

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ČEZMEJNE GORIŠKE REGIJE

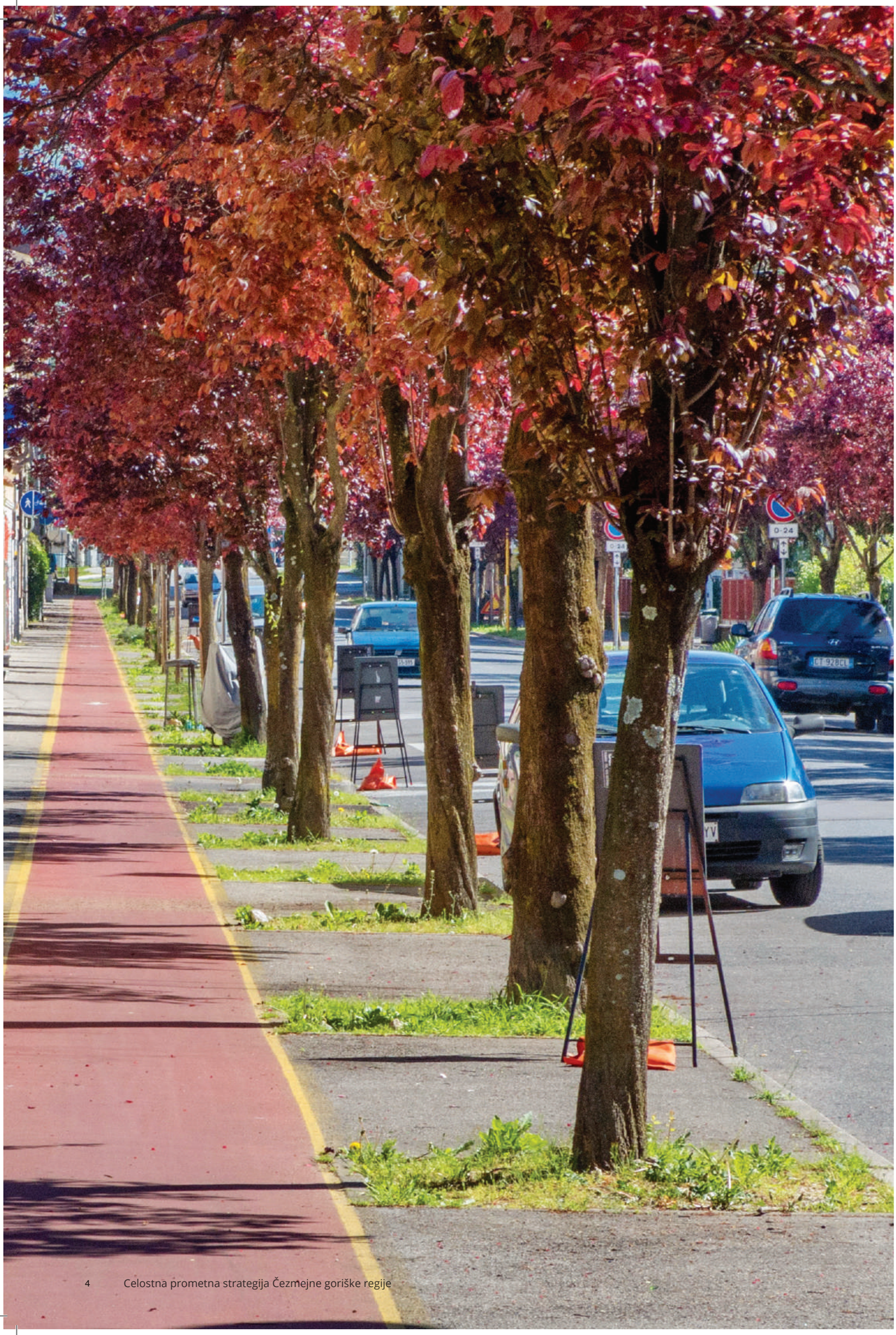
Vizija optimalno povezane regije


Kanal
KANAL
BRDA
Dobrova
NOVA GORICA
Gorizia
Nova Gorica
GORIZIA
Šempeter
ŠEMPETER - VRTOJBA
Vrtojba
Vogrsko
Miren
Renče
RENČE - VOGRSKO
Kostanjevica
MIREN - KOSTANJEVICA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
ČEZMEJNE GORIŠKE REGIJE

Vizija optimalno povezane regije

Skupna strategija za območje občin Mestna občina Nova Gorica, Šempeter - Vrtojba, Renče - Vogrsko, Miren - Kostanjevica, Kanal ob Soči, Brda ter Gorica.



