšale so bivanjske razmere v mestu.

MONG ima razvito strukturo oddelkov in služb, ki so odgovorni za načrtovanje in upravljanje prometnega sistema. Naloge prometnega načrtovanja in umeščanja prometne infrastrukture v prostor, operativne naloge s področja prometa, gradnja infrastrukture, razvoj prometnih in parkirnih ureditev, upravljanje parkirišč in komunikacija s prevoznikom JPP se izvajajo na različnih oddelkih, le-ti pa niso vedno usklajeni (časovno, finančno...) med seboj. Zato si bomo bolj prizadevali za horizontalno povezovanje med oddelki in drugimi delovnimi področji, na način, da se v bodo vse aktivnosti izvajale na osnovi izhodišč trajnostne mobilnosti oziroma CPS MONG.

V občini smo sicer že pred desetletjem izdelali Načrt trajnostne mobilnosti, kasneje pa CPS Čezmejne Goriške regije, vseeno pa še vedno ni zagotovljena medresorska usklajenost strateških in izvedbenih aktivnosti, ki se medsebojno podpirajo in tvorijo celovit sistem razvoja, na primer omejitve prevozov z osebnimi vozili.

Integracija s prostorsko politiko je prešibka, tako na strateški kot izvedbeni ravni. Imamo možnosti za izboljšanje učinkovitosti prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa, na primer s proučevanjem in preverjanjem vplivov novih razvojnih projektov na prometni sistem, vrednotenjem učinkov projektov in ukrepov, maksimalnimi parkirnimi standardi, vezanimi na dostopnost območja z JPP itd. V primeru umeščanja novih prostorskih ureditev (npr. trgovine) bi tako lahko uvedli izvajanje urbanističnih preizkusov oziroma presojo različnih variant glede na urejenosti infrastrukture za pešce in kolesarje, dostopnostjo z javnimi prevoznimi sredstvi (npr. nakupovalno središče Supernova in nakupovalno središče v Kromberku sta slabo dostopni za pešce in kolesarje, zgrajena infrastruktura za pešce in kolesarje ne spodbuja takega načina premikanja, saj je bila načrtovana podrejeno glede na motorni promet).

Tako kot drugod v Sloveniji upravljanje mobilnosti še ni uveljavljeno kot sestavni del upravljanja prometnega sistema, ki bi promoviralo trajnosten promet in uravnavalo povpraševanje po uporabi avtomobila na način, da spreminja stališča in potovalne navade prebivalcev.

Prostorske značilnosti prometnega sistema so rezultat povečane motorizacije v preteklem zgodovinskem obdobju, zato je potrebno pristopiti k zagotavljanju dostopnosti gospodarskih, družbenih dejavnosti predvsem s celostnimi

in trajnostnimi mobilnostnimi načrti. Tako se na primer dostopnost za motorna vozila do raznih dejavnosti (Univerza, šola, večja podjetja in nakupovalna središča...) zaradi povečane motorizacije povečevala, na drugi strani pa so se razmere za ostale uporabnike v prometu zelo poslabšale zaradi prepletenosti prometnih tokov, izgube stavbnih površin zaradi parkirnih mest in neprilagojenosti dostopnosti za vse prebivalce (invalidi, šolarji, z javnim prevozom, kolesom itd.).

S spremembo pristopa in uvedbo upravljanja mobilnosti je zato treba okrepiti dostopnost vseh pomembnih družbenih dejavnosti tudi z drugimi prometnimi načini, predvsem z JPP in kolesom. Poleg razmišljanja o dragih infrastrukturnih ukrepih bi lahko tudi tako imenovani mehki ukrepi, kot so promocija, ozaveščenost in spodbude, pripomogli k spremembi potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev.

Vrednotenje vpliva prometa na kakovost bivalnega okolja in na zdravje prebivalcev bi lahko v procesu sprejemanja prostorskih in prometnih aktov pozitivno prispevala h kakovosti odločitev pri načrtovanju.

Če želimo, da so trajnostni prometni ukrepi med uporabniki dobro sprejeti, je treba zagotoviti transparenten proces in močno participacijo lokalnih prebivalcev, lastnikov, investitorjev in druge zainteresirane javnosti. Vključevanje strokovne in širše javnosti, kot eden izmed ključnih vsebin CPS MONG, v postopke strateških prometnih odločitev, je bil uspešno zaključen, vendar deluje na strateški ravni. V nadaljevanju pa bo potrebno zagotoviti tudi večjo vključenost ključnih deležnikov pri načrtovanju ter ustrezno obveščanje javnosti ob izvedbi predvsem večjih ukrepov na področju prometa.

Spremljanje stanja na področju mobilnosti še ni vzpostavljeno, ne merimo potovalnih navad prebivalcev in učinkov naložb in ukrepov v prometnem sistemu. S tem si otežimo spremljanje in vrednotenje sprememb prometnega sistema.

## **Priložnosti in dosežki**

Občina je bila leta 2016 razglašena za razvojno najbolj prodorno občino v regiji Zahodna Slovenija. Osnova za razglasitev pa je bila zaveza občine k razvoju trajnostne mobilnosti. Novo Gorico so v regiji označili kot pionirski kraj na področju trajnostne mobilnosti, ki ima brezplačni avtobus, dobro sodeluje z italijansko Gorico in je zgledno regionalno središče.

Leta 2006 je občina kot prva izmed slovenskih občin pripravila Načrt trajnostne mobilnosti. Leta 2014 smo sodelovali pri prvi in še vedno edini regionalni CPS v Sloveniji, in sicer Čezmejne Goriške regije. Leta 2016 smo razvili tudi Prometni načrt - Celostno urejanje vseh vrst prometa na širšem mestnem območju Nove Gorice, ki se bolj celostno ukvarja s prometnim sistemom. Poleg tega je bila sprejeta tudi Trajnostna urbana strategija (za mesto Nova Gorica), ki je zavezana načelom trajnostne mobilnosti. Vse to je v zadnjem desetletju vodilo do pomembnih izboljšav v prometnem načrtovanju, kot so izboljšani in brezplačni mestni promet, vlaganje v kolesarsko infrastrukturo, vključevanje v evropske in državne projekte na temo trajnostne mobilnosti, promocija trajnostne mobilnosti itd.

Dobro sodelujemo s partnerji zunaj meja občine, saj se avtobusni promet izvaja skupaj z Občino Šempeter-Vrtojba. Skupaj z Občino Šempeter-Vrtojba in Gorico smo oblikovali tudi EZTS GO (Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje), znotraj katerega smo izvedli ali izvajamo že nekaj projektov, kot na primer kolesarske in pešpoti v projektu »Čezmejni naravni park Soča/Isonzo«, Železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba itd.

MONG je tudi ena od pozitivnih izjem v Sloveniji glede upravljanja mobilnosti. Za nekatere šole smo že pripravili mobilnostne načrte ter ukrepe promocije trajnostne mobilnosti. Občina vsako leto sodeluje v Evropskem tednu

mobilnosti, v sklopu katerega redno izvedemo nove ukrepe ter intenzivno izvajamo promocijske in ozaveščevalne aktivnosti.

## Cilji

Operativni cilj	Operativna ciljna vrednost	Kazalniki
Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa	Sprejeti CPS v letu 2017, revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let  Povečati sodelovanje na področju prometa znotraj različnih oddelkov občinske uprave	Sprejem, revizija in prenova CPS  Sprejemanje in izvajanje prostorskih in okoljskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti
Spremeniti načrtovalske prioritete	Sprejeti med prometnimi sistemi uravnotežene občinske proračune do leta 2023  Od leta 2017 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način  Število evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti
Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti	Do leta 2018 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov	Sistem spremljanja in vrednotenja
Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa	Od leta 2017 za večje prometne ukrepe zagotoviti vključevanje ključnih deležnikov in obveščanje javnosti	Delež večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad	Od leta 2017 vsako leto izvajati ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti  Sprejeti in izvajati mobilnostne načrte za vse šole in večje generatorje prometa do leta 2023	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto (poleg Evropskega tedna mobilnosti)  Delež šol in večjih generatorjev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom

## Ukrepi

### PODPORA ZA IZVAJANJE CPS

#### 1.1 Zagotavljanje uravnoteženega proračuna

MONG bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju mobilnosti uravnotežena glede na vse prevozne načine. Manj sredstev se bo namenilo gradnji nove infrastrukture za motorni promet, vzporedno pa se bodo povečale naložbe za zagotavljanje dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP. To vključuje:

- zagotavljanje neposrednih proračunskih sredstev,
- pridobivanje sredstev iz razpisov (državnih, EU in sorodno),
- zagotavljanje namenskih virov financiranja ukrepov trajnostne mobilnosti (npr. namenjanje sredstev iz parkiranja za ukrepe trajnostne mobilnosti in podobno),
- uskladitev proračuna MONG za potrebe izvajanja CPS.

#### 1.2 Zagotavljanje ustrezne kadrovske strukture

MONG bo skrbela, da bo imela ustrezno kadrovsko strukturo za uspešno izvajanje aktivnosti CPS MONG. To vključuje nove zaposlitve, projektne zaposlitve, javna dela, vključevanje prostovoljcev itd.

#### 1.3 Vzpostavitev sistema spremljanja in vrednotenja CPS

V sklopu revizije se bodo na vsaki dve leti (leta 2019 in 2021) spremljali in vrednotili ključni kvalitativni in kvantitativni kazalniki mobilnosti v občini (potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje, izpusti CO<sub>2</sub> ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Podatki se bodo zbirali s preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje. Po potrebi bomo obnavljali prometni model.

#### **1.4 Nadgradnja prometno usmerjevalnega dokumenta**

Občina bo implementirala državne smernice za načrtovanje prometa oziroma infrastrukture za vse prometne načine (npr. načela oblikovanja, projektiranja, načrtovanja infrastrukture vseh vrst).

### **KREPITEV CELOSTNEGA PRISTOPA PRI IZVAJANJU NAČRTOVANIH UKREPOV CPS**

#### **1.5 Preverjanje skladnosti projektov s CPS MONG na ravni občinske uprave**

Občina bo skrbela za usklajeno delovanje vseh svojih oddelkov v smeri doseganja vizije in ciljev CPS MONG z izboljšanjem transparentnosti in komunikacije med oddelki. V ta namen bo uvedla novo prakso pri horizontalnem medsektorskem občinskem delovanju za namen preverjanja skladnosti vseh programov in projektov z usmeritvami CPS MONG pred njihovo potrditvijo.

#### **1.6 Preveritev strateškega in izvedbenega dela občinskega prostorskega načrta s CPS MONG**

Pogoji trajnostne mobilnosti bodo vključeni v občinski prostorski načrt (OPN) kot splošni prostorski izvedbeni pogoji za področje mobilnosti (urejanja prometa), kot prostorski izvedbeni pogoji za posamezno enoto urejanja prostora in kot usmeritve za izdelavo občinskih podrobnih prostorskih načrtov (OPPN). Občina zaveze iz OPN izvaja skozi izhodišča za strokovne podlage, skozi smernice za pripravo OPPN in skozi projektne pogoje in soglasja k projektom v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja. Na podlagi CPS MONG se lahko pripravijo tudi podrobnejše prometne strokovne podlage, ki se implementirajo v prostorske akte (OPN, OPPN). Takšni prostorski izvedbeni pogoji so na primer:

- pogoji za večje generatorje prometa: obveza izdelave mobilnostnega načrta (ob ustreznem pravnem okvirju), zagotavljanje dostopnosti z JPP, kolesarjev in pešcev;
- pogoji urejanja cest (npr. profil, umirjanje prometa, vrsta vozne površine, vodenje različnih vrst prometa, opremljanje javnih obcestnih površin, zasaditev);
- parkirni standardi za motorna vozila in kolesa.

#### **1.7 Informiranje in izobraževanje**

Za uspešno izvajanje CPS MONG bo občina izvajala potrebne koordinacije in redna izobraževanja odločevalcev, zaposlenih v občinski upravi in drugih javnih ustanovah, načrtovalcev in projektantov v zvezi z odločanjem, presojanjem, načrtovanjem in izvajanjem vseh vrst ukrepov, ki vplivajo na promet, na primer v obliki delavnic, seminarjev, primerov izvedenih dobrih in manj dobrih praks itd.

### **KREPITEV DIALOGA MED KLJUČNIMI AKTERJI**

#### **1.8 Krepitev dialoga z deležniki na področju mobilnosti**

Občina bo okrepila komunikacijo s ključnimi deležniki, kot na primer:

- občinske ustanove (npr. zavodi in podobno),
- regijske ustanove (npr. skupni javni zavodi oz. javna podjetja, katerih ustanoviteljice so občine, regijske razvojne agencije ipd.),
- gospodarska in obrtna zbornica ipd.,
- državne ustanove (npr. Direkcija RS za infrastrukturo, Ministrstvo za infrastrukturo, Slovenske železnice itd.),
- izvajalci JPP (avtobusni promet, Slovenske železnice itd.),
- širša javnost v primeru načrtovanja večjih ukrepov.

