

Skupna celostna prometna strategija za območje Mestne občine Nova Gorica in
okoliških občin Šempeter-Vrtojba, Renče-Vogrsko, Miren-Kostanjevica, Kanal
ob Soči, Brda ter Občine Gorica v Italiji

Analiza stanja



September 2013

Uvod	1
CPS v Sloveniji.....	1
Projekt PUMAS	1
Metoda	2
Ključne ugotovitve	4
Splošno	4
Pester zgodovinsko-upravni razvoj območja danes kliče po regionalnem sodelovanju.....	4
V regiji obstajata urbani in ruralni tip občin, ki se različno soočajo s prometnimi problemi	4
Potreba po krepitvi kakovosti bivanja.....	5
Promet je glavni vzrok preseganja mejnih vrednosti onesnaženja zraka	5
Zaskrblijujoči vplivi na zdravstveno stanje prebivalcev, še posebej mladih	6
Načrtovanje	6
Pomanjkljiva integracija prostorskega in prometnega načrtovanja	6
Podrejanje prostorskega in prometnega načrtovanja avtomobilom.....	6
Občine nimajo veliko prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa.....	7
Vključevanje javnosti v prometne odločitve upada sorazmerno z večjo operativnostjo ukrepov	7
Spremljanje stanja na področju mobilnosti ni vzpostavljeno	7
Upravljanje mobilnosti še ni sestavni del upravljanja prometnega sistema	7
Slabšanje dostopnosti oskrbnih dejavnosti.....	8
Zapostavljenost dostopnosti z nemotoriziranimi načini pri prostorskih odločitvah in posegih ...	8
Hoja	9
Zagotavljanje pogojev za hojo v naseljih je bilo v zadnjih desetletjih zapostavljeno	9
Vse skupine prebivalcev hodijo premalo	9
Težavna dostopnost za osebe z ovirami pri gibanju	10
Velik potencial za hojo ni izkoriščen	10
Kolesarjenje	10
Kolesarska kultura in potencial za razvoj kolesarjenja sta med občinami različna.....	10
Občine so aktivne pri urejanju kolesarske infrastrukture	11
Načrtovana kolesarska infrastruktura je podrejena infrastrukturi za motorni promet.....	11
Razlike med standardi kolesarskih poti.....	12
Kolesarska parkirišča niso primerno obravnavana in zagotovljena	12
Javni potniški promet	12
V območju deluje več operaterjev z različnimi pristojnostmi, a med njimi ni integracije	12
Uporaba JPP dolgoročno upada	13

Vlak ostaja pomemben prevozni način, vendar potencial za njegov razvoj še obstaja	13
Nova Gorica beleži pozitivno izkušnjo z uvedbo brezplačnega mestnega avtobusa	13
Javna podoba JPP je splošno slaba.....	15
Motorni promet.....	15
Rast motorizacije se je ustavila, a ostaja visoka.....	15
Visok delež uporabe avtomobila	15
Neobstoj parkirne politike in zahtevanih parkirnih standardov v vseh občinah povzroča vsakodnevne težave s parkiranjem	16
Prometna varnost	17
Zaključki	19

Uvod

Pričujoče poročilo predstavlja ključna sporočila analize stanja na področju prometa za območje občin Mestna občina Nova Gorica, Šempeter-Vrtojba, Renče-Vogrsko, Miren-Kostanjevica, Kanal ob Soči, Brda ter Občine Gorica v Italiji. Izdelana je bila v okviru priprave Celostne prometne strategije (CPS). Podaja izhodiščno stanje in nabor ključnih izzivov, ki bodo izhodišče za izbor ukrepov strategije. Analiza stanja bo hkrati osnova, na podlagi katere bo v nadaljnjih fazah priprave in izvajanja ukrepov prometnega načrta omogočeno ocenjevanje napredka. CPS se izdeluje v okviru projekta PUMAS kot pilotni projekt za primer skupne priprave prometne strategije, ki presega meje posamezne občine, v tem primeru pa tudi države. Izkušnje, pridobljene pri njegovi izdelavi, bodo uporabljene pri izdelavi priporočil za pripravo podobnih prometnih načrtov.

CPS v Sloveniji

Celostno prometno načrtovanje (CPN) izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki se z izzivi prometa ukvarjajo že dalj časa in uspešno uresničujejo ključna načela tega pristopa. Celosten pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe metode načrtovanja in ustrezno upošteva načela strateškega razmišljanja, vključevanja, sodelovanja in vrednotenja. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih tudi pri nas vedno več deležnikov prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v lokalnem in regionalnem okolju.

Ključni element CPN, Celostna prometna strategija (CPS) v slovenski zakonodaji ni opredeljena ali zahtevana. Izhaja iz dokumentov in smernic EU, izkušenj držav z daljšo tradicijo CPN in rezultatov evropskih projektov na to temo. Je pa bila v zadnjih letih že nekajkrat preizkušena v slovenskem prostoru, zato strategija v veliki meri gradi tudi na teh izkušnjah.

Zaradi pozitivnih izkušenj s CPS Ministrstvo za infrastrukturo in promet v zadnjih letih aktivno dela na tem, da bo Slovenija v prehodu na trajnostno mobilnost prepoznala svojo ključno priložnost. CPN bo postalo stalna praksa in eden osrednjih načrtovalskih stebrov države na vseh ravneh – od EU preko države in regij do občin in naselij. Spoznanje, da lokalni prometni tokovi v veliki meri oblikujejo stanje prometa in s tem kakovost bivanja v državi, bo državo spodbudilo k aktivnemu sooblikovanju in k pomoči pri izvajanju lokalnih CPS. Občine vključene v projekt, so prepoznala pomen CPS in pristopila k izdelavi načrta v okviru medobčinskega sodelovanja. Tak pristop je v Sloveniji pionirski, njegovi rezultati pa bodo zanimivi tako za slovenske regije kot tudi v širšem evropskem prostoru.

Projekt PUMAS

Projekt PUMAS, "Trajnostno regionalno načrtovanje mobilnosti v alpskem prostoru" je evropski projekt v okviru Območja Alp, ki izhaja iz ugotovitve, da se mesta srečujejo s podobnimi izzivi na področju urbane mobilnosti. Ti so najpogosteje vezani na omejena javna in zasebna sredstva za gradnjo prometne infrastrukture, pretirano uporaba osebnega avtomobila v mestih, veliko število manjših dostav, ki prispevajo k gneči, rast emisij CO₂ in hrupa, slabšanje kakovosti zraka in negativni vplivi na zdravje, neučinkovito institucionalno sodelovanje za doseganje dolgoročnih rešitev, slabo

poznavanje vplivov med mesti in okoliškimi regijami in pomanjkanje integriranega pristopa k načrtovanju mobilnosti in prostorskega razvoja.

Mesta v alpskem prostoru zato stalno iščejo inovativne in finančno učinkovite rešitve za te izzive. Projekt PUMAS bo skušal z uporabo pozitivnih izkušenj nekaterih od mest najti rešitve zanje. V okviru projekta bo razvita vrsta CPS, ki bo pri pripravi sledila usmeritvam Evropske komisije s poudarkom na aktivnem vključevanju deležnikov v proces načrtovanja, zavezi trajnostnemu razvoju, torej uravnoveženosti družbeni, okoljski in ekonomski dimenziji razvoja, pogledu preko administrativnih meja s povezovanjem med različnimi sektorji, administrativnimi nivoji in sodelovanjem sosednjih območij (občin, regij in držav), poudarku na doseganju ambicioznih in merljivih ciljev, vključevanju vseh stroškov in koristi, ki jih ima mobilnost za družbo in uporabo metode celostne priprave in izvajanja prometne politike.

V okviru projekta PUMAS bo razvitih šest pilotnih projektov. Inovativni vidik ukrepa v Novi Gorici in okoliškimi občinami bo razvoj CPS za celotno funkcionalno območje, ki se razteza čez državne meje med Italijo in Slovenijo in ki združuje mesti Gorica in Nova Gorica z okoliškimi občinami Renče Vogrsko, Šempeter Vrtojba, Kanal, Brda in Miren Kostanjevica. pogled preko meja občin in države je pionirski, saj pri pripravi pričujoče CPS sodelujejo sosednje občine, ki že delujejo kot funkcionalna celota.

