



Celostna prometna strategija Občine Renče-Vogrsko

Oris želenega stanja in analiza stanja – ključne ugotovitve
POVZETEK

maj 2023



Naloga: **Celostna prometna strategija Občine Renče-Vogrsko**

Faza: **Povzetek:**
Sklop C: Oris zelenega stanja
Sklop D: Analiza obstoječega stanja - P

Naročnik: Občina Renče-Vogrsko



Izvajalec: ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d. o. o.

Nosilec naloge: mag. Mateja Kukovec, univ. dipl. inž. grad.

Sodelavci: dr. Andreja Kuzmanić, univ. dipl. inž. arh.
Gašper Žemva, mag. inž. arh.
mag. Katja Kerkez, dipl. inž. grad.
Anže Veber, dipl. inž. arh. urb. (UN)

Številka naloge: **20023**

Datum izdelave: **maj 2023**

Direktor:
dr. Andrej ŽIŽEK, univ. dipl. inž. arh.



Kazalo vsebine

Uvod	1
1 Dokumenti celostnega prometnega načrtovanja	2
2 Oris zelenega stanja	3
3 Trendi v prostoru	4
4 Stanje prometnega sistema	6
5 Potovalne navade ciljnih skupin	14
6 Opredelitev izzivov in priložnosti - ključna sporočila	17

Uvod

Predmetni elaborat predstavlja oris želenega stanja in ključna sporočila analitičnega dela priprave Celostne prometne strategije Občine Renče-Vogrsko (v nadaljnjem besedilu CPS). Občina Renče-Vogrsko želi vzpostaviti celostno prometno načrtovanje s pomočjo izdelanega strateškega dokumenta.

Analiza stanja vodi k evidenci ključnih izzivov in priložnosti, ki jih naj strategija naslovi. Analiza stanja v okviru priprave CPS je obsegala več aktivnosti, ki so prispevale k razumevanju trenutnega stanja na področju mobilnosti in dostopnosti v občini, in je bila obravnavana v okviru naslednjih vsebin: vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, opredelitev kazalnikov, zbiranje podatkov za analizo stanja, evidentiranje izzivov in priložnosti in opredelitev ciljnih vrednosti.

Proces priprave CPS poteka v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, ki jih je leta 2021 izdalo in leta 2023 noveliralo pristojno ministrstvo.¹ Proces priprave je razdeljen na 7 sklopov: Ureditev pogojev za delo, Vzpostavitev procesa, Oris želenega stanja, Analiza obstoječega stanja, Opredelitev smeri ukrepanja, Priprava in potrditev strategije in Izvajanje strategije.

Bistvo procesa priprave CPS je vključujoč pristop. V okviru različnih aktivnosti kot so intervjuji, javne razprave, delavnice, anketiranje so vključeni strokovna in splošna javnost ter posamezne fokusne skupine (npr. šolarji, zaposleni).

¹ smernice vir: <https://www.sptm.si/gradiva/smernice>

1 DOKUMENTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Na državni, regijski in občinski ravni je pripravljenih več dokumentov s področja celostnega prometnega načrtovanja. Državni dokumenti podajajo izhodišča za omejevanje motornega prometa (npr. omejevalna parkirna politika) ter razvoj in spodbujanje uporabe drugih načinov prevoza. Na regijskem nivoju je poudarjeno povezano načrtovanje in upravljanje prometa ter krepitve trajnostne mobilnosti s predvidenimi aktivnostmi. Sosednja občine so si s sprejetimi CPS začrtala celostno načrtovanje prometa in trajnostni razvoj in že izvajajo določene ukrepe. Občinski prostorski načrt pa predvideva urejanje infrastrukture na vseh modalitetah. Načrtovane gradnje prometne infrastrukture izboljšujejo infrastrukturo za pešce in za motorna vozila.

2 ORIS ŽELENEGA STANJA

Odgovor na vprašanje v kakšni občini želimo živeti podaja med drugim tudi vizija razvoja prometa. Vizija razvoja prometa v občini Renče-Vogrsko v okviru priprave CPS sledi že oblikovani viziji predlagane Strategije razvoja občine Renče-Vogrsko za obdobje 2022-2030. Oblikovana je bila na podlagi vrednot, ki so jih v anketi kot najpomembnejše navedli prebivalci občine, in na podlagi vrednot, ki so jih opredelili člani širše delovne skupine priprave CPS.

Vizija se glasi:

Z zagotavljanjem trajnostne, varne in aktivne mobilnosti, funkcionalne infrastrukture ter s smotrnimi in racionalnimi posegi podpiramo kakovost bivanja, enakovredno vključenost vseh občanov in dostopnost ciljev za vse uporabnike.

Področje trajnostne mobilnosti se zaradi velikega poudarka na vplivih na okolje pogosto razume kot omejevanje motornega prometa in z njim povezanih negativnih vplivov, vendar so ključni poudarki usmerjeni v izboljšanje pogojev za varno in udobno hojo in kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa ter drugih oblik mobilnosti z nizkimi emisijami. Prebivalci občine (in ne le uporabniki avtomobilov) bodo lahko zadostili svoje potrebe po mobilnosti na varen in okoljsko vzdržen način ter bodo enakovredno vključeni in obravnavani. Pomembni cilji potovanja bodo dostopni za vse uporabnike, ne glede na uporabo prevoznih sredstev. Pri hoji in kolesarjenju se za pogon uporablja lastno telo, zato se je zanj uveljavil pojem aktivna mobilnost, takšna mobilnost je del zdravega življenjskega sloga. Infrastruktura bo funkcionalna na vseh potrebnih segmentih, sredstva se bodo vlagala smotno in posegi v prostor bodo racionalni. Zagotavljanje trajnostnega razvoja, varnosti, izboljšanje dostopnosti in pogojev za vključujočo in aktivno mobilnost posledično pomeni tudi zmanjšanje vplivov na okolje, kar bistveno prispeva k dvigu kakovosti bivanja.

