

# Trajnostna mobilnost v Alpah

Analiza primerov dobre prakse in  
sistema mobilnosti

Nov. 2008



Poročilo je skupni proizvod delovne skupine »promet«, posebej delovne podskupine »trajnostna mobilnost«.

Projekt je koordiniralo francosko predsedstvo delovne skupine v tesnem sodelovanju z udeleženi predstavniki posameznih alpskih dežel.

Redakcijo poročila je vodila in izvedla CIPRA Francija (Alexandre Mignotte, Siv Ann Lippert) s pomočjo prispevkov avstrijskih, francoskih, nemških in švicarskih strokovnjakov, ki so se udeležili sestankov delovne skupine in delovne podskupine.

# VSEBINA

Uvod .....	4
Alpski lok – turistični in domači promet .....	4
O čem govorimo? : prevoz, mobilnost, trajnostna mobilnost .....	5
Posebnost: Gore – preobčutljivo okolje, da bi lahko bilo kos vozilom še za dolgo časa .	5
Ozaveščanje in zaviranje avtomobilskega trenda .....	5
Primeri dobre prakse, predstavljeni v poročilu.....	5
Problematika in metode .....	7
I - Izvenmestne pobude .....	7
Opisni kriteriji .....	8
Kakovostni kriteriji:.....	8
II – Urban mobility : analysis common criteria.....	9
Selected alpine towns .....	9
Splošna sinteza in perspektive .....	10

## Uvod

Prevoz in mobilnost predstavljata eno izmed največjih nevarnosti (če ne največjo) za prihodnost našega alpskega prostora. Promet onesnažuje zrak in povzroča hrup ter ima negativen vpliv na okolje in človeka. Toplogredni učinek je zagotovo okoljevarstvena prioriteta 21. stoletja. Do leta 2010 bo promet največji povzročitelj emisij toplogrednih plinov. Znaki globalnega segrevanja so sedaj očitni tako splošni javnosti kakor piscem zakonov. Promet je glavni krivec za emisije toplogrednih plinov.

Prometna infrastruktura ima velik vpliv na prostorske strukture. Tovorni in osebni promet v in čez Alpe igrata pomembno vlogo v regionalnem in nacionalnem gospodarstvu.

Zato je prometna politika ena izmed vročih tem Alpske konvencije,<sup>1</sup> ki cilja k spodbujanju alpskih dežel in inštitucij k razvoju trajnostnih prometnih strategij, načrtov in storitev.

Trajnostna mobilnost v gorskih predelih je tesno vezana na prometno politiko tako na nacionalnem kot lokalnem nivoju in je ključna točka trajnostnega razvoja za lokalne oblasti. Seveda gre za iskanje ravnovesja med gospodarskimi, družbenimi, energetskimi in okoljevarstvenimi vprašanji ob upoštevanju sedanjih potreb in potreb prihodnjih generacij. Odgovor na vprašanje razmerja med prometom, regionalnim razvojem in trajnostjo pa ni enostaven.

Trenutno pri razpravljanju o alpskem prometu prevladujejo vprašanja tranzitnega prometa, čeprav je odstotek notranjega prometa v okviru celotnega alpskega prometa višji: Obseg tranzitnega prometa (vozilo□kilometri) znaša le 8%, promet turističnih dejavnosti in aktivnosti prostega časa znaša 20%, notranji alpski promet pa 72% skupnega alpskega prometa. Mobilnost zaradi turizma in aktivnosti prostega časa, kakor tudi mobilnost vsakodnevnih vozačev je potrebno podrobneje premisliti.

### 1.1.1.1 Alpski lok – turistični in domači promet

Alpski lok je že nekaj desetletij območje znatne demografske rasti (10,6% med 1981 in 2001), sedaj šteje 12,3 milijonov prebivalcev<sup>2</sup> in predstavlja najpomembnejšo turistično destinacijo v središču Evrope z več kot 95 milijoni počitnikarjev in 60 milijoni dnevnih

---

<sup>1</sup> CIPRA International, 2006, *Prosti čas, turizem in mobilnost vsakodnevnih vozačev*. Poročilo za program Prihodnost v Alpah, Schaan, str.4.

<sup>2</sup> CIPRA International, 2007, *Nous les Alpes, 3<sup>e</sup> rapport sur l'Etat des Alpes*, Yves Michel, Gap.

obiskovalcev.<sup>3</sup> Prostega časa in počitnic si ni mogoče predstavljati brez mobilnosti. Nadalje, vsakodnevno življenje vključuje visoke mobilnostne zahteve, odvisno od strukture območja in vrste razvoja (mestno ↔ podeželsko)<sup>4</sup>. Zasebni avtomobili in zračni promet so najljubše prevozno sredstvo evropskih državljanov, ko se odpravijo na počitnice, vendar posledica tega je visoka stopnja onesnaževanja. 50% do 75% onesnaženosti okolja pri turizmu izvira iz počitniškega prometa<sup>5</sup>. Težave z osebnim prometom v Alpah so pereče predvsem v času dopustov in ob vikendih v bližini turističnih znamenitosti pa tudi v ožinah pri alpskih aglomeratih zaradi vsakodnevnih vozačev. Motorni promet je najpogostejša oblika prevoza turistov na številnih območjih Alp, javni prevoz, ki bi bil primeren za turiste in njihove potrebe, pa je pomanjkljiv. Evropska agencija za okolje ocenjuje, da se 80% vseh turističnih potovanj v Alpah opravi z avtomobilom<sup>6</sup>.

V splošnem igra alpski tranzitni promet pomembno vlogo v evropskem gospodarstvu, alpskih deželah in alpskem turizmu. Razlogov za rastočo pomembnost osebnega prometa je več, na primer vožnja zaradi službe ali izobraževanja (šole, višje izobraževanje), nakupovanje in ostali promet prostega časa po službi in ob vikendih. Strukturne spremembe, kot je premik delovnih možnosti s podeželja v manjša ali srednje velika mesta podeželskega območja, prispevajo k povečanju osebnega prometa. Osebni promet se odvija na manjših razdaljah, kot je vožnja med manjšimi mesti, območnimi središči in ruralnimi območji zaradi splošnega preživljanja in storitev, kakor tudi na večjih razdaljah zaradi poslovnih obveznosti in počitnic. Povečanje osebnega prometa je neenakomerno porazdeljeno med različnimi vrstami prevoznih sredstev. V prihodnosti pričakujemo povečanje osebnega prometa, tako cestnega kot železniškega.