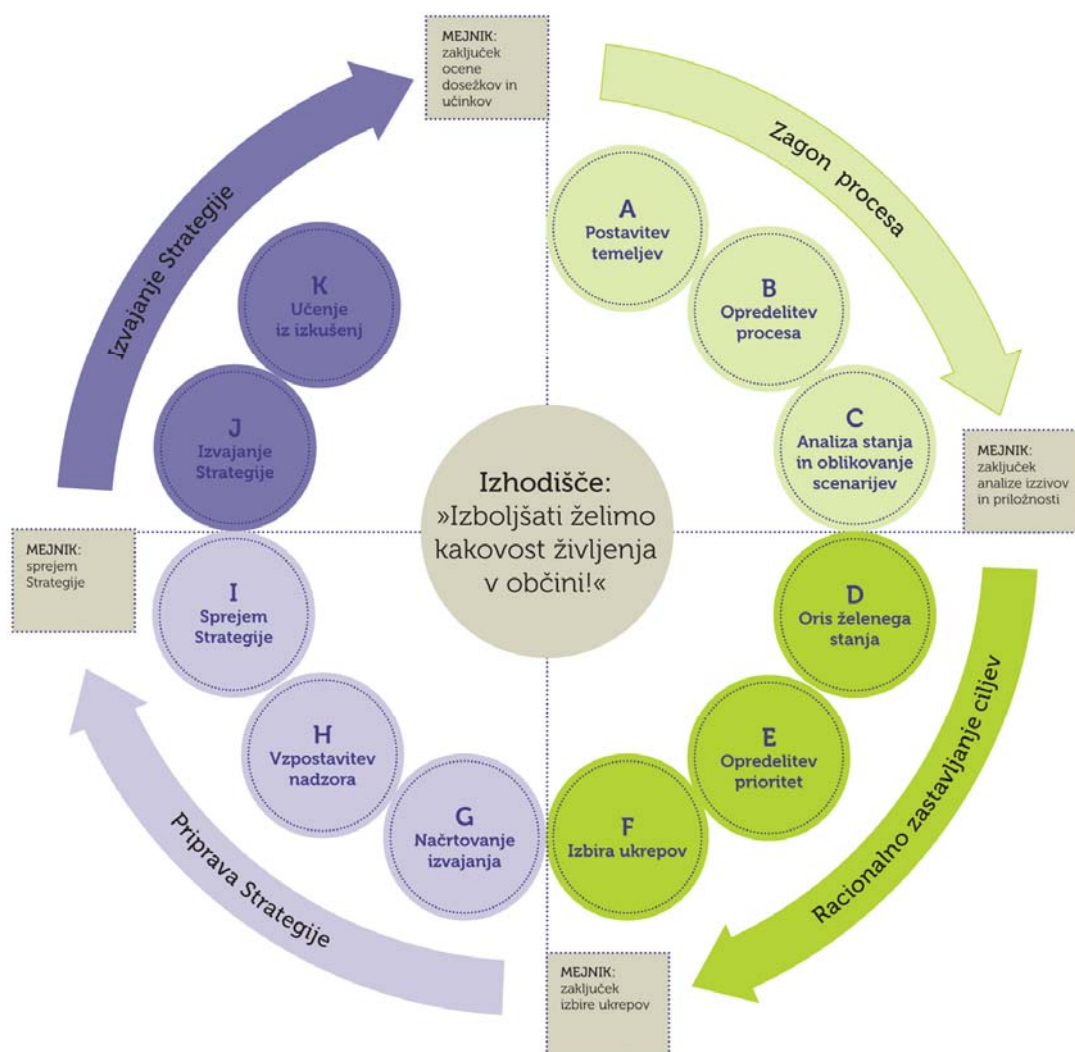
Metoda

Analiza stanja temelji na izkušnjah sodelovanja pri pripravi smernic Ekspertne skupine za trajnostne mestne prometne načrte pri Evropski komisiji (Rupprecht Consult, 2011), na metodologiji EU projektov PILOT (2008) in BUSTRIP (2007), rezultatih projekta Trajnostno urejanje prometa na lokalni ravni (Plevnik et. al., 2008), rezultat katerega je bil tudi prevod in priredba smernic Evropske komisije v slovenski jezik.

Metoda predvideva enajst sklopov dejavnosti. Čeprav slika posamezne sklope predstavlja v teoretičnem zaporedju, pa lahko v praksi te dejavnosti potekajo vzporedno ali celo vključujejo povratne zanke.

Zbiranje podatkov za analizo stanja je potekalo skozi vrsto intervjujev s predstavniki vseh obravnavanih občin, ki so potekali od novembra 2012 do maja 2013. Na njih so bili izpostavljeni izzivi in dosežki občin v zadnjih letih, kakor tudi načrti za prihodnost. Kot je opisano v nadaljevanju se občine soočajo s podobnimi težavam. Kljub nekaterim uspešnim primerom sodelovanja, pa se večinoma na področju načrtovanja prometna ne povezujejo za skupno reševanje težav.

V okviru priprave dokumenta so bili pregledani tudi obstoječi veljavni dokumenti s področja urejanja prostora in načrtovanja prometa. Večina občin ima v pripravi ali že sprejet Občinski prostorski načrt (OPN). V njih so opredeljeni ključni infrastrukturni projekti, ki jih občine načrtujejo v naslednjih desetletjih tudi na področju prometa.



Slika: Metoda priprave CPS je prikazana s krogom sklopov dejavnosti

Dokument analiza stanja je prvi mejnik v pripravi CPS in zaključuje prvo četrtin procesa. Cilji analize stanja so bili:

1. določitev ključnih dokumentov in politik, ki imajo vpliv na proces prometnega načrtovanja;
2. priprava celovitega in sistematičnega pregleda na aktualne dokumente, politike in študije na temo prometa in mobilnosti;
3. oblikovanje jasnega pogleda na to, katere usmeritve in zaveze podajajo dolgoročni dokumenti, kakor tudi posamezne sektorske politike.

Na podlagi tega dokumenta bodo po odzivu deležnikov in javnosti potekali koraki drugega sklopa, Racionalno zastavljanje ciljev. V okviru teh aktivnosti bodo opredeljene prioritete in pripravljen nabor ukrepov. Aktivnosti tega koraka bodo potekale v mesecih septembru in oktobru. Sledila bo priprava strategije, za katero se predvideva da bo zaključena do decembra 2013.

Ključne ugotovitve

Splošno

Pester zgodovinsko-upravni razvoj območja danes kliče po regionalnem sodelovanju

Slovenska država je po osamosvojitvi večino pristojnosti upravljanja mestnega prometa preložila na lokalno raven, vendar pri tem ni zagotovila vseh ostalih inštrumentov (predvsem finančnih, kot je davčna politika ipd.). Za razliko od mnogih evropskih držav, ki so spoznale pomen urbanega prometa za delovanje celotnega prometnega sistema držav, v Sloveniji na državni ravni ni aktivnosti niti pristojnih za koordinacijo te ravni urejanja prometa. Ker formalno ni vzpostavljena niti regionalna raven upravljanja, se predvsem večja mesta soočajo z velikimi težavami pri reševanju prometnih težav, ki imajo vzrok v njihovem funkcionalnem zaledju. Za korenito reševanje težav mestnega prometa bo v prihodnje nujno regionalno sodelovanje in poudarjena vloga države. Ta lahko podobno kot EU deluje na spodbujanju, usmerjanju ter vzpostavljanje pogojev za delovanje na lokalni ravni, kjer lahko mesta s takimi spodbudami veliko pridobijo.

V obravnavanem območju sedmih goriških občin so se v zadnjih desetletjih zgodile velike spremembe. Velika občina Nova Gorica je razpadla na več manjših, poleg tega pa je z vstopom Slovenije v EU, še posebej pa v Schengensko območje, izgubila pomen tudi meja z Gorico na italijanski strani. Celotno območje na nivoju dnevnega prometa deluje kot funkcionalna regija z izobraževalnimi in zaposlitvenimi središči v večjih naseljih, predvsem Gorici in Novi Gorici. Obe mesti sta v preteklosti že imeli svoje prometne načrte, ki pa niso zajemali prometnih tokov v širšem območju. Že vzpostavljeno dobro sodelovanje med občinami na različnih področjih v zadnjih letih kliče po skupnem reševanju problemov in bolj intenzivnem sodelovanju tudi na področju prometa in mobilnosti v prihodnje.