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem CPS. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir obveznih ciljev. Njegov namen je, da so cilji občinskih Strategij usklajeni s prizadevanji na nacionalni ravni. Člani širše delovne skupine so navedene strateške cilje razvrstili po prioritetah oz. glede sledenja zastavljeni viziji. Po mnenju članov širše delovne skupine viziji najbolj sledijo naslednji strateški cilji:

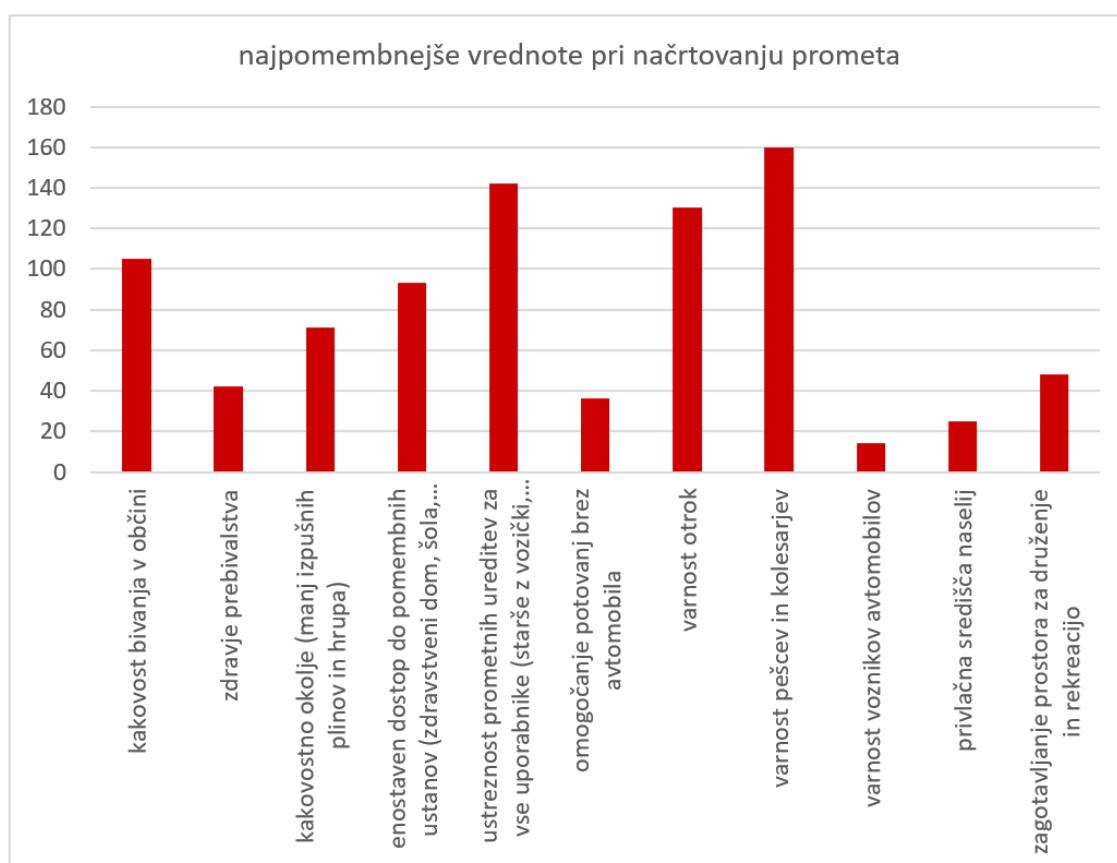
- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

3 TRENDI V PROSTORU

Predstavljeni so nekateri trendi v občini, ki vplivajo na razmere na področju prometa, mobilnosti in dostopnosti v občini.

Pomembna je varnost šibkejših udeležencev v prometu in ureditve za vse uporabnike

Prebivalci občine Renče-Vogrsko so kot najpomembnejše dejavnike ovrednotili varnost pešcev in kolesarjev, varnost otrok in ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike (starše z vozički, invalide, starejše, otroke). Vse bolj se zavedajo pomena zagotavljanja visoke prometne varnosti za najšibkejše v prometu in posledično narašča zavedanje pomenu vsakodnevnega in tudi rekreativnega pešačenja in kolesarjenja ter uporabe javnega prevoza. To se odraža tudi skozi nezadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo kolesarskih povezav, rekreativnih poti za pešce in kolesarje in urejenostjo javnega potniškega prometa.