Izjemna priložnost za edinstveno regijo

Načrtovanje prostora in prometa ne sledi dinamičnemu razvoju regije, ki že nekaj let živi v duhu tesnega čezmejnega sodelovanja. Kljub iniciativam ter posameznim koordiniranim področjem občine še niso začrtale skupnega razvoja. Eden prvih korakov v tej smeri je dokument Celostne prometne strategije (CPS), ki je bil razvit v sodelovanju med italijansko občino Gorica in slovenskimi občinami Nova Gorica, Šempeter - Vrtojba, Renče - Vogrsko, Miren - Kostanjevica, Kanal ob Soči ter Brda.

Mesti Gorica in Nova Gorica imata v zadnjih 60 letih izjemno pestro zgodovino. Vsako zase sta se razvijali neposredno ob državni meji, nato pa sta se z vstopom Slovenije v Evropsko unijo naenkrat povezali. Prometni tokovi so stekli bolj prosto kot kadar koli prej, mesti pa sta se počasi začeli zraščati.

Sočasno z zraščanjem mest se je začela brisati tudi meja z njunim zaledjem. Območje postaja enovita funkcionalna regija, kar pa se ne odraža v administrativni ureditvi. Področje nekdanje velike občine Nova Gorica je razdeljeno na šest manjših občin, ki se načrtovanja lotevajo individualno, kar ima veliko pomanjkljivosti. Zaradi razdrobljenosti občin je medsebojno povezovanje vse bolj pomemben način prometnega načrtovanja. Manjše občine so namreč praviloma kadrovsko preveč omejene, da bi lahko same izpeljale korake strateškega načrtovanja. Načrtno čezmejno sodelovanje sosednjih mest in naselij se izkazuje tudi kot pomembno orodje za izboljšanje mobilnosti določene regije.

Celostno prometno načrtovanje je pristop, ki izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest in regij, kjer se z izzivi prometa ukvarjajo že dalj časa ter uspešno uresničujejo njegova ključna načela. Celosten pristop nadgrajuje obstoječe metode načrtovanja in ustrezno upošteva načela strateškega razmišljanja, vključevanja, sodelovanja ter vrednotenja. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi česar ga tudi pri nas vedno bolj uporabljamo v strateških procesih tako na lokalnem kot regionalnem nivoju. Osrednji element celostnega prometnega načrtovanja je CPS. Nastala je na podlagi dokumentov in smernic EU ter Ministrstva za infrastrukturo in prostor (MzIP), izkušenj držav z daljšo tradicijo celostnega načrtovanja ter na podlagi rezultatov evropskih in nacionalnih projektov. CPS v slovenski zakonodaji ni opredeljena ali zahtevana, bila pa je v našem prostoru v zadnjih letih že nekajkrat uspešno preizkušena.

Prav zaradi pozitivnih izkušenj si MzIP v zadnjih letih aktivno prizadeva doseči, da bi Slovenija ob prehodu na trajnostno mobilnost prepoznala svojo ključno priložnost. Celostno prometno načrtovanje bo zato postalo stalna praksa in eden osrednjih načrtovalskih stebrov države na vseh ravneh – od EU preko države, regij do občin ter naselij. Spoznanje, da lokalni prometni tokovi v veliki meri oblikujejo stanje prometa in s tem kakovost bivanja v državi, je državo spodbudilo k aktivnemu sooblikovanju ter pomoči pri izvajanju lokalnih CPS.

Dokument obravnava sodelujoče občine, ki so prepoznale pomen CPS in so pristopile k izdelavi načrta v okviru medobčinskega sodelovanja. Ker gre za enkraten prvi projekt takšnih dimenzij, bodo njegovi rezultati zanimivi tako za slovenske regije kot tudi za širši evropski prostor.


CONA
30
Nova KBM
50 m
GO H1-078

Kakovost življenja kot ključni kriterij načrtovanja

Celostna prometna strategija je dokument, ki upošteva in nadgrajuje obstoječe strateške dokumente občin ter regije. Gre za nov način razmišljanja oziroma načrtovanja, ki pomeni korak k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa v regiji - v skladu s sodobnimi trendi in priporočili Smernic Ministrstva za infrastrukturo in prostor.