V regiji obstajata urbani in ruralni tip občin, ki se različno soočajo s prometnimi problemi

Na podlagi intervjujev s predstavniki vseh občin v obravnavanem območju sta bila zaznana dva značilna tipa: Gorica, Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba so večje občine z urbanim značajem. Njihove uprave so večje in številčnejše. Ostale štiri občine so manjše, imajo manj prebivalcev, bolj podeželski značaj in manjše uprave. Podobne razlike se odražajo tudi v pristopu k načrtovanju prometa in mobilnosti.

Občini Gorica in Nova Gorica imata razvito strukturo oddelkov in služb, ki so zadolženi za različna področja. Vendar je ta razdrobljenost pogosta ovira za enovit in jasno usmerjen razvoj. Pristojnosti načrtovanja in upravljanja prometnega sistema so tako razpršene med več oddelkov in služb mestne uprave. Tako naloge prometnega planiranja in umeščanja prometne infrastrukture v prostor, operativne naloge na področju prometa in gradnja infrastrukture, razvoj prometnih in parkirnih režimov, upravljanje parkirišč in komunikacija s prevoznikom JPP niso med sabo vedno usklajeni.

Manjše občine si zaradi svoje relativne majhnosti ne more privoščiti večje občinske uprave, zato so zmogljivosti zaposlenih za celovito obravnavo prometnega sistema omejene. Te občine nimajo dolgoročnih vizij razvoja prometnega sistema in večino časa posvečajo urejanju manjših lokalnih

prometnih ureditev. Kljub temu obstajajo rešitve za premostitev te težave, npr. intenzivnejše sodelovanje s kadri sosednjih občin ali na regionalni ravni ter na strategiji temelječe podrobnejše usmeritve in zahtevnejši pogoji pri oddaji del zunanjim izvajalcem (predvsem načrtovalcem in projektantom).

Sedanja organiziranost občin in pogosta kadrovska in finančna podhranjenost nakazujeta na potrebo po spremembah v organizaciji, spodbujanju sodelovanja med oddelki in med občinami, ter kadrovskem dopolnjevanju na ravni regije.

Potreba po krepitvi kakovosti bivanja

Izboljšanje kakovosti bivanja je eden temeljnih izzivov večine mestnih strategij, tako tudi prometne strategije. Kakovost bivanja sestavlja širok nabor dejavnikov, med katerimi imata pomembno vlogo dostopnost in mobilnost, ki sta posledica urejenosti prostorskega in prometnega sistema mesta. Dostopnost in mobilnost sodita med objektivne dejavnike kakovosti bivanja, med katere spadajo tudi kakovost bivalnega okolja, možnosti in struktura zaposlitev, opremljenost z infrastrukturo itd. Obstajajo tudi subjektivni dejavniki kakovosti bivanja, ki v veliki meri izhajajo iz posameznikovega življenjskega sloga. Primeri teh dejavnikov so ugodje, sreča in zadovoljstvo. Subjektivni dejavniki so težje merljivi, a bolj neposredno izražajo zadovoljstvo prebivalcev s kakovostjo bivanja.

Obravnavane občine, ki načrtujejo svoj razvoj bolj strateško, v svojih dokumentih izpostavljajo kakovost bivanja kod enega temeljnih ciljev svojega razvoja. Spoznanje o pomenu kakovostnega prometnega sistema za dvig kakovosti bivanja še ni splošno prisotno. CPS lahko pomembno prispeva k prepoznavanju pomena prometa in k prispevanju njegovega urejanj k kakovosti bivanja v regiji.

Promet je glavni vzrok preseganja mejnih vrednosti onesnaženja zraka

Emisije iz prometa se tako v Sloveniji kot v drugih evropskih državah zmanjšujejo, vendar pa kakovost zraka v mestih pogosto ne dosega mejnih vrednosti, opredeljenih v evropskih predpisih. Vzrok je v veliki meri naraščanje cestnega prometa, ki povzroča predvsem emisije dušikovega dioksida (NO₂), delcev (PM₁₀) in ozona (O₃). Omenjene emisije škodljivo vplivajo na zdravje ljudi, saj med drugim povzročajo težave z dihalni in zmanjšanje pljučne funkcije. Najbolj ogroženi so otroci. Ocenjujejo, da je onesnaženost zraka z delci vzrok za 350.000 prezgodnjih smrti letno v Evropi (EEA, 2005).

Evropska unija je v direktivi o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo določila, da je lahko dnevna mejna vrednost koncentracije delcev PM₁₀ presežena največ 35-krat na leto. V Sloveniji kar nekaj območij redno presega dovoljene vrednosti, zato smo glede tega že dobili opomin in zahtevo po ukrepanju od Evropske komisije. V Goriški regiji žal ni vzpostavljeno redno spremljanje kakovosti zraka, vendar je vsaj lokalno ob prometno najbolj obremenjenih točkah in koridorjih pričakovati povišane vrednosti in negativni vpliv na zdravje prebivalcev regije.

Zaskrbljujoči vplivi na zdravstveno stanje prebivalcev, še posebej mladih

Vplivi prometa in kakovosti bivalnega okolja na zdravje prebivalcev še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih politik ter dokumentov. Na tem področju je bilo sicer opravljenih nekaj raziskav, vendar so se vse srečevale s pomanjkanjem primernih podatkov. Kljub temu je jasno, da predvsem vpliv onesnaženega zraka in hrupa zaradi prometa, ter pasivni načini premikanja pomembno vplivajo na zdravje prebivalcev. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev je v evropskih državah ustaljeni del postopka in ima v slovenskih občinah še velik potencial za razvoj. Še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Vse bolj pereč problem postaja neaktivnost prebivalcev in s tem povezane zdravstvene težave. Zdravstveni kazalci so posebej zaskrbljujoči pri mladih. V Sloveniji je od leta 1987 do 2007 narasel delež čezmerno težkih fantov v povprečju od 12,9 na 21,2 odstotka, deklet pa od 13,1 na 18,2 odstotka, delež debelih fantov pa je v istem obdobju narasel od 2,7 na 7,7 odstotka in deklet od 2,5 na 5,9 odstotka. Po podatkih raziskave o razširjenosti čezmerne prehranjenosti in debelosti med otroki in mladostniki (2005) je med petletniki čezmerno prehranjenih 18,4 odstotka dečkov in 20,9 odstotka deklic, predebelih pa med dečki te starosti 9 odstotkov, med deklicami pa 7,9 odstotka. Mladi so vse manj telesno aktivni, saj raziskava Inštituta za varovanje zdravja iz leta 2010 kaže, da je delež mladih, starih med 11 in 15 let, ki so zmerno do intenzivno telesno dejavni, zgolj 20,3 odstotka (IVZ, 2011). Aktivna mobilnost lahko pomembno prispeva k reševanju teh zdravstvenih težav, zato je zdravje pomembno izhodišče CPS.

Načrtovanje

Pomanjkljiva integracija prostorskega in prometnega načrtovanja

V Sloveniji vsebujejo pomemben del načrtovanja prometa na lokalni ravni prostorski načrti občin na strateški in izvedbeni ravni. V primerjavi z načrtovalsko razvitejšimi državami potencial prostorskih aktov za urejanje prometa na lokalni ravni v Sloveniji ni izkoriščen. V planerski praksi držav EU obstajajo praksa in instrumenti, ki so učinkovitost prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa postavili na precej višjo kakovostno raven v primerjavi s Slovenijo. To so na primer ocena vplivov novih razvojnih projektov na prometni sistem, vrednotenje učinkov projektov in ukrepov, maksimalni parkirni standardi, vezani na nivo dostopnosti območja z javnim potniškim prometom (JPP), itd.