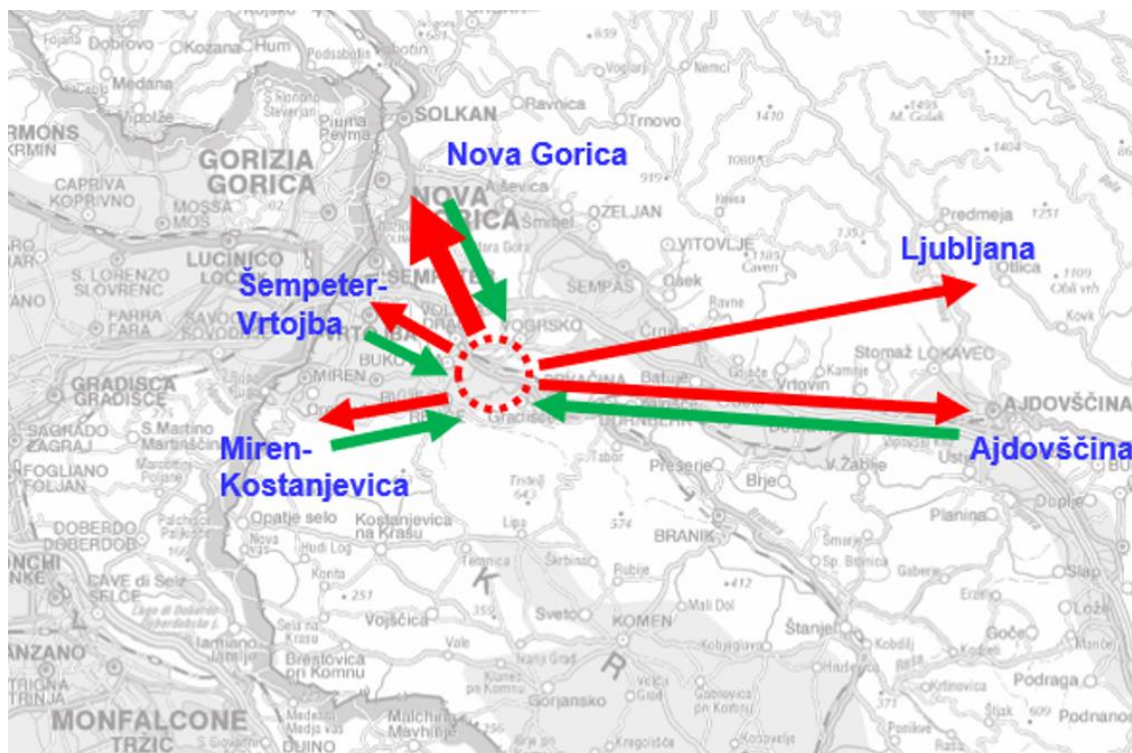


Slika 1: Najpomembnejše vrednote prebivalcev občine Renče-Vogrsko pri načrtovanju prometa

Demografski trendi in intenzivne dnevne migracije med občinami Renče-Vogrsko in Nova Gorica zahtevajo posebno pozornost

Število prebivalcev v občini v zadnjih letih počasi narašča predvsem na račun selitvenega prirasta. Indeks staranja počasi narašča, vendar ne tako hitro kot v sosednjih, manjših občinah. Povečuje se delež otrok, vendar prebivalstvo se kljub temu stara. Delež upokojencev je visok in se bo s staranjem prebivalstva pričakovano še povečeval.

Dnevne migracije, tako šolske kot delovne, so visoke. Najintenzivnejše delovne migracije iz občine Renče-Vogrsko so v Novo Gorico, Šempeter-Vrtojba, Ljubljano in Ajdovščina. Na relaciji občin Nova Gorica – Renče-Vogrsko so delovne migracije intenzivne v obe smeri (tretjina prebivalcev dela v mestni občini Nova Gorica, slaba polovica zaposlenih v občini Renče-Vogrsko prihaja iz mestne občine Nova Gorica).



Slika 2: Najbolj številčne delovne migracije delovno aktivnega prebivalstva leta 2021

Velika je odvisnost od osebnih motornih vozil in ureditve so podrejene motornemu prometu

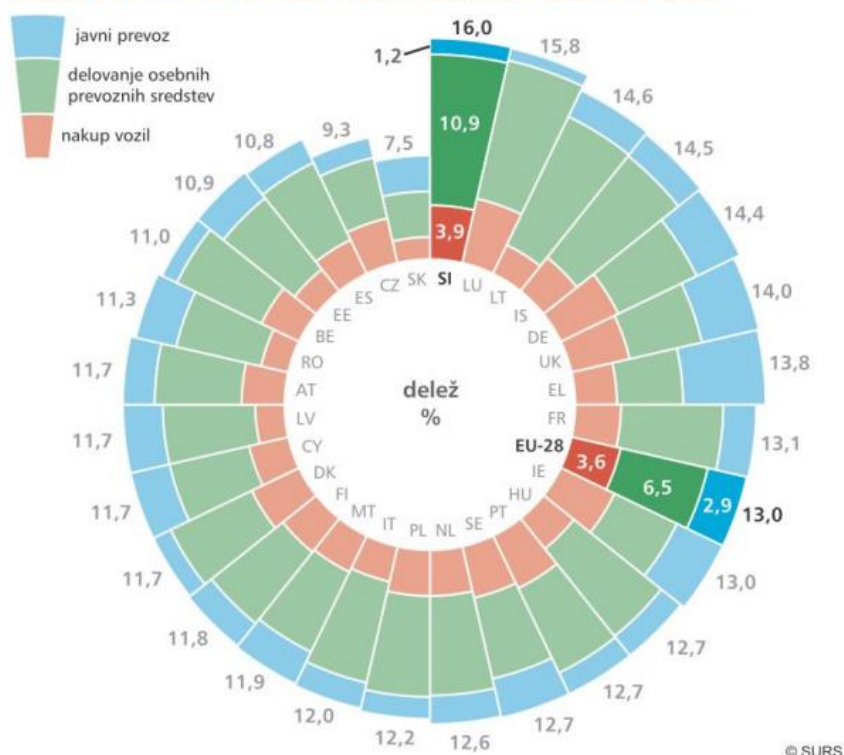
Stopnja motorizacije je izredno visoka, višja kot pri sosednjih občinah in kot je povprečje v Sloveniji. Zelo visoka je uporaba osebnih avtomobilov pri vseh poteh (vožnja na delo, po nakupih, vožnja otrok v šolo in vrtec). Povprečna zasedenost avtomobilov je zelo nizka in znaša 1,23 potnikov / avtomobil. Zelo visoke so vozne hitrosti; na obeh regionalnih cestah povprečno 80 % voznikov prekorači omejitve hitrosti.

4 STANJE PROMETNEGA SISTEMA

Stroški za mobilnost in motorizacija v Sloveniji so visoki

V Sloveniji naraščajo izdatki za mobilnost. V letu 2015 smo Slovenci za različne vrste prevozov odšteli v povprečju kar 16 odstotkov vseh prihodkov, kar nas uvršča v sam vrh med državami EU. Slovaki recimo samo 7,5 odstotka, medtem ko je povprečje med 28 članicami EU-ja 13 odstotkov. V letu 2015 so gospodinjstva vseh držav članic EU-ja za osebno mobilnost porabila kar 1.000 milijard evrov, od tega Slovenci 3,4 milijarde evrov. Izdatki za osebno mobilnost so se med letoma 2008 in 2015 pri nas povečali kar za 250 milijonov evrov.