Vključevanje navedenih deležnikov v vseh faza je ena ključnih vsebin CPS MONG, tudi v času njenega izvajanja. S tem se zagotavlja transparentnost in poveča možnost javne podpore predvidenim ukrepom. Predvsem pri načrtovanju večjih ukrepov bo potrebno ustrezno načrtovati tudi način in obseg vključevanja ključnih deležnikov ter pri izvedbi ukrepov predvideti primerne oblike obveščanja javnosti.

### **1.9 Sodelovanje s sosednjimi občinami**

Poleg tega bo MONG nadaljevala sodelovanje s sosednjimi občinami ter se povezovala v vseh fazah pri projektnih, promocijskih, informacijskih in izvedbenih ukrepih, zlasti na področju JPP in kolesarjenja. Zlasti je pomembno, da se s finančno in kadrovske podpora krepiti sodelovanje z Občino Šempeter-Vrtojba in Gorica, s katerimi tvorimo EZTS GO. Pomembno bo tudi krepiti komunikacijo z izbranim koncesionarjem, ki opravlja mestni prevoz v obdobju desetih let. To je dolga doba, v kateri se dogajajo spremembe v družbi in prostoru. Aktiven dialog in partnerstvo med prevoznikom in občino sta ključna za omogočanje hitrega in učinkovitega odzivanja na potrebne spremembe.

## **VZPOSTAVLJANJE SISTEMSKIH POGOJEV**

### **1.10 Poziv k izvajanju načel in ukrepov CPS MONG**

Občina bo ponudnike javnih storitev (javne zavode, koncesionarje itd.) pozvala k izvajanju načel in ukrepov CPS.

## **KREPITEV VLOGE UPRAVLJANJA MOBILNOSTI**

### **1.11 Vzpostavitev sistema za spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov**

Občina bo redno spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za tiste, ki ustvarjajo več prometa (občina, upravna enota, javni zavodi, šole, gospodarstvo itd.).

### **1.12 Vzpostavitev mobilnostnega centra**

Občina bo vzpostavila mobilnostni center, ki bo zlasti namenjen informiranju, osveščanju in izobraževanju javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti. Mobilnostni centri običajno nudijo informacije o prometnih storitvah, trajnostni mobilnosti, možnost podajanja pobud, omogočajo organizacijo dogodkov, prodajo vozovnic. Obiskovalcem se pogosto nudi tudi mobilnostno svetovanje in delavnice (npr. o popravilu koles), del centra pa bo lahko tudi infrastruktura, kot na primer parkirišče za kolesa, električne polnilnice, izposoja koles itd.

## DRUGI STRATEŠKI STEBER: HOJA, NAJBOLJ NARAVNA OBLIKA MOBILNOSTI

Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje in je primerna za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost niti zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od ali do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v strnjenih mestnih območjih kot je Nova Gorica. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi bilo mogoče opraviti peš, kar bi pripomoglo k izboljšanju zdravja in zadovoljstva ljudi, prispevalo bi k čistejšemu okolju, zmanjšanju hrupa, hkrati pa bi zmanjšalo uporabo cestne infrastrukture.

### Izzivi

V primerjavi z desetletji nazaj se pešachi precej manj. To je predvsem posledica boljših pogojev za dostopnost z osebnimi avtomobili, deloma tudi daljših potovalnih razdalj ter poslabšanim pogojem za udobno in varno pešačenje zaradi povečanega motornega prometa. V analizi stanja smo ugotovili, da nas čaka še veliko dela, da v vseh naseljih vzpostavimo dobre pogoje za hojo.

Že samo znotraj širšega mestnega območja, ki obsega urbane dele naselij Nova Gorica, Solkan, Kromberk, Pristava in Rožna Dolina, je skoraj 40 problematičnih točk za pešce in dodatnih 20 na šolskih poteh. Pri večini gre za prekinitev ali odsotnost povezave ter prometno varnost. Pomembna za pešce slabo prehodna območja so območje železniških tirov, območje šolskega kareja ter območje industrijske cone Kromberk. Sama infrastruktura ni glavna težava, predvsem je to manjša privlačnost za hojo zaradi drugih dejavnikov. To so, po mnenju občanov, neprimerne hitrosti vozil v naselju, slaba osvetljenost, parkiranje vozil na površinah za pešce ter konflikti s kolesarji. Prav tako je premalo dreves, ki bi nudila senco v poletnem času, pitnikov, smerokazov in zemljevidov za pešce ter privlačnih ulic za hojo na sploh. Glede na demografske trende in suburbanizacijo je priložnosti za hojo vse manj, poleg tega je hoje manj tudi zaradi umeščanja trgovskih centrov na obrobje mesta - tako zaradi slabše dostopnosti peš kot tudi dobre dostopnosti z avtomobili.

Zunaj širšega mestnega območja so pogoji za pešačenje, zaradi majhne gostote poselitve in daljših razdalj, zelo omejeni, hkrati pa v manjših naseljih manjkajo tudi površine za pešce, še posebej ob državnih cestah. Tudi obstoječi pločniki so pogosto preozki in večinoma nimajo nižanih robnikov za gibalno ovirane in taktilnih oznak za senzorično ovirane, včasih se preprosto končajo in ne nadaljujejo skozi celotno območje naselja. Ker na podeželju ni toliko centralnih dejavnosti (trgovine, šole, delovna mesta ipd.), ki bi bile ustrezno dostopne pešcem, je pešačenja malo. Ugotavljamo, da hoja kot način premagovanja razdalj za dnevne opravke pogosto ni več mogoča, je pa še vedno način dostopa, predvsem do avtobusnih postajališč.

#### Kaj ste nam sporočili:

Največ nezadovoljstva med občani povzročajo javne površine, ki niso prilagojene starejšim in osebam z omejeno mobilnostjo (50 %), slaba osvetljenost peš poti (53 %) in (pre)velika hitrost motornega prometa (42 %). Na delavnicah je bila izpostavljena tudi problematika pomanjkanja sence v poletnih mesecih in nevarnih (šolskih) poti. Približno 76 % anketiranih meni, da je pomembno imeti več površin za pešce, 82 % želi izboljšane šolske poti, 85 % želi bolj prilagojene površine za starejše in gibalno ovirane, 82 % želi bolj urejene javne površine ter 72 % želi imeti boljše omrežje javne razsvetljave.



Kljub opaznemu napredku je še vedno precej infrastrukture neprilagojene osebam z omejeno mobilnostjo, zlasti ko gre za taktilne oznake, znižane robnike in klančine.

Glede na navedene izzive ne preseneča, da se danes v naši občini več kot 40 % poti na delo, ki so krajše od 5 km, opravi z avtomobilom. Ocene deleža hoje se gibljejo med 15 % (anketa v sklopu priprave Strategije) in 17 % (državni prometni model). Največ pešcev je bilo prešteti v središču mesta, drugod precej manj, še posebej v manjših naseljih so številke zelo nizke. Manjše število pešcev (velja za vse skupine prebivalcev, od šolarjev do starostnikov), negativno vpliva na »javno zdravje«. Tisti, ki ne uporabljajo avtomobilov, so pogosto zapostavljeni pri dostopnosti, zato imajo otežen peš dostop do osnovnih storitev. Hkrati se število prometnih nesreč z udeleženi pešcem, v nasprotju s splošnim trendom izboljšanja prometne varnosti, ne zmanjšuje, saj ostaja približno na ravni izpred 15 let.

## **Priložnosti in dosežki**

V 20 minutah je iz središča Nove Gorice (Bevkov trg) peš dostopno celotno območje naselja Nova Gorica in urbanega dela naselja Solkan. Nova Gorica je bila namreč zasnovana po modelu vrtnega mesta, ki je, čeprav je hkrati namenjal veliko površin za motoriziran promet in nizko gostoto pozidave z ločenimi dejavnostmi, predvideval peš dostop do osnovnih funkcij.

V primerjavi z drugimi slovenskimi mesti podobne velikosti je pešačenje v Novi Gorici relativno dobro uveljavljeno. Anketiranci so izrazili razmeroma veliko zadovoljstvo s prehodi za pešce, pločniki in pešpotmi, varnostjo šolskih poti. Kljub številnim kritičnim točkam je omrežje pešpoti namreč precej razvejano. Imamo površine namenjene samo nemotoriziranemu prometu, na primer v območju za pešce na Bevkovem trgu, ki je bila verjetno prvo območje za pešce v Sloveniji, soseska Gradnikove brigade ter povezave med različnimi stanovanjskimi ulicami v Solkanu. Poleg obstoječe peš cone na Bevkovem trgu se ureditve namenjene predvsem pešcem načrtujejo še ob Magistrali (ob Kidričevi) kot linijski trg ter kot preureditve Trga Evropa in Trga Jožeta Srebrniča v Solkanu. Hkrati se preučuje možnost omejitve hitrosti na Kidričevi in Rejčevi. Cona 30 km/h je na območju soseske Grčna ter tudi v nekaterih predelih Solkana. Obstaja nekaj dobrih primerov prakse umirjanja prometa v manjših naseljih izven mestnega območja, na primer na lokalni cesti skozi Prvačino ob šoli in na državni cesti v Dornberku. Kar nekaj ulic v stanovanjskih soseskah ima vzpostavljeno povezavo med slepimi ulicami samo za pešce in kolesarje, kar predstavlja dodatno prednost pri premagovanju razdalj v primerjavi z avtomobili.

MONG je leta 2012 pridobila listino »Občina po meri invalidov«, ki jo podeljuje Zveza delovnih invalidov Slovenije. Pridobitev listine je priznanje občini, ki v svojem delovanju upošteva različnost potreb svojih občanov. Dosegli smo pomembne premike v zadnjih letih na področju invalidske problematike, na primer gradnja varnih poti na ulici Gradnikove brigade in Delpinovi ulici, prilagoditev Bevkovega trga ljudem z vsemi vrstami invalidnosti, celostna rešitev za vse vrste invalidov v ulici Ščedne do Varstvenega Delovnega Centra Nova Gorica. Izvaja se akcijski načrt občina po meri invalidov. Invalidske organizacije imajo skupnega predstavnika invalidskih organizacij v regijskem razvojnem svetu.

Občina je že aktivna na področju promocije hoje, na primer z izvajanjem Pešbusa ter označevanjem tematskih poti. Osnovne šole so vključene v program varnih poti v šolo, namen katerih je povečanje varnosti v šolskih okoliših in spodbujanje otrok k hoji.

## Cilji

Operativni cilj	Operativna ciljna vrednost	Kazalniki
Povečati delež hoje	Povečati delež hoje v šolo s 43 % na 48 % do leta 2027  Povečati delež hoje z 17 % na 20 % do leta 2027	Delež hoje v šolo  Delež hoje za vse poti
Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti in odpraviti ključne problematične točke za pešce do leta 2023  Zasaditev dreves ali dopolnitev zasaditve na vsaj eni ulici letno	Dolžina novih peš povezav  Število odpravljenih problematičnih točk  Število zasajenih dreves
Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev	Zmanjšati število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah za 30 % do leta 2023 glede na povprečje v obdobju 2013 -2015	Število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah
Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Pri načrtovanju nove in obnavljanju obstoječe infrastrukture upoštevati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo  Prilagoditi obstoječo infrastrukturo v širšem središču mesta Nova Gorica in večjih naseljih gibalno in senzorično oviranim do leta 2027	Število lokacij in povezav s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam

## Ukrepi

### IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO

#### 2.1 Redna in ustrezna vzdrževalna dela na obstoječih peš površinah

Redno bomo vzdrževali peš površine (sanacije, čiščenje itd.), ki ne omogočajo varnega in udobnega pešačenja. Poleg sodijo tudi ureditve neutrjenih pešpoti.

#### 2.2 Vzpostavitev manjkajočih in novih peš povezav

V Prometnem načrtu so že bile identificirane ključne manjkajoče povezave v širšem mestnem območju. Gre za ureditev manjkajočih pločnikov, pešpoti, nadhodov, podhodov in podobno. Prednostne naložbe so na primer Ulica Vinka Vodopivca, območje ob Kornu, območje železniških tirov, območje šolskega kareja ter območje industrijske cone Kromberk.

#### 2.3 Izvajanje projekta »Čezmejni naravni park Soča/Isonzo«

Projekt »Čezmejni naravni park Soča/Isonzo«, <sup>2</sup> bo vzpostavil skupno čezmejno mrežo kolesarskih in peš poti, ki bo ustvarila urbani čezmejni park katerega namen je povečanje atraktivnosti območja za obiskovalce in turiste ter izboljšanje trajnostne mobilnosti prebivalcev, kar naj bi se odražalo s pozitivnimi ekonomskimi učinki na celotnem urbanem območju.

