

Projekt (naziv projekta)	Pametna mobilnost za trajnostno naravnana območja
Ključna razvojna prioriteta v RRP¹	Bolj Povezana regija
Ukrep(i) znotraj ključne razvojne prioritete iz RRP²	Uvajanje novih storitev, povezanega načrtovanja in upravljanja prometa ter krepitev trajnostne mobilnosti Ukrep Povečanje obsega, kakovosti in dostopnosti do storitev JPP
Ostale razvojne prioritete, na katere se projekt nanaša	Bolj zelena regija
Ukrepi znotraj ostalih razvojnih priorit	Ukrep Ustreznejše upravljanje varovanih območij ter doseganje višje stopnje varovanja okolja in biotske raznovrstnosti.
Opis projekta³	<p>Za našo regijo je značilna zelo razpršena poselitev, kar povzroča prekomerno uporabo osebnega avtomobila za prevoz na delo s posledično naraščajočim obsegom prometa in neposrednimi (gradnja in vzdrževanje infrastrukture) in posrednimi stroški (časovne obremenitve zaradi zastoja, sedentarnost in zdravstveno tveganje, zmanjšane produktivnosti, izgube krajinske atraktivnosti), kakor tudi redukcije naravnih virov. Zato je nujno potrebna ukinitvev izvajanja netrajnostnih modelov prejšnjega stoletja in radikalna sprememba prometne politike. Alternativne razvojne strategije so bile že uspešno izvedene v številnih državah in temeljijo na vključevanju različnih načinov prevoza v multimodalne sisteme. Ti prednostno podpirajo kombinacije javnih in aktivnih načinov prevoza, ki ponujajo ustrezne možnosti prevoza od vrat do vrat, so stroškovno in časovno konkurenčni, uporabnikom prijazni (individualno in družinsko), prispevajo k družbenim in zdravstvenim prednostim ter hkrati zagotavljajo atraktivno povezovalno infrastrukturo za spodbujanje turizma. Tovrstna nova prometna politika ponuja dodaten potencial za spodbujanje integracije s sosednjimi ozemlji v Italiji, še posebej v zvezi z obmejno realnostjo Nove Gorice in Gorice, kar bi pritegnilo in zagotovilo dodatne možnosti financiranja e n priložnostne naložbe regionalnih EU programov (Interreg GECT, regija Alp in Srednja Evropa).</p> <p>Pristop predvideva dve vrsti infrastruktur. Za dolge razdalje (nad 10-15 km) predvideva zasnovano in/ali ponovno aktiviranje zanesljivega omrežja javnega prevoza (železniški in avtobusni prevoz), ki lahko natovori potnike na zbirnih mestih in jih sprosti v bližini točke prihoda. »Prvi in zadnji km«pa se izvajata z zasebnimi sredstvi, po možnosti s kolesarjenjem ali pešačenjem. Storitve souporabe vozil se lahko sistemsko dodatno integrira in zagotovi vključitev področij, ki jih javni prevoz drugače ne pokriva. Poleg uvajanja politik za spodbujajo pešačenja in zmanjšanja uporabe osebnih avtomobilov, je za krajše razdalje potrebno vzpostaviti povezano mrežo poti primernih za kolesarjenje, po možnosti ločene od motoriziranega prometa. Za ta namen je priporočena predelava ali prilagoditev kolovoznih poti in ostalih nekategoriziranih podeželskih poti, saj so že v sami zasnovi oblikovane kot bližnjica do prometnih stičišč. Z uporabo »active-mode (aktivnih načinov)« poti se dejanske razdalje bistveno skrajšajo. Takšen pristop (filtrirana mobilnost) je mogoče izkoristiti tudi za oživitev zapuščenih območij in neplodnih zemljišč, omejenih med stavbami in obstoječo infrastrukturo, kakor tudi za povezovanje središčnih in izoliranih območij.</p>

¹ Ustrezno razvojno prioriteto izberite iz Strateškega dela RRP 2021–2027 (stran 94 do strani 113)

² Ustrezne/ustrezne ukrepe izberite iz Strateškega dela RRP 2021–2027 (stran 94 do strani 113)

³ Maksimalno 5.000 znakov s presledki.