Kljub vsemu se število t.i. pobud mehke mobilnosti povečuje. To so primeri, ki lahko izvoljene predstavnike spodbudi k proaktivni politiki na tem področju, iskanju strokovnega mnenja, kontaktov, itd. Pomemben vidik v okviru pobude mehke mobilnosti, v glavnem vezan na turizem, ampak tudi na domači promet, je bolj koherentno in vodeno sodelovanje na mednarodnem nivoju s ciljem zagotovitve, da se pobuda mehke mobilnosti ne konča pri nacionalni meji in da se izmenjava zagotovi na vsealpski stopnji. Večje je območje izmenjave izkušenj z enakim ozadjem, večji je razpon inovativnih rešitev, ki jih je mogoče odkriti.

---

<sup>3</sup> TRAFFICO 2008, PUBLIC TRANSPORT ACCESSIBILITY OF ALPINE TOURIST RESORTS FROM MAJOR EUROPEAN ORIGIN REGIONS AND CITIES - SYNTHESIS REPORT.

<sup>4</sup> Tovorni promet je potrebno še dodati domačemu in turističnemu prometu, vendar ga ne bomo upoštevali v pričujočem poročilu. Poročilo se osredotoča na osebni prevoz.

<sup>5</sup> Zvezno ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo, okolje in vodo, 2006, *Okolju prijazno potovanje. Izzivi in inovacije, s katerimi se sooča okolje, promet in turizem*, posvet evropskih strokovnjakov in evropski kontekst – Brošura posveta, Dunaj, str. 3.

<sup>6</sup> Evropska agencija za okolje, 2003, *Evropsko okolje – tretja ocena*. Copenhagen, str.86.

### **1.1.1.2 O čem govorimo? : o prevozu, mobilnosti in trajnostni mobilnosti**

Prevoz in mobilnost sta tesno povezana, vendar ne identična. Prevoz pomeni menjavanje lokacije ljudi in tovora z namenom izpolnjevanja različnih potreb, kot so obiskovanje šole, nakupovanje, srečevanje kolegov ali dostava industrijskih proizvodov. Mera, do katere je prevoz potreben za zadovoljevanje teh potreb, je odvisna od številnih trendov in predpisov, ki oblikujejo prostorsko ureditev družbe. Uporaba različnih prometnih možnosti – hoja, kolo, avtomobil, vlak, tovornjak, letalo itd. - je odvisna od razdalje, pogostosti vožnje, razpoložljivosti, stopnje udobja, cene in nenazadnje tudi navad.

Mobilnost pa je veliko bolj abstrakten in čustveno obarvan pojem. Mobilnost je povezana s svobodo gibanja, pridobivanjem izkušenj, izmenjavo blaga in pogledov, dostopnostjo do preostalega sveta. Mobilnost je ključna za osebni razvoj, za inovativnost, trgovanje, posel, kulturo, za vse, kar tvori družbo.

Mobilnost neizogibno vključuje prevoz. Vendar pa sta obseg in vrsta prevoza, ki je potreben za zagotovitev določene stopnje mobilnosti, odvisna od prostorske ureditve družbe, prevoznega sistema in alternativnih komunikacijskih načinov. Veliko ljudi potuje za zabavo. Sicer pa je v vsakdanjem življenju tudi veliko obvezne in neprijetne mobilnosti: večkrat bi se želeli izogniti vožnji v službo, poslovnim potovanjem, vožnji do oddaljene pisarne ali bolnišnice, pošiljanju blaga na dolge razdalje, če bi le službe, šole, usluge, stranke bile blizu. Različni življenjski slogi in različne strukture, ki jih lahko najdemo v Alpah, zahtevajo različne vzorce mobilnosti. Mobilnost kot možnost je pomemben cilj v moderni družbi, mobilnost kot obveznost pa je potrebno omejiti<sup>7</sup>.

### **1.1.1.3 Posebnost: Gore – preobčutljivo okolje, da bi lahko bilo kos vozilom še za dolgo časa**

Gorata območja so posebej pod udarom cestnega prometa. Reliefne površine pomenijo povečano porabo goriva in koncentracijo cestnega prometa, na nekaterih glavnih poteh prihaja do izrazito povečanega prometa (doline, prehodi), do prometnih zastojev na vstopnih točkah za turistične znamenitosti in mesta, v bližini meja, itd. Hkrati pa v goratem svetu meteorološki fenomen, znan pod imenom »pokrov efekt«, še poveča negativni vpliv cestnega prometa<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Alpska konvencija, 2007, *Transport et mobilité dans les Alpes, Signaux alpins* – édition spéciale 1, Innsbruck, p.2.

<sup>8</sup> Pozimi je sonce nizko na obzorju in ogreva vrhove gora od jutra dalje, medtem ko ostajajo zasenčene doline hladne. Lažji topli zrak se dviga, hladni zrak v dolinah pa ostaja pri tleh. Onesnaženje v dolini torej ostane znotraj hladne plasti zraka in ga ni mogoče odpraviti. Pri tej višini,

Zato je potrebno zavedati se ekološkega učinka cestnega prometa, tveganj, povezanih z gorskimi cestami (dostop do smučarskih središč in vožnja po ozkih, ovinkastih cestah), kakor tudi vizualnega in zvočnega učinka na naravo, človeško zdravje in cestne zastoje (parkiranje avtomobilov, prometni zastoji, erozija zemljišča, itd.)

Javni prevoz, ki uporabniku omogoči potovanje po gorskih območjih, je posebej zaželena alternativa za gorske lokacije. Vendar je javni prevoz slabše razvit kot v nižje ležečih predelih, na njihov specifičen način upravljanja pa ne gre gledati kot na oviro za razvoj (povečanje ponudbe na višku sezone, delitev prevoza med potniki in šolarji, med vsakodnevnimi vozači in obiskovalci, vozila, ki so prirejena ozkim ali zasneženim cestam, itd.) Številne časovne, prostorske, ekonomske (itd.) prilagoditve so bile zagotovljene za izboljšanje cestnega prometa, tudi v težavnih teritorialnih kontekstih. V zavedanju teh težavnih okoliščin Alpska konvencija zahteva »prevoz – s ciljem zmanjšanja obsega in tveganj alpskega in čezalpskega prevoza na nivo, ki je sprejemljiv za človeka, floro in favno, kakor tudi za njihovo okolje, npr. s pomočjo spodbujanja prehoda cestnega prometa, predvsem tovornega prometa, na železniški promet, posebej s pomočjo ureditve ustrezne infrastrukture in izzivov, prilagojenih tržišču in na nediskriminatorni osnovi.<sup>9</sup> Glede prometa in turističnega prevoza se Alpska konvencija zavzema za »spodbujanje ukrepov, ki ciljajo na zmanjšanje motornega prometa v turističnih središčih, in spodbujanje zasebnih ali javnih pobud, ki pomagajo izboljšati dostop do turističnih destinacij preko javnega prevoza...«<sup>10</sup>.