#### 2.4 Prilagoditve peš površin za gibalno in senzorično ovirane

---

<sup>2</sup> Projekt vsebinsko sodi tudi na področje kolesarjenja.

Prilagoditev gibalno oviranim in starejšim je širša javnost izpostavila kot eden najbolj potrebnih ukrepov. Pri načrtovanju nove in obnavljanju obstoječe infrastrukture bomo upoštevali dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Prilagodili bomo obstoječo infrastrukturo v širšem središču mesta Nova Gorica in večjih naseljih (Solkan, Kromberk, Prvačina, Šempas, Rožna Dolina, Branik, Ozeljan, Grgar, Dornberk) gibalno in senzorično oviranim. Prilagoditve bodo vključevale znižane robnike, klančine, taktilne oznake, zvočne signale itd. Še naprej bomo izvajali tudi Akcijski načrt za izboljšanje in uresničevanje enakih možnosti invalidov za obdobje 2016-2019.

## **2.5 Povečanje površin območij za pešce**

Nova Gorica je uvedla prvo območje za pešce na Bevkovem trgu že desetletja nazaj, a se od takrat ni bistveno razširilo. Zaradi namenjanja javnih površin socialnim interakcijam občanov in pozitivnih učinkov na gospodarstvo (turizem, storitvene dejavnosti) bomo preučili možnosti za širjenje območij za pešce v Novi Gorici ter suburbanih in centralnih naseljih (ukrep obsega načrtovanje, izdelavo strokovnih podlag, natečaje in realizacijo projektov).

## **IZBOLJŠANJE VARNOSTI PEŠCEV**

### **2.6 Odprava nevarnosti**

Uredili bomo obstoječa prečkanka in izvedli manjše posege, ki bodo zmanjšali nevarne točke. Na kritičnih točkah bomo uredili peš prehode skupaj z ustrežno signalizacijo, z boljšo preglednostjo, osvetlitvijo in umirjanjem prometa (npr. dvignjeni prehodi na grbini) ter izboljšanjem pogojev za gibalno ovirane. Ukrep bomo dopolnili z učinkovitim nadzorom nad parkiranjem in hitrostmi. Uredili bomo tudi točke, kjer je na pešpotih izveden neustrezní tlak, pomanjkljiva javna razsvetljava, signalizacija itd. Prednostne lokacije za ureditev javne razsvetljave so določene v Prometnem načrtu, obsegajo ulice kot na primer Cankarjeva ulica, Trubarjeva ulica (mimo centralnega vrtca in OŠ), Rejčeva ulica, Gregorčičeva ulica, Prvomajska ulica, Vodovodna – steza za pešce in kolesarje, kolesarska povezava Nova Gorica – Šempeter, naselje Varda, Pot v Pavšičevo naselje, Pri hrastu in Ščedne od odcepa za Damber do Ul. Rada Simonitija, Ul. Vinka Vodopivca, povezava med ul. Pri hrastu in Ul. Vinka Vodopivca, Ul. Milojke Štrukelj, od Brumata do Šolske ulice, Ul. IX. Korpusa.

### **2.7 Povečanje nadzora nad uporabo pešpoti in mešanih površin**

Povečali bomo nadzor na mešanih površinah, ki si jih delijo pešci, kolesarji, uporabniki rolerjev in skirojev, skuterjev itd., zlasti v območju za pešce ter na kolesarski poti Nova Gorica-Šempeter.

## **POVEČANJE PRIVLAČNOSTI HOJE**

### **2.8 Povečanje privlačnosti javnih prostorov**

Pridobili bomo projektne rešitve za vzpostavitev privlačnih javnih prostorov in jih realizirali z ustrežno namensko rabo, namembnostjo pritličij, programi, javno opremo in sorodno. S tem bomo višali kakovost javnih prostorov za privlačnejše pešačenje in preživljanje prostega časa. Celovito bomo preoblikovali javni prostor, vključno z usmerjanjem zasebnih površin in objektov s ciljem večjih gospodarskih učinkov.

### **2.9 Vodenje pešcev s pomočjo usmerjevalnih tabel in ureditev tematskih poti**

Pešce bomo do pomembnejših točk (javne ustanove, turistične lokacije) vodili s pomočjo usmerjevalnih tabel oziroma »smerokazov«, ki imajo lahko tudi npr. časovno oznako v minutah. Na ta način bi z dodatnimi informacijami spodbujali hojo, saj je lahko, na primer, 10 minut hoje precej manj časa, kot si občani ali obiskovalci predstavljajo, da je potrebno časa za prihod do posameznega cilja. Smerokazi bodo tudi informativne oznake za turiste. V prvi fazi se bo ukrep izvedel v pilotnem območju.

Občina bo podobno uredila in nadgradila obstoječe pešpoti ter preučila možnosti za uvajanje novih. Poleg postavljanja smerokazov bomo izvedli tudi pregled poti v naravi, ki potekajo ločeno od prometa in bi jih lahko uporabili kot pešpoti predvsem v rekreacijske in turistične namene, deloma pa tudi za opravljanje dnevnih poti (do

šole ali službe). Izdajali bomo informativne zloženke in informacijske karte z opisi skupaj z deležniki na podeželju (gostilne, kmečki turizmi ipd.) in Turistično zvezo TIC Nova Gorica.

#### **2.10 Ozelenitev ključnih peš koridorjev**

V sklopu revitalizacij in novogradenj želimo vzpostaviti ustrezno ozelenitev peš koridorjev za večjo privlačnost, izboljšanje kakovosti zraka in omilitev vremenskih vplivov v ključnih peš koridorjih. V ukrep sodijo vzdrževanje zelenih površin in nove zasaditve.

#### **2.11 Odštevalniki na semaforjih za pešce**

Občina bo pristopila k uvajanju odštevalnikov časa na semaforiziranih prehodih za pešce, sprva v območjih z visoko gostoto pešcev. Odštevalniki pešce informirajo o preostanku časa za prečkanje. Cilj in namen ukrepa je povečati varnost pešcev.

#### **2.12 Orodja za načrtovanje poti peš in informacije o hoji**

Razvili bomo aplikacijo za splet in pametne telefone, s katero bodo lahko občani in obiskovalci načrtovali poti z vsemi prevoznimi načini, vključno s hojo.

### **PROMOCIJA HOJE**

#### **2.13 Promocijske akcije za hojo**

Ukrep bo predvsem namenjen usposabljanju in vzgoji pešcev kot udeležencev v prometu. Pri tem bomo s partnerji (policija,..) izvajali tudi promocijske akcije (marketinške akcije, izobraževanja/usposabljanja, večji dogodki itd.,) ki na različne načine spodbujajo k hoji in vključujejo ozaveščanje. Javnost želimo obveščati o vsaki zaključeni investiciji. Koristi hoje bomo redno in sistematično promovirali v medijih, z mobilnimi aplikacijami ter ozaveščevalnimi dogodki in akcijami za vse ciljne skupine prebivalstva. Ozaveščanje bomo izvajali s slogani za promocijo pešačenja. Priredili bomo dogodke in promocijske akcije, izvajali bomo redno izobraževanje v šolah in vrtcih (npr. Pešbus, prometna kača v šolah), ob tem bomo ciljno izvajali spodbude za pešačenje na delovno mesto pri delodajalcih.

## TRETJI STRATEŠKI STEBER: IZKORIŠČANJE DANOSTI ZA KOLESARJENJE

Kolesarjenje je poleg zdravega načina rekreacije tudi vrsta prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa, ne potrebuje goriv in zmanjšuje težave s parkiranjem. Z vidika porabe prostora in denarja je kolesarjenje zelo učinkovito, v urbanih naseljih pa omogoča celo najhitrejše in najučinkovitejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih razlogov (gospodarskih, ekoloških, turističnih in rekreacijskih) se kolesarjenje znova vključuje v prometni sistem in, kot alternativa avtomobilskemu prometu, dobiva čedalje večjo vlogo in pomen.

### Izzivi

Kljub ugodnim geografskim danostim in investicijam v zadnjih letih v izboljšanje pogojev za kolesarjenje možnosti kolesarjenja še niso dovolj izkoriščene. Znotraj širšega mestnega območja je več kot 50 konfliktnih točk za kolesarje, pri večini gre za prekinitve in manjkajoče povezave kolesarskih poti. Povezave z zaledjem so pomanjkljive oziroma neobstoječe, na primer proti Solkanu ali Kromberku, še bolj pa proti ostalim naseljem vzhodno od Nove Gorice. Naselja kot so Šempas, Ozeljan, Osek, Vitovlje s kolesom praktično niso dostopna oziroma so dostopna le po veliko daljših lokalnih cestah in poteh. Državno kolesarsko omrežje je zasnovano in se počasi izgrajuje, vendar je še vedno v začetnih fazah razvoja. Slabše razvite so kolesarske povezave med večstanovanjskimi območji ter zaposlitvenimi, upravnimi in storitvenimi območji. Najslabše je poskrbljeno za varnost najmlajših kolesarjev, saj večina osnovnih šol v mestu ni dosegljiva po kolesarski poti.

Projektiranje kolesarskih povezav pogosto zapostavlja varnost in udobje kolesarjev in pešcev z namenom obdržati nivo uslug za motorni promet. Gre za nevarne in neudobne rešitve, kot so umeščanje kolesarjev na pločnike, preozke steze, previsoki robniki, dvigi in spusti ob stranskih dovozih, nenadne prekinitve, urbana oprema in prometna signalizacija kot ovira, vodenje v križiščih, slabo vzdrževane površine, nepropustnost enosmernih cest za dvosmerno kolesarjenje, ovire za motorna vozila ipd. Neustrezne izvedbe tudi zato, ker tako na državni kakor tudi na občinski ravni niso sprejeti standardi in predpisi pri načrtovanju in gradnji infrastrukture za kolesarje. Analiza do sedaj zgrajenih in urejenih kolesarskih površin kaže na dejstvo, da je potrebno odpraviti pomanjkljivosti in tako izboljšati elemente za varno in udobno kolesarjenje.

Z vidika preostale kolesarske infrastrukture je v mestu opazno pomanjkanje parkirnih mest za kolesa in kolesarnic, obstoječa stojala so pogosto neprimerna. V prostorskih aktih nimamo opredeljenih zahtev glede parkiranja koles, zato se praviloma na ta element pozablja ali je izveden pomanjkljivo. Trenuten sistem izposoje koles je omejen, ideje o vzpostavitvi avtomatiziranega sistema izposoje koles v somestju treh mest se niso uresničile.

Nimamo pravega podatka o deležu kolesarjev, saj se glede na vire podatkov precej razlikujejo. Na primer, glede na podatke državnega prometnega modela je delež uporabe kolesa 10 %, glede na Popis 2002 23,5 % (skupaj s hojo) ter glede na anketo v sklopu CPS 20 %. Štetje kolesarjev na večini števnih mest izven središča mesta je pokazalo, da gre večinoma za rekreacijske kolesarje, manj za tiste, ki kolo uporabljajo kot prevozno sredstvo.

#### Kaj ste nam sporočili:

Največ nezadovoljstva med občani je s sklenjenostjo kolesarskega omrežja (52 %), s pomanjkanjem kolesarskih parkirišč (61 %) in pomanjkljivo osvetljenostjo poti (53 %). Približno 81 % anketiranih meni, da je pomembno imeti več površin za mestne kolesarje, 64 % jih meni, da je pomembno imeti več parkirnih površin za kolesa, 55 % jih meni, da je pomembno imeti sistem za izposajo koles, 74 % pa meni, da je pomembno umirjati promet.

Prometna varnost kolesarjev se ne izboljšuje enako kot skupna prometna varnost, saj se število prometnih nesreč ne zmanjšuje. V zadnjih letih je bilo namreč povprečno 18 nesreč s kolesarskimi udeleženci na leto, kar je podobno kot v začetku tisočletja. Eden izmed pomembnih razlogov je zagotovo tudi povečanje števila kolesarjev, a vseeno moramo stremeti k zmanjšanju števila nesreč. Še veliko možnosti za izboljšave je v prenosu dobrih praks in znanj iz drugih mest.

## Priložnosti in dosežki

Geografske danosti za kolesarjenje so v Novi Gorici tako rekoč idealne, tako z vidika reliefa, podnebja kot razdalj. Za mesto velikosti Nove Gorice, kjer so poti, ki jih prebivalci opravljajo znotraj mesta, kratke, je kolo idealno prevozno sredstvo. Poleg tega je vsakodnevno kolesarjenje na Goriškem, glede na podnebne razmere, bolj ali manj mogoče skozi vse leto. V 20 minutah je iz središča Nove Gorice s kolesom dostopno širše čezmejno urbano območje, ki obsega širše mestno območje Nove Gorice, Šempeter in Gorico v Italiji z izjemo tistih delov naselij, ki so na izrazito neravninskem delu reliefa (npr. del naselja Kromberk).