Podrejanje prostorskega in prometnega načrtovanja avtomobilom

Načrtovalska praksa na državni in lokalni ravni v Sloveniji se, sočasno z intenzivnim razvojem motorizacije, večinoma podreja prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa in prilagaja prostorsko strukturo in posege v prostor osebnemu avtomobilu. To praviloma neugodno vpliva na kakovost bivanja v naseljih in zahteva kasnejšo sanacijo. Trajnostna smer razvoja prometnega sistema poskuša takšno prakso preseči in spodbujati prostorski in prometni razvoj, ki temeljita na alternativah osebnemu motornemu prometu (JPP, hoja, kolesarjenje).

Občine nimajo veliko prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa

V slovenskih občinah je za prometne strategije dolga leta prevladovalo mnenje, da jih nadomeščajo vsebine prostorskih aktov - strategij in planov. Vendar se zadnje desetletje krepi spoznanje, da tradicionalne prometne vsebine v prostorskih planih ne nadomeščajo celovitega sistema načrtovanja in upravljanja prometnega sistema. Glavni argument za tako stališče je, da prostorski akti obravnavajo samo prometno infrastrukturo, nikjer pa ni obravnavan prometni sistem in njegovo upravljanje kot celota. Tako v slovenskih mestih ne poznamo nekaterih elementov Celostnih prometnih strategij (CPS), kot so strategije JPP in kolesarjenja, parkirne politike, upravljanja mobilnosti itd. Vzpostavitev procesa in sistema strateškega načrtovanja prometa naj bi dosegla premik od infrastrukturnih in parcialnih načinov obravnave prometnega sistema na neinfrastrukturne in celostne.

Vključevanje javnosti v prometne odločitve upada sorazmerno z večjo operativnostjo ukrepov

Zaradi neobstoja prometne strategije se je glavnina dosedanjih strateških prometnih odločitev oblikovala v prostorskih aktih občin. Prostorski sektor ima v Sloveniji že dolgo tradicijo in podporno zakonodajo vključevanja javnosti v proces priprave svojih aktov preko delavnic in javnih razgrnitev. Zato vključevanje strokovne in širše javnosti v postopke strateških prometnih odločitev deluje znotraj prostorskega sektorja. Žal se vključenost javnosti bistveno zmanjša, ko gre za operativne odločitve in ukrepe na področju prometa. Na ravni operativnega delovanja je odločanje v občinah manj transparentno in redkeje vključuje zainteresirano javnost. Težave so tudi z obveščanjem prebivalstva o že odločenih in načrtovanih ukrepih ter o korakih njihovega izvajanja.

Spremljanje stanja na področju mobilnosti ni vzpostavljeno

Zbiranje podatkov o trendih na področju mobilnosti omogoča predvidevanje morebitnih problemov in učinkovitost obstoječih ukrepov in aktivnosti. Nobena od občin v obravnavanem območju ne spremlja področja mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu. Zato je pri načrtovanju novih ukrepov oteženo spremljanje in vrednotenje sprememb prometnega sistema. Naloga prometne strategije je, da tak sistem vzpostavi in z njim spremlja razvoj mobilnosti in učinkovitost strategije.

Upravljanje mobilnosti še ni sestavni del upravljanja prometnega sistema

V obravnavani regiji, kot tudi drugod po Sloveniji, še ni uveljavljeno upravljanje mobilnosti kot sestavni del upravljanja prometnega sistema. Upravljanje mobilnosti (UM) je koncept, ki promovira trajnostni promet in uravnava povpraševanje po uporabi avtomobila na način, da spreminja stališča in potovalne navade prebivalcev. Bistvo UM so »mehki« ukrepi, kot so informiranje in komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih partnerjev. »Mehki« ukrepi največkrat

okrepijo učinkovitost »trdih« ukrepov v mestnem prometu (npr. nove tramvajske proge, ceste in kolesarske steze). Ukrepi v okviru UM (v primerjavi s »trdimi« ukrepi) navadno ne zahtevajo velikih denarnih vložkov in imajo pogosto zelo ugodno razmerje med koristmi in stroški. Kljub temu se v slovenski praksi urejanja prometa še ni uveljavilo, prevladujejo namreč infrastrukturni ukrepi po načelu »predvidi & zagotovi« (angl. »predict & provide«).

Obstoječi večji generatorji prometa, kot na primer Bolnišnica, Univerza in nakupovalna središča, se soočajo z dnevnimi težavami s parkiranjem. Pri razmišljanju o izboljšanju dostopnosti svojih programov razmišljajo večinoma le o povečevanju parkirnih kapacitet.

S spremembo pristopa in uvedbo upravljanja mobilnosti, bi ta območja pridobila na dostopnosti tudi z ostalimi prometnimi načini, predvsem z JPP in kolesom. Poleg razmišljanja o dragih infrastrukturnih ukrepih bi tudi t.i. mehki ukrepi kot so promocija, ozaveščenost in spodbude, lahko pripomogli k spremembi potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev.

Slabšanje dostopnosti oskrbnih dejavnosti

Oskrbne dejavnosti, ki so pomemben cilj poti v občini, doživljajo dva procesa, ki otežujeta njihovo dostopnost. Prvi proces je koncentracija trgovine v večjih kompleksih na obrobju naselij in posledično zapiranje lokalnih trgovin v središčih mest in manjših okoliških naseljih. Ta trend podaljšuje oskrbne poti, zato so te vse bolj vezane na osebne avtomobile. Ta proces otežuje predvsem oskrbo prebivalcev, ki nimajo ali težko uporabljajo osebni avtomobil. Pri tem izstopajo predvsem starejši občani, katerih delež v zadnjih letih narašča.

Drugi proces v razmeščanju oskrbe je širitev trgovine v slabše dostopna in obrobna območja. Dostop do teh trgovin je zaradi razdalje in neurejene infrastrukture za pešce in kolesarje v veliki meri vezan na prevoz z avti. Zaradi tega pa je dostop do teh trgovin otežen precejšnemu delu populacije brez avtomobila.

Zapostavljenost dostopnosti z nemotoriziranimi načini pri prostorskih odločitvah in posegih

V obravnavanih občinah smo ugotovili, da je dostopnost novogradenj z nemotoriziranimi načini zapostavljena. Občine imajo mehanizme, da zahtevajo od investitorjev zagotavljanje dobrih pogojev za dostopnost in nevtralizacijo negativnih vplivov na širši prometni sistem. Občine postavijo zahteve le glede izboljšanja okoliškega cestnega omrežja, pa še to ne zmeraj. Na enakovreden vidik obravnave nemotorizirane dostopnosti in JPP pa se praviloma pozablja.

Hoja

Zagotavljanje pogojev za hojo v naseljih je bilo v zadnjih desetletjih zapostavljeno

Načrtovanje površin za pešce je tako pri novih projektih, kot pri prenovah, v večini primerov podrejeno ostalim oblikam prometa. Za peš poti se uporabljajo ostanki prostora, ki niso bili uporabljeni za ostale rabe (predvsem ceste in parkirišča). Pogosto se infrastrukturo za hojo celo opusti zaradi pomanjkanja prostora. Pri načrtovanju peš poti se ne razmišlja o logičnih in najkrajših povezavah med ključnimi točkami.

Predvsem urbani deli Gorice, Nove Gorice in Šempetra, pa tudi središča ostalih naselij v regiji omogočajo, da bi lahko prebivalci in obiskovalci veliko večji delež poti opravili na nemotoriziran način – peš ali s kolesom. Še posebej starejši deli naselij so že bili organizirani tako, da je bila večina najpomembnejših ciljev v naselju znotraj radija 1 km in je zato večini prebivalcev dosegljiva v manj kot 10 minutah hoje.

Enostranski razvoj infrastrukture za cestni promet in zapostavljanje infrastrukture za hojo in kolesarjenje zmanjšujejo privlačnost za tovrstno premikanje. Intervjuji z deležniki so pokazal da so največkrat izpostavljene težave, povezane s hojo manjkajoči pločniki (v naseljih, še posebej pa izven), in prehodi za pešce. Posledično imajo prebivalci občutek ogroženosti s strani motornega prometa in se raje ne odločijo za hojo.

Težave s pomanjkanjem pločnikov so bile še posebej izpostavljene v manjših naseljih, saj skoznje potekajo državne ceste, kjer ob prenovah država ne zagotovi sredstev zanje. Ta strošek predstavlja veliko breme za manjše občine, ki se posledično pogosto odločijo za pločnike minimalnih dimenzij ali enostranske. To je težava, ki bi jo bilo potrebno izpostaviti na državnem nivoju, saj se s tem bistveno poslabšujejo pogoji za bivanje v teh naseljih.