#### **1.1.1.4 Ozaveščanje in zaviranje avtomobilskega trenda**

Poleg proaktivne politike - ki je ključna in nujna na vseh administrativnih in političnih nivojih – koristi tudi ozaveščanje alpskega prebivalstva, ki ima bolj ali manj globoko ukoreninjeno navado (odvisno od države), da potujejo sami z avtomobilom. Udeležba prebivalcev pri teh pobudah je izjemnega pomena. Izvoljeni predstavniki in upravniki morajo omejiti prostor za avtomobile v mestih in gorskih območjih ter izboljšati javni prevoz in ga prilagoditi potrebam vseh uporabnikov.

---

na obroču nad dolino najdemo ozon (sprememba dušikovega dioksida zaradi toplote). Tudi visoko ležeča mesta so prizadeta: škodo, ki jo povzroči onesnaževanje, je mogoče zaslediti tudi tam. Glej Mountain Wilderness France, 2007, *Transports en montagne - Mobilité douce* (brošura), Grenoble

<sup>9</sup> Alpska konvencija, prometni protokol, Čl. 1, 1a.

<sup>10</sup> Alpska konvencija, prometni protokol, Čl. 13, 1 in 2.

Skupek primerov dobre prakse obsega različne pobude, ki jih vodi več interesnih skupin na različnih geografskih območjih in ki zadevajo obiskovalce in/ali prebivalce gorskih področij. Kratek pregled ponudi povzetek v tabeli, ki vključuje naslove izvenmestnih pobud v sklopu treh kategorij (interesne skupine in vodstvo ali ponudba storitev ali dostopa) in primeri naslovov primerov dobre prakse pri mestni mobilnosti.



### 1.1.1.5 Primeri dobre prakse, predstavljeni v poročilu

<i>Proučevane alpske dežele</i>	<b>Primer dobre prakse</b>	<b>Interesne skupine in vodstvo</b>	<b>Ponudba</b>	<b>Dostop</b>	<b>Mestna mobilnost</b>
<b>Vse</b>	Alpski biseri (in primer Werfenweng)	X	X	X	X
<b>Avstrija</b>	Mobilne tirolske občine - Weltgymnaestrada Dornbirn 2007 - Trajnostna mobilnost, ki jo izvajajo organizacije - SkilProject - Xeismobil - Vislon Rheintal - Kolesarski promet (Mesto Salzburg, Vöcklabruck) - Vozovnica BestPrice (Celovec, Wels in Steyr) - ÖBB in potovalni paketi Rail Tours	X X	X X	X	X X X X
<b>Francija</b>	Prevoz strank neposredno do športnih in središč in letovišč z avtobusom (UCPA) - Avtobus Allo p'ti - Ski Line Transisère (Skiligne) - Spremeni odnos! - Altibus - Brezplačni javni prevoz v mestu Gap - AlpeAutoPartage (Grenoble)	X X	X	X X	X X
<b>Nemčija</b>	Interesna skupnost za turistične destinacije brez avtomobila - Letoviščna/termalna karta Berchtesgadener - Karta Bayern - Spletni portali za kolesarjenje, hojo in zimske športe - Garmischer Ski-Express - Regija E-kolo Pfronten	X	X X X	X	
<b>Italija</b>	Mreža različnih vrst prevoza na območjih visoke naravne vrednosti in paketi z več uslugami - Naravni park Adamello Brenta- Peš skozi oblake (A piedi tra le nuvole) - Naravni park Gran Paradiso- Delitev avtomobila (Bolzano) - Skupna uporaba vozila (Bolzano) - Integrirani prometni sistemi (STI) za avtobus, vlak in vzpenjače (Provinca Bolzano) - Parkirišča, rezervirana za stanovalce, v Bolzanu- Zgodnje SMS opozorilo o omejitvah in zastojih prometa zaradi onesnaževalcev zraka (Bressanone, Merano, Bolzano) - Eko spodbuda za vozila, ki ne onesnažujejo (Provinca Bolzano) - Omejitve prometa v središču mesta Cortina d'Ampezzo- Avtobusni prevoz iz krajev Cortina in Courmayeur do bližnjih smučarskih stez- Vozovnica za javni prevoz v Valle d'Aosta – - Prometne informacije in spletni informacijski sistem (Merano in okolica) - Posebna prometna ureditev za potovanje s kolesom na lokalnem območju (Provinca Bolzano) - Prometno informacijska služba (Merano)		X	X	X X X X X X X X X X X X
<b>Švica</b>	- SchweizMobil (švicarska mobilnost) - Vozovnice za javni prevoz za prihajajoče turiste – primer STS in STC - Turistična železnica »Glerner Sprinter« - Mednacionalna direktna linija alpskih regij v Švici - Avtobus Alpska dolina (Alpentäler Bus) - Uporaba predmestnega vlaka za dosego naslednje smučarske vzpetine (Zurich) - Mobilnostna karta: Karta za hotel v kombinaciji z javnim prevozom (Basel)		X X	X X X	X X

## **Problematika in metode**

Kot je navedeno v uvodu, je mobilnost v gorskih regijah podvržena različnim vplivom (relief, okoljska občutljivost, ceste z ozkimi grli, občasen zelo obsežen promet, erozija, ceste z znatnimi vzponi ali spusti, itd.), kar otežuje doseg pravih strategij in inovativne ponudbe za pobude mehke mobilnosti. Strategije se morajo prilagoditi specifičnim okoliščinam. Tipologije lahko pomagajo pri hitrem odkritju obstoječih možnosti, ki ustrezajo posameznikovim potrebam in specifičnim okoliščinam.

### **Različne vrste strategij trajnostne mobilnosti so razložene v nadaljevanju:**

Mednarodno sodelovanje lahko pomaga pri izbiri strategij in inovativnih rešitev s palete mednarodnih izkušenj, ki so najbližje specifični okoliščini. Hkrati ponujajo možnost uslug mehke mobilnosti na daljše razdalje, preko nacionalnih mej, kar je predvsem pomembno za turiste.