V MONG se že vrsto let vlaga v infrastrukturo, ki je namenjena kolesarjem. Želimo si tudi v bodoče vlagati v obstoječo kolesarsko omrežje, tako da bodo kolesarske povezave čimbolj povezane v mestu in z zaledjem mesta. V preteklih letih je bil urejen precejšen del kolesarskega omrežja v širšem mestnem območju. Kolesarska pot med Novo Gorico in Šempetrom je primer dobre prakse povezovanja mest na trajnosten način. Leta 2016 je bila odprta kolesarska povezava Kolesarska pot Solkan–Plave, del 34 km dolge povezave Miren - Vrtojba - Nova Gorica – Kanal, ki je del daljinske kolesarske povezave Nova Gorica - Divača in del glavne kolesarske povezave G1, Nova Gorica - Predel. V sklopu projekta je bilo urejenih tudi sedem počivališč za kolesarje. V okviru EZTS GO smo pristopili k projektu "Isonzo-Soča", v katerem bomo vzpostavili skupno čezmejno mrežo kolesarskih in pešpoti.

Ocenjujemo, da se delež kolesarjev giblje okoli 10 %, kar je v slovenskem pa tudi mednarodnem merilu pravzaprav kar visoko. Kar 60 % anketirancev bi bilo pripravljenih hoditi ali kolesariti namesto uporabljati avtomobil ob pogoju, da se izboljšajo površine za pešce in kolesarje, uredijo parkirišča za kolesa, zmanjša obseg in hitrost motornega prometa ter označijo peš in kolesarske poti in razdalje.

Občina aktivno izvaja tudi mehke ukrepe, na primer promocijo kolesarjenja v okviru Evropskega tedna mobilnosti. V preteklosti smo, poleg vodenih peš in kolesarskih izletov do rekreacijsko-turističnih točk in ostalih zanimivosti, organizirali tudi sejem rabljenih koles in opreme ter Kolesarski festival. V okviru slednjega so potekali tudi predstavitve in testne vožnje električnih koles, gledališka predstava, vodena kolesarska tura, kolesarska tekma za najmlajše itd. V mestu sta na voljo že dve samopostrežni stojali za servis koles. MONG je bila v letu 2016 udeležena v projekt Zdrav šolar, ki spodbuja aktivno pot v šolo. V okviru projekta se je tekom dveh tednov izvedlo Bicivlak, ki je organizirana oblika spremljanja otrok v šolo na kolesih. Poleg tega Turistična zveza TIC Nova Gorica aktivno promovira kolesarjenje v okviru promocije turizma. Sedem tematskih kolesarskih poti je predstavljenih v brošuri in na zemljevidu Go Biking.

## Cilji

Operativni cilj	Operativna ciljna vrednost	Kazalniki
<b>Povečati delež kolesarjenja</b>	Povečati delež kolesarjenja v šolo s 6 % na 12 % leta 2027  Povečati delež kolesarjenja z 10 % na 15 % leta 2023	Delež kolesarjenja v šolo  Delež kolesarjenja za vse poti
<b>Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom</b>	Dopolniti in označiti ključne kolesarske povezave v mestu (med pomembnejšimi generatorji prometa) in vzpostaviti vsaj dve kolesarski povezavi med naselji (znotraj občine in med občinami) do leta 2022/23  Zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob vhodih v vse javne zgradbe in novogradnje do leta 2022/23	Dolžina novih sklenjenih kolesarskih povezav  Delež javnih zgradb in novogradenj s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči
<b>Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev</b>	Zmanjšati število kolesarjev udeleženih v prometnih nesrečah za 50 % do leta 2022/23 glede na povprečje v obdobju 2013 -2015	Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah

## Ukrepi

### IZBOLJŠANJE VARNOSTI IN POGOJEV ZA KOLESARJENJE

#### 3.1 Redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih povezav

Redno bomo vzdrževali kolesarske steze, pasove in poti (sanacije, čiščenje itd.), zlasti na površinah, ki ne omogočajo varnega in udobnega kolesarjenja. Izvedeni bodo posegi kot so sanacije robnikov, udarnih jam, vozni površin itd.

#### 3.2 Vzpostavitev in ureditev kolesarskih povezav v širšem mestnem območju

Nesklenjeno kolesarsko območje je glavna ovira za kolesarjenje. Končni cilj ukrepa je gradnja manjkajočih delov površin za kolesarje in odprava pomanjkljivosti na zdajšnjem omrežju v širšem mestnem prostoru. Prometni načrt je že opredelil manjkajoče povezave, med ključnimi so Kromberška vpadnica, Ulica tolminskih puntarjev, Kidričeva ulica, Cankarjeva ulica, Vojkova ulica, Prvomajska ulica itd. Ureditve bodo usklajene z državnimi smernicami ter odvisne od različnih dejavnikov, kot so hitrost in obseg prometa (npr. odločitve za kolesarski pas, mešano površino, stezo, pot itd.). Vzpostavljene bodo manjkajoče povezave v obmejnem prostoru (EZTS GO). Tam, kjer trenutno ni prostora za kolesarsko infrastrukturo in/ali so dodatne ovire za vožnjo po cesti, kot so parkirani avtomobili, visoke hitrosti, bomo z upravljanjem prometa dosegli boljše pogoje za kolesarjenje. To lahko zajema ureditev enosmernega prometa za vozila in dvosmernega za kolesa, umiritev prometa, odstranitev ali sprememba parkirnih mest itd. Omrežje bo varno, gosto in povezano, saj le tako lahko omogoča dobro dostopnost. Glavno vodilo pri načrtovanju bo zagotavljanje varnosti kolesarjev in pešcev, pri čemer bo upoštevano načelo ločevanja kolesarjev od motornega prometa, kadar je to nujno potrebno, ter mešanja prometa, če je to varno.

Za izvedbo že načrtovano omrežje v NRP v vrednosti 1 mio EUR za obdobje do leta 2019. V naslednjem obdobju so v pripravi druge povezave, povprečno vrednost katerih ocenjujemo na okoli 250 EUR/m, kar pomeni 200.000 EUR na leto pri izvedbi 800 m kolesarskih povezav na leto.

### **3.3 Izboljšanje pogojev za kolesarjenje med naselji (znotraj občine, med občinami ter meddržavno)**

Občina bo aktivna pri načrtovanju kolesarskih poti med naselji znotraj občine, sodelovala pa tudi na področju gradnje regijskih in državnih kolesarskih povezav ter tako nadgradila zdajšnje aktivnosti na tem področju, saj ima kolesarjenje velik potencial tudi izven urbanega območja, tako kot prevozno sredstvo kot za rekreacijo. Prednostne povezave so med Prvačino in Dornberkom, med Rožno Dolino in Ajševico, kolesarska pot Tri Hiše-Ajševica, povezava do kolesarske poti Solkan-Plave pa tudi med Novo Gorico in Šempasom ter Prvačino. Vzpostavljene bodo manjkajoče povezave v obmejnem prostoru (Naravni čezmejni park Soča-Isonzo).

### **3.4 Izvajanje projekta »Čezmejni naravni park Soča/Isonzo«**

Projekt »Čezmejni naravni park Soča/Isonzo«, <sup>3</sup> bo vzpostavil skupno čezmejno mrežo kolesarskih in peš poti, ki bo ustvarila urbani čezmejni park katerega namen je povečanje atraktivnosti območja za obiskovalce in turiste ter izboljšanje trajnostne mobilnosti prebivalcev, kar naj bi se odražalo s pozitivnimi ekonomskimi učinki na celotnem urbanem območju.

### **3.5 Zagotovitev dodatnih parkirišč za kolesa in kolesarnic ob javnih zgradbah**

Pomanjkanje parkirnih mest za kolesa je velika ovira za razmah kolesarjenja. Zagotavljanje dovolj varnih (v obliki črke U), pravilno umeščenih ter po potrebi pokritih stal za kolesa ob javnih zgradbah bi pomembno prispevalo k privlačnosti za kolesarjenje. Razpisan bo natečaj (zdravstveni dom) in pridobljene bodo strokovne podlage za načrtovanje in izvedbo ukrepa.

### **3.6 Zagotovitev kolesarnic v stanovanjskih soseskah**

Zahtevani pogoji za dolgotrajno parkiranje koles se razlikuje od pogojev za kratkotrajno parkiranje, v blokovskih območjih pa pravih pogojev pogosto ni. Pilotno se bo uredilo kolesarnico za stanovalce v izbrani stanovanjski soseski (npr. Ulica Gradnikove brigade, Cankarjeva ulica). Pridobljene so bile že strokovne podlage.

### **3.7 Ureditev kolesarskih povezav**

Ukrep obsega zasaditev, postavitev urbane opreme, stojala za parkiranje koles, javno razsvetljavo itd. Urejene bodo točke, kjer so na kolesarskih poteh izvedeni neustrezne vozne površine, tehnične ovire, pomanjkljiva javna razsvetljava in signalizacija, nevarna prečkanja, nevarni prehodi med različnimi vrstami kolesarskih povezav in cestami itd.

## **NADGRADNJA KOLESARKEGA SISTEMA**

### **3.8 Vodenje kolesarjev s pomočjo usmerjevalnih tabel**

Kolesarje bomo vodili s pomočjo usmerjevalnih tabel do pomembnejših javnih ustanov in turističnih lokacij. Smerokazi bodo tudi informativne oznake za turiste. V prvi fazi se bo ukrep izvedel v pilotnem območju in bo usklajen z smerokazi za pešce. Tudi za daljinske poti je pomembno, da so dobro označene. Med urejanjem novih daljinskih kolesarskih poti je le-te potrebno označiti v skladu z veljavnimi smernicami in pravilniki.

Občina bo uredila in nadgradila obstoječe kolesarske tematske poti ter preučila možnosti za uvajanje novih. Izvedli bomo pregled poti v naravi, ki potekajo ločeno od prometa, in bi jih lahko uporabili predvsem v rekreacijske in turistične namene, deloma pa tudi za opravljanje dnevnih poti (do šole ali službe). Izdajane bodo informativne

---

<sup>3</sup> Projekt vsebinsko sodi tudi na področje pešačenja.



zloženke, informacijske karte z opisi, postavljeni bodo smerokazi in table skupaj z deležniki na podeželju (gostilne, kmečki turizmi ipd.) in Turistično zvezo TIC Nova Gorica.

### **3.9 Avtomatizirani sistem izposoje koles**

V preteklosti so bili že poskusi vzpostavitve čezmejnega sistema izposoje koles, ki trenutno deluje le v Gorici. Občina bo naročila študijo upravičenosti in izvedljivosti javnega sistema izposoje koles na ravni somestja Nova Gorica-Šempeter-Gorica.

### **3.10 Orodje za načrtovanje poti s kolesom in informacije o kolesarjenju**

V sodelovanju z Občino Šempeter-Vrtojba bo razvita aplikacija za splet in pametne telefone, s katero bodo lahko občani in obiskovalci načrtovali poti z vsemi prevoznimi načini, vključno s kolesarjenjem. Uporabniki bodo imeli na voljo tudi ostale informacije o kolesarjenju, kot so lokacije parkirišč, servisov itd.

## **PROMOCIJA KOLESARJENJA**

### **3.11 Redna izobraževanja in promocija kolesarjenja**

Promocijske akcije na različne načine spodbujajo h kolesarjenju in vključujejo ozaveščanje, marketinške akcije, izobraževanja/usposabljanja, večje dogodke itd., še posebej, če se izvajajo v kombinaciji s kolesarskimi infrastrukturnimi ukrepi. Koristi kolesarjenja bomo redno in sistematično promovirali v medijih, z mobilnimi aplikacijami ter ozaveščevalnimi dogodki, inštalacijami, aplikacijami, razstavami in akcijami za vse ciljne skupine prebivalstva. Izvajali bomo redno izobraževanje v šolah in vrtcih (npr. Bicivlak, prometna kača v šolah), ob tem bomo ciljno izvajali spodbude za kolesarjenje na delovno mesto pri delodajalcih. Aktivnosti bodo potekale v različnih oblikah poseben poudarek bo na kolesarjenju na delo in izobraževanje ter do glavnih storitvenih dejavnosti. Univerzo, delodajalce in ponudnike storitev pa bomo pozvali, naj se tudi sami vključijo v spodbujanje dostopa do njih s kolesom.

Izobraževalni del ukrepa bo predvsem namenjen tudi usposabljanju in vzgoji kolesarjev kot udeležencev v prometu. Pri tem bomo nadaljevali sodelovanje s partnerji (npr. policija, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu).