Vse skupine prebivalcev hodijo premalo

Zaradi bistvenega zmanjšanja deleža tistih, ki vsakodnevne poti opravljajo peš, posledično s strani prebivalcev na občine ne prihajajo pobude za zagotavljanje boljših pogojev. Vzpostavljen je začaran krog, ki onemogoča razvoj hoje: ker niso zagotovljeni pogoji za hojo prebivalci ne hodijo, ker prebivalci ne hodijo, se ne zagotavljajo boljši pogoji za hojo.

Tako opažamo zmanjšanje deleža hoje pri vseh skupin prebivalcev, tako pri otrocih, mladostnikih, odraslih in starejših. Trend je zaskrbljujoč zaradi negativnih učinkov, ki jih ima pomanjkanje fizične aktivnosti na razvoj mladih in boleznih, ki se kot posledica pojavijo v kasnejših življenjskih obdobjih. Prav tako ima problem socialno dimenzijo. Zaradi slabših pogojev za hojo je otežen dostop do osnovne oskrbe in programov tistih prebivalcev, ki zaradi različnih razlogov ne uporabljajo osebnega avtomobila.

Težavna dostopnost za osebe z ovirami pri gibanju

Med osebe z omejeno mobilnostjo vključujemo vse osebe, ki potrebujejo pri gibanju v prostoru posebno pozornost, kot so starejši ali osebe z invalidnostjo in začasni okvarami oziroma omejitvami, na primer s težavami pri gibanju, vidu, sluhu, z zmanjšanimi kognitivnimi funkcijami, osebe z vozički, malimi otroci in težko prtljago, osebe s komunikacijskimi ovirami. Strokovnjaki ocenjujejo, da v skupino prebivalcev, ki se srečujejo z ovirami pri hoji, kolesarjenju in uporabi javnega prevoza, sodi več kot tretjina Evropejcev. Če pa vključimo še kratkotrajne ovire, kot so težka prtljaga, okrevanje po bolezni ali operaciji, obisk tuje države ipd., ugotovimo, da se vsakdo izmed nas prej ali slej sooči z začasno zmanjšano mobilnostjo.

Prilagajanje prostora in prometnega sistema različnim skupinam oseb z omejeno mobilnostjo je ena ključnih nalog CPS in stalen proces, ki temelji na komunikaciji s prebivalci in obiskovalci in drugih spremljanjih potreb uporabnikov. V Gorici in Novi Gorici je prisotna vrsta elementov za osebe na invalidskih vozičkih in slepe, ki jih predvideva slovenska zakonodaja. Vseeno pa obstaja še široko polje izboljšav in prilagoditev, ki bi jih posamezne občine lahko razvile v sodelovanju z lokalnimi društvi in organizacijami, ki združujejo prebivalce s posebnimi potrebami.

Velik potencial za hojo ni izkoriščen

Še pred nekaj desetletji je bila hoja eden najpomembnejših načinov za premikanje v mestih in naseljih. Od takrat se sama struktura središč mest in osrednjih naselij ni bistveno spremenila, so se pa spremenili pogoji glede dostopnosti osebnega avtomobila in posledično potovalne navade. Razvoj cestnega motornega prometa je tudi zmanjšal varnost nemotoriziranih udeležencev, kar je dodaten razlog za zmanjšanje obsega hoja, predvsem pri najboljčutlivejših skupinah. Z izboljšanjem pogojev za hojo in promocijo hoje bi lahko vse občine v obravnavanem območju bistveno povečale delež poti, ki se opravijo peš.

Kolesarjenje

Kolesarska kultura in potencial za razvoj kolesarjenja sta med občinami različna

Obravnavane občine imajo zaradi specifičnih prostorskih danosti in prometnih navad različnih potencial za razvoj kolesarjenja. Kolesarska kultura kolesarjenja za dnevne poti je dobro razvita v ravninskih občinah, slabše pa v tistih, ki so zaradi svojih geografskih značilnosti za kolesarjenje zahtevnejše. Vendar se z razcvetom rekreacijskega kolesarjenja in električnih koles, razvija tudi kolesarjenje v teh območjih.

Bistvena razlika je med občinami, v katerih prevladuje ravninski teren ter so tudi sicer bolj urbanizirane in imajo posledično večji potencial za razvoj vsakodnevnega kolesarjenja, kot načina prevoza npr. v šolo ali na delo (npr. ravninski del Nove Gorice, Gorica, Šempeter-Vrtojba in deloma Renče-Vogrsko) in občinami, v katerih prevladuje gričevnat ali hribovit teren (npr. Brda, Kanal ob Soči, Miren-Kostanjevica, del MO Nova Gorica (Trnovsko-Banjška planota)), kjer je večji potencial za razvoj rekreativnega kolesarjenja in s tem povezanih turističnih produktov oziroma ponudbe.

Razlike med občinami so tudi v finančnih in organizacijskih zmožnostih, v obsegu oziroma fazi priprave njihove prometne in prostorske dokumentacije in posledičnega stanja in dolžine kolesarskih povezav. Načeloma velja, da potenciali za kolesarjenje še niso izrabljeni v optimalni meri, k čemur bi pripomogla tako vzpostavitev primernejših pogojev za kolesarjenje kot spodbujanje in oglaševanje kolesarjenja.

Občine so aktivne pri urejanju kolesarske infrastrukture

Projektiranje in izvedba kolesarske infrastrukture v občinah zaostajata za standardi v kolesarsko razvitejših državah, vendar se izvajajo aktivnosti za izboljšanje stanja. V zadnjem času se večina obravnavanih občin vključuje v projekte, ki so sofinancirani iz evropskih sredstev in so namenjeni izboljšavi kolesarskih povezav. Projekt Croctal je namenjen ureditvi povezav med občinami in čez mejo. V njem sodelujejo Provincia di Gorizia ter občine Renče-Vogrsko, Miren-Kostanjevica, Brda, Šempeter-Vrtojba, Kanal ob Soči in Nova Gorica. Projekt Interbike vzpostavlja omrežje čezmejnih kolesarskih povezav. Sodelujejo občine Brda, Miren-Kostanjevica in Provincia di Gorizia. Projekt Bimobis se ukvarja z načrtovanjem in urejanjem kolesarskih povezav občinah Kanal ob Soči in Nova Gorica.

Poleg naštetih projektov čezmejnega sodelovanja (SLO-ITA 2007-2013) so že izvedeni, v pripravi ali v fazi prijave še drugi pomembni projekti, npr. projekt vzpostavitve regionalnega omrežja kolesarskih povezav severne Primorske in različni občinski ali medobčinski projekti za ureditev obstoječih in vzpostavitev novih kolesarskih povezav (npr. Solkanski športi park, Vinska cesta). Kljub vsem tem projektom pa so določeni odseki kolesarskih povezav med občinami še vedno »podhranjeni« in nedorečeni. Težava je pogosto v tem, da se načrtovanje in izvedba pogosto končata na občinski meji.

Občine se načrtovanja in urejanja kolesarskih poti lotevajo različno, odvisno od danosti (poti, ki so primerne in jih je mogoče spremeniti oz. uporabiti kot kolesarske poti), finančnih sredstev in prioritet. Na splošno velja, da imajo občine, ki obsegajo tudi večja mesta, večji delež kolesarskih poti, ki so namenjene zgolj kolesarjem ali stez, ki so ustrezno označene in ločene od cestišča. Ostale občine, ki so v večji meri podeželske in/ali hribovite, imajo manjši delež takih poti ali pa je kolesarjenje omogočeno po poteh, ki so namenjene tudi drugemu prometu. Te poti tudi večinoma niso označene kot kolesarske in opremljene skladno s standardi, zaradi česar jih je težko opredeliti kot take. Omrežje se torej izrisuje, a je še nepovezano.

Načrtovana kolesarska infrastruktura je podrejena infrastrukturi za motorni promet

Regionalna zasnova kolesarskega omrežja še ni pripravljena. Vse občine dograjujejo kolesarske poti, prav tako se načrtuje vrsta novih povezav. Vendar gre zaenkrat za posamezne segmente ki med sabo niso povezani in ne tvorijo logičnega omrežja.

