

# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE NOVA GORICA

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



MESTNA OBČINA NOVA GORICA

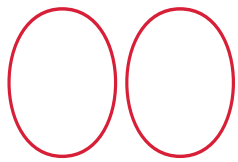


EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD



NOVA GORICA





KAZALO

5	01	VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE
7	02	PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE
		Metodologija
		Območje obdelave
		Vključevanje javnosti
		Čas obdelave
11	03	PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA
13	04	STRATEŠKI IZZIVI
15	05	VIZIJA IN STRATEŠKI IZZIVI
18	06	SCENARIJI PRIHODNJEGA RAZVOJA MOBILNOSTI V OBČINI
21	07	STRATEŠKI STEBRI
22		PRVI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA
		Izzivi
		Priložnosti in dosežki
		Cilji
		Ukrepi
28		DRUGI STEBER: HOJA, NAJBOLJ NARAVNA OBLIKA MOBILNOSTI
		Izzivi
		Priložnosti in dosežki
		Cilji
		Ukrepi
33		TRETJI STEBER: IZKORIŠČANJE DANOSTI ZA KOLESARJENJE
		Izzivi
		Priložnosti in dosežki
		Cilji
		Ukrepi

39	<b>ČETRTI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET</b> Izzivi Priložnosti in dosežki Cilji Ukrepi
44	<b>PETI STEBER: OPTIMIZACIJA MOTORIZIRANEGA PROMETA</b> Izzivi Priložnosti in dosežki Cilji Ukrepi
50	<b>AKCIJSKI NAČRT</b>

### SEZNAM KRATIC:

CPS	- Celostna prometna strategija
DRSI	- Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
EU	- Evropska unija
EZTS GO	- Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje 'Območje občin: Comune di Gorizia (I), Mestna občina Nova Gorica (SLO) in Občina Šempeter - Vrtojba (SLO)'
MONG	- Mestna občina Nova Gorica
Mzi	- Ministrstvo za infrastrukturo
OŠV	- Občina Šempeter - Vrtojba
RS	- Republika Slovenija
R Italija	- Republika Italija
SŽ	- Slovenske železnice



# VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Mestna občina Nova Gorica (MONG) s celostno prometno strategijo (CPS) postavlja nove temelje za načrtovanje prometa v občini, pri čemer želi v ospredje postaviti 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 itd.) s finančnimi ocenami posegov, časovnimi komponentami predvidenih izvajanj projektov in ukrepov na različnih ravneh 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. Glavne cilje bomo oblikovali v petletnem akcijskem načrtu, v katerem smo orisali 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, 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.

## 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 številnih državah in mestih.

Koncept trajnostne mobilnosti nam v Mestni občini Nova Gorica ni tuj. Že leta 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 celostno prometno strategijo v Sloveniji z naslovom Vizija optimalno



*Tradicionalno načrtovanje, osredotočeno na motorni promet, praviloma ustvarja še več prometa, s čimer se krepijo negativni vplivi na kakovost bivanja, zdravje in okolje ter socialno izključenost.*



*Celostna prometna strategija ni 'proti avtomobilom', temveč je 'za izbiro' – v tem primeru za izbiro kakovostnega načina mobilnosti in dostopnosti, bodisi peš, s kolesom, z javnim potniškim prometom ali osebnim motornim vozilom.*

povezane regije. Ta 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 (v nadaljevanju: Prometni načrt). 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 ga je potrdil mestni svet.

Za izdelavo celostne prometne strategije 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 drugih panog, kot so okolje, prostor in zdravje.

Celostna prometna strategija tako omogoča celostno preverjanje različnih ukrepov prometne politike ter njihovega medsebojnega povezovanja oziroma soodvisnosti za doseganje optimalnih učinkov.

Celostna prometna strategija ima ključno povezovalno vlogo med zdajšnjim in prihodnjim stanjem. CPS MONG obravnava mesto kot regijsko upravno, izobraževalno in zaposlitveno središče ter je vstopna točka za širše turistično območje. Nazadnje ima tudi pomembno vlogo pri krepitvi naše vloge regionalnega središča ter pri spopadanju s strateškimi izzivi, kot so staranje in upad števila prebivalcev, prometna varnost, zdravje

prebivalcev, gospodarski razvoj ter turizem, kakovost okolja in bivanja v občini.

Sodobni pristop, za katerega smo se odločili, ni le priprava in sprejetje strateškega prometnega dokumenta Mestne občine Nova Gorica, ampak pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja šele zadnji korak reševanja izzivov v prometu. Pričujoči dokument ni protiavtomobilski, 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 in motorni promet. Odločitev za trajnostno mobilnost tako pomeni odločitev za sodobno in zeleno Novo Gorico.

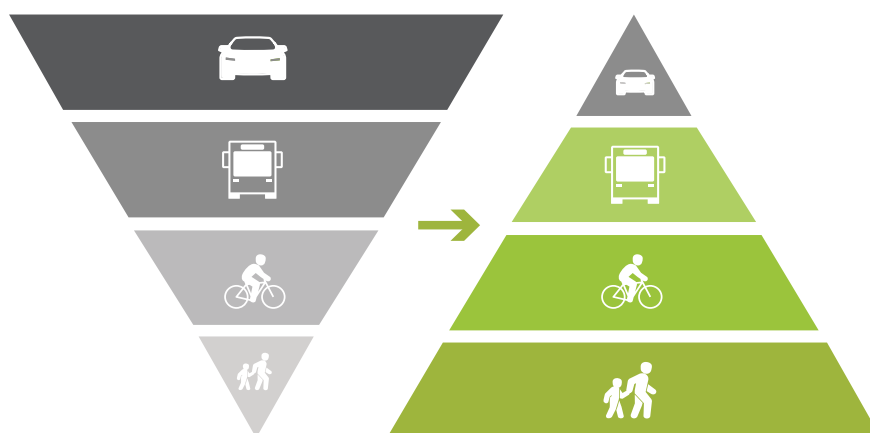
# PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

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

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

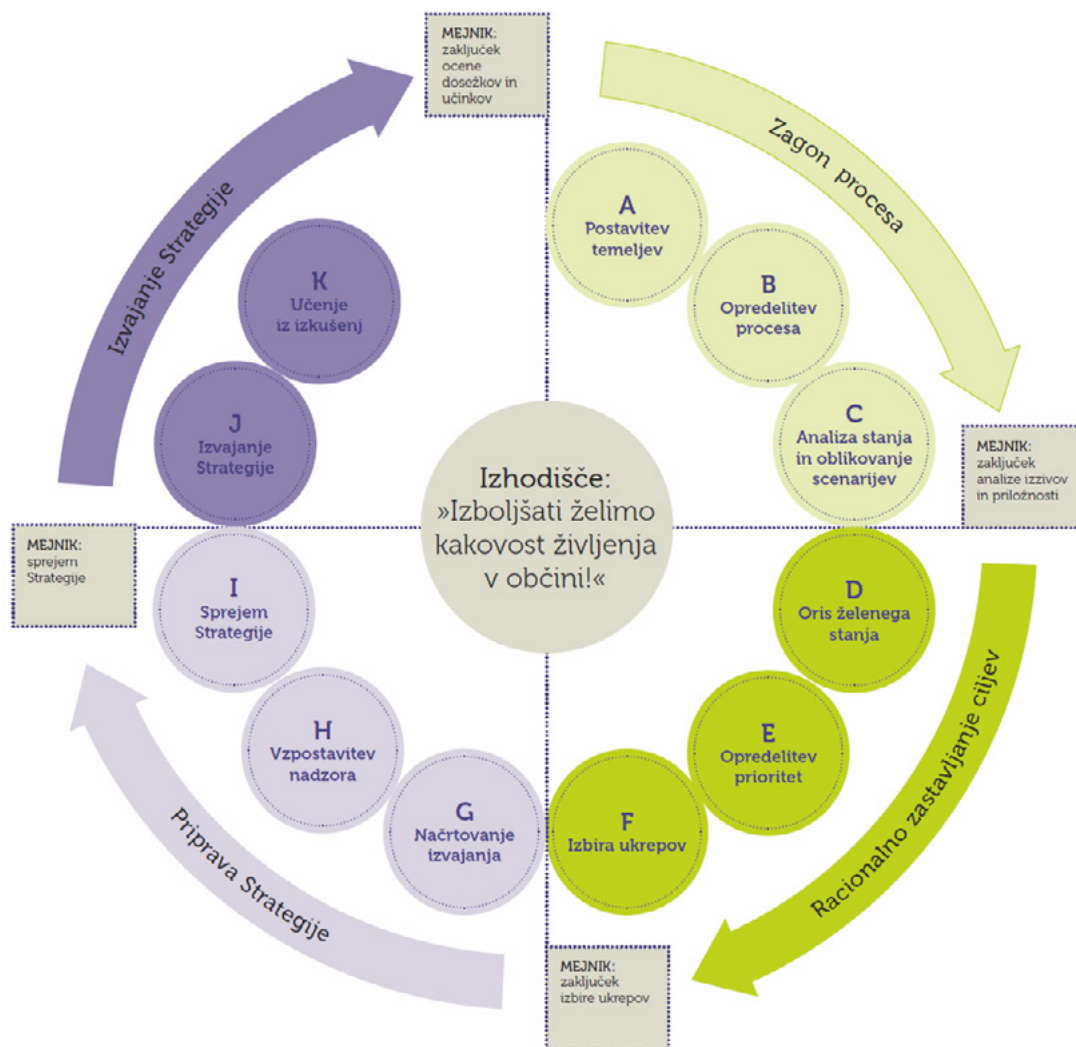
Cilj izdelave strategij je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so opredeljeni v Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Celostne prometne strategije, ki so pripravljene v skladu s Smernicami za pripravo Celostne 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.

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



*Obrnjena prometna piramida ponazarja spremembo prioritete prometnega načrtovanja, ki daje prednost pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu na račun osebnega motornega prometa*





Smernice za pripravo CPS (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

## 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 v skladu 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).