OZADJE DOKUMENTA

Dokument je nastal v okviru projekta PUMAS, *"Trajnostno regionalno načrtovanje mobilnosti v alpskem prostoru."* Gre za evropski projekt v okviru območja Alp, katerega izhodišče je, da se mesta in regije na področju urbane mobilnosti srečujejo s podobnimi izzivi: omejena sredstva za gradnjo prometne infrastrukture, pretirana uporaba osebnega avtomobila, sorodni razlogi za zastoje, slabšanje kakovosti zraka, negativni vplivi prometa na zdravje, neučinkovito institucionalno sodelovanje za doseganje dolgoročnih rešitev, nesodelovanje med mesti in njihovim zaledjem, pomanjkanje integriranega pristopa k načrtovanju mobilnosti ter prostorskega razvoja.

Mesta v alpskem prostoru zato stalno iščejo inovativne in učinkovite rešitve za te izzive, projekt PUMAS pa jih podpira z izmenjavo pozitivnih izkušenj. Tako je bila v okviru projekta razvita vrsta CPS, ki sledijo usmeritvam Evropske komisije:

- javnost in deležniki so aktivno vključeni v proces načrtovanja ter zavezani trajnostnemu razvoju;
- pogled presega administrativne meje s povezovanjem različnih sektorjev, administrativnih nivojev in sosednjih območij (občin, regij, držav);
- poudarjena je potreba po doseganju ambicioznih ter merljivih ciljev, ki se jih redno spremlja in vrednoti;
- upoštevani so vsi stroški ter koristi, ki jih ima mobilnost za družbo;
- uporabljena je metoda celostne priprave in izvajanja prometne politike.

Inovativni vidik ukrepa v Novi Gorici ter okoliških občinah je bil razvoj CPS za celotno funkcionalno območje. To se razteza čez državne meje med Italijo in Slovenijo, združuje pa mesti Gorica ter Nova Gorica z okoliškimi občinami Renče - Vogrsko, Šempeter - Vrtojba, Kanal, Brda in Miren - Kostanjevica. Pogled preko meja občin ter države je na področju načrtovanja mobilnosti v Sloveniji oziroma širši regiji pionirski, saj pri nas izkušenj s takim sodelovanjem še nimamo. Res pa je, da sodelujoče občine že delujejo kot funkcionalna celota in sodelujejo na mnogih drugih področjih.

POTEK PRIPRAVE

Dokument je bil pripravljen v skladu z metodologijo, ki upošteva smernice EU na tem področju, rezultate referenčnih projektov EU ter izkušnje strateškega načrtovanja prometa v razvitih evropskih državah (Velika Britanija, Francija, Belgija, Švedska). Posebej pomembne so bile novejše izkušnje partnerjev s pripravo CPS v Ljubljani in Ljutomeru ter z izdelavo Smernic za pripravo CPS za MzIP.

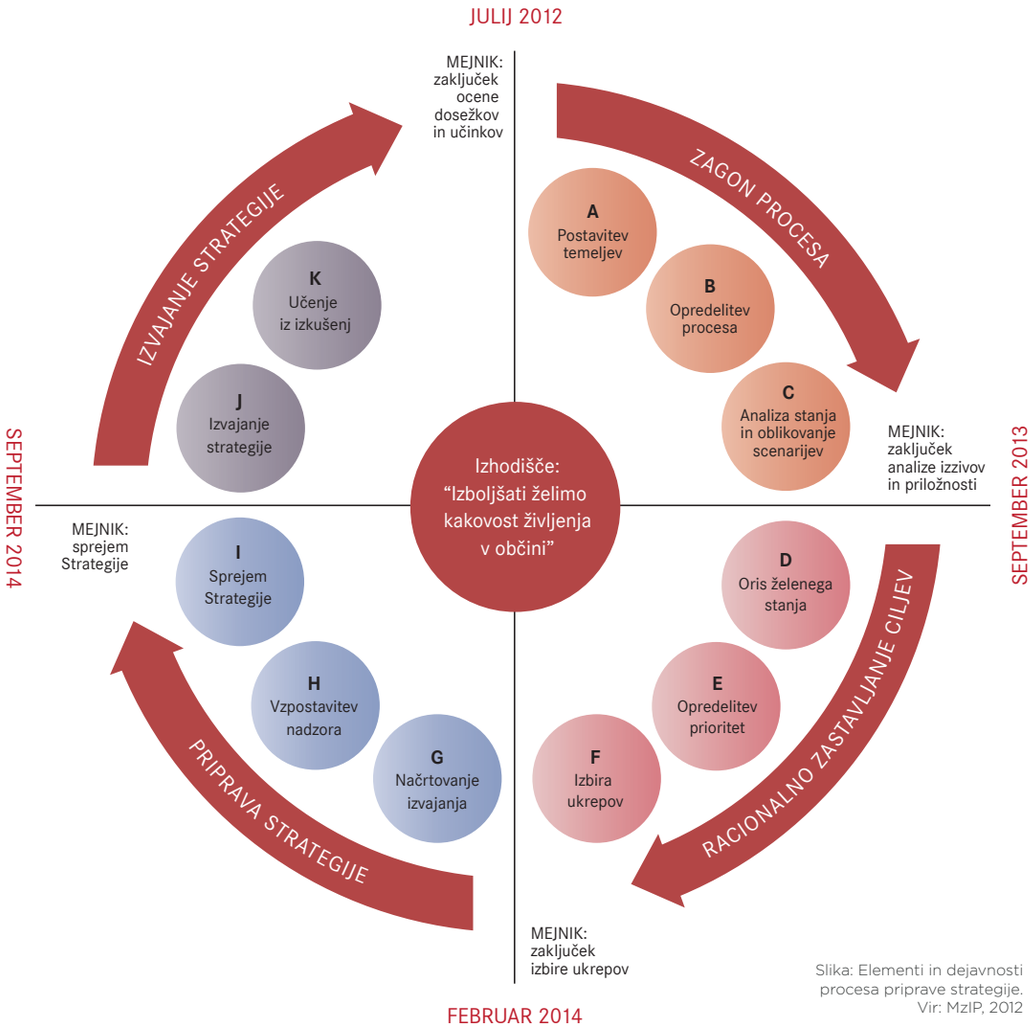
Jesen 2012
Srečanje vseh občin in drugih ključnih deležnikov, zbiranje podatkov o stanju, problemih in načrtih občin