Strategijo Infomobilnosti je mogoče aplicirati na vprašanje mehke mobilnosti s pomočjo informiranja o obstoječih uslugah glede trajnostnega prometa. Po eni strani to pomaga pri ozaveščanju javnosti o teh vprašanjih, po drugi pa razširja informacije o obstoječih rešitvah, ki v splošnem še niso enostavno dostopne.

Mnogovrstna strategija kombinira različne vrste trajnostnih prevoznih sredstev in potnikom omogoča, da celotno pot opravijo na trajnostni način in ne le del te.

Večstoritvena strategija kombinira različne storitve s ponudbo mehke mobilnosti. To je uspešno predvsem na turističnih območjih, saj je mobilnost in turistične storitve mogoče enostavno združiti.

Koordinacija med interesnimi skupinami, znana tudi kot vodstvo, je pomembna strategija, ki jo sprejmemo za bolj ali manj vse vrste pobud. Četudi je navadno časovno kar intenzivna, ta strategija pomaga pri upoštevanju različnih perspektiv, ponuja prostor za bolj inovativne ideje in se izogne komplikacijam med vzpostavitvijo in potekom. Ta strategija potrebuje znatno vodstveno zmogljivost, ki se je ne sme podcenjevati.

Inovativni načini za alternativne vrste prevoza je lahko strategija ponovnega premisleka obstoječih alternativnih prevoznih sredstev in priredbe le-teh trenutnemu ozadju in okoliščinam. Na ta način je bil starodavni »postauto«, prvo javno prevozno sredstvo, v Švici spremenjen v moderno javno prevozno sredstvo, ki se odziva na povpraševanje po dostopu do regij, ki niso povezane z železniško linijo.

Kontinuiteta izkušenj in njihovo sledenje pomagata ovrednotiti, izboljšati in promovirati obstoječe pobude. Ravno to je cilj takšnih mednarodnih poročil. Z zbiranjem, analizo in

distribucijo obstoječih primerov trajnostne mobilnosti v Avstriji, Franciji, Nemčiji, Italiji in Švici primeri dobrih praks postanejo mednarodno prepoznavni. Po drugi strani to predstavlja vzpodbudni rezultat za območja, ki so zainteresirana za vzpostavitev pobud mehke mobilnosti. Določena stopnja prenosljivosti in inovativni vidik predstavljata eno ključnih kriterijev za izbiro primerov v pričujočem poročilu.

Žal je večina primerov dobre prakse in različnih strategij poznanih le manjši skupini strokovnjakov, ne pa širši javnosti lokalnih izvoljenih predstavnikov, ki bi lahko bili zainteresirani za spremembo politike mobilnosti na svojem območju v smeri bolj trajnostne različice. Poročilo jim torej postreže s pregledom obstoječih pobud in strategij mehke mobilnosti v različnih alpskih deželah, ki izstopajo zaradi svoje učinkovitosti, aplikativnosti, prenosljivosti in inovativnosti.

Prvi del primerov dobre prakse je vezano na pobude z izvenmestnih območij, drugi pa se nanaša na mehko mobilnost v mestih.

### **1.1.2 I - Izvenmestne pobude**

Izvenmestne pobude se ne delijo glede na nacionalni izvor, ampak na tri tematske sklope. Vsaka kategorija predstavlja podrobnosti osmih primerov iz različnih udeleženih dežel.

Prva predstavlja pomembne pobude v povezavi z interesnimi skupinami in vodstvom s primeri zanimivih pristopov vodenja.

Druga kategorija prikazuje inovativne storitve, ki so lahko sveže in drzne ideje, niso pa očitne na prvi pogled. Vključuje tudi strategijo skupka storitev in/ali vrst. Informacijske strategije mobilnosti lahko tudi sodijo v to kategorijo, če so posebej inovativne in pomembne.

Tretja in zadnja kategorija obravnava pobude, ki olajšajo dostop do različnih središč. Lahko gre za tehnični nivo, kot je na primer vzpostavitev posebnih povezav (pešci, avtobus, kolo itd.) med parkirnimi mesti izven turistične destinacije in končnim ciljem, ali na bolj organizacijski stopnji kot je integracija mobilnostne usluge z drugimi omrežji mobilnosti.

V vsaki udeleženi državi (Avstrija, Francija, Nemčija, Italija in Švica) je skupina strokovnjakov zbirala, vrednotila in izbirala različne primere preko enotnega vprašalnika, ki so ga sestavljali v prvem delu količinski in opisni kriteriji, v drugem pa kakovostni kriteriji. Prvi del prikazuje splošne značilnosti vzpostavitve pobud in različnih vključenih akterjev, itd., drugi pa poskuša sortirati kakovostne kriterije za ovrednotenje in možnosti prenosljivosti.

Podrobnejša razlaga obeh delov je predstavljena spodaj.

### 1.1.2.1 Opisni kriteriji

- Lokacija primera dobre prakse
- Datum delovanja
- Prevozno sredstvo (avtobus, vlak, kolo, peš, tramvaj, itd.)
- Ciljna skupina določiti, ali je bil dosežen cilj za specifično ciljno skupino oziroma ali je primer mehke mobilnosti primeren za vse ciljne skupine. Metodologija temelji na identifikaciji regionalne ciljne skupine (zunanja ponudba mehke mobilnosti) ali lokalne (notranja ponudba mehke mobilnosti).
- Interesne skupine ponujajo tri možne nivoje integracije lokalnih akterjev:
  - o Nivo p: Brez koordinacije z nekom izven pripravljalnega postopka
  - o Nivo pp: Integracija zasebnih partnerjev med pripravljalnim postopkom
  - o Vodstveni nivo: Integracija vseh akterjev, ki so zainteresirani za ponudbo mobilnosti med pripravljalnim postopkom
- Specifikacije pobude (opis usluge in načina udejanjenja)
- Delovna funkcionalnost (prevozni načini, delovno obdobje, pogostost potovanja, čas potovanja, kapacitete prevoza in nastanitve, ponudniki uslug, vrsta uporabljane energije, cena, itd.)
- Vrsta operacije (specifična ponudba mobilnosti ali informacijska storitev pri eni ali več uslugah mobilnosti, ali paket storitev, ki vključuje turistično, kulturno ali družbeno storitev)
- Financiranje (količina in finančni partnerji, finančna distribucija med javnimi in zasebnimi partnerji)