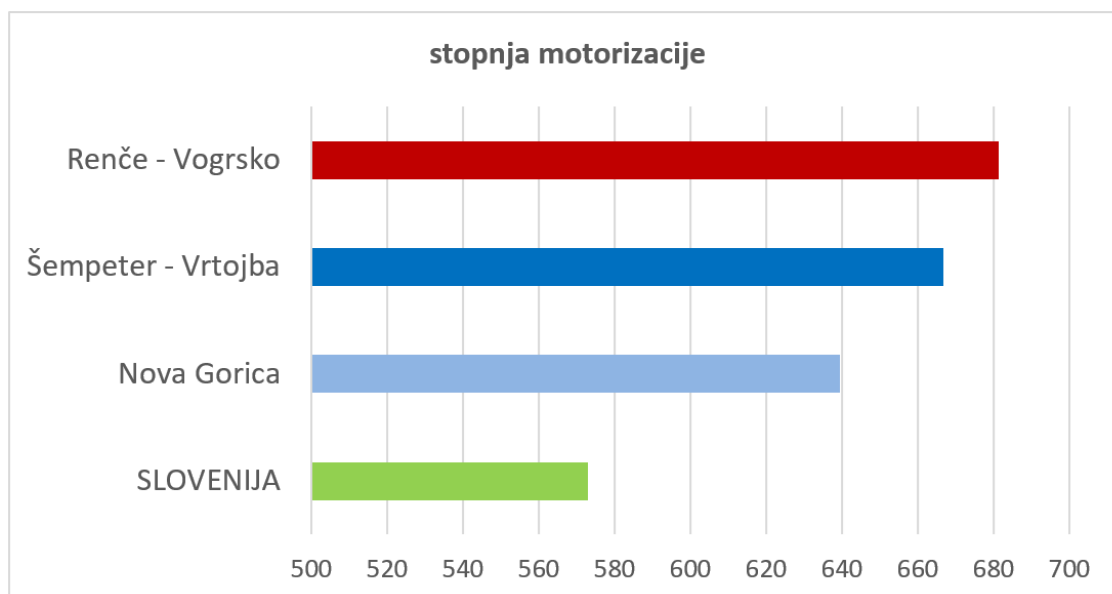
Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost, izbrane države EU-28, 2015



Vir: EUROSTAT (<http://ec.europa.eu/eurostat>, 10. 2. 2017)

Slika 3: Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost, izbrane države EU, 2015

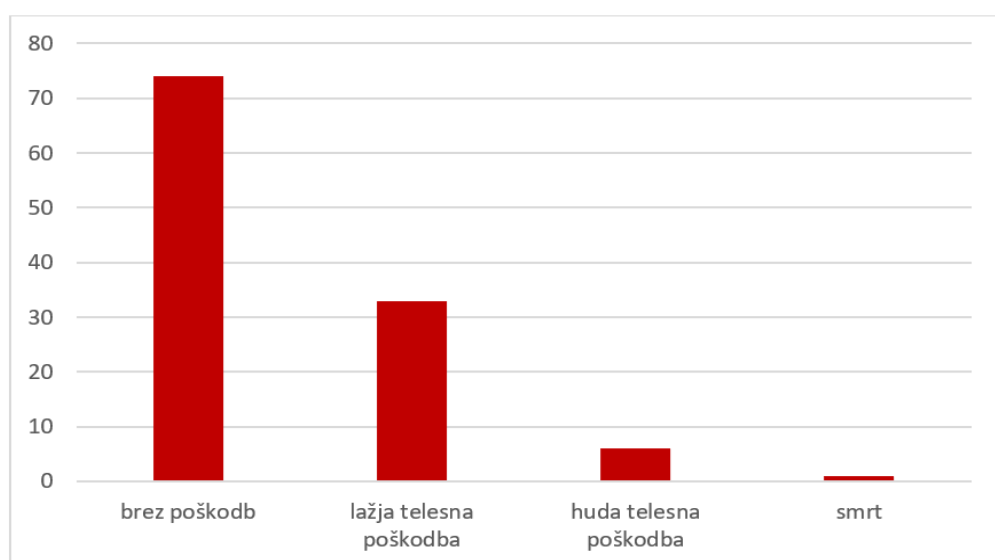
Občina se je, podobno kot vse druge občine v Sloveniji, po osamosvojitvi hitro motorizirala. V občini Renče-Vogrsko ob rahlem porastu števila prebivalcev, nekoliko bolj raste število registriranih osebnih vozil. Leta 2022 je bilo 2982 registriranih osebnih vozil in dodatno 329 traktorjev, stopnja motorizacije je tako 681 vozil / 1000 prebivalcev.



Slika 4: Stopnja motorizacije v letu 2022 za izbrane občine (vir podatkov: statistični podatkovni portal)

Prometna varnost je zadovoljiva; občutena prometna varnost je na nizki ravni

V 5-ih letih (2017-2021) je bilo na območju občine Renče-Vogrsko obravnavanih 129 prometnih nesreč z 224 udeleženci. Največ nesreč je bilo leta 2019 in sicer 38, je pa sledilo obdobje Covid-a, tako je leta 2020, še bolj pa leta 2021, število prometnih nesreč padlo, zadnje leto je bilo 31 nesreč.



Slika 5: Število prometnih nesreč na območju občine Renče-Vogrsko s posledicami v petletnem obdobju 2017–2021 (vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

Največ nesreč je bilo na regionalni cesti na širšem območju naselja Volčja Draga. Nesreče so se zgodile tudi v naseljih Bukovica in Renče ter na Vogrskem. Najpogostejši vzrok nesreč (36 %) je bila neprilagojena hitrost. Med udeleženci prometnih nesreč na območju občine Renče-Vogrsko je bila v analiziranem obdobju ena smrtna žrtev in to v nesreči na hitri cesti.

Na območju občine se na treh lokacijah (naselje Bukovica (smer Bilje), Bukovica Britof in Vogrsko) na regionalni cesti R3-615 izvajajo meritve hitrosti, ki so zajete s prikazovalniki hitrosti. Rezultati meritev se prikazujejo na spletni strani občine (Prikazovalnik hitrosti - Za občane (rence-vogrsko.si)). Na teh območjih je omejitev hitrosti 50 km /h. Na obeh regionalnih cestah povprečno 80 % voznikov prekorači omejitev hitrosti, kar znižuje stopnjo občutene prometne varnosti predvsem pešcev in kolesarjev; zaradi pomanjkanja infrastrukture za pešce in kolesarje je občutena prometna varnost še bistveno nižja.