V prvi fazi smo izdelali analizo stanja in poročilo Celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica - poročilo o prvi 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, izpusti vozil ter hrup, demografski in socioekonomski trendi ter stanje, ustvarjalci 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 celodnevne prometa, in sicer obravnava potniški (osebni avto, javni promet, kolesarski in promet pešcev) ter tovorni cestni promet. Namen prometnega modela je analizirati trenutno stanje v cestnem omrežju ter ovrednotiti različne scenarije ukrepov. Vhodni podatki so obsegali tudi štetje prometa (pešcev, kolesarjev, motornih vozil), ki je bilo opravljeno na 12 točkah na





Razstava o viziji CPS, januar 2017.

območju mesta Nova Gorica ter v Šempasu in v Prvačini med 12. in 14. septembrom 2016.

Sledila je druga faza: opredelitev vizije in prednostnih nalog. Po obsežnem delu oblikovanja vizije in strateških ciljev smo oblikovali strateške cilje trajnostnega razvoja Mestne občine Nova Gorica.

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

- scenarij 1: razvoj mobilnosti v občini brez ukrepov,
- scenarij 2: razvoj prometnega omrežja na podlagi Urbanističnega načrta Nova Gorica,
- scenarij 3: razvoj prometnega omrežja na podlagi obstoječe čezmejne CPS in CPS MONG v izdelavi.

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

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

Nato smo preverili, kateri so najučinkovitejši ukrepi,

upoštevaje zeleno stanje ter stroške in koristi. Posamezne ukrepe smo zaradi medsebojne povezanosti preverili tako s prostorskega, izvedbenega, tehničnega kakor tudi finančnega vidika.

## 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. V tem območju je namreč 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 še 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 ter javnega potniškega prometa. Z občinsko upravo oziroma delovno skupino smo izvedli pet delavnic, s ključnimi deležniki pa opravili več kot 20 intervjujev. Splošna javnost je lahko sodelovala na treh javnih razpravah, vključena pa je bila tudi z izvajanjem anketiranja in intervjujev. Januarja in februarja 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 prispevalo 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. Njihova izbira je pomenila kritični del priprave celostne prometne strategije, 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 in so dostopni na spletni strani Mestne občine Nova Gorica in v njeni projektni pisarni.

## ČAS OBDELAVE

Oblikovanje CPS MONG je potekalo leto dni, z začetkom izvajanja aktivnosti julija 2016. Prva faza se je končala novembra 2016, druga marca 2017 ter tretja faza s sprejetjem strategije na mestnem svetu v maju in formalnim zaključkom junija istega leta. 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. Ta se bo nadaljeval s spremljanjem kazalnikov in revizijo strategije na vsaki dve leti (2019 in 2021) ter prenovi vsakih pet let (2023).



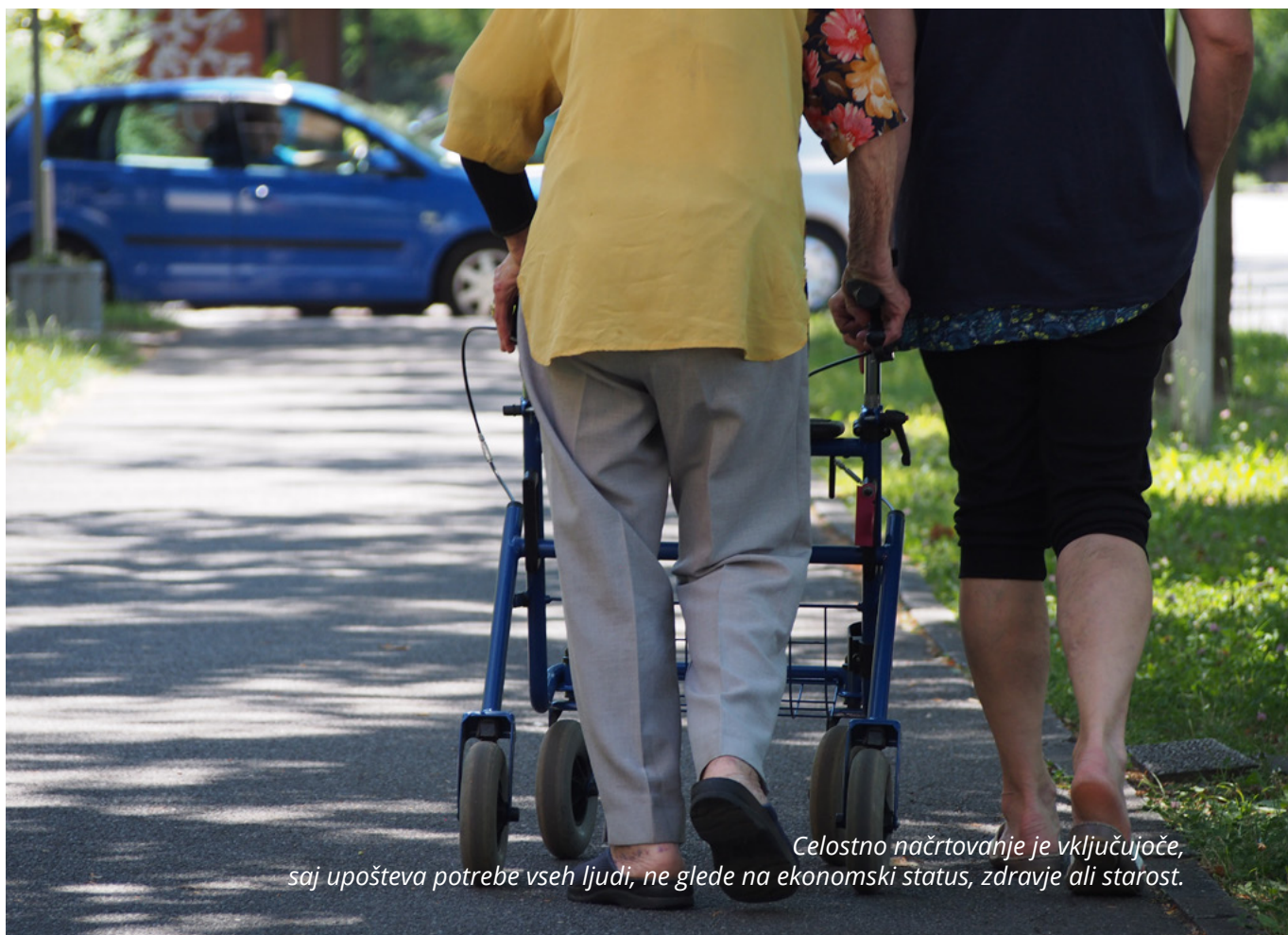
*Javna razprava o ukrepih CPS, februar 2017.*

# 03

## PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA

Predolgo smo (ne samo v naši občini, ampak tudi drugje) načrtovali promet z osredotočanjem na gradnjo cest, parkirišč in krožišč, s katerimi smo želeli povečati njihovo zmogljivost ter s tem pretočnost vozil. Izkušnje pri nas in na tujem pa kažejo, da takšna praksa nikoli ne more popolnoma zadovoljiti povpraševanja, kvečjemu ga še dodatno povzroči. Uspešna mesta in občine zato opuščajo tak 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 s podeželja ter drugih obiskovalcev. Odločitev Mestne občine Nova Gorica za celostno načrtovanje prometa temelji zlasti na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja.



*Celostno načrtovanje je vključujoče, saj upošteva potrebe vseh ljudi, ne glede na ekonomski status, zdravje ali starost.*





*Aktivne oblike mobilnosti, kot sta pešačenje in kolesarjenje, imajo pozitiven vpliv na javno zdravje in okolje, pa tudi na proračune gospodinjstev.*

#### Vsem občanom bodo ukrepi CPS MONG omogočili:

- večjo prometno varnost otrok in drugih 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.



## STRATEŠKI IZZIVI

Upoštevalo se izsledke študij, terenskega dela, anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, analize primarnih in sekundarnih statističnih virov podatkov ter prometnega modela so glavni 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 osebne motorne prometu kot tudi opremljenosti 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 poti za pešce 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 posebno za najbolj ranljive skupine, kot so pešci in kolesarji, med njimi zlasti otroci in starejši (večje število konfliktnih točk za pešce in kolesarjev, velike hitrosti in obseg motornega prometa, osvetljenost kolesarskih in poti za pešce).
5. Kakovost zraka in izpusti toplogrednih plinov (izpusti trdnih delcev (zlasti PM10), 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).



*Kolesarjenje v občini še ne dosega svojega potenciala zaradi nesklenjene kolesarske mreže na mestnem območju in pomanjkanja povezav v zaledju.*





*Zaradi visoke stopnje lastništva avtomobilov prihaja do veliko težav s parkiranjem zlasti v mestnem območju.*

V analizi stanja je bilo ugotovljeno, da se Mestna občina Nova Gorica kljub napredku v zadnjih letih srečuje z vrsto strateških izzivov, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Zavedamo se, da promet ni cilj sam po sebi, ampak sredstvo za doseganje širših ciljev. Promet poleg pozitivnih koristi prinaša tudi nevšečnosti, zlasti 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 številne priložnosti v občini, ki so bile do zdaj 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.