Večina kolesarskih poti v obravnavanem območju, ki so bile opredeljene kot kolesarske, so dejansko poti, ki potekajo po obstoječih cestah oziroma poteh, namenjenih kombiniranemu prometu. Take kolesarske poti v večini primerov še niso ustrezno označene in urejene. Izjema so posamezne poti v občinah, npr. dvosmerna kolesarska pot Nova Gorica-Šempeter, državna kolesarska pot Plave-Solkan,

kolesarski poti Renče-Bukovica in Renče-Dobrava (občina Renče-Vogrsko), ter pot Dolnje Cerovo-Prelesje (občina Brda).

Razlike med standardi kolesarskih poti

Občine nimajo opredeljenih zahtevanih standardov ob izgradnji ali prenovi infrastrukture za kolesarje. Zato se že znotraj posameznih občin kakovost in dimenzije kolesarskih poti močno razlikujejo. Zaradi različnih standardov poti ter odsekov, kjer kolesarske poti oz. steze še niso ustrezno urejene, obstaja vrsta za kolesarje problematičnih odsekov in točk, kot npr. dotrajan tlak, previsoki robniki, nepregledna križišča.

V mestni občini Nova Gorica kolesarsko omrežje delijo glede na 4 tipe poti. Ostale občine večinoma sledijo klasifikaciji nacionalnih smernic, ki ne opredeljujejo tipov poti ampak samo postavljajo minimalne standarde za posamezen tip tehnične izvedbe. Smiselno bi bilo uskladiti standarde, označevanje in trasiranje na regionalni ravni.

Kolesarska parkirišča niso primerno obravnavana in zagotovljena

Nobena od občin v svojih prostorskih aktih nima opredeljenih zahtev glede parkiranja za kolesa. Smiselna je podrobnejša opredelitev parkirnih normativov za kolesarje, vezana na dejavnost (v Sloveniji primer Maribor, čeprav s skromnimi standardi za nekatere dejavnosti) in na lokacijo objekta (centralnost). Vsaj za javne zgradbe in večje generatorje prometa je potrebno vnesti zahteve glede standardov kolesarnic (varovanje, bližina vhoda itd.) in priporočilo za izvedbo tušev in garderob. Potrebna bi bila tudi zasnova javnih omrežja kolesarnic, ki niso (nujno) vezane na novogradnje.

Javni potniški promet

V območju deluje več operaterjev z različnimi pristojnostmi, a med njimi ni integracije

V obravnavanem območju deluje več ponudnikov JPP (lokalni in regionalni avtobusni in železniški promet na obeh straneh meje). V sodelovanju med ponudnikoma mestnega prometa je že zaživila skupna avtobusna linija, ki povezuje Gorico in Novo Gorico. Ta kaže na zanimanje uporabnikov za povezovanje različnih storitev. Vendar večina ponudbe ostaja prostorsko in plačilno nekompatibilna. Postaje in postajališča za prestopanje iz enega na drugo prevozno sredstvo so med sabo preveč oddaljena, da bi bila njihova uporaba udobna in učinkovita. Prav tako niso med sabo usklajeni vozni redi in sistemi vozovnic.

Z uvedbo enotne vozovnice, ki jo v Sloveniji v prihodnjih letih načrtuje Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, bo sistem na slovenski strani poenoten. Vendar bi bilo zaradi bolj učinkovite rabe različnih oblik javnega prometa med mestoma Gorica in Nova Gorica bilo smiselno razmišljati tudi o skupni vozovnici ki bi omogočala uporabo vseh oblik javnega prometa, ki so na voljo.

Uporaba JPP dolgoročno upada

Od devetdesetih let uporaba JPP v Sloveniji, kakor tudi na Goriškem, upada. To je v največji meri posledica skokovite rasti motorizacije, ki je v tej regiji najvišja v Sloveniji, ter večletnega ukinjanja prog s strani države zaradi njihove ekonomske neupravičenosti. Pomemben prispevek na tem področju je tudi ukinjanje tovarniških avtobusov zaradi zapiranja večjih industrijskih obratov v regiji.

Tako je vzpostavljen začaran krog upadanja ponudbe in potnikov. Potniki ne uporabljajo JPP, ker ni na voljo dovolj povezav za praktično uporabo. Ker ni potnikov, se nadaljuje ukinjanje povezav.

Ta trend se je nekoliko ustavil v zadnjih letih. Z akcijami Ministrstva za infrastrukturo in promet, ki subvencionira šolske in študentske vozovnice, se je število potnikov dvignilo.

Problem slabe ponudbe JPP pa ni le prometni, ampak tudi socialni. Čedalje večji je namreč delež prebivalstva, ki zaradi različnih razlogov nima na razpolago ali ne vozi osebnega avtomobila. Ob hkratni slabi ponudbi JPP so ti prebivalci odrezani od dobre dostopnosti do osnovnih programov in storitev, kot je trgovina, zdravstvo in izobraževanje.

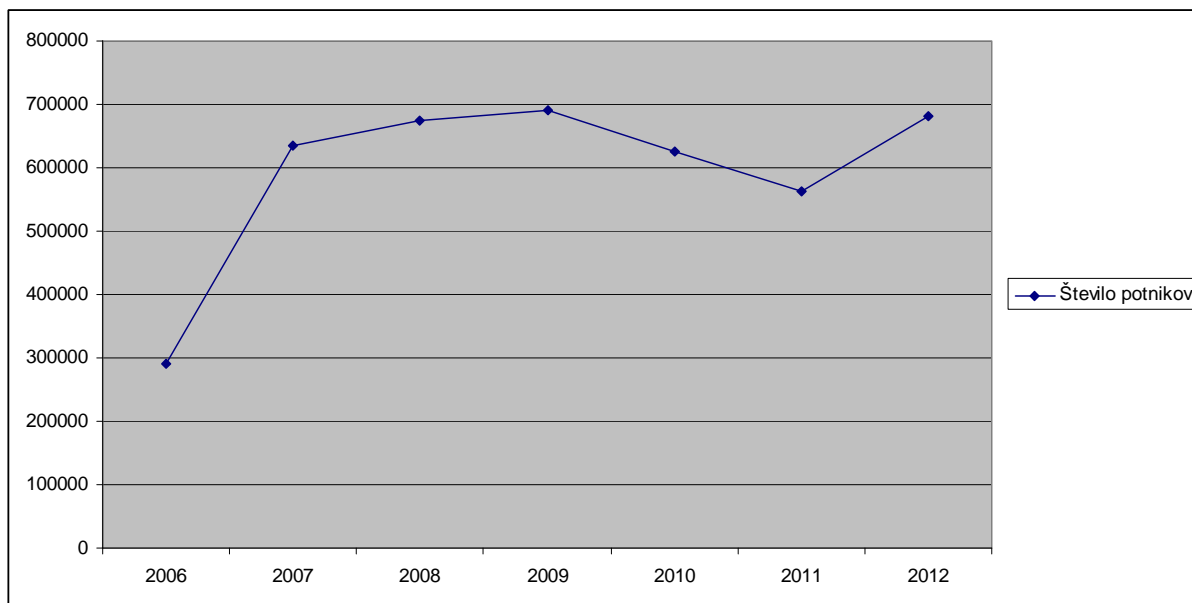
Vlak ostaja pomemben prevozni način, vendar potencial za njegov razvoj še obstaja

Železniška povezava Nove Gorice z občinami ob Soči je že zgodovinsko imela pomembno vlogo. Železnica ostaja pomembna povezava predvsem za dnevne poti v šolo in na delo za prebivalce, ki bivajo v bližini. Vendar ostaja potencial železnice, kot sredstva JPP z veliko kapaciteto, slabo izkoriščen. Z izboljšanjem postajališč in zagotavljanjem primernih parkirnih površin za avtomobile in kolesa, ter integracijo z mestnimi avtobusnimi linijami, bi lahko železnica v prihodnje prevzela bistveno večje število potnikov.