### 1.1.2.2 Kakovostni kriteriji:

- Ovrednotenje / Ocena (izvirnost, pogostost, zadovoljstvo, pomembnost usluge, kakovost usluge, sveže posodobitve, sinergija med različnimi načini mobilnosti, upravljanjem, omrežnim delovanjem)
- Pogoji uspeha ali neuspeha – Močne in šibke točke: Dobro ali slabo delovanje, praksa prilagojena potrebam (integracija različnih uporabnikov), težave, do katerih je prišlo, trajnostne aktivnosti, vpliv na naravo in okolje, ustvarjanje gospodarske in družbeno-kulturne dodane vrednosti
- Možnosti prenosljivosti (*reprodukcije*): Analiza ovir in možnosti za udejanjenje pobude ali njene metodologije na drugih območjih, množitveni učinek
- Sprememba splošnega obnašanja v mobilnosti (izobraževanje, informacije, občinske usluge, storitve komunikacije in mehke mobilnosti)
- prenova storitev
  - o Usluge: Nove, dodatne ali spremenjene usluge (npr. avtobusne novosti, paketi, ki vključujejo prevoz do hotela in med turističnimi destinacijami)
  - o Tarifa: Sprememba, izboljšanje tarife (npr. karta za obiskovalce, ki jo je mogoče uporabljati za različne prevozna sredstva, kulturne usluge in aktivnosti prostega časa)
  - o Promocija/komunikacija: Nove ali izboljšane informacijske službe (npr. internetna platforma, ki vključuje vse mobilnostne usluge na turističnem območju; ažurirana obvestila o stanju javnega prevoza, itd.)
  - o Distribucija: Možnost križne prodaje – integracija mobilnostnih uslug pri prodaji drugih turističnih storitev
- Dostopnost (npr. območja za pešce, povezava med parkiriščem in mestnih središčem z javnimi prevoznimi sredstvi, večnamenske vozovnice, nivo integracije sistema mehke mobilnosti v mobilnostno omrežje, itd.)
- Prenova postopka
  - o Notranji postopek in kombinacija uslug in virov: Komunikacijski / notranji marketinški ukrepi
  - o Postopek kombinacije uslug: Razvoj uslug v paketih
  - o Postopek, vezan na ponudnika uslug in stranko: Metodološka prenova oblikovanja storitev ob upoštevanju zunanjega pogleda (uporabnik) na storitev/uslugo
  - o Integracija odnosov med strankami: Upoštevanje ali olajšanje izmenjav in ovrednotenja uslug s strani strank, na primer preko pogovornega foruma
- Analiza cenilnih kapacitet (evropska klasifikacija z različnimi nivoji infrastrukture, od A = zastonj do F = nasičeno)

Včasih je bilo težko ali nemogoče zadovoljiti vse kriterije. Zato nekateri navedeni primeri dobre prakse ne vključujejo informacije za vse kriterije.

### 1.1.3 II – Mestna mobilnost: splošna merila za analizo

Za analizo mestne mobilnosti se uporabljajo merila, za katera so se dogovorili predstavniki pogodbenic Alpske konvencije. Ista merila se bodo uporabljala tudi za analizo vseh primerov dobre prakse, ki bodo zbrani v končnem poročilu podskupine. Konkretna merila, ki so bila uporabljena za analizo mestne mobilnosti v Alpah, so navedena v nadaljevanju:

– Standard dostopnosti predstavlja stopnjo povezanosti med mestnim območjem in najpomembnejšimi komunikacijskimi sistemi (avtocesta, železnica). Standardi dostopnosti se merijo na osnovi “ravni storitev” (npr.: če na splošni arteriji oz. povezavi obstaja ozko grlo, standard dostopnosti ni zadovoljiv).

– Ukrepi “upravljanja prometa”: upravljanje obstoječega prometnega sistema znotraj mesta, na primer območja z različnimi tarifami, enosmerne ceste, območja z omejenim lokalnim prometom, območja za pešce, integrirani in samodejni semaforji ter portali spremenljive signalizacije VMS.

– Ukrepi “upravljanja parkiranja” so vključeni v sistem ukrepov za omejitev cestnega prometa v mestnih središčih. Gradnja večjega števila parkirišč zunaj mestnih središč ter povečanje obsega storitev javnega prevoza, ki bi ta območja povezale z mestnim središčem, lahko zmanjšata število vozil na območju okrog mesta. Poleg tega tovrstni ukrepi pospešujejo zmanjšanje obsega prometa in spodbujajo dnevne potnike in občane, da se preusmerijo na javni prevoz.

– Ukrepi integracije tarifnega sistema: uporaba integriranega sistema za izboljšanje mestne dostopnosti in povečanje rabe javnih prevoznih sredstev. S temi ukrepi je mogoče tudi zmanjšati rabo vozil (npr. z uvajanjem integriranih vozovnic, ki vključujejo parkirnino in vozovnico za lokalni javni prevoz, ali povezava parkirišč z mestnim središčem s sredstvi javnega prevoza ali nudenjem prevozov za primerno ceno).

– Infomobilnostne rešitve za inovativne sisteme trajnostne mobilnosti: v te tehnologije so neposredno vključeni tudi občani, ki preko interneta ali mobilnih telefonov v realnem času sporočajo, kakšno je stanje v mestnem prometu s ciljem, da bi se hitrost prometa povečala.

Za izbiro primerov dobre prakse so bila sprejeta splošna merila:

– Mera uporabnosti – ali sta prevoz in sistem mobilnosti dovolj obsežna, da se dobre prakse lahko ocenijo kot ustrezne.

- Učinkovitost – kako je uporaba dobrih praks vplivala na dobro počutje lokalnega prebivalstva glede na zmanjšanje onesnaževanja in prometa.
- Prenosljivost – ali je dobre prakse mogoče prenesti iz enega realnega mestnega okolja v drugo.
- Inovativnost – okoljska trajnost sistema mobilnosti.

#### Izbrana alpska mesta

Mestna območja, ki so izbrana za analizo mestne mobilnosti na območju Alp, morajo imeti ustrezne značilnosti glede na:

gospodarske dejavnosti mednarodnega pomena in njihov obseg,  
strateške lokacije z ozirom na čezapski okvir komunikacij,  
elemente polarizacije mobilnosti na regionalni ravni,  
kritična mesta v sistemu mobilnosti z vplivi, ki jih imajo na okolje,  
prisotnost možnih rešitev in ukrepov za vzpostavitev trajnostne mobilnosti.