*Javni potniški promet je zlasti na podeželju nekonkurenčen osebnemu motornemu prometu, zaradi česar so tisti, ki ne vozijo, v podrejenem položaju.*



*Starejši in gibalno ovirani so pogosto zapostavljeni pri zagotavljanju dostopnosti, še posebej na podeželju.*



# 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.

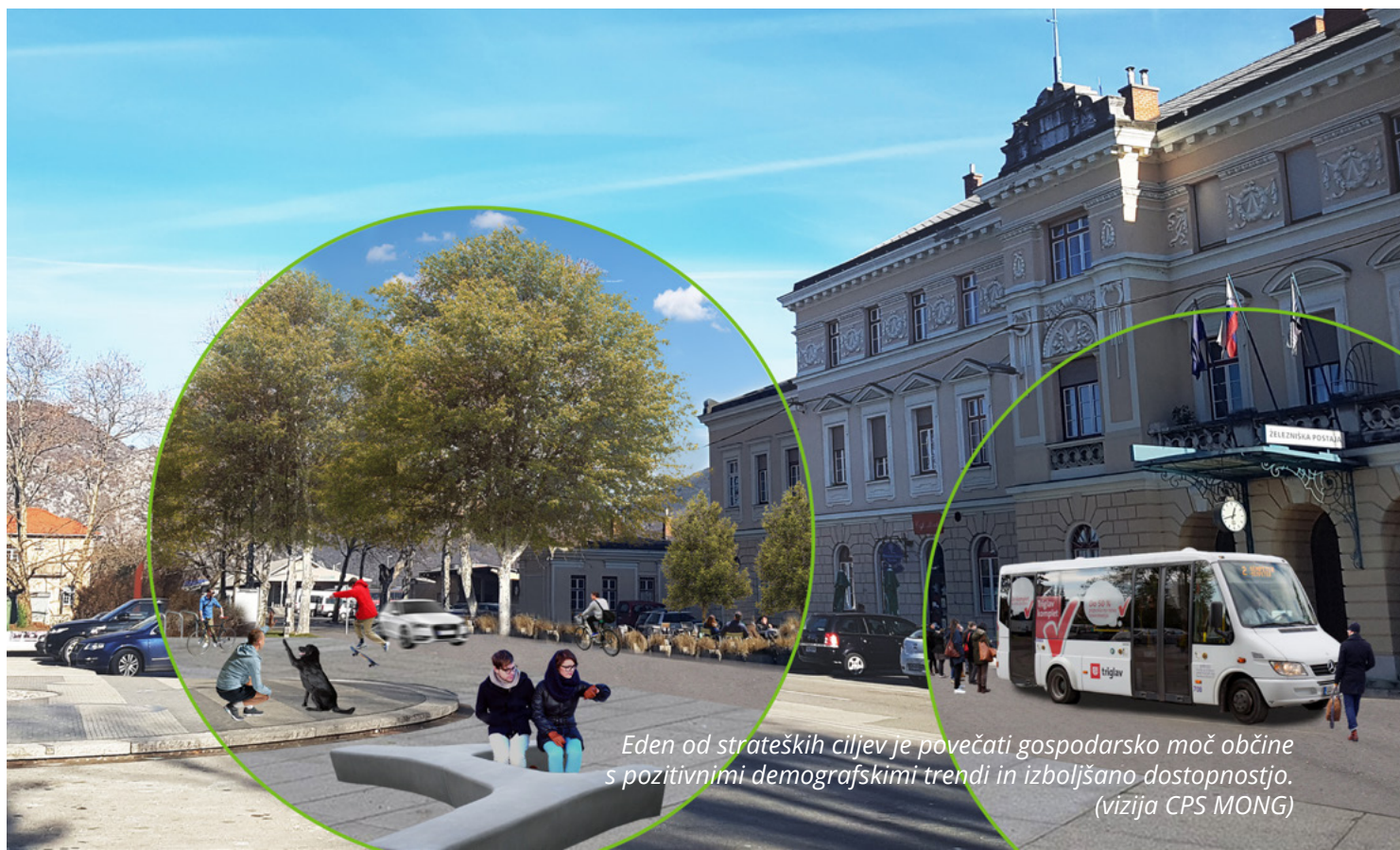
Vizija celostne ureditve prometa Mestne občine Nova Gorica v letu 2035 je naslednja:

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 zagotavlja celovito stekano mrežo različnih oblik mobilnosti in ponuja nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja, rasti ter bivanja. Omogoča preprosto 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 posebno otrok in starejših, pešcev in kolesarjev, ter kakovostnejši izrabi javnih površin.

Občina z visoko kakovostjo bivanja ustvarja privlačno in dinamično okolje, ki privablja prebivalce, zlasti mlade, ki želijo tu živeti, ustvarjati in delati. Mlada in odprta občina krepi razvoj kulture in izobraževanja ter je živahno večkulturno središče za vse generacije. Kot napredna in dostopna občina privlači naložbe, podjetja in talente,



*Eden od strateških ciljev je povečati gospodarsko moč občine s pozitivnimi demografskimi trendi in izboljšano dostopnostjo. (vizija CPS MONG)*

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, združevanja na področju gospodarstva, družbenega razvoja, urejanja prostora in prometa. Mestna občina Nova Gorica bo utrdila svoj položaj v regijskem območju tako, da bo optimalno sledila gospodarskim načrtom s prometnim opremljanjem in trajnostnimi 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

Da bi dosegli visoko okoljsko in bivalno kakovost, bo Mestna občina Nova Gorica ukrepe trajnostne mobilnosti vnesla v najpomembnejše dokumente in ustrezno regulirala že obstoječe programe ter dokumente. Z boljšo kakovostjo zraka, izboljšano prometno varnostjo ter povečano fizično aktivnostjo skozi mobilnost bo občina zagotovila kakovostno bivalno okolje.

#### Prednostna usmeritev

Zeleno, zdravo in varno okolje.

#### Razvojni izziv

Izboljšati zdravje ljudi in bivanjsko okolje.

#### Kako bomo to dosegli

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

#### Ciljna vrednost

Znižati izpuste toplogrednih plinov, izpuste trdnih delcev in ozona.

Zmanjšati število žrtev in poškodovanih v prometnih nesrečah.

Zmanjšati delež čezmerno prehranjenih in izboljšati telesni fitnes otrok.

### STRATEŠKI CILJ 3: USTVARJATI PRIVLAČNO OKOLJE ZA BIVANJE ZA VSE GENERACIJE, ZLASTI ZA MLADE IN RANLJIVE SKUPINE

Mestna občina Nova Gorica skupaj z različnimi organizacijami 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

Positivni demografski trendi.

## STRATEŠKI CILJ 4: POSTATI SREDIŠČE ŠIRŠEGA OBMEJNEGA PROSTORA NA PODROČJU CELOSTNEGA NAČRTOVANJA IN UPRAVLJANJA PROMETA

S koordinacijo oblikovanja politik bo Mestna občina Nova Gorica lahko postala vzorčen primer na področju celostnega načrtovanja in upravljanja prometa ter povezovanja z drugimi občinami in čezmejno regijo. Obravnava predlogov sistemske ureditve trajnostne mobilnosti na področju železniškega in cestnega prometa bo njena prednostna programska naloga.

### Prednostna usmeritev

Celostna obravnava Mestne občine Nova Gorica 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 v okviru svojih pristojnosti in zmogljivosti s predvidenimi ukrepi odgovorno spopadala z razvojnimi izzivi.



*Eden od strateških ciljev je ustvarjati privlačno okolje za bivanje za vse generacije.  
(vizija CPS MONG)*

# 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 Mestni občini Nova Gorica smiselno in upravičeno vpeljati ukrepe, ki bodo namesto zagotavljanja pretočnosti in hitrosti motornega prometa prinesli boljše razmere za pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa.

Razvili smo tri scenarije prometnega režima v Novi Gorici. Pri tem je treba upoštevati, da so vsi scenariji hipotetični in da ne pomenijo dokončne idejne rešitve, ampak 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). Njihov namen 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 prihodnjih 20 letih na obstoječem omrežju, kar je precej več od trenda v zadnjih 15 letih, ko je promet skoraj stagniral.

Tudi ob 1-odstotni letni rasti prometa bi večina cestnega omrežja prenesla napovedane obremenitve, zmogljivosti 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 zmogljivosti prometnega omrežja. Tak scenarij torej nadaljuje enako prakso načrtovanja, kot je v veljavi trenutno in sloni

na sprotnem reševanju prometnih težav. Prometni sistemi se načrtujejo parcialno, denimo sistem javnega potniškega prometa, 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 javni potniški promet, so zapostavljena. V takem scenariju so najbolj zadovoljni uporabniki motornih vozil, najmanj pa kolesarji in uporabniki javnega potniškega prometa. Tudi če bi se lotevali na primer ukinjanja parkirišč ali zapiranja ulic, rezultati ne bi bili učinkoviti, saj je ponujena dobra alternativa. Tudi če bi uvedli P + R, bi bil ob trenutnem ravni storitev javnega potniškega prometa in razpoložljivosti brezplačnih parkirnih mest tak ukrep prav tako povsem neuspešen.

## DRUGI SCENARIJ: RAZVOJ PROMETNEGA OMREŽJA NA OSNOVI OBSTOJEČIH PROSTORSKIH AKTOV

Tak scenarij, podobno kot prvi scenarij, nadaljuje enako prakso načrtovanja. Od prvega scenarija 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, kot 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 kilometrov na uro na območju znotraj notranjega obroča (Erjavčeva-Vojkova-Prvomajska).

Scenarij omogoča umirjanje prometa v notranjem obroču Nove Gorice, saj se promet preseli navzven, tudi na novo predvideno zahodno obvoznico. Druge novogradnje ne vplivajo pomembno na razbremenitev omrežja. Podrobno smo analizirali obstoječo cesto skozi Panovec in ugotovili, da je merodajna konična ura za dimenzioniranje še vedno 20 odstotkov pod zmogljivostjo 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 je dokazano, da gradnja novih cest praviloma ustvari še več motornega prometa (saj se zmanjšajo posplošeni stroški, s tem pa se poveča privlačnost uporabe avtomobila), s tem pa tudi negativnih vplivov, kar je v nasprotju z usmeritvami celostne prometne strategije.

Po tem scenariju prevladuje motorni promet, tako da se obseg motornega prometa poveča. Ta nadalje vpliva predvsem na poslabšanje varnosti in kakovost 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 za to namenjena infrastrukturo tako 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 pomeni 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 razmer za pešačenje in kolesarjenje ter varnosti pešcev in kolesarjev. Razlika s prejšnjima scenarijema je, da bolj trajnostno upravlja javni prostor, 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 izboljšajo varnost njihovega 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 na različna območja, med katerimi je mogoče voziti le po nosilnih cestah, znotraj območja pa je hitrost omejena na največ 30 kilometrov na uro.

Po tem scenariju z ukrepi na omrežju dosežemo svoj namen, to je razbremenitev središč Nove Gorice in Solkana, hkrati pa na tako imenovanem notranjem obroču ne povzročijo obremenitev, ki jih ta obroč ne bi zmogel 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 javnega potniškega prometa. Zaradi manjših 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 med koristmi in 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. Preizkušanje scenarijev je potrdilo, da je smiselno vpeljati ukrepe, ki namesto zagotavljanja pretočnosti in hitrosti motornega prometa prinašajo boljše razmere za pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa.