## ČETRTI STRATEŠKI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet povečuje izkoristek prometnega prostora, zmanjšuje prometne zastoje in težave s parkiranjem in je okolju prijaznejši od avtomobilov. Kakovostna storitev javnega potniškega prometa ima velik pomen pri zagotavljanju skladnega prometnega sistema, saj zagotavlja dostopnost skupinam prebivalcev, ki drugih oblik prevoza ne morejo uporabljati (na primer, starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega avtomobila), zmanjšuje škodljive vplive prometnega sistema na okolje, zdravje in varnost prebivalcev in prispeva k privlačnosti in kvaliteti okolja, mesta. Kakovostni avtobusni in železniški sistem mora zato izpolnjevati merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve, da bo postal zanimiv za potencialne potnike.

### Izzivi

Brezplačni mestni avtobus sicer omogoča osnovno povezanost z JPP, vendar obstaja še veliko možnost optimizacije storitve, da bo ta še bolj primerna za vse vrste uporabnikov, bolj ekonomična in še bolj prijazna do okolja. Trenutno omrežje sestavljajo štiri mestne linije in ena mednarodna, ki služi za povezavo Nove Gorice z železniško postajo v Stari Gorici. Izzivi za izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa so predvsem v optimizaciji prog in voznih redov, nadgradnji informacijskega sistema in sistema za izdajanje vozovnic ter uvedbi avtobusov z bolj ekološko sprejemljivimi pogonskimi motorji (elektrika, stisnjeni zemeljski plin, vodik). Glavne težave sedanjega JPP so prenizka frekvenca ob vseh delih dneva, vozni redi z nerednimi intervali, neoptimalen izkoristek kapacitet. Mestni promet tudi ni integriran v ostale oblike JPP, vključno s tistim v italijanski Gorici. Več postajališč je slabo označenih, informiranje potnikov je nezadostno, postajališča niso prilagojena nizkopodnim avtobusom, imena postajališč niso jasna. Pojavljajo se nova naselja, ki nimajo urejenih mestnih postajališč. Vozni park je eden bolj zastarelih v državi in tako bolj obremenjuje okolje. V mestnem potniškem prometu je leta 2016 po dolgem času prišlo do upada števila potnikov, medtem ko na mednarodni liniji upada že vse od leta 2009. Čeprav je JPP nadpovprečno dobro urejen glede na slovensko povprečje (predvsem z vidika cenovne politike in urejenosti postajališč), pa vseeno zaostajamo za drugimi večjimi mesti, kot so Velenje, Ljubljana, Piran, Krško, Postojna, zlasti z vidika kakovosti voznega parka, raznolikosti ponudbe, trenda rasti prevozov, možnosti za intermodalnost<sup>4</sup>.

V medkrajevnem avtobusnem prometu je največja frekvenca prevozov v Šempeter in Ajdovščino, drugod je frekvenca manj kot zadovoljiva (Šempas, Ozelj, Prvačina, Dornberk) ali celo nezadostna (Branik, Trnovska planota, Banjška planota). Medkrajevne avtobusne povezave so preredke, da bi bile konkurenčne rabi avtomobila. Do državnih središč, kot so Ljubljana, Postojna in Koper, povezave sicer so, vendar so potovalni časi zelo dolgi.

Železniški promet je nekonkurenčen zaradi nizke frekvence, dolgih potovalnih časov, zastarele tehnologije ter potreb po prestopanju za poti do večjih slovenskih krajev. Sedem železniških postaj v občini ima potencial za opravljanje dnevnih poti na ravni občine. Železniške povezave z Italijo ni. Uporaba vlaka je tako bolj zanimiva za turistične namene. Število potnikov v železniškem prometu stalno upada. Avtobusni in železniški sistem nista integrirana ne prostorsko ne časovno, ob tem so slabe možnosti kombiniranja sistemov s prevozom in parkiranjem koles. Anketiranci so večinoma nezadovoljni z urejenostjo železniške postaje, ki ni prilagojena invalidom, enako velja za potniške vagoni. Železniška postaja v Novi Gorici je povezana samo z mednarodno avtobusno mestno linijo, s primestnimi avtobusi pa ne. Prav tako so prevelike razdalje med avtobusnimi in železniškimi postajami Prvačina, Branik, Dornberk.

---

<sup>4</sup> Poročilo identifikacija stanja javnega potniškega prometa in ukrepov trajnostne mobilnosti v slovenskih občinah (CIPRA, 2011).

Na področju turističnega potniškega prometa in tovarnega prometa je pomanjkanje parkirnih možnosti za turistične avtobuse in avtodome.

**Kaj ste nam sporočili:**

Največ nezadovoljstva med občani je s premajhno frekvenco vlaka (60 %). Prav tako je veliko občanov nezadovoljnih s trenutno frekvenco tako mestnega kot medkrajevnega avtobusa (44 % oziroma 47 %), 36 % je nezadovoljnih s ceno medkrajevnega avtobusa, 34 % pa s potekom njegovih linij.

**Priložnosti in dosežki**

MONG je le ena od treh občin v Sloveniji, ki nudi brezplačni mestni avtobusni promet. Mestni JPP je skupen za MONG in Občino Šempeter-Vrtojba, kar je še en vidik medobčinskega povezovanja, ki je v Sloveniji redek. Od uvedbe brezplačnih voženj je bil opazen velik porast števila potnikov, ki jih je zdaj letno skoraj 500.000 oziroma skoraj trikrat več kot pred desetletjem.

MONG je pristopila k izdelavi študije s predlagano optimizacijo mestnega prometa, ki obsega spremembe tras linij, vključitev ter ureditev novih postajališč. Študija bo osnova za spremembe, ki jih lahko uvajamo z novo koncesijsko pogodbo leta 2017. Glede na slovensko povprečje namenimo nadpovprečno visoko subvencijo za javni promet, na kar smo ponosni. Vseeno obstajajo tudi priložnosti optimizacije stroškov prevozov oziroma boljšega izkoristka, saj za šolske prevoze letno namenimo več kot 500.000 EUR na leto, za mestni potniški promet pa dobrih 400.000 EUR na leto. Priložnost je tudi v uvajanju enotne vozovnice na državni ravni.

Večina avtobusov je nizkopodnih. Pred leti je občina uvedla prikazovalnike prihodov avtobusov, ki olajšajo čakanje na avtobusnih postajališčih. Glavna avtobusna postaja je dobro povezana z mestnim avtobusom, saj je mestno postajališče tik ob avtobusni postaji, kar omogoča povezava z okolico Nove Gorice ter Staro Gorico. Ni pa povezana z železniško postajo.

V 2016 je bilo obnovljeno železniško postajališče Solkan.

Kar 71 % anketirancev bi bilo pripravljeno uporabiti JPP namesto avtomobila. Največja motivacija za uporabo javnega prometa bi bile pogostejše vožnje, sledijo hitrejši prevoz, cenejši prevoz, boljši pogoji za prestopanje in manjše razdalje med postajališči.

## Cilji

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
<b>Povečati uporabo javnega potniškega prometa</b>	<p>Povečati število potnikov v mestnem prometu in v medkrajevnem prometu za 20 % do leta 2023 glede na leto 2015</p> <p>Povečati število potnikov na ŽP Nova Gorica za 15 % do leta 2023 glede na leto 2015.</p> <p>Povečati delež uporabe JPP na 6 % do leta 2027</p>	<p>Število prepeljanih potnikov v avtobusnem prometu na leto</p> <p>Število prodanih kart v železniškem prometu na leto</p> <p>Delež uporabe JPP za vse poti</p>
<b>Izboljšati integracijo med JPP in ostalimi prometnimi načini</b>	<p>Doseči 100% delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice do leta 2018</p> <p>Izboljšati dostopnost železniške postaje z avtobusi do leta 2019</p>	<p>Delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice</p> <p>Frekvenca avtobusov</p>
<b>Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo</b>	<p>Doseči 100% delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim, do leta 2023</p>	<p>Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim</p>
<b>Izboljšati kakovost ponudbe JPP</b>	<p>Povečati konkurenčnost osebnemu avtomobilu s povečanjem frekvenca in zmanjšanjem potovalne hitrosti na vseh mestnih avtobusnih linijah do leta 2019</p> <p>Povečati pestrost ponudbe JPP v občini prilagojene za različne situacije in skupine potnikov</p>	<p>Časovni interval voženj v konici na ključnih linijah</p> <p>Število oblik JPP v občini</p>

## Ukrepi

### IZBOLJŠANJE INFRASTRUKTURE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

#### 4.1 Vzpostavitev in posodobitev avtobusnih postajališč medkrajevnega in mestnega javnega potniškega prometa

Vsa neustrezna postajališča JPP bomo uredili in izvedli minimalne tehnične pogoje (ureditev prometne signalizacije, ureditev čakališča, zagotovitev preglednosti,..). Najbolj frekventna postajališča bomo opremili z dodatno opremo kot so nadstrešnice, klopi, dostopnost za gibalno in senzorično ovirane itd. Namen ureditve čakališč je izboljšati privlačnost in uporabnost postajališč (nadgradnja za dostopnost gibalno in senzorično oviranim, postavitve urbane opreme, izgradnja parkirišč za kolesa, dostop do interneta itd.). Posebna pozornost bo namenjena ureditvi glavnega postajališča mestnega avtobusnega prometa v Novi Gorici..

### IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA JPP

#### 4.2 Izvajanje JPP (avtobusni mestni promet) z upoštevanjem predlagane optimizacije in povečanja frekvenca voženj

Na osnovi izdelane študije »Predlog optimizacije za JPP v Mestni občini Nova Gorica in Občini Šempeter – Vrtojba« se bo pristopilo k izvajanju predvidenih ukrepov za kvalitetnejši JPP.

**4.3 Izdelava študije upravičenosti in izvedljivosti optimizacije javnega potniškega prometa do turističnih območij**  
Občina bo naročila študijo dostopnosti (medkrajevni in čezmejni promet) do turističnih lokacij oziroma območij, na primer do Braniške doline, Posočja, Vipavske doline, Banjške in Trnovske- planote itd.

#### **4.4 Uvedba prevoza na klic**

Prevoz na klic je oblika prevoza, ki združuje elemente javnega in taksi prevoza in lahko poteka v manj formalni ali formalni mreži prevozov. Glavna značilnost je, da deluje na poziv uporabnika in je predvsem aktualno v območjih, kjer je frekvenca JPP nezadostna. V študiji (ukrep 4.3) bodo preučene oblike, ki najbolj ustrezajo specifikam občine. Na primer, lahko gre tudi za brezplačne prevoze za starejše na ravni prostovoljnih prevozov.

#### **4.5 Racionalizacija in integracija šolskih prevozov z javnim potniškim prometom in drugimi storitvami v javnem sektorju**

V okviru študije (ukrep 4.3) bo preučena tudi možnost integracije šolskih prevozov, s storitvami v javnem sektorju, (pošta, center za socialno delo, prevoz prehrane,...)in z JPP.

#### **4.6 Prilagoditev mestnega voznega parka gibalno in senzorično oviranim**

Občina bo nadaljevala z izvajanjem »Akcijskega načrta za izboljšanje in uresničevanje enakih možnosti invalidov za obdobje 2016-2019«, predvsem ukrepov, ki se navezujejo na JPP. Ukrep bo izveden v okviru prenove koncesijske pogodbe.

#### **4.7 Prenova mestnega voznega parka z okolju prijaznimi vozili**

Pri izbiri koncesionarja bo občina zahtevala vozila, ki so okolju prijazna, tj. najmanj standarda EURO 6. Postopoma se bo preučila tudi uvedba avtobusov na alternative pogone (stisnjen plin, elektrika itd.). Zagotavljanje udobnih in tehnološko naprednih avtobusov služijo tudi boljši promocijo storitve, saj omogoča boljšo identifikacijo uporabnikov s sodobnimi in ekološkimi rešitvami.

#### **4.8 Organizacija prevozov v času prireditev**

V času večjih prireditev se bo organizatorje (zasebne in javne) spodbujalo k organizaciji in spodbujanju trajnostnih oblik dostopa do kraja dogodka dodatni občinski in medobčinski javni prevozi.

#### **4.9 Sodelovanje pri izboljšanju ponudbe železniškega potniškega prometa**

Občina bo krepila sodelovanje s Slovenskim železnicami z namenom optimizacije in uskladitve urnikov vlakov ter prilagoditve in nadgradnje obstoječe infrastrukture. Lastnikom oziroma upravljavcem bo tudi podana pobuda in ponujena pomoč za posodobitev železniške postaje (preveritev možnosti vzpostavitve mobilnostnega centra).