Na podlagi teh meril so bila za analizo mestne mobilnosti na območju Alp izbrana naslednja referenčna mesta:

Italija: Bolzano, Cortina d'Ampezzo, Cuneo, Courmayeur

Francija: Grenoble, Chambéry

Avstrija: Innsbruck

Švica: Lugano, Interlaken

Izbrana mesta ne predstavljajo v celoti vseh urbaniziranih območij alpskega prostora. Vendar pa lahko omenjeni izbor štejeemo za pomemben zgodnji prispevek odkrivanja kritičnih vidikov in dobrih praks sistema mobilnosti na mestnih območjih, ki so zanimiva za stanovanjsko in turistično dejavnost.

## **Splošna sinteza in perspektive**

Na podlagi dobre prakse, predstavljene v poročilu, lahko izpostavimo tri elemente sinteze. Opazovanja sama po sebi nakazujejo tri osrednja področja raziskav. Slednja bi lahko obravnavali v okviru naslednjega mandata stalne prometne delovne skupine Alpske konvencije.

Tri področja raziskav lahko pripeljejo tudi do projektnih zasnutkov za Ealpski prostorski program ECT.

Izkušnje, izmenjave, analize, itd., pripravljene v sedanjem mandatu, o mestni mobilnosti v Alpah dokazujejo veliko potrebo po poglobitvi tega vprašanja, saj več kot 70% alpske populacije živi v mestih.

Številni primeri dobre prakse iz različnih držav kažejo na to, kako lahko – in bi moral - učinkovit in privlačen javni prevoz prispevati pri strategijah regionalnega načrtovanja v Alpah. Ugotavlja se, da je potrebno povečati kakovost in prilagojenost prevoznih uslug.

Četudi se nekateri primeri dobre prakse osredotočajo na pomembnost upravljanja in partnerstva med interesnimi skupinami, vsi primeri upoštevajo različne vrste ljudi, struktur, in posledično različne cilje, predstave itd. Izboljšanje upravljanja in komunikacije med vsemi interesnimi skupinami, ki se jih mobilnost v Alpah dotika, je ključni pogoj za vzpostavitev učinkovitih, mnogovrstnih ponudb in učinkovitega info-mobilnostnega sistema.

### **–Mestna mobilnost**

Na podlagi lokalnih analiz, prikazanih v poročilu, kritični elementi alpskih mest, ki kličejo po specifičnih ukrepih glede upravljanja in reguliranja mobilnosti za zaščito okolja, so:

- Posebej kompleksna geografska situacija območja, kjer obstaja verjetnost fenomena temperaturne inverzije, spodbuja tudi povečano koncentracijo onesaževalnih emisij.

- Poiskati je potrebno ravnovesje med izboljšavo in dostopnostjo do mestnih območij s ciljem zmanjšanja perifernega gospodarskega statusa gorskih mest in zaščite občutljivega alpskega okolja.
- Položaj številnih gorskih mest ob večjih čezalpskih koridorjih povzroča težavo sovpadanja mednarodnega tovornega prometa z regionalnim in mestnim prometom.

Splošna usmeritev politike trajnostne mobilnosti, na kateri vztrajajo alpska mesta, vključuje tehnične rešitve na podlagi razvojne strategije, ki jo izberejo lokalne oblasti.

Na primer:

- V mestih s komercialno usmerjenostjo so prometni predpisi oblikovani na način, ki podpira najbolj učinkovito uporabo komercialnih območij preko parkirnin in časovnih omejitev parkiranja, kar uporabnike spodbuja k časovno krajšemu parkiranju.
- V mestih, kjer sta prioriteta turizem in varovanje okolja, so bila uvedena obširna območja s prepovedjo avtomobilskega prometa in izboljšan je bil javni prevoz.
- Industrijska mesta so sprejela integracijsko politiko, po kateri delavci in prebivalci niso obremenjeni s parkirninami in svoje avtomobile parkirajo za dlje časa.

V okolju, kjer je kompleksnost in raznolikost rešitev za trajnostno mobilnost splošna značilnost, je vseeno mogoče izpostaviti nekaj splošnih smernic za trajnostno, okolju prijazno politiko, ki jo udeležujejo alpska mesta:

- **Dostopnost** – Izgradnja cest je ključna točka, ki je pomenila odprtje številnih alpskih mest svetu in omogočila krojitev njihovih poti na nove trge. Položaj številnih mest ob večjih čezalpskih koridorjih je lokalne oblasti prisilil k omejitvi dostopa prometa z razvojem območij »Parkiraj&SeVozi« (večkrat brezplačna), katera z mestnim središčem povezujejo javna prevozna sredstva. Nekatera mesta, v katerih prevladuje turizem, vidijo pomembnost za svojo mobilnost v neposredni železniški povezavi z velikimi evropskimi mesti. Pomembno je ponovno razmisliti sam kriterij dostopnosti. Dostop je navadno in včasih izključno omogočen z osebnimi avtomobili. Če je dostopnost opisana kot »optimalna«, se to večkrat nanaša na osebne avtomobile. Posledično slaba mestna dostopnost pogosto spodbudi izgradnjo novih avtocestnih povezav, ki jih Alpska konvencija ne podpira. Potrebno je torej oblikovati in sprejeti bolj globalni koncept dostopnosti, ki vključuje vsa prevozna sredstva, predvsem pa trajnostne prevozne načine, kot so na primer vlaki. Dostopnost do mest z vsemi prevoznimi sredstvi – in posledično ukvarjanje z množico avtomobilov in emisij - ni cilj, ki bi ga zasledovali. Za mesta je zelo



pomembno, da so dostopna s trajnostnimi prevoznimi sredstvi, da se težava emisij sploh ne pojavi.