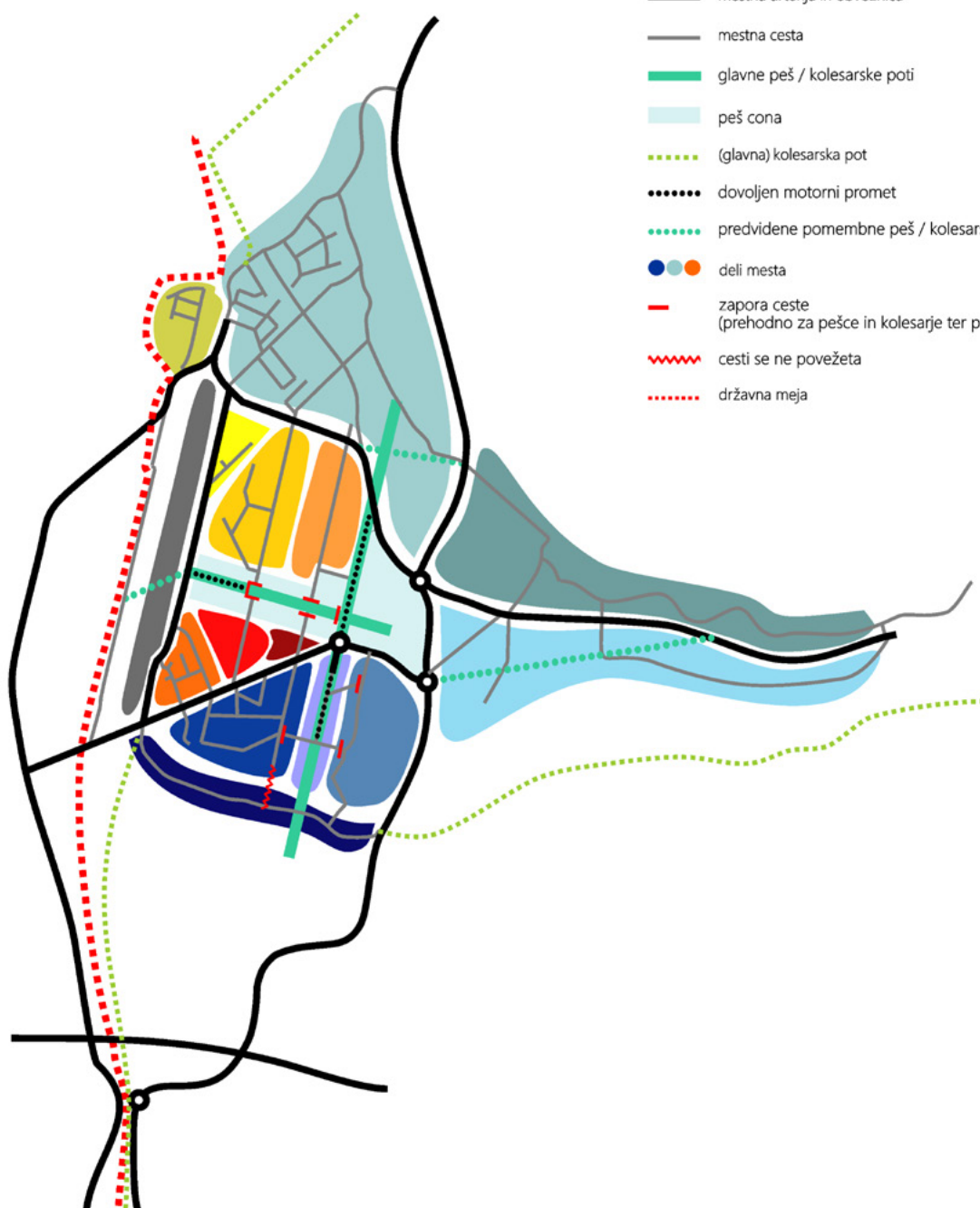


CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA  
MESTNE OBČINE NOVA GORICA

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

LEGENDA:

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



Kartografija: ZUM d.o.o.



## STRATEŠKI STEBRI

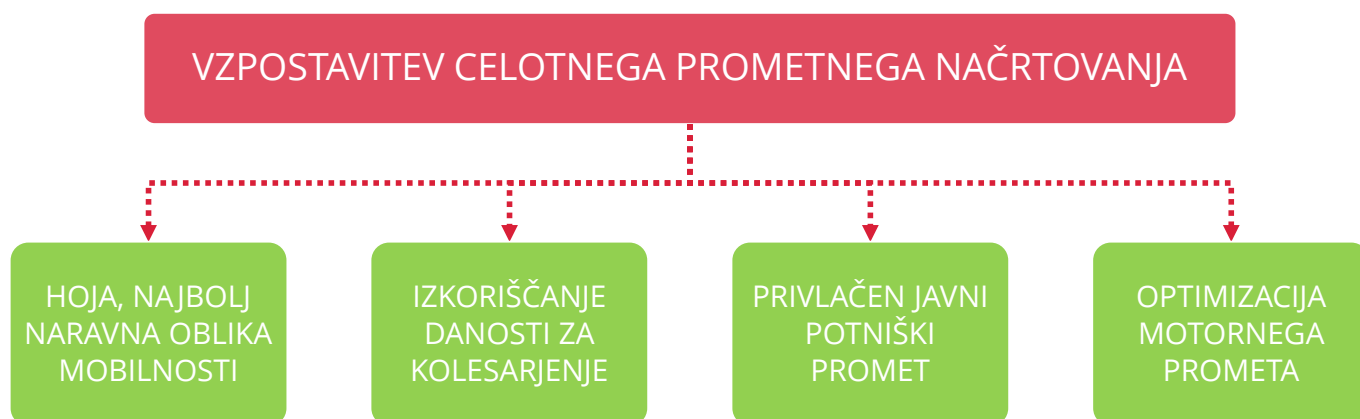
CPS MONG predvideva pet glavnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsa so med seboj povezana in se dopolnjujejo. Obravnavajo promet za pešce, kolesarski, javni potniški in motorni promet, v zaokroženo celoto pa jih povezuje ukrep vzpostavitve celostnega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

Vsak strateški stebel izpostavlja glavne 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 niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, ampak nam bodo pozneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

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

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



*Pet strateških stebrov Celostne prometne strategije Mestne občine Nova Gorica*

## PRVI STEBER:

### VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Mestna občina Nova Gorica je že leta znana po tem, da je v njej 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 je funkcionalno, izobraževalno in zaposlitveno regijsko središče, se sooča s slabo prometne povezanostjo s trajnostnimi prevoznimi načini na regijski in državni ravni. Zato se 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 se bivanjske razmere v mestu.

Mestna občina Nova Gorica 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 javnega potniškega prometa se izvajajo na različnih oddelkih, ti pa niso vedno usklajeni (časovno, finančno itd.) med seboj. Zato si bomo bolj prizadevali za horizontalno povezovanje med oddelki in drugimi

delovnimi področji na način, da se bodo vse aktivnosti izvajale na osnovi izhodišč trajnostne mobilnosti oziroma CPS MONG.

V občini smo sicer že pred desetletjem izdelali Načrt trajnostne mobilnosti, pozneje pa CPS Čezmejne Goriške regije, kljub temu 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 javnim potniškim prometom itd. V primeru umeščanja novih prostorskih ureditev (denimo trgovine) bi tako lahko uvedli izvajanje urbanističnih preizkusov oziroma presojo različnih možnosti glede na urejenosti infrastrukture za pešce in kolesarje, dostopnostjo z javnimi prevoznimi sredstvi (denimo nakupovalno središče Supernova in nakupovalno središče v Kromberku sta slabo dostopni za pešce in kolesarje, zgrajena infrastruktura za pešce ter kolesarje ne spodbuja takega načina premikanja, saj je bila načrtovana podrejeno glede na motorni promet).

Tako kot drugje v Sloveniji upravljanje mobilnosti še ni uveljavljeno kot sestavni del upravljanja prometnega sistema, ki bi promoviralo trajnostni 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 treba pristopiti k zagotavljanju dostopnosti gospodarskih, družbenih dejavnosti





*Pomanjkljivo povezovanje med prostorskim in prometnim načrtovanjem je med drugim vodilo v umeščanje trgovskih centrov s slabšo dostopnostjo za pešce in kolesarje.*

predvsem s celostnimi in trajnostnimi mobilnostnimi načrti. Tako se je 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 druge 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 javnim potniškim prometom 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 eno glavnih vsebin CPS MONG v postopke strateških prometnih odločitev je bilo uspešno zaključeno, vendar deluje na strateški ravni.

V nadaljevanju pa bo treba 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 od 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 izboljššan in brezplačen mestni promet, vlaganje v

kolesarsko infrastrukturo, vključevanje v evropske in državne projekte na temo trajnostne mobilnosti, promocija trajnostne mobilnosti.

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

Mestna občina Nova Gorica 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	Kazalnik
<b>Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa</b>	Sprejeti CPS v letu 2017, revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let  Povečati sodelovanje na področju prometa v različnih oddelkih občinske uprave	Sprejem, revizija in prenova CPS  Sprejemanje in izvajanje prostorskih in okoljskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti
<b>Spremeniti načrtovalske prioritete</b>	Med prometnimi sistemi sprejeti 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
<b>Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti</b>	Do leta 2018 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov	Sistem spremljanja in vrednotenja
<b>Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa</b>	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
<b>Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad</b>	Od leta 2017 vsako leto izvajati ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti  Sprejeti in izvajati mobilnostne načrte za vse šole in večje ustvarjalce prometa do leta 2023	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto (poleg evropskega tedna mobilnosti)  Delež šol in večjih ustvarjalcev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom





*Več poudarka bo danega upravljanju mobilnosti in promocijskih dejavnostim (na fotografiji Evropski teden mobilnosti 2016).*

## UKREPI

### PODPORA ZA IZVAJANJE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

#### 1.1 Zagotavljanje uravnoveženega proračuna

Mestna občina Nova Gorica bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju mobilnosti uravnovežena 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 javni potniški pomet. To vključuje:

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

#### 1.2 Zagotavljanje ustrezne kadrovske strukture

Mestna občina Nova Gorica 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 prometnousmerjevalnega dokumenta

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

#### KREPITEV CELOSTNEGA PRISTOPA PRI IZVAJANJU NAČRTOVANIH UKREPOV CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

#### 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, s čimer bo preverjala skladnost 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 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. Občina zaveze iz občinskega prostorskega načrta izvaja skozi izhodišča za strokovne podlage, skozi smernice za pripravo občinskih podrobnih prostorskih načrtov 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 (občinski prostorski načrt, občinski podrobni prostorski načrti). Takšni prostorski izvedbeni pogoji so na primer:

- pogoji za večje ustvarjalce prometa: obveza izdelave mobilnostnega načrta (ob ustreznem pravnem okviru), zagotavljanje dostopnosti z javnim potniškim prometom, s kolesom in peš,
- pogoji urejanja cest (denimo profil, umirjanje prometa, vrsta vozne površine, vodenje različnih vrst prometa, opremljanje javnih občestnih površin, zasaditev),
- parkirni standardi za motorna vozila in kolesa.