Izboljšanje pogojev za hojo in urejene kolesarske povezave predstavljajo največji izziv



Slika 6: Nadhod preko železniške proge v Volčji Dragi

Občina Renče-Vogrsko nima urejenih kolesarskih povezav, so pa pričeli z aktivnostmi njihovega načrtovanja. V OŠ Renče spodbujajo prihode v šolo s kolesom; imajo tudi urejena odstavna mesta za kolesa pod nadstreškom. Občina je pričela tudi z urejanjem javnih površin.

Kolesarji se lahko na območju občine vozijo le po vozišču. Vzpostavljene so nekatere rekreativne peš in kolesarske povezave, ki pa so slabo vzdrževane. Le redki cilji potovanja imajo urejena odstavna mesta za kolesa, pa še ta so večinoma neprimernih oblik in na neprimernih lokacijah. Druge infrastrukture za hrambo koles ni. Ni urejenih počivališč za kolesarje. K slabi izkoriščenosti kolesarskega potenciala pripomore tudi neopremljenost prestopnih točk (avtobusnih postajališč, železniške postaje in postajališča ter »carpool« parkirišča pod hitro cesto) s kolesarskimi stojali. Ni urejenega javnega sistema za izposajo koles (»bike sharing«).

Na več odsekih manjka infrastruktura in površine za ustrezno vodenje pešcev (pločniki (obstoječi so pogosto preozki), pasovi, poti, preboji, prehodi. Premalo je javnih površin za srečevanje in druženje, tiste ki so, pa niso zadostno opremljene. Ponekod so še ovire za funkcionalno ovirane osebe.

Veliko cest ima uničen zgornji stroj, kar je prav tako nevarno za kolesarje in pešce. Prometno varnost pešcev in kolesarjev zmanjšujejo nepregledni priključki in križišča ter ponekod ozke ceste.

Zelo nizek je delež kolesarjev in pešcev pri uporabi različnih prevoznih sredstev pri opravljanju vsakodnevnih poti. To so pokazali tako rezultati anket in štetja prometa kot tudi opazovanja na terenu.

Priložnost za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje se poleg gradnje infrastrukture (pločniki, kolesarske steze, odstavna mesta za kolesa) kaže v izvajanju ukrepov za povečanje varnosti pešcev in kolesarjev (umirjanje prometa), urejanju kolesarskih in peš poti med naselji v občini in z naselji sosednjih občin. Veliko priložnost za izboljšave izkazuje predvsem prostor ob vodotokih in poti v odprtem prostoru, z ureditvijo katerih bi se lahko naselja med seboj direktno povezala. Veliko priložnost za izboljšave izkazuje tudi javni prostor v naseljih.

Sistem upravljanja s parkirnimi površinami ni vzpostavljen



Slika 7: Parkirišče v Bukovici

Parkirne površine se v naseljih primerno razpršene in, ker ni posebnih omejitev na njih, tudi nejavna parkirna mesta večinoma funkcionirajo kot javna (npr. pri trgovinah, gostilnah). V dopoldanskem času, ko je največje povpraševanje, parkirišča niso polno zasedena, z izjemo parkirnih mest v središču Renč, precej je zasedeno tudi parkirišče pri osnovni šoli Renče. Ostala parkirišča so zasedena le v času dogodkov. V Renčah in na Vogrskem je polnilnica za električna vozila. Nepravilno parkirana vozila so le občasno v Renčah.

Pri priključku na hitro cesto ob tržnici (Vogrinka) je površina, kjer parkirajo vozila, kateri potniki nato pot nadaljujejo s skupnimi vožnjami (površina za »carpooling«). Površina je neurejena oz. ni namensko urejena.

Ukrepe upravljanja s parkiranjem (npr. časovno omejevanje parkiranja, plačilo parkirnine) v občini ne izvajajo.

Ceste so potrebne prenov z intenzivnim izvajanjem ukrepov umirjanja prometa



Slika 8: Lokalna cesta skozi središče Vogrskega

Na območju občine se na cestnem omrežju izvaja veliko gradbenih del povezanih z rekonstrukcijami cest in gradnjo kanalizacije, kar trenutno povzroča zastoje in konflikte.

Tranzitni promet poteka pretežno po hitri cesti in tudi regionalnih cestah. Zaradi krajše povezave na relaciji Prvačina-hitra cesta poteka tudi po lokalni cesti Dombrava-Britof. Ceste, z izjemo regionalnih cest, so nizko prometne ceste. Ustrezne elemente vozišča imata obe regionalni cesti in nekatere lokalne ceste. Nekatere ceste (npr. skozi Vogrsko, v Renčah (Tureli), Arčoni, Lukežiči) so ozke. Nekatere občinske ceste imajo vozišče v zelo slabem stanje (uničeno, udarne jame, neurejene bankine). V svetli profil cest ponekod sega rastje z zemljišč ob cestah. Križišča so ponekod slabo pregledna, kar se rešuje z ogledali. Kjer ceste funkcionirajo kot skupne prometne površine, so zaradi slabega stanja vozišča, preozkih vozišč in slabe preglednosti zelo nevarne za kolesarje in pešce. Povsod, kjer bi bilo to potrebno (npr. ob regionalnih cestah in pomembnejših lokalnih cestah) ni zgrajenih oz. urejenih obvoziščnih elementov za vodenje pešcev in kolesarje. Elementi cest dopuščajo zelo visoke vozne hitrosti.