Pomlad 2013
Izvedba analize stanja

Jesen 2013
Predstavitev ključnih ugotovitev analize stanja

Zima 2013
Razvoj vizije, ciljev in predloga ukrepov

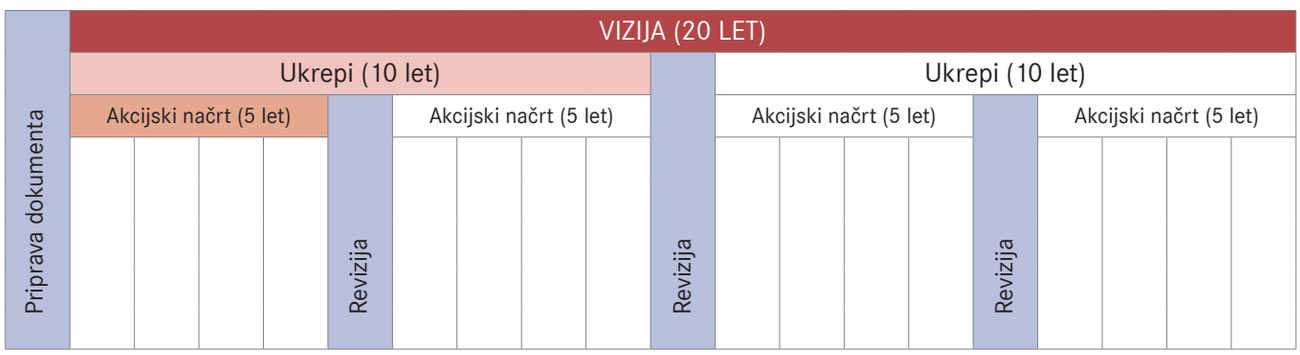
Pomlad 2014
Razprava o pripravljenem dokumentu, njegovi relevantnosti ter uporabnosti



Slika: Elementi in dejavnosti procesa priprave strategije. Vir: MzIP, 2012

ČASOVNI KONTEKST

Dokument je nastajal od konca leta 2012 do pomladi 2014, proces priprave pa se bo končal s seznanitvijo ali sprejetjem v vseh občinskih svetih do konca leta 2014. Izhodišče dokumenta predstavlja dolgoročna dvajsetletna vizija do leta 2034, medtem ko so ukrepi opredeljeni srednjeročno (večinoma do leta 2024). Njegov pomemben del je izvedbena razdelava z akcijsko-proračunskim načrtom, ki se predvideva za petletno obdobje (do leta 2019). Po tem obdobju je načrtovana revizija CPS oziroma njena osvežitev. Na vsaki dve leti bo izdelano poročilo o napredku, ki bo temeljilo na spremljanju in vrednotenju kazalnikov mobilnosti.