### 1.7 Informiranje in izobraževanje

Za uspešno izvajanje CPS MONG bo občina poskrbela za koordinacijo 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.

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

Vključevanje navedenih deležnikov v vseh fazah 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 treba 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 Mestna občina Nova Gorica nadaljevala sodelovanje s sosednjimi občinami ter se povezovala v vseh fazah pri projektnih, promocijskih, informacijskih in izvedbenih ukrepih, zlasti na področju javnega potniškega prometa in kolesarjenja. Zlasti je pomembno, da se s finančno in kadrovsko podporo krepiti sodelovanje z Občino Šempeter - Vrtojba in Občino Gorica, s katerima 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



*Prizadevali si bomo za boljše sodelovanje in komunikacijo znotraj občinske uprave.*





*Prometno in prostorsko načrtovanje bo stremelo k enakopravnejši obravnavi vseh udeležencev v prometu, še posebej najbolj ranljivih.*

občino sta temeljnega pomena 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 središča

Občina bo vzpostavila mobilnostno središče, ki bo zlasti namenjeno informiranju, ozaveščanju in izobraževanju javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti. Mobilnostna središča običajno ponujajo informacije o prometnih storitvah, trajnostni mobilnosti, možnost podajanja pobud, omogočajo organizacijo dogodkov, prodajo vozovnic. Obiskovalci so pogosto deležni

tudi mobilnostnega svetovanja in delavnic (na primer o popravilu koles), del središča pa bo lahko tudi infrastruktura, kot so parkirišče za kolesa, električne polnilnice, izposoja koles.

## DRUGI 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 postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča bodisi do njega. Zato je temeljnega pomena, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebno v strnjениh mestnih območjih, kot je Nova Gorica. Veliko kratkih poti, ki jih prebivalci trenutno opravijo 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 zmanjšalo uporabo cestne infrastrukture.

### IZZIVI

V primerjavi s preteklimi desetletji se pešači precej manj. To je predvsem posledica boljše dostopnosti z osebnimi avtomobili, deloma tudi daljših potovalnih razdalj ter poslabšanih razmer 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 razmere za hojo.

Že samo v širšem mestnem območju, 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. Slabo prehodna območja, pomembna za pešce, so območje železniških tirov, območje šolskega



*Konfliktne točke, kot so pomanjkanje mest za prečkanje na območjih z veliko količino in visoko hitrostjo prometa, so tipične težave, ki zmanjšujejo privlačnost pešačenja v naseljih.*



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 dajala senco v poletnem času, pitnikov, smerokazov in zemljevidov za pešce ter privlačnih ulic za hojo nasploh. 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 posebno ob državnih cestah. Tudi obstoječi pločniki so pogosto preozki in večinoma nimajo znižanih 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 osrednjih 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 odstotkov), slaba osvetljenost pešpoti (53 odstotkov) in (pre)velika hitrost motornega prometa (42 odstotkov). Na delavnicah je bila izpostavljena tudi problematika pomanjkanja sence v poletnih mesecih in nevarnih (šolskih) poti. Približno 76 odstotkov anketiranih meni, da je pomembno imeti več površin za pešce, 82 odstotkov želi izboljšane šolske poti, 85 odstotkov bolj prilagojene površine za starejše in gibalno ovirane, 82 odstotkov bolj urejene javne površine, 72 odstotkov pa 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 odstotkov poti na delo, ki so krajše od 5 kilometrov, opravi z avtomobilom. Ocene deleža hoje se gibljejo med 15 (anketa v sklopu priprave CPS) in 17 odstotki (državni prometni model). Največ pešcev je bilo prešteti v središču mesta, drugje precej manj,

še posebno v manjših naseljih so številke zelo majhne. 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 dostop do osnovnih storitev peš. 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. Ta je, čeprav je hkrati namenjal veliko površin za motoriziran promet, z nizko gostoto pozidave in ločenimi dejavnostmi predvideval dostop do osnovnih funkcij peš.

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 razvejeno. Imamo površine, namenjene samo nemotoriziranemu prometu, na primer v območju za pešce na Bevkovem trgu, ki je bilo verjetno prvo takšno v Sloveniji, soseska Gradnikove brigade ter povezave med različnimi stanovanjskimi ulicami v Solkanu. Poleg obstoječe pešcove 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 kilometrov na uro je uveljavljena na



*Bevkov trg je bil eno prvih območij za pešce v Sloveniji.*

območju soseske Grčna ter tudi v nekaterih predelih Solkana. Obstaja nekaj dobrih primerov prakse umirjanja prometa v manjših naseljih zunaj 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 je dodatna prednost pri premagovanju razdalj v primerjavi z avtomobili.

Mestna občina Nova Gorica 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.

## UKREPI

### IZBOLJŠANJE RAZMER ZA HOJO

#### 2.1 Redna in ustrezna vzdrževalna dela na obstoječih površinah, namenjenih pešcem

Redno bomo vzdrževali pešpovršine (sanacije, čiščenje itd.), ki ne omogočajo varnega in udobnega pešačenja. Poleg spada tudi ureditev neutrjenih pešpoti.

#### 2.2 Vzpostavitev manjkajočih in novih povezav za pešce

V prometnem načrtu so že bile ugotovljene ključne manjkajoče povezave v širšem mestnem območju. Gre za ureditev manjkajočih pločnikov, pešpoti, nadvodov, 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 bo vzpostavil skupno čezmejno mrežo kolesarskih in pešpoti. Ta 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.

## CILJI

Operativni cilj	Operativna ciljna vrednost	Kazalnik
<b>Povečati delež hoje</b>	Povečati delež hoje v šolo s 43 % na 48 % do leta 2027  Povečati delež hoje s 17 % na 20 % do leta 2027	Delež hoje v šolo  Delež hoje za vse poti
<b>Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš</b>	Vzpostaviti glavne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti in odpraviti glavne problematične točke za pešce do leta 2023  Zasaditev dreves ali dopolnitev zasaditve na vsaj eni ulici letno	Dolžina novih povezav za pešce  Število odpravljenih problematičnih točk  Število zasajenih dreves
<b>Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev</b>	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
<b>Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo</b>	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





*Ustvarjanje pešcem prijaznih površin z umitjanjem prometa, ozelenitvijo in manjšo količino prometa.*

#### 2.4 Prilagoditve površin, namenjenih pešcem, gibalno in senzorično oviranim

Prilagoditev gibalno oviranim in starejšim je širša javnost izpostavila kot enega 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 pred desetletji, 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 osrednjih naseljih (ukrep obsega načrtovanje, izdelavo strokovnih podlag, natečaje in uresničitev projektov).

### IZBOLJŠANJE VARNOSTI PEŠCEV

#### 2.6 Odprava nevarnosti

Uredili bomo obstoječa prečkanja in izvedli manjše posege, ki bodo zmanjšali nevarne točke. Na kritičnih točkah bomo uredili prehode za pešce skupaj z ustrežno signalizacijo z boljšo preglednostjo, osvetlitvijo in umirjanjem prometa (denimo 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 pešpotah izveden neustrezen tlak, pomanjkljiva javna razsvetljava, signalizacija itd. Prednostne lokacije za ureditev javne razsvetljave so določene v Prometnem načrtu, obsegajo pa ulice, kot so 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 Ulice Rada Simonitija, Ulice Vinka Vodopivca, povezava med ulico Pri hrastu in Ulico Vinka Vodopivca, Ulica Milojke Štrukelj, od Brumata do Šolske ulice, Ulica 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 rolarjev 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 uresnili 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 časovno oznako v minutah. Tako bomo z dodatnimi informacijami spodbujali hojo, saj je lahko na primer 10 minut hoje precej manj časa, kot si občani ali obiskovalci predstavljajo, da potrebujejo do posameznega cilja. Smerokazi bodo delovali tudi kot 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 glavnih koridorjev za pešce

V sklopu revitalizacij in novogradenj želimo vzpostaviti ustrezno ozelenitev koridorjev za pešce za večjo privlačnost, izboljšanje kakovosti zraka in omilitve vremenskih vplivov v njih. 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 (denimo policija) izvajali tudi promocijske akcije (marketinške akcije, izobraževanja/usposabljanja, večji dogodki) 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 (denimo 'pešbus', prometna kača v šolah), ob tem bomo ciljno izvajali spodbude za pešačenje na delovno mesto pri delodajalcih.



*Eden od ukrepov bo povečanje površin območij za pešce.*



# 07

## STRATEŠKI STEBRI

# TRETJI 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 znova vključuje v prometni sistem in kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva čedalje večjo vlogo in pomen.

### IZZIVI

Kljub ugodnim geografskih danostim in investicijam v zadnjih letih v izboljšanje razmer možnosti kolesarjenja še niso dovolj izkoriščene. V širšem mestnem območju 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 drugim naseljem vzhodno od Nove Gorice. Naselja, kot so Šempas, Ozeljan, Osek, Vitovlje, s kolesom skoraj niso dostopna oziroma le po veliko daljših lokalnih cestah in poteh. Državno kolesarsko omrežje je zasnovano in se počasi izgrajuje, vendar



*Ob nekaterih najbolj prometnih cestah ter šolskih poteh še vedno ni kolesarskih povezav, povezave med naselji pa so tudi redke.*





*Pomanjkanje kolesarskih parkirišč je očitno tako v stanovanjskih območjih kot tudi ob zgradbah javnih in zasebnih storitev.*

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 raven storitev 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, neprepustnost enosmernih cest za dvosmerno kolesarjenje, ovire za motorna vozila. Med razlogi za neustrezno izvedbo je, da tako na državni kot tudi na občinski ravni niso sprejeti standardi in predpisi pri načrtovanju in gradnji infrastrukture za kolesarje. Analiza do zdaj zgrajenih in urejenih kolesarskih površin kaže na dejstvo, da je treba 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-odstoten, glede na popis leta 2002 23,5-odstoten (skupaj s hojo) ter glede na anketo v sklopu CPS 20-odstoten. Štetje kolesarjev na večini števnih mest zunaj središča mesta je pokazalo, da gre večinoma za rekreacijske kolesarje, manj za tiste, ki kolo uporabljajo kot prevozno sredstvo.