Slika 9: Neurejeno vodenje pešcev v križišču v Lukežičih



Slika 10: Regionalna cesta v Volčji Dragi

Glavni izzivi pri urejanju motornega prometa v občini so:

- visoke vozne hitrosti skozi naselja in pomanjkanje ukrepov umirjanja prometa na vseh pomembnih cestah (regionalne ceste, cesta Bukovica-Renče) in na ravnih odsekih drugih cest,
- nepreglednost na posameznih odsekih cest (rastje, ki sega v svetli profil),
- nepreglednost pri vključevanju v promet (zaradi visokih ograj, neprimernih elementov križišč, rastja),
- preozke ceste v Vogrskem, v Renčah, in v nekaterih manjših naseljih,
- uničena vozišča,
- v središču Renč so parkirišča pogosto zasedena,
- problematičen dostop do Waldorfskega vrtca,
- neprimerna signalizacija (pred šolami, začetek/konec naselja, avtobusno postajališče v Vogrskem) in razsvetljava (ponekod je preveč, ponekod pa je ni in bi bila potrebna npr. na šolskih poteh).

Javni potniški promet ne predstavlja primerne alternative individualnemu motornemu prometu



Slika 11: Železniška postaja Volčja Draga

Determinante kvalitete ponudbe javnega potniškega prometa (JPP) so na nizki ravni. Ponudba JPP obstaja, vendar je neatraktivna in zato predstavlja le slabo alternativo motornemu prometu. Znotraj 500 metrskega radija dostopnosti do postajališč živi večina prebivalcev, vendar je izven eden glavnih zaposlovalcev v občini, to je družba Goriške Opekarne. Frekvence prevozov so zelo nizke. Z Novo Gorico so avtobusne povezave le 10 krat na dan (v obe smeri); po 16:00 uri ponudbe ni več. Čez vikend ponudbe ni. Dostopnost do železniškega prevoza imajo prebivalci vzhodnega dela občine. Vlak proti Novi Gorici vozi 10 krat na dan in iz Nove gorice 9 krat na dan. Avtobusna postajališča so povsem neurejena ali pomanjkljivo opremljena (ni nadstreškov, klopi vozni redov, posod za odpadke, odstavnih mest za kolesa). Tudi na železniških postajah ni odstavnih mest za kolesa in dostopnost za funkcionalno ovirane osebe je omejena.

Osnovna šola Renče in POŠ v Vogrskem imata organiziran šolski prevoz, ki pa ni integriran z javnim prevozom, kot je to primer v nekaterih občinah v Sloveniji.

V občini deluje tudi storitev prevoza na klic za starejše. Izvaja ga društvo paraplegikov in invalidov. Uporaba je občasna (2 do 3 na mesec).

Ranljive skupine morajo biti prioriteto obravnavane



Slika 12: Središče naselja Vogrsko pred osnovno šolo

Ranljive skupine v prometu so udeleženci v prometu, katerih varnost je najbolj ogrožena. V to skupino spadajo otroci, starostniki in funkcionalno ovirane osebe. Izzivi mobilnosti ranljivih skupin so poleg splošnih izzivov urejanja prometa še dodatni oz. specifični in izzivi so za ranljive skupine še bolj pereči, kot za ostale udeležence v prometu.

Na šolskih poteh bi morale ureditve biti podrejene pešcem. Pločnikov ali alternativnih pešpoti je premalo, pogosto so pločniki preozki. Še posebej na šolskih poteh, bi se moralo izvajati intenzivno umirjanje prometa. Učenci, ki kolesarijo, vozijo po vozišču.

V Renčah je dostop do šole primerno urejen za šolo, po sicer slabo urejeni poti, ki pa otrokom omogoča varen prihod v šolo, ločeno od motornega prometa. V Bukovici je šola na neprometni lokaciji. V Vogrskem v središču naselja, cesta funkcionira kot skupna prometna površina, ki pa bi jo morali temu primerno preurediti; je malo prometa in ni večjih konfliktov. Šolski avtobus v Vogrskem ustavlja nižje, ob regionalni cesti, od koder je do središča urejen pločnik. Največji problem je dostopnost Waldorfskega vrtca. Zaradi neurejenosti infrastrukture za hojo so izzivi tudi sprehodi otrok v vrtcu. Premalo je odstavnih mest za kolesa in prostora za hrambo skirojev.

Občina ima naziv Občina po meri invalidov in ima sprejet akcijski načrt. Večina prehodov za pešce ima spuščene robnike. Na nekaterih poteh in prehodih so še vedno ovire za gibalno ovirane osebe. Težava so ozki pločniki, na katerih so pogosto tudi še ovire (npr. razsvetljava, prometna signalizacija), ki površine še dodatno zožijo in jih naredijo neprehodne za gibalno ovirane osebe. Veliko pomembnih odsekov cest pločnikov nima, kar pomeni, da morajo funkcionalno ovirane osebe uporabljati vozišče. Na javnih površinah manjkajo tudi ureditve za senzorno ovirane osebe (okvare vida, okvare sluha). Ureditve, ki so ovira za funkcionalno ovirane osebe, pogosto predstavljajo tudi neprimerno ureditev za druge uporabnike, ki so manj spretni (starejše, otroke).

5 POTOVALNE NAVADE CILJNIH SKUPIN

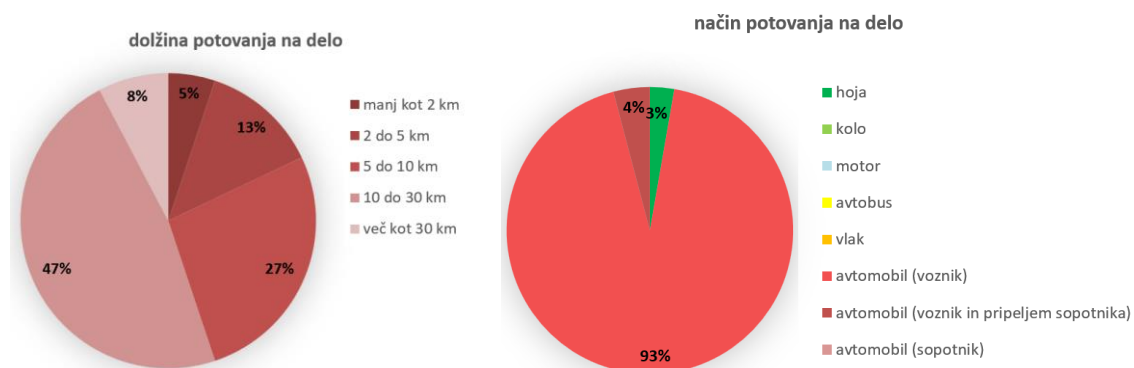
V okviru priprave CPS so bile analizirane potovalne navade ciljnih skupin (zaposleni, otroci).