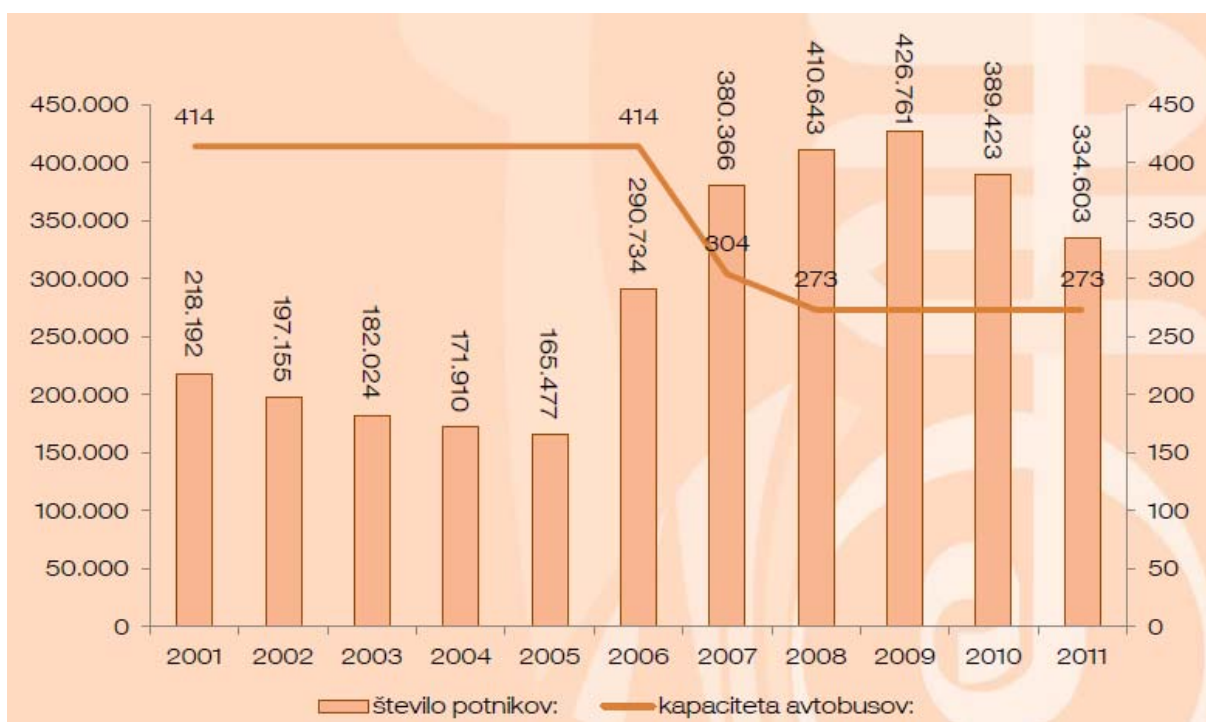
Velik potencial ima tudi integracija železniških prog na italijanski in slovenski strani. Tiri, ki povezujejo obe postaji, so že izgrajeni. Vendar povezave med postajama niso vzpostavljene.

Nova Gorica beleži pozitivno izkušnjo z uvedbo brezplačnega mestnega avtobusa

V Novi Gorici je ob uvedbi brezplačnega mestnega avtobusnega prometa poskočila uporaba. Vendar se zaradi sprememb koncesijske pogodbe spreminja frekvenca avtobusov in s tem ponudba. Število potnikov se neposredno odziva na te spremembe



Slika: Število prepeljanih potnikov Avrigo. Vir: Avrigo



Slika: Število prepeljanih potnikov Avrigo in spremembe kapacitet glede na razpoložljivo število in velikost avtobusov (vir: Avrigo)

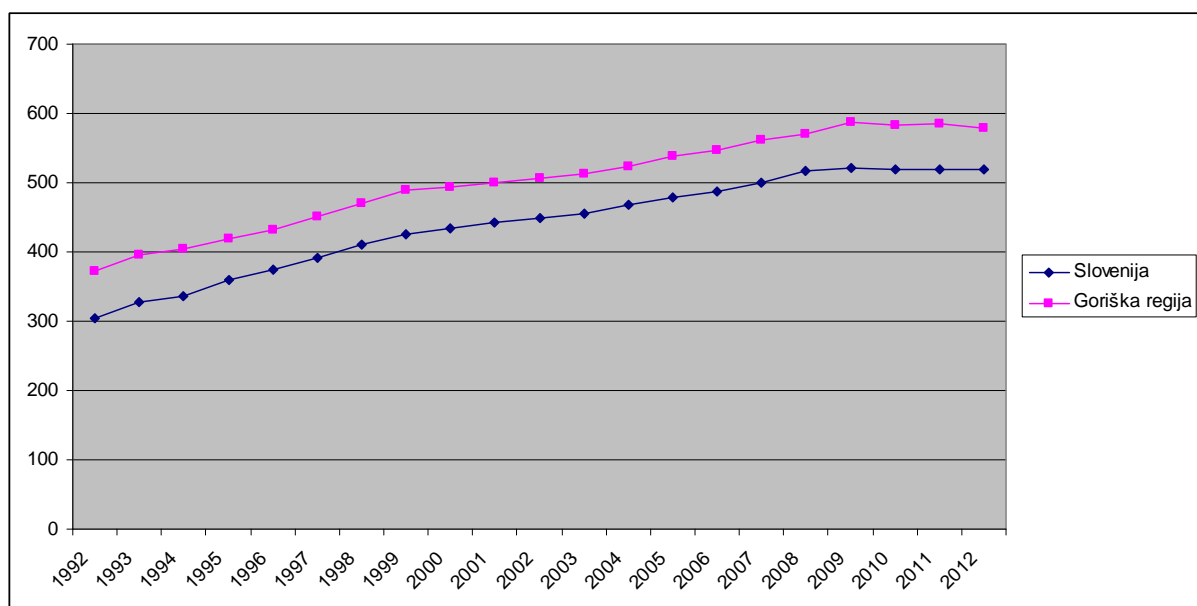
Od leta 2006 je mestni avtobus v Mestni Občini Nova Gorica in občini Šempeter – Vrtojba brezplačen za vse uporabnike. Od takrat operater beleži veliko povečanje prepeljanih potnikov.

Javna podoba JPP je splošno slaba

Pomanjkanje sredstev za stalne izboljševanje sistema JPP v nekaterih elementih pušča sistem v slabem stanju. Tudi odnos prebivalcev do javnega potniškega prometa je slab, največ zaradi slabe razpoložljivosti in izkušenj iz preteklosti. Po zagotovitvi večje razpoložljivosti javnih prevozov bo zato nujno izvesti intenzivno promocijo, ki bo javni prevoz predstavljala kot sodoben, okolju prijazen in zdrav način prevoza.

Motorni promet

Rast motorizacije se je ustavila, a ostaja visoka



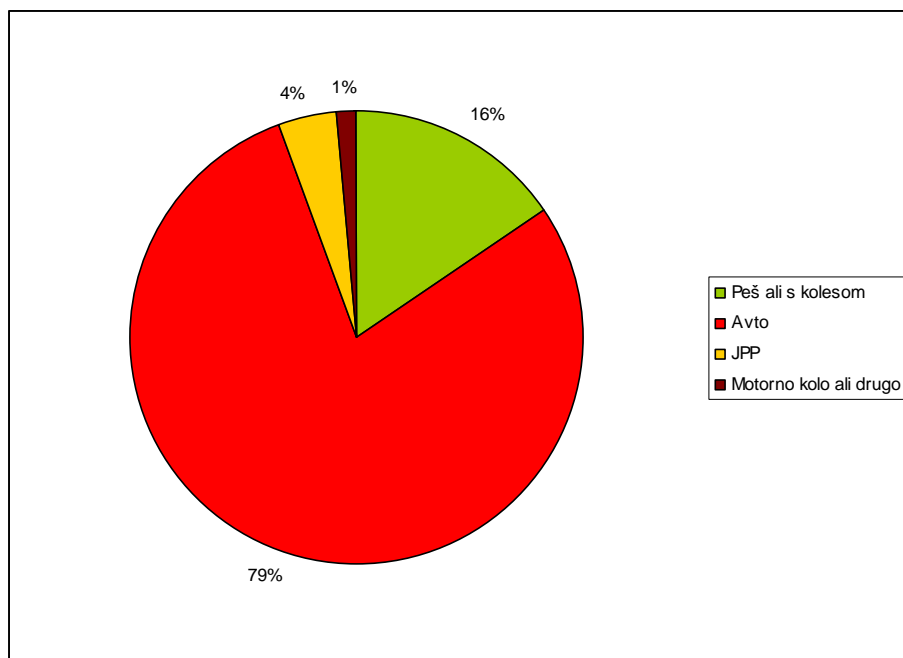
Slika: Rast motorizacije, primerjava med slovenskim povprečjem in Goriško regijo