### **UVAJANJE NAČEL »PAMETNEGA MESTA« V PONUDBO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA**

#### **4.10 Integracija sistemov javnega potniškega prometa**

Za večjo privlačnost JPP in zmanjšanje potovalnih časov bomo uskladili vozne rede in linije različnih prevoznikov (medkrajevni in mestni avtobusni promet, železniški promet, JPP na italijanski strani).

#### **4.11 Povečanje oziroma izboljšanje vidljivosti informacij o ponudbi javnega potniškega prometa**

Dostopne in jasne informacije o različnih vidikih JPP so dodaten ukrep za povečanje njegove privlačnosti. Občina bo pristopila k sodobnemu načinu informiranja potnikov JPP (portal, aplikacije, načrtovanje poti), poleg tega pa zagotovila kakovostne informacije v klasičnih oblikah (vozni redi, zemljevidi prog, telefonske informacije). Izvedenih bo večje število prikazovalnikov prihodov, informacije pa se bodo uporabile tudi pri integraciji v spletno obliko oziroma aplikacijo. Slednji ukrep ne vključuje pokritih avtobusnih postajališč.

#### **4.12 Orodja za načrtovanje poti z javnim potniškim prometom**

Povezano z ukrepom 4.11 bo v sodelovanju z Občino Šempeter-Vrtojba ter s koncesionarjem razvita aplikacija za splet in pametne telefone, s katero bodo lahko občani in obiskovalci načrtovali poti z vsemi prevoznimi načini, vključno z avtobusnim in železniškim prometom v resničnem času. Uporabniki bodo imeli na voljo tudi ostale informacije o javnem prometu, kot na primer vozne rede, možnosti prestopanja na druge prevozne načine itd.

#### **4.13 Uvedba integrirane kartice za ponudbo storitev na področju prometa**

Občina bo uvedla integrirano kartico za ponudbo storitev na področju prometa. Gre za elektronsko kartico za uporabo javnega prometa, ki bi se uporabljala za več sistemov, kot so na primer parkiranje, morebitni sistem izposoje koles, parkirišče P+R itd. Ukrep bomo načrtovali skupaj tudi z drugimi mestnimi občinami.

### **PROMOCIJA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA**

#### **4.14 Promocijske akcije za namen spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa**

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti so, podobno kot pri hoji in kolesarjenju, najučinkovitejše, kadar so izvedene v povezavi z izboljšanjem ponudbe JPP. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, z izobraževanjem v šolah in vrtcih, promocijskimi akcijami, aplikacijami in spodbujanjem delodajalcev.

## PETI STRATEŠKI STEBER: OPTIMIZACIJA MOTORIZIRANEGA PROMETA

Mestna občina Nova Gorica je med najbolj motoriziranimi slovenskimi občinami. Visoka stopnja lastništva ter z njo povezana obsežna uporaba avtomobilov ima negativne vplive. Avtomobil bo sicer ostal zelo pomembna in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti, vendar je veliko, še posebno kratkih poti, ki bi jih lahko premagali z uporabo bolj trajnostnih prometnih načinov. S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil, ko je to smiselno, lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja v občini.

### Izzivi

Po stopnji motorizacije smo med najbolj avtomobilskimi občinami v Slovenij - na vrhuncu, leta 2007, je znašala kar 657 vozil na 1.000 prebivalcev, kar je le malo manj od najbolj motorizirane države v EU, Luksemburga. Od takrat se je leta 2015, stopnja sicer zmanjšala na 590, a je še vedno visoko nad slovenskim povprečjem (tj. 523). Po letih upadanja je, žal, ponovno opazna rast. Povečal se je delež dnevnih migracij iz občine in selitev funkcij in stanovanj v primestna naselja, oboje pa vpliva na podaljševanje potovalnih razdalj in s tem še večjo privlačnost uporabe osebnih avtomobilov v primerjavi z JPP in kolesarjenjem. Tako se je povečal tudi delež uporabe avtomobila za poti na delo, ki je leta 2002 znašal 66 %, glede na državni prometni model pa se ocenjuje, da je delež danes že 74-odstoten. Kar 41 % poti na delo, ki so krajše od pet kilometrov, se opravi z avtomobilom.

Z večjo uporabo avtomobila so se pojavile predvsem težave s parkiranjem, zlasti v stanovanjskih območjih, ki so bila načrtovana za manjše število avtomobilov. Posebej je izpostavljena problematika parkiranja dnevnih migrantov na območjih javnih parkirišč, ki so bila načrtovana in grajena pretežno za potrebe stanovalcev v večstanovanjskih stavbah. Problematika parkiranja je, zaradi samega povečanja števila osebnih vozil na enoto stanovanja, za stanovalce najbolj pereča na Cankarjevi ulici in Ulici Gradnikove brigade. S strani invalidov je bilo podano mnenje, da je število parkirišč za invalide nezadostno, na območjih javnih parkirišč ob večstanovanjskih stavbah se v preteklosti tovrstnih parkirišč sploh ni načrtovalo in jih sedaj na teh območjih skoraj ni. Večina organizacij/delodajalcev nudi zaposlenim brezplačne parkirne prostore, a se hkrati sooča z dodatnimi zahtevami po parkirnih mestih tako za zaposlene kot za obiskovalce. Težave zaradi nepravilnega parkiranja pogosto obremenjujejo tudi pešce in kolesarje.

Sedanji režim parkiranja ter nadzor nad plačljivimi parkirišči oziroma parkirišči, ki so namenjena kratkotrajnemu parkiranju za potrebe dostopanja do storitev predstavljajo velik izziv v prihodnosti, kako in na kakšen način pristopiti k novi parkirni politiki. V večjem delu mesta je parkiranje brezplačno, kar ne odseva realnih stroškov vzdrževanja in urejanja parkirišč na javnih površinah. Veliko parkirišč v mestnem središču je zasedenih z dolgotrajnim parkiranjem zaposlenih v mestu, saj so plačljiva parkirna mesta relativno poceni, zato obstaja še veliko potenciala pri optimiziranju upravljanja parkiranja.

Zaradi slabe povezanosti mesta in občine z železniškim in avtobusnim omrežjem je velika obremenjenost cestne infrastrukture. Najpomembnejši vplivi na okolje in zdravje so onesnaževanje zraka z onesnaževali (izpusti plinov in prašnih delcev), onesnaževanje tal in rastlinstva (predvsem ob prometnicah), hrup, prometne nesreče, prometni zastoji zaradi povečane gostote prometa in poškodbe infrastrukture. V naši občini je nadpovprečno število poškodovanih v prometnih nesrečah. Problematičen je tudi čedalje bolj sedeč življenjski slog, povezan tudi z uporabo avtomobila, ki pripomore k slabšemu javnozdravstvenemu stanju občanov.

**Kaj ste nam sporočili:**

V anketi je 45 % anketirancev ocenilo pretočnost prometa kot dobro, kot slabo pa 21 %. Količino tovarnega prometa kot dobro ocenjuje 31 % anketirancev, prav toliko slabo. Število parkirišč 47 % anketirancev ocenjuje kot slabo, 34 % pa jih negativno ocenjuje ureditev parkirnega režima. Umirjanje prometa je pomembno za 74 % anketiranih.

Ukrepi za umirjanje prometa so izvedeni le na manjšem številu cest oziroma ulic, območij s prepovedjo za motorni promet je zelo malo. Lokalno cestno omrežje Nove Gorice je dokaj dobro urejeno, obstajajo pa odseki, kjer je, zaradi neugodnega načina parkiranja, oviran potek motornega prometa. Na nekaterih cestah se pojavljajo se konflikti zaradi mešanja tovarnega prometa z ostalimi prevoznimi načini, predvsem skozi Solkan ter po Prvomajski ulici preko Erjavčeve ulice na Kolodvorsko pot. Prometno je najbolj obremenjena cesta skozi predor Panovec, kjer dnevno vozi preko 24.000 vozil, vendar se obseg prometa v zadnjem desetletju ni bistveno spremenil. To je tudi glavna državna cesta v smeri sever–jug, ki povezuje Posočje z Vipavsko dolino oziroma osrednjo Slovenijo. Prometni zastoji se občasno pojavljajo v času konic ob začetku in koncu delovnega časa podjetij, kar kaže na izrazito migracijo na delovna mesta z osebnimi avtomobili. Štetje prometa je pokazalo katere ceste so najbolj obremenjene (križišče Vojkove ceste in Ulice Tolminskih puntarjev, križišče Vojkove ceste in Kidričeve ulice), vendar so obremenitve še vedno sprejemljive.

**Priložnosti in dosežki**

Izmed desetih najbolj motoriziranih slovenskih občin je Nova Gorica edina doživela upad lastništva avtomobilov v zadnjem desetletju. Obseg prometa na državnih cestah v občini se je v zadnjem desetletju (med leti 2008 in 2014) povečal le na treh od enajstih državnih števnih mestih, še največ v Rožni Dolini, drugod se je zmanjšal. S prometnim modelom smo ugotovili, da je omrežje še vedno pretočno in da je celo za najbolj obremenjeno cesto skozi Panovec merodajna konična ura za dimenzioniranje (150. ura v letu) še vedno 20 % pod kapaciteto omenjene ceste. To je pozitivno in pomeni, da imamo cestno omrežje, ki brez težav sprejema prometne obremenitve, trendi pa kažejo, da promet pravzaprav stagnira in se tudi v prihodnosti ne bo bistveno povečeval. Regijski promet je speljan mimo mestnega središča, zato se, za razliko od mnogih občin, ne soočamo s hudimi težavami tranzitnega prometa. Glede na identificirane težave in želje prebivalcev imamo priložnost, da se, raje kot na prepustnost cest, osredotočimo na izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost.

V zadnjih letih smo začeli izvajati bolj trajnostno prometno politiko, s čimer smo uvedli plačljivo parkiranje ter olajšali kratkotrajno parkiranje. Za spodbujanje uporabe okolju bolj prijaznih vozil smo uvedli električno polnilnico na Kidričevi ulici v Novi Gorici.

V zadnjem desetletju smo močno izboljšali splošno prometno varnost, saj se je število vseh prometnih nesreč do leta 2015 zmanjšalo za več kot 40 % v primerjavi z letom 2002 oziroma za 47 % v primerjavi z najslabšim letom 2009 (vzrok za tako statistiko je sicer lahko tudi sprememba v velikosti občine). Želimo še izboljšati varnost tako, da smrtnih žrtev sploh ne bi bilo. V nekaterih soseskah in naseljih smo že umirili promet in postavili talne ovire in ploščadi ter prometno signalizacijo za omejitev hitrosti na 30 km/h.



## Cilji

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Umiriti motorni promet	Zmanjšati število prekoraiter hitrosti v naseljih za 40 % do leta 2023	Število kršitev v naseljih
Izboljšati parkirne razmere	Do leta 2020 sprejeti in začeti izvajati novo, trajnostno parkirno politiko	Delež dolgotrajnih in plačljivih parkirnih mest v širšem mestnem središču
Povečati prometno varnost v motornem prometu	Zmanjšati število poškodovanih v prometnih nesrečah z 2,3 na 1.000 prebivalcev pod slovensko povprečje (tj. 1,8) do leta 2023	Število poškodovanih v prometnih nesrečah na 1.000 prebivalcev
Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo krajše od 5 km z 41 % na 25 % do leta 2027  Zmanjšati stopnjo motorizacije za 1 % do leta 2023	Delež uporabe avtomobila za poti na delo glede na razdaljo  Stopnja motorizacije

## Ukrepi

### PARKIRNA POLITIKA

#### 5.1 Izdelava podlag in uvedba prenovljenega sistema upravljanja s parkirišči

Občina bo začela spreminjati parkirno politiko, vrsto ukrepov pa se bo določila na podlagi študije, ki bo celovito obravnavala celotni prometni režim. Možni ukrepi so zmanjšanje predpisanih minimalnih števil parkirnih mest, ukinjanje brezplačnega parkiranja, določitev optimalnega parkirnega režima za stanovalce, uporabnike storitev in zaposlene ipd. Ukrepi se bodo izvajali v več fazah, saj bo treba obravnavati parkirni režim skupaj z izvajanjem drugih ukrepov (P+R režim, optimizacija JPP...). Parkirnine so močno orodje parkirne politike, če se uporabljajo skupaj s spodbudami drugih oblik prevoza (npr. najem koles, JPP). Eden od ukrepov bo tudi izvedba pilotnega projekta (kot npr. v eni soseski se uvede sistem dovolilnic, do katerih bodo upravičeni stanovalci, parkiranje na ulici pa se bo za druge uporabnike omejilo), ki se bo po potrebi prenesel tudi v druge soseske.

#### 5.2 Izvedba spremembe prometnih ureditev za potrebe uvedbe novih parkirnih režimov

Na območju šol in vrtcev oziroma drugih javnih ponudnikov storitev za ranljive skupine ljudi (zdravstveni dom, varstveno delovni center) se bo nadaljevalo uvajanje posebnih parkirnih režimov .