### Kaj ste nam sporočili:

Občani so najbolj nezadovoljni s sklenjenostjo kolesarskega omrežja (52 odstotkov), pomanjkanjem kolesarskih parkirišč (61 odstotkov) in pomanjkljivo osvetljenostjo poti (53 odstotkov). Približno 81 odstotkov anketiranih meni, da je pomembno imeti več površin za mestne kolesarje, 64 odstotkov jih meni, da je pomembno imeti več parkirnih površin za kolesa, 55 odstotkov, da je pomembno imeti sistem za izposajo koles, 74 odstotkov pa jih 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 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 znanja 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, Šempetra in Gorico v Italiji z izjemo tistih delov naselij, ki so na izrazito neravninskem delu reliefa (denimo del naselja Kromberk).

V Mestni občini Nova Gorica se že vrsto let vlaga v infrastrukturo, ki je namenjena kolesarjem. Tudi v bodoče želimo vlagati v obstoječo kolesarsko omrežje, tako da bodo kolesarske povezave čim bolj 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 kilometrov 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 Soča/Isonzo, v katerem bomo vzpostavili skupno čezmejno mrežo

kolesarskih in pešpoti.

Ocenjujemo, da se delež kolesarjev giblje okoli 10 odstotkov, kar je v slovenskem pa tudi mednarodnem merilu pravzaprav kar veliko. Kar 60 odstotkov 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 kolesarske poti in pešpoti ter razdalje.

Občina aktivno izvaja tudi mehke ukrepe, na primer promocijo kolesarjenja v okviru evropskega tedna mobilnosti. V preteklosti smo poleg vodenih kolesarskih in izletov za pešce do rekreacijsko-turističnih točk in drugih zanimivosti organizirali tudi sejem rabljenih koles in opreme ter Kolesarski festival. V okviru zadnjega 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. Mestna občina Nova Gorica je bila v letu 2016 udeležena v projektu Zdrav šolar, ki spodbuja aktivno pot v šolo. V okviru projekta se je v dveh tednih izvedlo 'biciviak', 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	Kazalnik
<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 glavne kolesarske povezave v mestu (med pomembnejšimi ustvarjalci 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, vozniških površin.

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

Neskljeno 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 glavnimi so Kromberška vpadnica, Ulica tolminskih puntarjev, Kidričeva ulica, Cankarjeva ulica, Vojkova ulica, Prvomajska ulica. Ureditve bodo usklajene z državnimi smernicami ter odvisne od različnih dejavnikov, kot sta hitrost in obseg prometa (denimo odločitve za kolesarski pas, mešano površino, stezo, pot). 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, velike hitrosti, bomo z upravljanjem prometa dosegli boljše razmere 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 je že načrtovano omrežje v Načrtu razvojnih programov v vrednosti 1 milijon evrov za obdobje do



*Ulice, trenutno neprivlačne za kolesarjenje, bomo spremenili v privlačne ulice s kolesarskimi povezavami, ozelenitvijo in umirjanjem prometa.  
(vizija CPS MONG)*



leta 2019. V naslednjem obdobju so v pripravi druge povezave, povprečno vrednost katerih ocenjujemo na okoli 250 evrov na meter, kar pomeni 200.000 evrov na leto pri izvedbi 800 metrov kolesarskih povezav na leto.

### 3.3 Izboljšanje razmer za kolesarjenje med naselji (v občini, med občinami ter meddržavno)

Občina bo aktivna pri načrtovanju kolesarskih poti med naselji znotraj občine, sodelovala pa bo tudi na področju gradnje regijskih in državnih kolesarskih povezav ter tako nadgradila zdajšnje aktivnosti na tem področju, saj ima kolesarjenje velik potencial tudi zunaj 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 (Čezmejni naravni park Soča/Isonzo).

### 3.4 Izvajanje projekta Čezmejni naravni park Soča/

#### Isonzo

Projekt Čezmejni naravni park Soča/Isonzo bo vzpostavil skupno čezmejno mrežo kolesarskih in pešpoti, 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 gospodarskimi 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 stoja 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 razlikujejo od tistih za kratkotrajno parkiranje, v blokovskih območjih pa pravih pogojev pogosto ni. Pilotno se bo uredilo kolesarnico za stanovalce v izbrani stanovanjski soseski (na primer Ulica Gradnikove brigade, Cankarjeva ulica). Pridobljene so bile že strokovne podlage.

### 3.7 Ureditev kolesarskih povezav

Ukrep obsega zasaditev, postavitve 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 z usmerjevalnimi tablami

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 s smerokazi za pešce. Tudi za daljinske poti je pomembno, da so dobro označene. Med urejanjem novih daljinskih kolesarskih poti je te treba 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). Izdali bomo informativne 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.







*Uredili bomo kakovostna kolesarska parkirišča ob javnih zgradbah. (fotografija: PNZ d.o.o., arhiv izvajalcev)*

### 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 druge informacije o kolesarjenju, kot so lokacije parkirišč in servisov.

## 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, zlasti če se izvajajo skupaj 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 (denimo projekt '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 promociji kolesarjenja na delo in izobraževanju 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 usposabljanju in vzgoji kolesarjev kot udeležencev v prometu. Pri tem bomo nadaljevali sodelovanje s partnerji (na primer policijo, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, idr.).



*Širili in povezovali bomo kolesarsko omrežje znotraj naselij in tudi med njimi.*



## ČETRTI 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 kakovosti 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 javnim potniškim prometom, vendar je 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 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 javnega potniškega prometa so prenizka frekvenca ob vseh delih dneva, vozni redi z nerednimi intervali, neoptimalen izkoristek zmogljivosti. Mestni promet tudi ni vključen v druge oblike javnega potniškega prometa, 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 javni potniški promet 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.

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

Železniški promet je nekonkurenčen zaradi nizke frekvenca, 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 vagona. 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.



Javni potniški promet ima zlasti na podeželiju prenizke frekvence, da bi bil resno konkurenčen osebnemu avtomobilu. Poleg tega so nekatera postajališča brez poimenovanja, sedišč in informacij o voznem redu.

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 odstotkov). Prav tako je veliko občanov nezadovoljnih s trenutno frekvenco tako mestnega kot medkrajevnega avtobusa (44 oziroma 47 odstotkov), 36 odstotkov je nezadovoljnih s ceno medkrajevnega avtobusa, 34 odstotkov pa s potekom njegovih linij.

#### PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Mestna občina Nova Gorica je le ena od treh občin v Sloveniji, ki ponuja brezplačni mestni avtobusni promet. Mestni javni potniški promet je skupen za Mestno občino Nova Gorica 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.

Mestna občina Nova Gorica 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 namenjamo nadpovprečno visoko subvencijo za javni promet, na kar smo ponosni. Kljub temu obstajajo tudi priložnosti optimizacije stroškov prevozov oziroma boljšega

izkoristka, saj za šolske prevoze na leto namenimo več kot 500.000 evrov, za mestni potniški promet pa dobrih 400.000 evrov. 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.

Leta 2016 je bilo obnovljeno železniško postajališče Solkan.

Kar 71 odstotkov anketirancev bi bilo pripravljenih uporabiti javni potniški promet namesto avtomobila. Največja motivacija za uporabo bi bile pogostejše vožnje, sledijo hitrejši prevoz, cenejši prevoz, boljši pogoji za prestopanje in manjše razdalje med postajališči.



## CILJI

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

## UKREPI

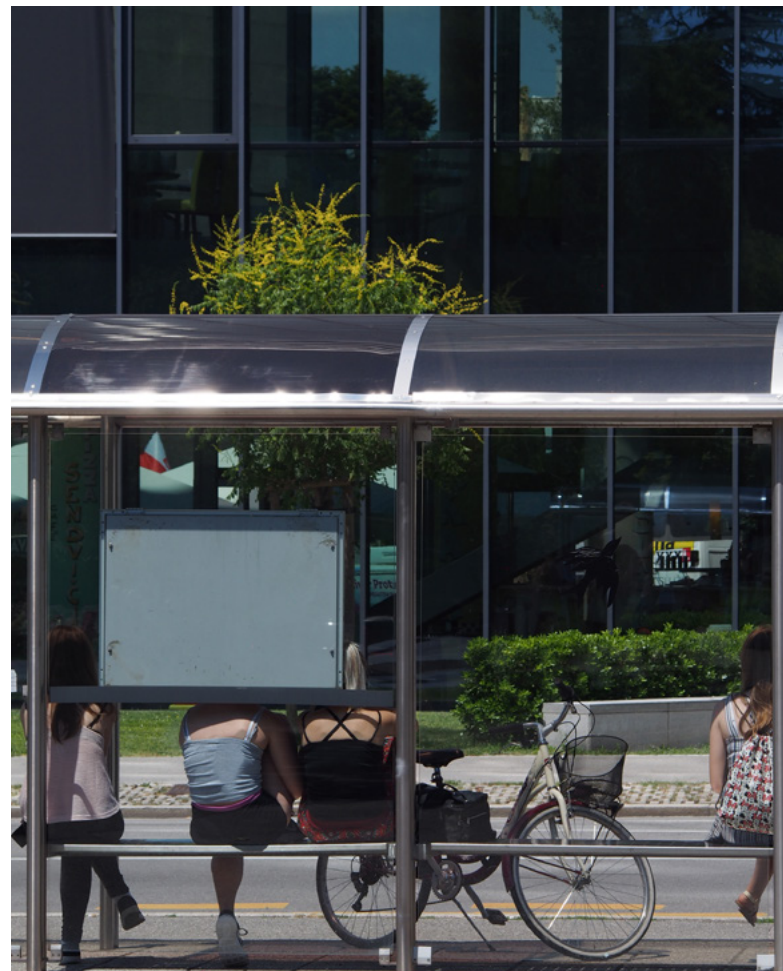
### IZBOLJŠANJE INFRASTRUKTURE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

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

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

### IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

#### 4.2 Izvajanje javnega potniškega prometa (avtobusni mestni promet) z upoštevanjem predlagane optimizacije in povečanjem frekvenca voženj



*Avtobusna postajališča medkrajevnega in mestnega javnega potniškega prometa bodo posodobljena.*



*Veliko potenciala na področju mestnega prometa se skriva v poteku in frekvenci linij ter urejenosti postajališč.*

Na osnovi izdelane študije Predlog optimizacije za javni potniški promet v Mestni občini Nova Gorica in Občini Šempeter - Vrtojba bomo pristopili k izvajanju predvidenih ukrepov za kakovostnejši javni potniški promet.