Slika 13: Šolarka v Renčah

Avtomobil je glavni način prihoda na delo

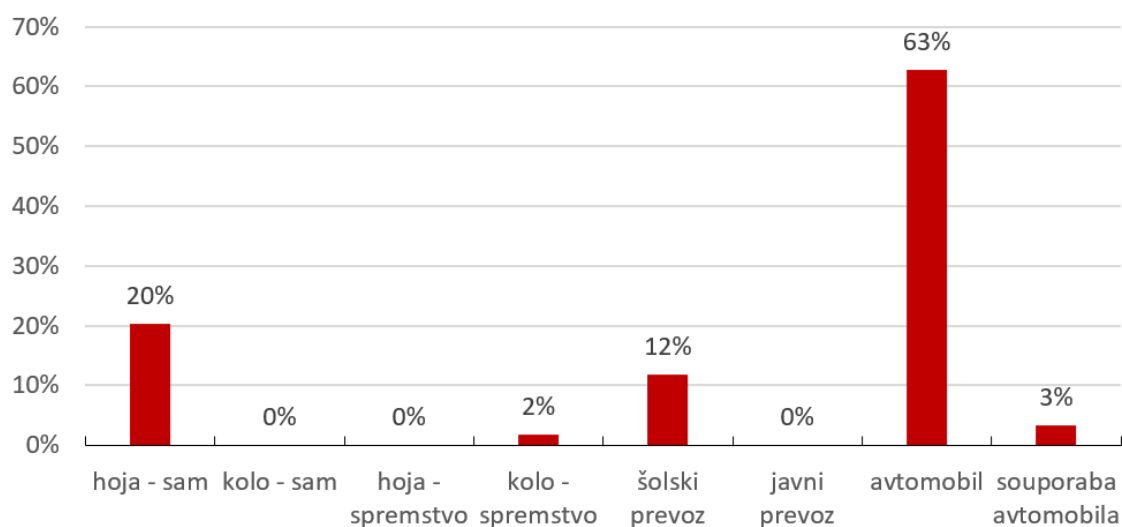
Zaposleni se vozijo na delo z avtomobili, večinoma sami v avtu (97 %). Peš jih prihaja 3 %. Drugih prevoznih načinov ne uporabljajo. Da tudi uporabljajo kolo (1- do 3-krat na mesec ali 3-krat na teden ali občasno), je odgovorilo 19 %. Le redki občasno ali redko uporabijo avtobus, vlak, motor ali hojo pri prihodu na delo. Približno polovica zaposlenih prebiva na območju mestne občine Novi Gorici (47 %), 15 % jih živi v občini Renče-Vogrsko, 16 % pa v občini Ajdovščina, preostali so z okoliških občin (Šempeter-Vrtojba, Sežana, Miren-Kostanjevica, Kanal ob Soči, Komen in Vipava). Tako potujejo na delo večinoma med 10 in 30 km. Do 5 kilometrov vstran od lokacije dela živi 18 % zaposlenih.



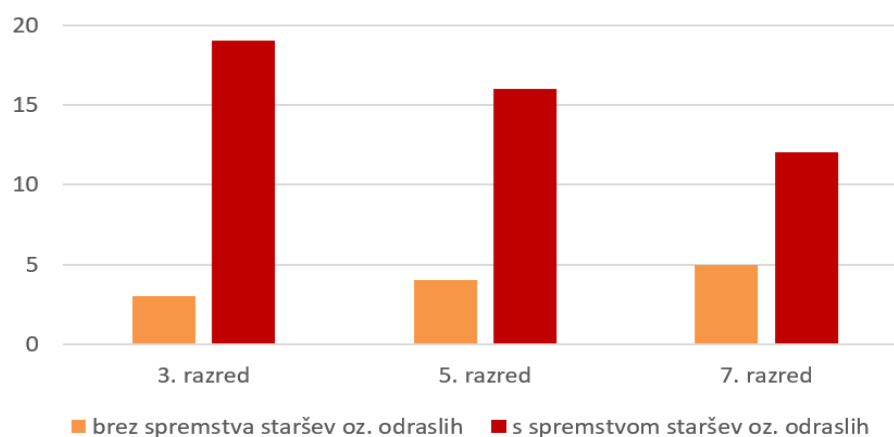
V osnovni šolah se spodbuja aktivna mobilnost

Osnovni šoli se vključujeta v projekte trajnostne mobilnosti. Kljub temu je veliko otrok v šolo pripeljanih. Rezultati ankete v Osnovni šoli Renče (3., 5. in 7. razred) kažejo, da je veliko otrok pripeljanih v šolo z avtomobilom. Se pa kar nekaj učencev pripelje v šolo s kolesom, ko je lepše vreme. Velik delež tako prihaja v šolo v spremstvu staršev ali odraslih (s šolskim avtobusom in več z avtomobilom).

potovalni način prihoda v osnovno šolo



prihod v šolo

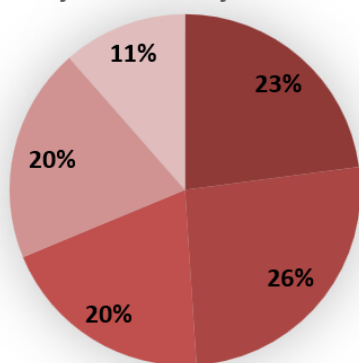


Avtomobil je glavni način prihoda v vrtec

Rezultati ankete v vrtcih v občini Renče-Vogrsko kažejo, da je večina otrok pripeljanih v vrtec z avtomobilom (69 %). Delež otrok, ki hodi v vrtec peš, je nizek in sicer 5 %. Nekaj staršev z otroci kombinira (prihod/odhod, občasna uporaba ipd.) različne prevozne načine (npr. avtomobil in kolo ali hojo). Večina staršev (87%) združuje pot v vrtec z drugo potjo (npr. pot v službo, pot v trgovino), kar je tudi eden izmed glavnih vzrokov, da so otroci v vrtec pripeljani z avtomobilom.