#### 5.3 Krepitev stalnega izvajanja nadzora nad parkirnimi kršitvami

MONG je že uvedla parkirni režim v nekaterih območjih, vendar, zaradi pomanjkljivega nadzora, ukrep nima načrtovanega učinka. Dosledno izvajanje parkirne politike bo povečalo prometno in parkirno kulturo, izboljšalo varnost ter omogočilo bolj učinkovito upravljanje s prometom v občini.

#### 5.4 Vodenje s pomočjo usmerjevalnih tabel

Z namenom povečanja pretočnosti in prometne varnosti udeležencev v prometu bomo vzpostavili sistem vodenja mirujočega prometa. S tem se bodo voznikom prek informacijskih tabel (lahko pa tudi preko spletnih aplikacij) posredovali informacije o lokacijah in številu prostih parkirnih mest na odprtih parkiriščih in v garažnih hišah. Občina bo hkrati izboljšala vodenje voznikov do pomembnejših javnih ustanov in turističnih lokacij.

#### 5.5 Izdelava študije upravičenosti in izvedljivosti za potrebe zagotovitve večjih parkirnih kapacitet

Z namenom zagotavljanja dostopnosti do regijskih storitev oziroma storitev za širše območje je potrebno, po uvedbi sistema upravljanja z obstoječimi javnimi parkirišči preveriti morebitno dodatno potrebo po parkiriščih, ki izhajajo predvsem iz dejstva, da je veliko javnih parkirišč v ožjem mestnem središču vezano na stanovanjsko družbeno gradnjo in so zato namenjena predvsem stanovalcem teh območij, medtem, ko dejanski obseg parkirnih površin za potrebe dostopanja tako zaposlenih kot uporabnikov, ki nimajo zagotavljenih drugih možnosti dostopanja, trenutno še ni znan. Zato je potrebno ob uvedbi sprememb pri upravljanju s parkirišči ter ob uvedbi drugih ukrepov za zmanjšanje nepotrebne uporabe osebnih vozil, ugotoviti dejanske dodatne potrebe predvsem za namene zagotavljanja zakonsko ustreznih pogojev za razvoj izobraževalnih, upravnih, športnih ter drugih dejavnosti širšega regijskega pomena (npr. srednješolsko središče, zdravstveni dom, športni park, in podobno), kot tudi dejanske potrebe po dostopnosti z osebnimi vozili do storitev, ki jih te dejavnosti zagotavljajo.

#### **5.6 Izdelava študije upravičenosti in izvedljivosti ter nato izgradnja sistema vozlišč P+R**

P+R sistem (ang. Park+Ride) je kombinacija zasebnega in javnega prevoza in omogoča, da se uporabnik do pomembnejših točk na obrobju mesta oziroma glavnih mestnih vpadnic pripelje z osebnim vozilom, pot v mesto pa nadaljuje z javnim prevozom. V MONG bomo preučili možnost za vzpostavitev lokacije P+R na severni (s strani Posočja, severno od Solkana) ali na vzhodni strani (vzhodno od Kromberka) mestnega območja ter skupaj z Občino Šempeter – Vrtojba preučili možne lokacije tudi na južni strani. V okviru P+R se bo uredilo tudi avtobusna parkirišča za dejavnosti športa in turizma.

### **URAVNOTEŽENJE RABE JAVNEGA ULIČNEGA PROSTORA**

#### **5.7 Prenova omrežja za namen vzpostavljanja pešcem in kolesarjem prijaznih in privlačnih javnih površin**

Z zagotavljanjem sredstev za prenavo ulic bodo upoštevani principi trajnostnega načrtovanja tako da bodo pri oblikovanju in tehničnih rešitvah prioriteto obravnavani pešci, kolesarji in javni promet. Prenove ulic v mestu bodo na primer Kidričeva, Rejčeva, Vojkova, Delpinova ulica, Ulica IX. korpusa, Ulica Vinka Vodopivca itd. Eden od ukrepov bo tudi izvedba pilotnega projekta, pripravili se bodo pregledi obstoječih praks, projektov, aktivnosti glede na učinke pa prenesli rezultate pilotov ter dobrih praks na druge ulice. Poseben poudarek je na umirjanju prometa, ker želimo izboljšati prometno varnost in kakovost okolja z zmanjšanjem obsega in hitrosti motornega prometa v preurejenih območjih. Ukrep bo vključeval na nekaterih ulicah omejitev hitrosti na največ 30 km/h, spremembo cestne geometrije, ki onemogoča visoke hitrosti (hitrostni otoki, šikane itd.), nadzor hitrosti ter po potrebi omejitev tranzitnega prometa. Poleg tega ne bomo gradili krožišč v ožjem mestnem območju, saj zlasti pešcem in gibalno oviranim predstavljajo oviro.

#### **5.8 Prenova javnih poti in cest ob izvajanju vzdrževalnih del oziroma rekonstrukcije linijske in druge infrastrukture v cestnem telesu**

Ob prenovi linijske in druge infrastrukture v cestnem telesu se bo, ob izkazani potrebi, zagotovilo tudi sredstva za izvedbo ukrepov za ustrezno prenavo cestišča za zagotovitev ustreznih pogojev za peš in kolesarski promet.

#### **5.9 Spremembe prometnih režimov znotraj naselij**

V širšem mestnem območju in še štirih naseljih (Solkan, Šempas...) bomo za namen zmanjšanja hitrosti in količine prometa spremenili prometni režim. Sem sodita načrtovanje in izvedba. Ta ukrep se bo izvajal na primer z ukrepi selektivne prepustnosti (prehod za pešce, kolesarje in avtobuse, vendar omejen za avtomobile), enosmernih režimov z dvosmernimi kolesarskimi pasovi, ukinitvijo ločenih zavijalnih pasov itd.

### **SPODBUDE ZA POVEČANJE ŠTEVILA OKOLJU PRIJAZNIH MOTORNIH VOZIL**

#### **5.10 Širitev omrežja električnih polnilnic**

Podpora za večjo uporabo okolju prijaznih vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka in zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. Ker bo v prihodnosti

še več poudarka na okolju prijaznim vozilom, bo MONG redno širila mrežo električnih polnilnic na ustrezne lokacije (npr. garaže, večja parkirišča...).

#### **5.11 Okolju prijazna vozila za izvajanje javnih služb**

MONG ob naslednji prenovi/nabavi vozil za opravljanje občinskih nalog izbrala okolju prijazna vozila.

### **KREPITEV UPRAVLJANJA TOVORNEGA PROMETA**

#### **5.12 Krepitev stalnega izvajanja nadzora nad tovornim prometom**

Povečali bomo nadzor na mešanih površinah, ki si jih delijo vsi udeleženci v prometu (avto, tovornjaki, pešci, kolesarji in ostali), zlasti v območju Solkana na poti v mesto Nova Gorica in proti Šempetru.

#### **5.13 Regulacija dostopnosti tovornega prometa do proizvodnih območij**

Trenutno tovorni promet uporablja poti, ki potekajo tudi skozi stanovanjska območja. V skladu s Prometnim načrtom se v prvi fazi vzpostavi sistem za vodenje tovornega prometa (v sodelovanju z občino Gorica in Šempeter-Vrtojba).

#### **5.14 Študija upravičenosti in izvedljivosti poglobitve podvoza pod železniško progo ob Prvomajski ulici**

Občina bo v skladu s Prometnim načrtom naročila študijo upravičenosti in izvedljivosti poglobitve podvoza pod železniško progo, vključno s preureditvijo križišča Prvomajska ulica – Cesta IX. korpusa.

### **KREPITEV VARNOSTI V PROMETU**

#### **5.15 Nadzor nad hitrostmi v prometu**

Poostriili bomo spremljanje hitrosti na odsekih cest, kjer je največ kršitev (sistem prikazovalnikov hitrosti, signalizacija itd.).

#### **5.16 Redna vzdrževalna dela na cestah, rekonstrukcije in sanacije**

Nadaljevali bomo z vzdrževanjem cest tam, kjer je zaradi stanja infrastrukture poslabšana prometna varnost, na primer most Prvačina-Dornberk, širitev LC Lokovec-Banjšice, LR Potok-Železna vrata, most Šempas, cestni usadi, Dornberk-Oševljek. Vzdrževalna dela bomo v čim večji meri izkoristili tudi za izboljšanje peš in kolesarske infrastrukture.

#### **5.17 Ureditev nevarnih prometnih križišč**

V sodelovanju z DRSI se bodo urejala križišča na kromberški vpadnici, Ajševici in državni cesti v smeri proti Lokvam ter načrtovala druga potrebna dokumentacija oz. izvedba prenove nevarnih križišč na državnem omrežju. Ob tem bodo upoštewane tako potrebe izboljšanja varnosti in pretočnosti motoriziranega prometa, kot tudi potrebe peš in kolesarskega prometa.

#### **5.18 Umirjanje prometa v okolici šol in vrtcev**

V okolici vseh šol in vrtcev bomo izvedli ukrepe umirjanja prometa, vključno z omejitvijo mirujočega prometa, z namenom doseganja pozitivnih učinkov na prometno varnost in kakovost okolja.

#### **5.19 Izdelava študij upravičenosti in izvedljivosti novih investicijskih projektov**

Smernice celostnega prometnega načrtovanja odvrtaajo pozornost od gradnje nove cestne infrastrukture in se usmerjajo v ukrepe upravljanja prometnega povpraševanja. Temu sledimo tudi v CPS MONG. Kljub temu bomo v primeru, da se izkaže nujna potreba po novih cestah, križiščih itd. in če so tovrstne investicije v skladu s cilji CPS, naročili izdelavo študij upravičenosti in izvedljivosti teh novih investicijskih projektov.

### **5.20 Načrtovanje novih investicijskih projektov ter realizacija s tem povezanih peš in kolesarskih površin**

Ob ugotovitvi na osnovi ukrepa 5.19 se pristopa k načrtovanju novih investicij za povečano varnost in sklenitve peš in kolesarskega omrežja ter zagotovi sredstva za izvedbo investicije v tem delu.

## **PROMOCIJA ODGOVORNE RABE AVTOMOBILA**

### **5.21 Podpora skupinskim prevozom**

Skupinski prevozi so oblika osebnega prevoza, kjer se več ljudi poveže in deli prevoz z enim osebnim motornim vozilom. Namen ukrepa je zmanjšati število vozil samo z voznikom ter tako zmanjšati število vozil v prometu. MONG bo podpirala skupinske prevoze z mehкими ukrepi, kot so ustanovitev podpornega portala za sopotništvo na območju goriške regije ter s podporo mobilnostnim načrtom, skozi katere se podpora lahko nadalje izvaja.

### **5.22 Ozaveščevalne akcije na temo hitrosti in varnosti v prometu**

MONG bo redno izvajala ozaveščevalne akcije na temo hitrosti in varnosti v prometu, ki bodo ciljno usmerjene (npr. v okolici šol). Poleg tega bomo izvajali ustrezna promoviranja, ki se bodo povezovala z ukrepi ter promocijskimi in ozaveščevalnimi aktivnostmi preostalih stebrov.