- **Upravljanje mobilnosti** - upravljanje mobilnosti je postala stroka, ki zahteva sistematičen pristop in vključuje celoten niz možnosti, ki jih prometni sistem lahko ponudi: Cestna infrastruktura, parkirišča za avtomobile, javni prevoz, regionalna železniška mreža, vzpenjače, kolesarske steze, območja za pešce. V splošnem strategija cilja na izbor gibanja vozil na podlagi bližine mestnemu središču. V tem oziru italijanska mesta uporabljajo izrazito omejene prometne cone (ZTL). Nekatera mestna območja po drugi strani uporabljajo inovativne rešitve integracije mobilnostnih sistemov, kot so kolesarjenje, delitev avtomobilov in skupna uporaba vozila. Obstaja nekaj zanimivih primerov, kjer se prevoz znotraj alpskih mest odvija s pomočjo tramvajev, trolejbusov in žižnic.
- **Upravljanje z avtomobilskimi parkirišči** – upravljanje z avtomobilskimi parkirišči in obcestnimi parkirnimi mesti je za številna alpska mesta ključni element politike trajnostne mobilnosti, tako glede prostorske razporeditve avtomobilov in obcestnih parkirnih mest kakor glede plačilne politike. Bližje je parkirno mesto mestnemu središču, višja je parkirna tarifa. Časovna omejitev je tudi učinkovita metoda pri urejanju parkirnih navad nakupovalcev.
- **Plačilna politika** – Plačilo parkirnine predstavlja učinkovito metodo pri mestni mobilnosti. Posebnosti alpskih mest lokalne oblasti silijo k oblikovanju tovrstnih ukrepov, ki po veliki verjetnosti vplivajo na obnašanje turistov pri uporabi parkirišč in javnih prevoznih sredstev ter posledično omejijo vpliv prometa na mestna središča in okoljevarstveno občutljiva območja.
- **Infomobilnost** – »Pametne« mobilnostne rešitve in uporaba ICT pri upravljanju s prometom v alpskih mestih še niso razširjene in tako ponujajo razvojne možnosti. Pomemben prispevek k izboljšanju pretoka prometa predstavlja vključitev semaforjev, ki dajejo prednost javnemu prevozu (posebej tramvajem in trolejbusom). Prometna obvestila v živo in informacije o možnostih dostopa do naravnih znamenitosti in središč za zimske športe se podajajo preko različnih komunikacijskih sredstev. Tudi novi sistemi info mobilnosti o javnem prevozu so bili uvedeni pred kratkim (na primer Chambéry v Franciji), pomembno je, da tovrstne usluge ne omejimo na eno samo prevozno sredstvo: avtomobil.

## **–Kakovost – Prilagodljivost – Regionalno načrtovanje**

Številni vozniki avtomobilov vztrajajo na udobju nameščenosti v lastnem avtomobilu, možnosti, ki jim jo avtomobil ponuja, da s seboj vzamejo karkoli želijo, kadarkoli želijo, itd. Čeprav javni prevoz ne more vedno zagotoviti optimalne udobnosti in prilagodljivih rešitev za vsako mobilnostno potrebo, številni primeri dokazujejo, da visokokakovostna in modularna prevozna sredstva, prirejena različnim potrebam in uporabnikom, predstavlja privlačno opcijo za trajnostni način prevoza in predvsem za kolektivni prevoz. Izboljšanje kakovosti in prilagojenosti trajnostnih mobilnostnih opcij je vezano na globalno regionalno politiko načrtovanja, ki vključuje celotno dimenzijo in značilnosti alpskih mobilnih skupnosti, ki hodijo v službo, na počitnice, v šolo, po nakupih, ki se želijo srečevati s prijatelji, morajo na pošto po znamko, itd.

- Različni primeri temeljijo na izboljšanju obstoječih prevoznih opcij in uslug, namesto, da bi jih odpravili in nadomestili z novimi. To osnovno ugotovitev je potrebno izpostaviti, ker se na ta način izognemo dragim izbiram in pripomoremo k dodani vrednosti določene doline, lokalnega območja. Na primer, ohranitev regionalnih ali lokalnih železniških poti in povečanje njihove pogostosti ter izboljšanje povezav z drugimi prevoznimi sredstvi lahko koristi široki množici lokalnega prebivalstva (delavci, starejši ljudje, učenci in študentje, itd.), hkrati pa tudi turistom. Odprava takšne infrastrukture in uslug ter njihova zamenjava s številnimi in dragimi specifičnimi prevoznimi rešitvami (posebni šolski avtobusi, hitre ceste, minibusi za turiste, itd.) je nesmiselna. Poleg tega ohranitev obstoječih lokalnih in regionalnih prometnih uslug, predvsem na oddaljenih področjih, prispeva k ohranjanju gospodarskih in družbenih storitev (trgovine, javna uprava, itd.) Nasprotno, prisotnost teh uslug in storitev nadalje prispeva k strategiji »brez-dolgega-prevoza« (če lahko ljudje koristijo osnovne storitve v kraju, kjer živijo, jim ni potrebno prepotovati številne kilometre za dosego velikih mest), k izognitvi znatne količine onesnaževalnih faktorjev, novi infrastrukturi, visokim stroškom in pomaga pri utrditvi pomembnosti in učinkovitosti lokalnih in regionalnih prometnih uslug.
- Alpsko verigo v glavnem naseljujejo mestni ljudje, vendar 40% podeželskega alpskega prebivalstva ni mogoče zanemariti, predvsem če upoštevamo, da so oddaljene alpske doline in vasi sestavni del simbolne podobe Alp in glavna alpska turistična točka. Posledično

ima prebivalstvo alpskih dolin, vasi in majhnih mest posebne prostorske in časovne značilnosti, ki ne ustrezajo klasičnim prevoznim načrtom in rešitvam. Primeri, ki temeljijo na »mobilnostni uslugi na zahtevo« dokazujejo svojo prilagodljivost takšnemu raznolikemu kontekstu in vrsti uporabe. Izboljšanje le-teh je ključnega pomena za boljšo povezanost vasi in naselij z navadnim javnim prevozom in mestnimi območji. Kakovost in prožnost takšnih uslug je posebej dobrodošla za turiste, ki na počitnicah ne želijo uporabljati lastnega avtomobila in ki ne želijo biti omejeni z urniki prevozov, če klasična prevozna storitev obstaja. V takšnem primeru nizka dobičkonosnost klasične prevozne storitve (na primer redne avtobusne linije) vpliva na kakovost in udobje vozil in zagotovo ne omogoča izrazite pogostosti usluge. Vpeljava »prevozne usluge na zahtevo« omogoči izognitev vsem tem oviram kakor tudi prilagodljivo in visokokakovostno mobilnostno storitev, ki je na voljo vsem.