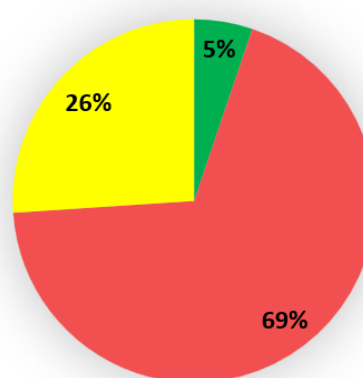
Na razdalji do 1 km, to je razdalja, ki je za hojo najprimernejša, živi skoraj četrtina otrok, ki obiskujejo vrtec v občini Renče-Vogrsko. Na razdalji do 5 km živi 69 % otrok, to je razdalja, ki je primerna za hojo ali kolesarjenje (dostava otrok s kolesi ali kolesarjenje starejših otrok samostojno). Na razdalji več kot 5 km je težko zagotavljati pogoje za aktiven prihod otrok v vrtec.

oddaljenost bivanja od vrtca



■ do 1 km ■ 1 - 2 km ■ 2 - 5 km
■ 5 - 10 km ■ več kot 10 km

način potovanja v vrtec



■ hoja ■ kolo ■ avtobus ■ avtomobil ■ kombinacija

Kot glavne ovire za hojo in kolesarjenje so bile poleg neprimerne razdalje, združevanja poti in vremenskih razmer izpostavljene: ni urejenih pločnikov, ni kolesarskih poti, veliko prometa (avtomobilov), ni odstavnih mest za kolesa.

6 OPREDELITEV IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI - KLJUČNA SPOROČILA

Ključne ugotovitve:

- Občina Renče-Vogrsko je manjša občina.
- V občini se pri načrtovanju prometne infrastrukture le redko upoštevajo vsi uporabniki prometnih površin oz. dostopnost za vse; ureditve so podrejene motornemu prometu.
- Razumevanje in podpora aktivnostim trajnostne mobilnosti se s strani zaposlenih in političnega vodstva razvija.
- Dnevne migracije, tako šolske kot delovne, so visoke. Intenzivne so na relaciji občin Nova Gorica – Renče-Vogrsko v obe smeri (tretjina prebivalcev dela v mestni občini Nova Gorica, slaba polovica zaposlenih v občini Renče-Vogrsko prihaja iz mestne občine Nova Gorica).
- Stopnja motorizacije je izredno visoka prav tako je zelo visoka uporaba osebnih avtomobilov pri vseh poteh (vožnja na delo, po nakupih, otrok v šolo in vrtec.).
- Na obeh regionalnih cestah povprečno 80 % voznikov prekorači omejitve hitrosti.
- Prebivalcem je najpomembnejša varnost pešcev in kolesarjev, ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike (starše z vozički, invalide, starejše, otroke) in varnost otrok. Najbolj so zadovoljni z urejenostjo prometne signalizacije in drugih peš površin (trgi, ploščadi), najmanj pa z urejenostjo rekreativnih poti za pešce in kolesarje, javnega potniškega prometa in kolesarskih povezav.

Kot prioritetni so se izkazali naslednji **izzivi**:

- visoke vozne hitrosti – pomanjkanje ukrepov umiranja prometa,
- pomanjkanje pločnikov na večini odsekov pomembnih cestnih povezav ali pa so pločniki preozki,
- potencial sprehajalnih poti ni izkoriščen,
- ni urejenih kolesarskih povezav,
- neurejena avtobusna postajališča,
- neatraktiven javni potniški promet, predvsem pomanjkanje alternativ na relaciji občin Nova Gorica in Renče-Vogrsko,
- ozke ceste ter uničena vozišča.

Drugi **izzivi**:

- šibko medobčinsko sodelovanje na področju mobilnosti,
- premalo aktivnosti komunikacije in osveščanja občanov,
- premalo direktnega vodenja pešcev - pasovi, bližnjice, preboji, premalo prehodov za pešce,
- malo javnih površin za srečevanje in druženje in njihova nezadostna opremljenost,
- ponekod še ovire za funkcionalno ovirane osebe,
- premalo odstavnih mest za kolesa in druge infrastrukture za hrambo koles,
- potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo niso izkoriščeni,
- ni ponudbe za deljeno uporabo koles,
- neintegracija šolskega in javnega prevoza potnikov,
- nepreglednost na cestni odseki, v križiščih in priključki,
- problematika parkiranja v središču Renč,
- problematičen dostop do Waldorfskega vrtca,
- neprimerna signalizacija in razsvetljava.

Priložnosti za celostno prometno načrtovanje in uresničitev strateških ciljev se kažejo v naslednjih dejstvih:

- 21 % zaposlenih živi do 5 km oddaljenih od delovnega mesta, le 5 % jih na delo prihaja aktivno (peš, kolo),
- peš hodi v vrtec le 5% otrok, čeprav jih 23% živi v oddaljenosti do 1 km,
- razporeditev naselij, prostorske danosti in vodotoki imajo velik potencial za ureditev varnih in direktnih peš in kolesarskih povezav med naselji,
- glavne delovne migracije so na relaciji med občinama Nova Gorica in Renče-Vogrsko oz. na razdalji 10 km, primerni za ureditev atraktivnejšega javnega potniškega prometa, za sopotništvo in tudi uporabo koles, predvsem e-koles ob ureditvi ustrezne infrastrukture,
- občine v regiji se že povezujejo v svetu regij, kar omogoča nadgradnjo sodelovanja tudi na področju mobilnosti,
- načrtujejo in izvajajo se različni projekti: preureditev središča Renč, širitev postavitve e-polnilnic, rekonstrukcije cest,
- sosednji občini Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba izvajata ukrepe trajnostne mobilnosti, ki bi jih bilo možno preslikati oz. razširiti tudi na območje občine Renče-Vogrsko (javni sistem izposoje koles (»bike sharing«, mestni javni avtobusni potniški promet, gradnja kolesarskih povezav ipd.).