## AKCIJSKI NAČRT

UKREP	OCENJEN STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
<b>PRVI STRATEŠKI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA</b>				
<b>Podpora za izvajanje CPS</b>				
1.1 Zagotavljanje uravnoveženega proračuna	Redno poslovanje MONG	MONG, OŠV	MONG	2017 - 2023
1.2 Zagotavljanje ustrezne kadrovske strukture	40.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2020
1.3 Vzpostavitev sistema spremljanja in vrednotenja CPS	10.000 EUR/leto	MONG	MONG	2017 - 2023
1.4 Nadgradnja prometno usmerjevalnega dokumenta	10.000 EUR v štirih letih	MONG	MONG	2017 - 2023
<b>Krepitev celostnega pristopa pri izvajanju načrtovanih ukrepov CPS</b>				
1.5 Kontrolni list skladnosti projektov s CPS na ravni občinske uprave	Redno poslovanje MONG	MONG	MONG	2017, 2018
1.6 Preveritev strateškega in izvedbenega dela občinskega prostorskega načrta s CPS	15.000 EUR za spremembo ter redno poslovanje MONG	MONG	MONG, zunanji izvajalci	2017 - 2023
<b>Usposabljanje ključnih akterjev</b>				
1.7 Informiranje in izobraževanje	4.000 EUR/leto	MONG, OŠV, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
<b>Krepitev dialoga med ključnimi akterji</b>				
1.8 Krepitev dialoga z deležniki na področju mobilnosti	3.000 EUR / leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG, regijske in državne ustanove	2017 - 2023
1.9 Sodelovanje s sosednjimi občinami	Redno poslovanje MONG	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
<b>Vzpostavljanje sistemskih pogojev</b>				
1.10 Poziv k izvajanju načel in ukrepov CPS	Redno poslovanje MONG	MONG	MONG	2017 - 2023
<b>Krepitev vloge upravljanja mobilnosti</b>				
1.11 Vzpostavitev sistema za spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov	2.000 EUR/leto 10.000 EUR/mobilnostni načrt za izdelavo	MONG	MONG	2017 - 2023
1.12 Vzpostavitev mobilnostnega centra	100.000 EUR	MONG, EU	MONG	2020

<b>DRUGI STRATEŠKI STEBER: HOJA, NAJBOLJ NARAVNA OBLIKA MOBILNOSTI</b>				
<b>Izboljšanje pogojev za hojo</b>				
2.1 Redna in ustrezna vzdrževalna dela na obstoječih peš poteh	35.000 EUR/leto (povprečno)	MONG	MONG	2017 - 2023
2.2 Vzpostavitev manjkajočih in novih peš povezav	120.000 EUR/leto (povprečno)	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
2.3 Izvajanje projekta Čezmejni naravni park Soča/Isonzo (EZTS GO)	Sredstva predvidena v ukrepu 3.4	EU in R Italija	EZTS	2017 - 2023
2.4 Prilagoditve peš površin za gibalno in senzorično ovirane	40.000 EUR/leto (povprečno)	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
2.5 Povečanje površin območij za pešce	80.000 EUR/leto za načrtovanje 500.000 EUR za izvedbo projektov	MONG , EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
<b>Izboljšanje varnosti pešcev</b>				
2.6 Odprava nevarnosti	40.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
2.7 Povečanje nadzora nad uporabo pešpoti in mešanih površin	Redno delo medobčinske uprave (morebitna nova zaposlitev)	Medobčinska uprava	Medobčinska uprava	2017 - 2023
<b>Povečanje privlačnosti hoje</b>				
2.8 Povečanje privlačnosti javnih prostorov (ulic, trgov,...)	5.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
2.9 Vodenje pešcev s pomočjo usmerjevalnih tabel in ureditev tematskih poti	25.000 EUR od leta 2019 dalje	MONG , EU in nacionalni viri	MONG	2019 - 2023
2.10 Ozelenitev ključnih peš koridorjev	30.000 EUR/leto	MONG , EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
2.11 Odštevalniki na semaforjih za pešce	V sklopu ukrepa 2.4	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
2.12 Orodja za načrtovanje poti peš in informacije o hoji	10.000 EUR	MONG, OŠV, EU in nacionalni viri	MONG, OŠV	2019 - 2023
<b>Promocija hoje</b>				
2.13 Promocijske akcije za hojo	2.000 EUR/leto	MONG , EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023

<b>TRETJI STRATEŠKI STEBER: IZKORIŠČANJE DANOSTI ZA KOLESARJENJE</b>				
<b>Izboljšanje pogojev za kolesarjenje</b>				
3.1 Redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih povezav	50.000 EUR/leto	MONG	MONG	2017 - 2023
3.2 Vzpostavitev in ureditev kolesarskih povezav v širšem mestnem območju	500.000 EUR/leto (2018, 2019) 200.000 EUR/leto (2020, 2021, 2022, 2023)	MONG, MzI, EU	MONG	2017 - 2023
3.3 Izboljšanje pogojev za kolesarjenje med naselji	3.000.000 EUR (2017-2023)	MONG, EU	MONG, sosednje občine in država	2017 - 2023
3.4 Izvajanje projekta »Čezmejni naravni park Soča/Isonzo« (EZTS GO)	5.000.000 EUR (85 % iz Evropskega sklada za regionalni razvoj, 15 % Republika Italija)	EU in R Italija	EZTS	2017 - 2023
3.5 Zagotovitev dodatnih parkirišč za kolesa in kolesarnic ob javnih zgradbah (urbana oprema)	20.000 EUR/leto	MONG, MzI, javne ustanove	MONG in druge javne ustanove	2017 - 2023
3.6 Zagotovitev kolesarnic v stanovanjskih soseskah	2.000 EUR/kolesarnica	Lastniki stanovanjskih objektov	Lastniki stanovanjskih objektov	2017 - 2023
3.7 Dvig kakovosti obstoječih kolesarskih povezav	60.000EUR/leto	MONG, MzI, EU	MONG	2017 – 2023
<b>Povečanje privlačnosti kolesarjenja</b>				
3.8 Vodenje kolesarjev s pomočjo usmerjevalnih tabel	25.000 EUR od leta 2019 dalje	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2019-2023
3.9 Avtomatizirani sistem izposoje koles	Strokovne podlage 15.000 EUR, izvedba na osnovi izdelanih strokovnih podlag	MONG (OŠV, Gorica) , EU in nacionalni viri	MONG , OŠV, Gorica	Študija 2019, izvedba 2020-2023
3.10 Orodje za načrtovanje poti s kolesom in informacije o kolesarjenju	V sklopu ukrepa 2.12	MONG ,OŠV, EU in nacionalni viri	MONG, OŠV	2018 - 2020
<b>Promocija kolesarjenja</b>				
3.11 Redna izobraževanja in promocija kolesarjenja	6.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG, Svet za preventivno in vzgojo v cestnem prometu, policija	2017 – 2023

<b>ČETRTI STRATEŠKI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>				
<b>Izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa</b>				
4.1 Vzpostavitev in posodobitev avtobusnih postajališč medkrajevnega in mestnega javnega potniškega prometa	70.000 EUR/leto	MONG, Mzi, SŽ in drugi viri	MONG, Mzi, SŽ	2017- 2023
<b>Izboljšanje ponudbe avtobusnega JPP</b>				
4.2 Izvajanje JPP (avtobusni mestni promet) z upoštevanjem predlagane optimizacije in povečanja frekvence voženj	650.000 EUR/leto	MONG, OŠV	MONG, OŠV	2017
4.3 Izdelava študije upravičenosti in izvedljivosti optimizacije javnega potniškega prometa za namene zagotavljanja dostopnosti do turističnih lokacij oz. območij	Strokovne podlage 10.000 EUR	MONG, zasebniki	MONG, zasebniki	2018
4.4 Uvedba prevoza na klic	Strokovne podlage v okviru ukrepa 4.2, strošek izvedbe rezultat strokovnih podlag	MONG, EU in nacionalni viri	MONG in drugi partnerji	Strokovne podlage 2019, izvedba 2021
4.5 Racionalizacija in integracija šolskih prevozov z JPP in drugimi storitvami v javnem sektorju	Elaborat 10.000 EUR	MONG, javne ustanove, EU in nacionalni viri	MONG, javne ustanove	2018-2019
4.6 Prilagoditev mestnega voznega parka gibalno in senzorično oviranim	V okviru koncesijske pogodbe	MONG	MONG	2017
4.7 Prenova mestnega voznega parka z okolju prijaznimi vozili	V okviru koncesijske pogodbe	MONG	MONG	2017
4.8 Organizacija prevozov v času prireditev	10.000 EUR/leto	Organizatorji prireditev	Organizatorji prireditev	2017-2023
<b>Izboljšanje ponudbe železniškega potniškega prometa</b>				
4.9 Sodelovanje pri izboljšanju ponudbe železniškega potniškega prometa	Redno poslovanje MONG	MONG, Mzi, SŽ	MONG	2017-2023
<b>Uvajanje načel »pametnega mesta« v ponudbo javnega potniškega prometa</b>				
4.10 Integracija sistemov javnega potniškega prometa	Strokovne podlage v okviru ukrepa 4.2	Mzi, MONG	Mzi	2020
4.11 Povečanje oziroma izboljšanje vidljivosti informacij o ponudbi javnega potniškega prometa	20.000 EUR/leto	Koncesionar, MONG	MONG	2017-2023
4.12 Orodja za načrtovanje poti z javnim potniškim prometom	V sklopu ukrepa 2.12	MONG, OŠV, koncesionar	MONG, OŠV	2020-2023



4.13 Uvedba integrirane kartice za ponudbo storitev na področju prometa	Študija (10.000 EUR), strošek izvedbe rezultat študije	MONG, OŠV, EU in nacionalni viri	MONG in druge občine	2018
<b>Promocija javnega potniškega prometa</b>				
4.14 Promocijske akcije za namen spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa	1.000 EUR/leto	MONG, koncesionar	MONG, koncesionar	2017- 2020

### PETI STRATEŠKI STEBER: OPTIMIZACIJA MOTORIZIRANEGA PROMETA

#### Prenova parkirne politike

5.1 Izdelava podlag in uvedba prenovljenega sistema upravljanja s parkirišči	50.000 EUR /leto	MONG, namenska sredstva	MONG	do 2020
5.2 Izvedba spremembe prometnih ureditev za potrebe uvedbe novih parkirnih režimov	30.000 EUR/leto	MONG	MONG	2017- 2023
5.3 Krepitev stalnega izvajanja nadzora nad parkirnimi kršitvami	5.000 EUR/leto	MONG, Medobčinska uprava, Mestne storitve	MONG, Medobčinska uprava	2017- 2023
5.4 Vodenje s pomočjo usmerjevalnih tabel	25.000 EUR strokovna podlaga z oblikovanjem in izvedbo	MONG	MONG	2017 - 2023
5.5 Izdelava študije upravičenosti in izvedljivosti za potrebe zagotovitve večjih parkirnih kapacitet	20.000 EUR	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2019
5.6 Izdelava študije upravičenosti in izvedljivosti ter v primeru ugotovljene upravičenosti in izvedljivosti izgradnja sistema vozlišč P+R	Študija 15.000 EUR (Ocenjen strošek izvedbe: 4.000-5.000 EUR/zunanje parkirno mesto in vzdrževanje: do 450 EUR/parkirno mesto/leto)	MONG, MzI in zasebniki	MONG , zasebniki	Študija 2017-2018, izvedba 2018-2019

#### Uravnoteženje rabe javnega uličnega prostora

5.7 Prenova omrežja za namen vzpostavljanje pešcem in kolesarjem prijaznih in privlačnih javnih površin	200.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
5.8 Prenova javnih poti in cest ob izvajanju vzdrževalnih del oziroma rekonstrukcije linijske in druge infrastrukture v cestnem telesu.	80.000 EUR/leto	MONG, DRSI	MONG, DRSI	2017 - 2023
5.9 Spremembe prometnih režimov znotraj naselij	40.000 EUR študija/podlaga 60.000 EUR/ulico za izvedbo	MONG	MONG	2017 - 2023

#### Spodbude za povečanje števila okolju prijaznih motornih vozil

5.10 Širitev omrežja električnih polnilnic	4.000 EUR/leto	Drugi javni in zasebni viri	Druge javni in zasebni deležniki	2017 - 2023
5.11 Okolju prijazna vozila za izvajanje javnih služb	30.000 EUR/vozilo (v okviru naslednje nabave)	MONG in javne službe ter drugi viri	MONG in javne službe	2017 - 2023
<b>Krepitev upravljanja tovornega prometa</b>				
5.12 Krepitev stalnega izvajanja nadzora nad tovornim prometom	V okviru delovanja Medobčinske uprave in morebitne nove zaposlitve oziroma redno delo policije	Medobčinska uprava ali Policija	Medobčinska uprava ali Policija	2017 – 2023
5.13 Regulacija dostopnosti tovornega prometa do proizvodnih območij	Elaborat 10.000 EUR, izvedba rezultat študije	MONG	MONG	2017 – 2023
5.14 Študija upravičenosti in izvedljivosti poglobitve podvoza pod železniško progo ob Prvomajski ulici	Študija 10.000 EUR	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
<b>Krepitev varnosti v prometu</b>				
5.15 Nadzor nad hitrostmi v prometu	6.000 EUR/leto Redno poslovanje medobčinske uprave	MONG, medobčinska uprava	Medobčinska uprava	2017 - 2023
5.16 Redna vzdrževalna dela na cestah, rekonstrukcije in sanacije	200.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
5.17 Ureditev nevarnih prometnih križišč	300.000 EUR/ leto (strošek DRSI)	DRSI, MONG	DRSI, MONG	2017 - 2023
5.18 Umirjanje prometa v okolici šol in vrtcev	20.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 – 2023
5.19 Izdelava študij upravičenosti in izvedljivosti novih investicijskih projektov	15.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 – 2023
5.20 Načrtovanje novih investicijskih projektov ter realizacija s tem povezanih peš in kolesarskih površin	80.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017 – 2023
<b>Promocija odgovorne rabe avtomobila</b>				
5.21 Podpora skupinskim prevozom	1.000 EUR/leto	MONG , EU in nacionalni viri	MONG	2017 - 2023
5.22 Ozaveščevalne akcije na temo hitrosti in varnosti v prometu	3.000 EUR/leto	MONG, EU in nacionalni viri (MzI)	MONG- Svet za preventivo v cestnem prometu	2017 - 2023