- Široka paleta primerov, predstavljenih v pričujočem poročilu, poudarja pomembnost visokokakovostne mobilnostne usluge, t.j. pomembnost visokokakovostne usluge za celotno potovanje in za vse vidike potovanja. Cene, na primer, morajo biti dostopne vsem in hkrati omogočati kombiniranje v okviru palete različnih operaterjev in prevoznih mrež. Za standardne usluge morajo poskrbeti vsi prevozni operaterji, ne glede na vrsto usluge (prtljaga, kolo, integrirane ponudbe in cene, itd.) Vsi ti kakovostni vidiki morajo postati mednarodni standardi, ki jih lahko koristijo in naročijo vsi alpski prebivalci, kakor tudi obiskovalci. Takšne visokokakovostne usluge in prilagodljivost posebnim ali splošnim zahtevam uporabe mobilnostnih uslug lahko izboljšajo tako lokalno kakor mednarodno mobilnost in pomagajo lokalnemu gospodarstvu (npr. zaradi integrirane ponudbe, ki kombinira turizem ali kulturo in prevoz). Nadalje, promocija prilagojene namestitve za invalide v okviru lokalnih in regionalnih prevoznih storitev in v vozilih, je, na primer, na eni strani zahtevan pogoj v kakovostni strategiji prevoznikov, na drugi strani pa zmanjša potrebo po mobilnosti za doseg velikih mest in prilagojenih uslug ter infrastrukture.
- Izjemna raznolikost, bogastvo in lepota alpske pokrajine so najbolj atraktivni elementi za turiste. Mobilnostne pobude, ki se jih udejanja na

zaščitenih območjih ali v oddaljenih dolinah, omogočajo dostop do te pokrajine in so hkrati tudi v celoti del turističnega doživetja, ki ga pričakujejo turisti. Da bi postala trajnostna mobilnost učinkovito orodje promocije trajnostnega turizma v Alpah, je potrebno ohraniti kakovost in raznolikost alpske naravne dediščine. Kot prikazujejo številni primeri, je vključitev ekoloških koridorjev in zaščitenih območij v idejne in delovne faze novih infrastruktur in mobilnostnih storitev ključnega pomena za omogočanje javnega prevoza lokalnim skupnostim, ki se nahajajo v bližini ali znotraj zaščitenih območij, za organiziranje in prilagoditev območij s pogostimi obiskovalci, za progresivno omejevanje dostopa do zaščitenih območij z osebnim avtomobilom, za razvoj dejavnosti, ki zvišajo vrednost trajnostne mobilnostne ponudbe, za promocijo razvoja čistih vozil, za kombinacijo mobilnostnih uslug s pedagoškimi aktivnostmi in aktivnostmi prostega časa.

### **–Mobilnost: Upravljanje – mnogovrstnost - informacije**

Skupna točka večine teh primerov je, da je sodelovanje in timsko delo bistvenega pomena za uspeh, čeprav se akterji lahko razlikujejo na vseh nivojih. Upravljalni postopki so ključni za promocijo trajnostne mobilnosti, predvsem za udejanjanje mnogovrstnih storitev in vzpostavitev globalne informacijske storitve.

Na primer, priprava ustrezne ponudbe za prihod na turistične postaje, priprava udobnih prestopnih točk z zadostnimi informacijami in organizacija dovolj obsežnega javnega prevoza do lokacije so seveda potrebni. Vendar nobeden od primerov ne kaže, da lahko en sam operater - niti ena sama vrsta ali skupina operaterjev – doseže takšen cilj.

- Številni primeri (npr. avtobusna mreža UCPA, WorldGymnaestrada Dornbirn, itd.) potrjujejo pomembnost skupnih promocij, diskusije in orodja ali platform odločanja. To omogoča komunikacijo in partnerstvo med samimi prevoznimi operaterji ter med prevoznimi in turističnimi operaterji. Brez upravljalnega postopka na lokalni, regionalni, nacionalni in mednarodni ravni ne bi bilo mogoče vzpostaviti kombinirane in mnogovrstne ponudbe (prevoz-turizem-kultura) in niti sistema ene same vozovnice za celotno potovanje.

Ponudba integrirane mobilnosti, ki je sedaj na voljo na alpskih mestnih območjih, utrjuje in spodbuja sodelovanje in partnerstvo med prevozniki. Vendar

je to sodelovanje še prešibko na obmejnih področjih. Še šibkejše pa je na podeželskih obmejnih področjih.

- Nekateri primeri upoštevajo mnenje uporabnikov. Organizacija konzultacij in raziskav je ključnega pomena za uspešno prilagoditev mobilnostnih uslug razvoju mobilnostne prakse. Takšna ovrednotenja in pristopi bi morali biti bolj poznani med prevozniki in morda standardizirani, da bi bila mogoča primerjava med regijami ali celo državami. Informiranje uporabnikov o učinkovitosti javne storitve (kot je javni prevoz) predstavlja korak v postopku globalnega upravljanja. Te informacije morajo biti takšne, da jih javnost z lahkoto najde, prebere in razume. Zagotoviti je potrebno prost dostop do kontrolnih sistemov in njihovih ugotovitev.
- Razvoj postopka upravljanja je bistvenega pomena za udejanjanje globalnega in ergonomskega informacijskega sistema (z vključevanjem dostopnosti, cene, informacij o razpoložljivosti). Številni primeri vključujejo bolj ali manj specifične mobilnostne centrale. Nekateri postajajo resnično učinkoviti in vedno bolj transverzalni (vključevanje različnih vrst mobilnosti, turističnih informacij) na širši ravni. Kljub temu pa je potrebno izboljšati odnose med različnimi mobilnostnimi centralami, vzpostavljenimi na lokalni, regionalni, nacionalni in mednarodni ravni. Posledično je za prevoznike v vseh alpskih državah nujna uporaba istega »jezika« in istih osnovnih informacijskih sredstev. Ta vidik je resnično ključen za razvoj trajnostne mobilnosti v Alpah. Standardne informacije morajo biti na voljo za vso alpsko prebivalstvo. Na enak način bi morala vsaka alpska država vzpostaviti in sprejeti (vsaj) osnovne statistične kriterije in podatke, da bi bila omogočena primerjava na celotnem alpskem območju in zagotovljena redna in učinkovita kontrole mobilnosti v Alpah. Odgovornost za zbiranje in izmenjavo izkušenj, znanj, podatkov je mogoče prenesti na zvezni raziskovalni oddelek.
- Komunikacija o delovanju mobilnostnih central skupnostim, institucijam in javnosti je pri nekaterih pobudah izjemno dobra in učinkovita (Kolo, Hoja in športni spletni portali v Allgäu; SchweizMobil) Včasih pa je komunikacija šibka in privede do nizke stopnje uporabe storitev. Izboljšanje komunikacije o storitvah je zelo pomembno, predvsem lokalnim predstavnikom, ki so ambasadorji lokalne mobilnosti. Komunikacijo o trajnostni mobilnosti je priporočljivo izvesti z uporabo ekoloških sredstev (letaki, natisnjeni na recikliranem papirju, reciklirana promocijska darila, itd.)-