#### 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.

#### 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 na območjih, kjer je frekvenca javnega potniškega prometa 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 podobno) in javnim potniškim prometom.

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

Občina bo nadaljevala izvajanje Akcijskega načrta za izboljšanje in uresničevanje enakih možnosti invalidov

za obdobje 2016–2019, predvsem ukrepov, ki se navezujejo na javni potniški promet. 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 služi tudi boljši promociji storitve, saj omogoča boljšo identifikacijo uporabnikov s sodobnimi in ekološkimi rešitvami.

#### 4.8 Organizacija prevozov v času prireditev

V času večjih prireditev bomo organizatorje (zasebne in javne) spodbujali k organizaciji in spodbujanju trajnostnih oblik dostopa do kraja dogodka z dodatnimi občinskimi in medobčinskimi javnimi 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 središča).

#### UVAJANJE NAČEL PAMETNEGA MESTA V PONUDBO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

#### 4.10 Integracija sistemov javnega potniškega prometa



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

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

Dostopne in jasne informacije o različnih vidikih javnega potniškega prometa so dodaten ukrep za povečanje njegove privlačnosti. Občina bo pristopila k sodobnemu načinu informiranja potnikov (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. Zadnji 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 realnem času. Uporabniki bodo imeli na voljo tudi druge informacije o javnem prometu, kot so vozni redi in možnostih prestopanja na druge prevozne načine.

#### 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 parkiranje, morebitni sistem izposoje koles, parkirišče P + R. Ukrep bomo načrtovali skupaj tudi z drugimi mestnimi občinami.

### PROMOCIJA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

#### 4.14 Promocijske akcije za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa

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



*Cilj je izboljšati integracijo med mestnim in primestnim avtobusnim prometom, železniškim prometom in kolesarskim prometom.*

## PETI STEBER

### OPTIMIZACIJA MOTORNEGA 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 za kakovost bivanja v občini.

#### IZZIVI

Po stopnji motorizacije smo med najbolj avtomobilskimi občinami v Sloveniji. Na vrhuncu leta 2007 je znašala kar 657 vozil na 1.000 prebivalcev, kar je le nekaj manj od najbolj motorizirane države v Evropski uniji 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 dnevnik migracij iz občine in selitev funkcij ter stanovanj v primestna naselja, oboje pa vpliva na podaljševanje potovalnih razdalj ter s tem še večjo privlačnost uporabe osebnih avtomobilov v primerjavi z javnim potniškim prometom in kolesarjenjem. Tako se je povečal tudi delež uporabe avtomobila za poti na delo, ki je bil leta 2002 66-odstoten, glede na državni prometni model pa se ocenjuje, da je delež danes že 74-odstoten. Kar 41 odstotkov 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. Invalidi so podali mnenje, da je število parkirišč za invalide nezadostno, na območjih javnih parkirišč ob večstanovanjskih stavbah v preteklosti tovrstnih parkirišč sploh niso načrtovali in jih zdaj na teh območjih skoraj ni. Večina organizacij/delodajalcev ponuja zaposlenim brezplačne parkirne prostore, a



*Parkiranje v stanovanjskih sosekah je pereč problem.*



se hkrati spopada z dodatnimi zahtevami po parkirnih mestih tako za zaposlene kot za obiskovalce. Težave zaradi nepravilnega parkiranja pogosto obremenjujejo tudi pešce in kolesarje.

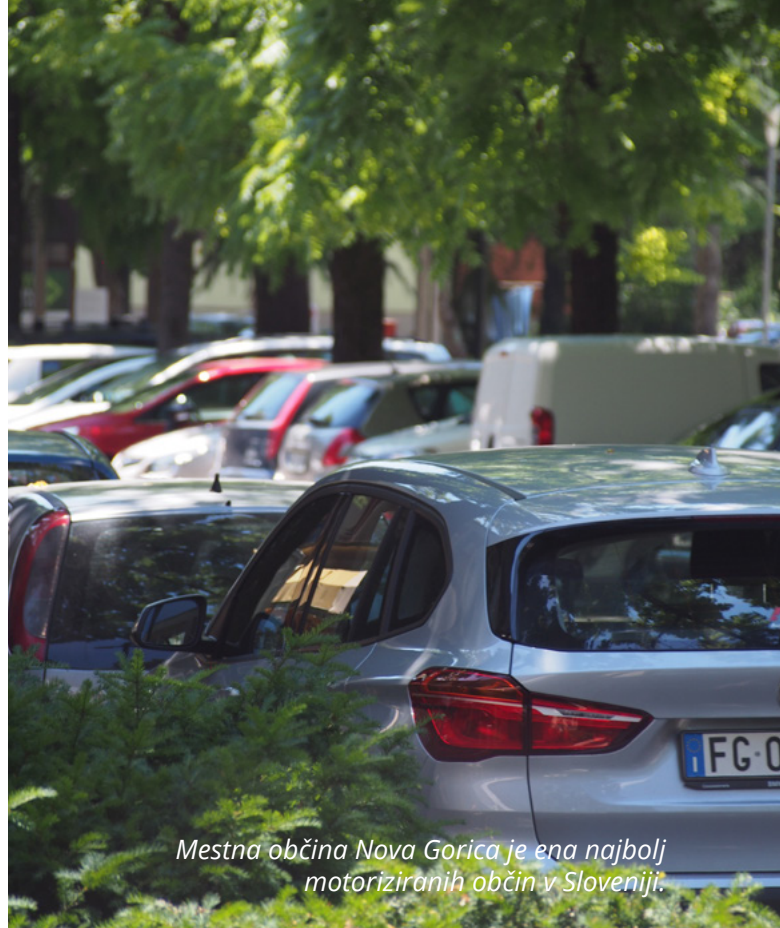
SedANJI režim parkiranja ter nadzor nad plačljivimi parkirišči oziroma parkirišči, ki so namenjena kratkotrajnemu parkiranju za potrebe dostopanja do storitev, so velik izziv v prihodnosti, kako in na kakšen način pristopiti k novi parkirni politiki. V večjem delu mesta je parkiranje brezplačno, kar 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 razmeroma poceni, zato je še velik potencial 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 odstotkov anketirancev ocenilo pretočnost prometa kot dobro, kot slabo pa 21 odstotkov. Količino tovornega prometa kot dobro ocenjuje 31 odstotkov anketirancev, prav toliko slabo. Število parkirišč 47 odstotkov anketirancev ocenjuje kot slabo, 34 odstotkov pa jih negativno ocenjuje ureditev parkirnega režima. Umirjanje prometa je pomembno za 74 odstotkov 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 razmeroma dobro urejeno, obstajajo pa odseki, kjer je zaradi neugodnega načina parkiranja oviran potek motornega prometa. Na nekaterih cestah se pojavljajo konflikti zaradi mešanja tovornega prometa z drugimi prevoznimi načini, predvsem skozi Solkan ter po Prvomajski ulici prek Erjavčeve ulice na Kolodvorsko pot. Prometno je najbolj obremenjena cesta skozi predor Panovec, kjer dnevno vozi več kot 24.000 vozil, vendar se obseg prometa v zadnjem desetletju ni pomembno 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



*Mestna občina Nova Gorica je ena najbolj motoriziranih občin v Sloveniji.*

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

Med desetimi najbolj motoriziranimi slovenskimi občinami je Nova Gorica edina doživela upad lastništva avtomobilov v zadnjem desetletju. Obseg prometa na državnih cestah v občini se je v zadnjem desetletju (med letoma 2008 in 2014) povečal le na treh od enajstih državnih števnih mestih, še največ v Rožni Dolini, drugje 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 odstotkov pod zmogljivostmi 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 v nasprotju s številnimi občinami ne spopadamo 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 odstotkov v primerjavi z letom 2002 oziroma za 47 odstotkov 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 kilometrov na uro.

## CILJI

## UKREPI

### PARKIRNA POLITIKA

#### 5.1 Izdelava podlag in uvedba prenovljenega sistema upravljanja parkirišč

Občina bo začela spreminjati parkirno politiko, vrsto ukrepov pa 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. Ukrepi se bodo izvajali v več fazah, saj bo treba obravnavati parkirni režim skupaj z izvajanjem drugih ukrepov (režim P + R, optimizacija javnega potniškega prometa itd.). Parkirnine so močno orodje parkirne politike, če se

Operativni cilj	Operativna ciljna vrednost	Kazalnik
<b>Umiriti motorni promet</b>	Zmanjšati število prekorajitev hitrosti v naseljih za 40 % do leta 2023	Število kršitev v naseljih
<b>Izboljšati parkirne razmere</b>	Do leta 2020 sprejeti in začeti izvajati novo, trajnostno parkirno politiko	Delež dolgotrajnih in plačljivih parkirnih mest v širšem mestnem središču
<b>Povečati prometno varnost v motornem prometu</b>	Zmanjšati število poškodovanih v prometnih nesrečah z 2,3 na 1000 prebivalcev pod slovensko povprečje (tj. 1,8) do leta 2023	Število poškodovanih v prometnih nesrečah na 1000 prebivalcev
<b>Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila</b>	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo, krajše od 5 km, z 41 % na 25 % do leta 2027	Delež uporabe avtomobila za poti na delo glede na razdaljo
	Zmanjšati stopnjo motorizacije za 1 % do leta 2023	Stopnja motorizacije



*S preprostimi spremembami prometnega režima znotraj naselij bomo pridobili bolj prijeten in varen prostor za pešce in kolesarje.*





*Cilj je umiriti motorni promet, zlasti v okolici šol in vrtcev.*

uporabljajo skupaj s spodbudami drugih oblik prevoza (denimo najem koles, javni potniški promet). Eden od ukrepov bo tudi izvedba pilotnega projekta (denimo, 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

Mestna občina Nova Gorica 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 učinkovitejše upravljanje prometa v občini.