	<p>V srednji in severni Evropi se takšen koncept regionalne mobilnosti izvaja ne le za ublažitev motoriziranega prometa in zmanjšanje onesnaževanja, temveč tudi za (uspešno) podporo tudi ostalim namenom: lokalno podjetništvo (kolesarji in pešci porabijo več denarja za nakupovanje v soseski); pasivna varnost (več ljudi na ulicah pomeni učinkovitejši nadzor lastnine); samostojnost otrok (varne, ločene poti omogočajo otrokom samostojno mobilnost in organizacijo dejavnosti)); svoboda staršev (samostojnost otrok omogoča staršem več poklicnih ali pristočasnih dejavnosti); neodvisnost starejših (varne ceste omogočajo gibanje in druženje tudi starejšim); socialna integracija (jačanje družbene kohezije preko neformalne komunikacije in stika, ki jo individualni prevoz ne omogoča) boljše zdravje in večja storilnost (zmanjšanje bolovanja, zmanjšanje stroškov zdravstvenega varstva in razbremenitev delodajalcev). Dodatne spodbude (zagotavljanje dodatnega komforta na delovnem mestu, npr. prhe) kakor tudi odvrtilni dejavniki (omejen dostop do določenih območij, ulic etc.) se lahko uporabljajo za dodatno prilagoditev vedenja, vendar kakovost infrastrukturnega omrežja, vključno s krajinsko komponento (ozelenitev, zasaditev dreves, omogočanje ogleda in dostopnosti do znamenitosti, oblikovanje počivališč in rekreacijskih površin itd..) predstavljata glavna cilja, ki sta potrebna za uresničitev pametne mobilnosti in zagotovitev trajnostnega razvoja območij. Kot je navedeno zgoraj, je uporaba takšne infrastrukture dvonamenska: večinoma jo uporabljajo potniki (delavci, študenti) med delovnim tednom kakor tudi turisti čez konec tedna in med počitnicami. Na regionalni ravni vzpostavitev takšne pametne mobilnosti lahko predstavlja pomemben vir za privabljanje turistov, ki si želijo zanesljive opcije mobilnosti, ki omogoča obisk regije v sproščeni in interaktivni modaliteti, v izmenjani kolesarjenja z daljšimi železniškimi oziroma avtobusnimi transferji.</p> <p>Ukrep Izboljšanje komunikacijske infrastrukture Ukrep Uvajanje novih storitev in izboljšanje trajnostne mobilnosti</p>
<p>Ciljna skupina, ki jo projekt naslavlja</p>	<p>Strokovnjaki Študenti Otroci Starešine Turisti in obiskovalci</p>
<p>Cilji projekta</p>	<ul style="list-style-type: none"> - vlaganje v projektno dokumentacijo in investicije s področja trajnostne mobilnosti s poudarkom na gradnji kolesarskih povezav - zagotavljanje povezljivosti in kompatibilnosti (različnih) sistemov mobilnosti - zagotavljanje enotnega sistema izposoje (električnih) koles vsaj za povezana (urbana) območja (npr. MONG, Šempeter-Vrtojba, Gorizia) - ohranjanje arhitekturne in tehniške dediščine ter njena funkcionalna integracija v koncept sodobne regionalne železnice - zmanjšanje onesnaževanja (svetloba, smog, hrup itd.) - izboljšanje kakovosti življenja državljanov z zagotavljanjem samozadostnih trajnostnih prevoznih sredstev
<p>Kazalniki za spremljanje projekta⁴</p>	<ul style="list-style-type: none"> - nove storitve v železniškem prometu - število km novo urejenih/zgrajenih na državnem kolesarskem omrežju v regiji - število novih oblik mobilnosti (npr. na klic) - število novih sistemov za izposajo - število uporabnikov železnice

⁴ Skladni s kazalniki, definiranimi v Strateškem delu RRP 2021–2027, lahko pa dodate tudi nove, specifične kazalnike za posamezen projekt.

Izhodiščna vrednost kazalnika (I. 2020)	Baseline value of the indicator (I.2020) <ul style="list-style-type: none"> - nove storitve v železniškem prometu - 22 - število km novo urejenih/zgrajenih na državnem kolesarskem omrežju v regiji - 356 - število novih oblik mobilnosti (npr. na klic) - 6 - število novih sistemov za izposajo - 4 - število uporabnikov železnice - 8000-10.000 letno 	
Ciljna vrednost kazalnika (I. 2027)	Final value of the indicator (I.2027) <ul style="list-style-type: none"> - nNove storitve v železniškem prometu - 50 - število km novo urejenih/zgrajenih na državnem kolesarskem omrežju v regiji - 612 - število novih oblik mobilnosti (npr. na klic) - 10 - število novih sistemov za izposajo - 10 - število uporabnikov železnice - 20.000 letno 	
Viri podatkov za spremljanje kazalnikov	<ul style="list-style-type: none"> - Slovenske železnice - Mesta vipavske doline - Ministrstvo za promet - Ministrstvo za okolje - Nacionalne in lokalne raziskovalne ustanove - Ministrstvo za turizem 	
Nosilec projekta	Univerza v Novi Gorici	
Partnerstvo v projektu	<ul style="list-style-type: none"> - Slovenske železnice - Mesta vipavske doline - Turistična združenja 	
Trajanje projekta	2021-2025	
Stroški projekta in predvideni viri financiranja projekta (EU sredstva, nacionalna sredstva, lastna sredstva)	Za projekt so pričakovani stroški brez infrastrukturnih posegov količinsko opredeljeni v 350.000 EUR za: <ul style="list-style-type: none"> - faza raziskav in ocenjevanja 85.000 - faza načrtovanja, vključno s 130.000 - udeležba zainteresiranih strani in faza dogovora 100.000 - komunikacija in razširjanje 25.000 Viri: <ul style="list-style-type: none"> - EU projekti (INTERREG ITA-SLO, Alpinspace, Srednja Evropa) - Lastna sredstva - Sredstva partnerjev 	<ul style="list-style-type: none"> - do 80% - do 10% - do 10%