Tradicionalno je stopnja motorizacije v Goriški regiji v primerjavi z državnim povprečjem visoka in je med najvišjimi v državi. Regija se je, podobno kot večina Slovenije, po osamosvojitvi hitro motorizirala. Leta 1992 je bilo v občini nekaj manj kot 400 vozil na 1000 prebivalcev, leta 2000 pa že 500 vozil. Po podatkih SURS in MNZ je rast leta 2009 dosegla svoj vrh in se je od takrat ustavila pri skoraj 600 vozil na 1000 prebivalcev. Od takrat stopnja motorizacije tako na državnem nivoju, kot na nivoju regije ostaja enaka oziroma malenkost upada.

Visok delež uporabe avtomobila

Aktualni podatki o deležu posameznih prometnih načinov za obravnavano področje ni na voljo. Vseeno lahko na podlagi statističnih podatkov za Slovenijo iz leta 2002 vidimo, da je delež uporabe avtomobila bil že takrat zelo visok. Vemo tudi, da se je ta delež v naslednjem desetletju v Sloveniji še povečeval.

Visok delež je prisotne pri vseh skupinah prebivalcev, tako pri zaposlenih, kot tudi pri mladih in upokojenih. Negativni vplivi, ki so povezani s takim načinom potovanja so poznani in obsegajo tako vplive na okolje, kakor tudi na zdravje in socialno stanje prebivalcev.



Slika: Način potovanja na delo delovno aktivnih prebivalcev občin Brda, Kanal, Nova Gorica in Šempeter - Vrtojba, leta 2002. Vir: SURS, Popis prebivalstva 2002.

Neobstoj parkirne politike in zahtevanih parkirnih standardov v vseh občinah povzroča vsakodnevne težave s parkiranjem

Težave s parkiranjem so prisotne v vseh obravnavanih občinah. V manjših naseljih so težave manjše in se pojavljajo predvsem v neposrednem zaledju središča in šol. V večjih naseljih in mestih pa so težave večje, saj se prepleta večje število različnih uporabnikov kot so stanovalci, zaposleni in obiskovalci.

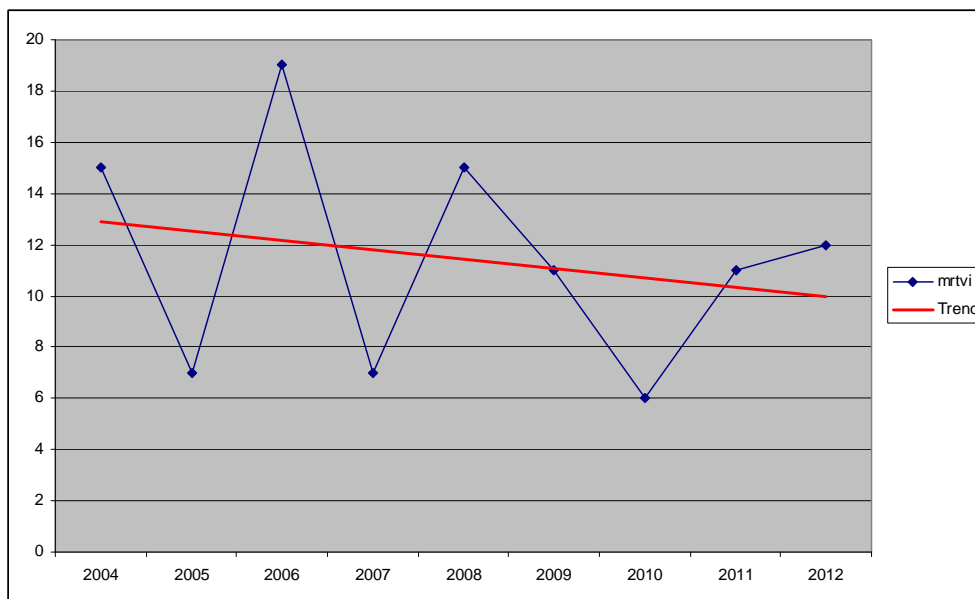
Gorica, Nova Gorica in Šempeter so že uvedli območja s plačljivim parkiranjem. Vendar nobeno od mest nima izdelane celovite parkirne politike, ki bi strateško opredeljevala in regulirala območja in opredeljevala tudi podporne ukrepe za urejanje razmer. Mesta, ki se s to problematiko ukvarjajo celovito, želijo predvsem centralna območja naselij razbremeniti dolgotrajnega parkiranja. Zato tam omejujejo parkiranje in postavljajo višjo ceno, v zaledju pa je parkiranje manj omejeno in cenejše. Območja namenjena parkiranju zaposlenim so navadno dobro povezana z zaposlitvenimi središči z JPP.

Ker obravnavano območje deluje kot eno, je smiselno predvideti parkirno politiko, ki bi vključevala vse občine in enakomerno razporedila pritisk vozil. Tako bi lahko tudi sistem parkiranja občine razvile skupaj s čimer bi olajšala uporabo.

Prometna varnost

V Sloveniji prometna varnost že dalj časa nesprejemljiva in nezadovoljiva ter izrazito zmanjšuje kakovost življenja. Poškodbe v prometnih nesrečah so glavni vzrok zdravstvenih težav prebivalstva do 44. leta starosti. Kljub upadanju števila smrtnih žrtev v cestnem prometu, število prometnih nesreč in poškodovanih v Sloveniji strmo narašča in se je v zadnjih petih letih skoraj podvojilo. Posledično naraščajo tudi družbeni stroški nesreč.

	št. vseh nesreč	št. nesreč s smrtnim izidom	št. mrtvih
2004	1.413	14	15
2005	1.158	7	7
2006	1.237	15	19
2007	1.271	7	7
2008	1.181	13	15
2009	1.137	10	11
2010	892	5	6
2011	1.012	10	11
2012	1.022	11	12



Slika: Statistika prometnih nesreč s smrtnim izidom na območju PU Nova Gorica Vir: Letna poročila o delu Policijske uprave Nova Gorica

Po oceni Evropske organizacije za promet (ETSC) spada Slovenija med države s slabšo prometno varnostjo. Od leta 2001, ko je bil sprejet cilj, da se do leta 2010 na evropskem nivoju zmanjša število smrtnih žrtev zaradi prometa na polovico (glede na leto 2000), se je število smrtnih žrtev na nacionalnem nivoju vsako leto povečalo v povprečju za 4,2 %. Na območju PU Nova Gorica je sicer

opazen trend zmanjševanja smrtnih žrtev, vendar so številke glede na zastavljene cilje še vedno previsoke.

Zaključki

Kot rezultat ključnih ugotovitev so bila identificirana področja, na katera se bo načrt osredotočil:

1. Načrtovanje mobilnosti na medobčinski/regionalni ravni (povezovanje preko meja občin in države, pristopi za sprejemanje odločitev, načrtovanje mobilnosti in ne prometa)
2. Umirjanje prometa (v mestih, v lokalnih središčih, ob šolah)
3. Upravljanje mobilnosti (programi regionalnega pomena kot so bolnica, univerza, veliki zaposlovalci in drugi generatorji prometa)
4. Javni potniški promet (integracija ponudbe, rešitve za redko poseljena območja, čezmejna potovanja)
5. Celovit razvoj kolesarjenja (regionalno kolesarsko omrežje in skupne aktivnosti občin)
6. Izboljšanje pogojev za hojo (izboljšanje pogojev v manjših naseljih, skrb za dostopnost za vse v mestih)
7. Upravljanje parkiranja (rešitve za promet regionalnega izvora v mestih, rešitve za lokalna središča kjer pritisk šele nastaja)