### 5.4 Vodenje z usmerjevalnimi tablam

Z namenom povečanja pretočnosti in prometne varnosti udeležencev v prometu bomo vzpostavili sistem vodenja mirujočega prometa. S tem bodo vozniki prek informacijskih tabel (lahko pa tudi prek spletnih aplikacij) dobili 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 zmogljivosti

Za zagotavljanje dostopnosti do regijskih storitev oziroma storitev za širše območje je treba po uvedbi sistema upravljanja obstoječih javnih parkirišč preveriti morebitno dodatno potrebo po parkiriščih. Ta 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 zagotovljenih drugih možnosti dostopanja, trenutno še ni znan. Zato je treba ob uvedbi sprememb pri upravljanju parkirišč ter drugih ukrepov za zmanjšanje nepotrebne uporabe osebnih vozil ugotoviti dejanske dodatne potrebe predvsem za zagotavljanje zakonsko ustreznih pogojev za razvoj izobraževalnih, upravnih, športnih ter drugih dejavnosti širšega regijskega pomena (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 gradnja sistema vozlišč P + R

Sistem P + R (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 Mestni občini Nova Gorica bomo preučili možnost za vzpostavitev lokacije P + R na severni (s strani Posočja, severno od Solkana) ali vzhodni strani (vzhodno od Kromberka) mestnega območja ter skupaj z Občino Šempeter - Vrtojba preučili može lokacije tudi na južni strani. V okviru P + R bomo uredili tudi avtobusna parkirišča za dejavnosti športa in turizma.

## URAVNOTEŽENJE RABE JAVNEGA ULIČNEGA PROSTORA

### 5.7 Prenova omrežja za vzpostavljanje 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. 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 omejitve hitrosti na največ 30 kilometrov na uro, spremembo cestne geometrije, ki onemogoča velike hitrosti (hitrostni otoki, šikane itd.), nadzor hitrosti ter po potrebi omejitve tranzitnega prometa. Poleg tega ne bomo gradili krožišč v ožjem mestnem območju, saj zlasti za pešce in gibalno ovirane pomenijo oviro.

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

Ob prenavi linijske in druge infrastrukture v cestnem telesu bomo ob izkazani potrebi zagotovili tudi sredstva za izvedbo ukrepov za ustrezno prenavo cestišča za zagotovitev ustreznih pogojev za kolesarski promet in promet za pešce.

### 5.9 Spremembe prometnih režimov znotraj naselij

V širšem mestnem območju in še štirih naseljih (Solkan, Šempas itd.) bomo za zmanjšanje 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 prijaznih vozilih, bo Mestna občina Nova Gorica redno širila mrežo električnih polnilnic na ustrezne lokacije (denimo garaže, večja parkirišča).

### 5.11 Okolju prijazna vozila za izvajanje javnih služb



*Parkirna politika bo med drugim zasnovana tako, da bodo parkirna mesta dostopna tistim, ki jih zares potrebujejo (npr. za kratkotrajno parkiranje, stanovalci itd.).*

Mestna občina Nova Gorica bo ob naslednji prenavi/ 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 drugi), zlasti na območju Solkana na poti v Novo Gorico in proti Šempetru.

### 5.13 Regulacija dostopnosti tovrnega prometa do proizvodnih območij

Tovorni promet trenutno uporablja poti, ki potekajo tudi skozi stanovanjska območja. V skladu s Prometnim načrtom se v prvi fazi vzpostavi sistem za vodenje tovrnega prometa (v sodelovanju z Občino Gorica in Občino 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 vzdrževanje cest tam, kjer je zaradi stanja infrastrukture poslabšana prometna varnost, na primer most Prvačina–Dornberk, širitev lokalne ceste Lokovec–Banjšice, lokalne ceste Potok–Železna vrata, most Šempas, cestni usadi, Dornberk–Oševljek. Vzdrževalna dela bomo v čim večji meri izkoristili tudi za izboljšanje in kolesarske infrastrukture in tiste za pešce.

### 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 oziroma izvedba prenove nevarnih križišč na državnem omrežju. Ob tem bodo upoštrevane tako potrebe izboljšanja varnosti in pretočnosti motoriziranega prometa kot tudi potrebe kolesarskega prometa in prometa za pešce.

### 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, da bi tako dosegli pozitivne učinke na prometno varnost in kakovost okolja.

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

Smernice celostnega prometnega načrtovanja odvrtačajo 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 in podobno in da 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 izvedba s tem povezanih površin za pešce in kolesarje

Ob ugotovitvi na osnovi ukrepa 5.19 se pristopi k načrtovanju novih investicij za povečano varnost in sklenitev omrežja za pešce 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. Mestna občina Nova Gorica 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

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



*Prenove mestnih ulic bodo bolj uravnotežile rabo javnega prostora in s tem izboljšale kakovost bivanja ter priložnosti za lokalno gospodarstvo. (vizija CPS MONG)*

# AKCIJSKI NAČRT

UKREP	OCENJENI STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
<b>PRVI STRATEŠKI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA</b>				
<b>Podpora za izvajanje Celostne prometne strategije</b>				
1.1 Zagotavljanje uravnoteženega 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 prometnousmerjevalnega dokumenta	10.000 EUR v štirih letih	MONG	MONG	2017–2023
<b>Krepitev celostnega pristopa pri izvajanju načrtovanih ukrepov Celostne prometne strategije</b>				
1.5 Preverjanje skladnosti projektov s CPS MONG na ravni občinske uprave	redno poslovanje MONG	MONG	MONG	2017, 2018
1.6 Preveritev strateškega in izvedbenega dela občinskega prostorskega načrta s CPS MONG	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 MONG	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 središča	100.000 EUR	MONG, EU	MONG	2020



UKREP	OCENJENI STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
<b>DRUGI STRATEŠKI STEBER: HOJA, NAJBOLJ NARAVNA OBLIKA MOBILNOSTI</b>				
<b>Izboljšanje razmer za hojo</b>				
2.1 Redna in ustrezna vzdrževalna dela na obstoječih površinah, namenjenih pešcem	35.000 EUR/leto (povprečno)	MONG	MONG	2017–2023
2.2 Vzpostavitev manjkajočih in novih povezav za pešce	120.000 EUR/leto (povprečno)	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2017–2023
2.3 Izvajanje projekta Čezmejni naravni park Soča/Isonzo	sredstva predvidena v ukrepu 3.4	EU in R Italija	EZTS	2017–2023
2.4 Prilagoditve površin, namenjenih pešcem, gibalno in senzorično oviranim	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 itd.)	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 glavnih koridorjev za pešce	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

UKREP	OCENJENI STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
<b>TRETJI STRATEŠKI STEBER: IZKORIŠČANJE DANOSTI ZA KOLESARJENJE</b>				
<b>Izboljšanje razmer 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 razmer za kolesarjenje med naselji (v občini, med občinami ter meddržavno)	3.000.000 EUR (2017-2023)	MONG, EU	MONG, sosednje občine in država	2017–2023
3.4 Izvajanje projekta Čezmejni naravni park Soča/Isonzo	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	60.000 EUR/leto	MONG, Mzi, EU	MONG	2017–2023
<b>Povečanje privlačnosti kolesarjenja</b>				
3.8 Vodenje kolesarjev z usmerjevalnimi tablami	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



UKREP	OCENJENI STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
<b>ČETRTI STRATEŠKI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>				
<b>Izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa</b>				
4.1 Vzpostavitev in posodobitev avtobusnih postajališč medkrajevne- ga in mestnega javnega potniškega prometa	70.000 EUR/leto	MONG, MzI, SŽ in drugi viri	MONG, MzI, SŽ	2017–2023
<b>Izboljšanje ponudbe avtobusnega javnega potniškega prometa</b>				
4.2 Izvajanje javnega potniškega pro- meta (avtobusni mestni promet) z upoštevanjem predlagane optimizacije in povečanjem frekvence voženj	650.000 EUR/leto	MONG, OŠV	MONG, OŠV	2017
4.3 Izdelava študije upravičenosti in izvedljivosti optimizacije javnega pot- niškega prometa za zagotavljanje dos- topnosti do turističnih lokacij oziroma 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 javnim potniškim prome- tom 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 prire- ditev	10.000 EUR/leto	organizatorji prireditev	organizatorji prireditev	2017–2023
<b>Izboljšanje ponudbe železniškega potniškega prometa</b>				
4.9 Sodelovanje pri izboljšanju ponud- be 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 pot- niškega 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 jav- nim potniškim prometom	v sklopu ukrepa 2.12	MONG, OŠV, koncesionar	MONG, OŠV	2020–2023
4.13 Uvedba integrirane kartice za po- nudbo 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 spodbu- janje uporabe javnega potniškega prometa	1.000 EUR/leto	MONG, koncesionar	MONG, koncesionar	2017–2020

UKREP	OCENJENI STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
<b>PETI STRATEŠKI STEBER: OPTIMIZACIJA MOTORIZIRANEGA PROMETA</b>				
<b>Prenova parkirne politike</b>				
5.1 Izdelava podlag in uvedba prenovljenega sistema upravljanja parkirišč	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 z usmerjevalnimi tablam	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 zmogljivosti	20.000 EUR	MONG, EU in nacionalni viri	MONG	2019
5.6 Izdelava študije upravičenosti in izvedljivosti ter nato gradnja sistema vozlišč P + R	študija 15.000 EUR (ocenjeni 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
<b>Uravnoteženje rabe javnega uličnega prostora</b>				
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 v naseljih	40.000 EUR študija/ podlaga 60.000 EUR/ulico za izvedbo	MONG	MONG	2017–2023
<b>Spodbude za povečanje števila okolju prijaznih motornih vozil</b>				
5.10 Širitev omrežja električnih polnilnic	4.000 EUR/leto	drugi javni in zasebni viri	drugi 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 tovarnim 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 izvedba s tem povezanih površin za pešce in kolesarje	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



Izdelovalec CPS MONG