Slika: Časovni kontekst izvajanja CPS


5 km


DOVOLJENJE
ZA GRADBIŠČE
GO F2-496

Upoštevanje vseh dimenzij uspeha regije

Dolga leta je bilo načrtovanje prometa osredotočeno predvsem na gradnjo cest, mostov, parkirišč, krožišč ali železniških prog. Ko so dokumenti govorili o prometu, so govorili o velikih gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oziroma povečujemo zmogljivosti cest in parkirišč. Kljub temu so se s stalno rastjo prometa kolone podaljševale in parkirišč ni bilo nikoli dovolj. Vse uspešne skupnosti danes opuščajo takšen način razmišljanja, saj se je izkazal za neuspešnega. Prednost so dobili pristopi, ki razmišljajo trajnostno in celostno - pristopi, ki so v ospredje postavili vse prebivalce in njihove potrebe, vse prevozne načine in obvladovanje prometa, ne pa sledenje njegovi rasti.

Izkušnje mest, regij in držav, ki so se uspešno spopadle s problematiko prometa, kažejo na prednosti celostnega razmišljanja. Resnične spremembe dosegajo le skupnosti, ki so si upale zastaviti konkretne ter uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in njihovo kakovost bivanja, promet ter mobilnost pa so obravnavale podrejeno, in sicer kot orodje za doseganje teh ciljev. Celostno načrtovanje prometa pomeni odločitev za ciljno naravnano reševanje izzivov v prometu.

Z odločitvijo za celostno prometno načrtovanje so se občine Čezmejne goriške regije odločile za:

Celovito ukrepanje
Regija se je odločila delovati celovito in izkoristiti prispevke številnih strok, praks, strategij, različnih vrst prevoznih sredstev, odločevalskih sektorjev, javnih ustanov, podjetij ter ravni oblasti.

Omogočanje trajnostnega razvoja
S celostnim načrtovanjem prometa oziroma mobilnosti želi regija postaviti podlago za ravnotežje med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem.

Vključevanje prebivalcev regije v proces sprejemanja odločitev
Kompleksna razvojna vprašanja želi regija rešiti z vključevanjem javnosti v celoten potek odločanja, izvajanja ter ocenjevanja.

Paketno reševanje izzivov
Z medsebojnim povezovanjem in dopolnjevanjem ukrepov želi regija povečati sposobnost oziroma učinkovitost pri premagovanju izzivov mobilnosti.

Doseganje merljivih ciljev
Ukrepi izhajajo iz merljivih ciljev, ti pa so usklajeni z vizijo razvoja v regiji. Takšna hierarhija omogoča sodelujočim občinam sprotno preverjanje uspešnosti delovanja.

Upoštevanje realnih stroškov
V načrtovanje prometa želijo občine regije vključiti širše družbene stroške in koristi v vseh sektorjih. Strateški pristop omogoča nadzor ter racionalno porabo sredstev sodelujočih občin.

Zagotavljanje finančne vzdržnosti
Sodelujoče občine so prednost dale rešitvam, ki so realistične, praktične, izvedljive z razpoložljivimi sredstvi in imajo največ učinka za najmanj denarja. S pomočjo celostnega načrtovanja prometa si lahko regija zagotovi številne predvidljive koristi.


GO-UR-144
GO-SN-414
GO-F5-552
GO-KZ-598

Skupne slabosti, ki onemogočajo napredek

Podrobnejša analiza stanja prometa je pokazala, da so občine Čezmejne goriške regije soočene s predvidljivimi sklopi pomembnih izzivov. Bolj uspešno jih bodo občine nagovorile, lažje bodo mobilnost izkoristile kot priložnost za razvoj.

Podrejanje načrtovanja avtomobilom

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

Razdrobljenost načrtovanja in ukrepanja

Slovenska država je po osamosvojitvi večino pristojnosti upravljanja mestnega ter regionalnega prometa preložila na lokalno raven, vendar pri tem ni zagotovila podpornih inštrumentov, kot je denimo ustrezna politika financiranja. Za razliko od mnogih evropskih držav še ni spoznala pomena urbanega in regionalnega prometa za delovanje celotnega prometnega sistema države, zato 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 izvirajo v njihovem funkcionalnem zaledju. Za uspešno reševanje težav prometa v mestih je nujno regionalno sodelovanje, prav tako je poudarjena vloga države. Slednja bo morala, podobno kot EU, še intenzivneje spodbujati, usmerjati ter vzpostavljati pogoje za delovanje na lokalni ravni.

V obravnavanem območju sedmih goriških občin so se v zadnjih desetletjih zgodile velike spremembe. Občina Nova Gorica je razpadla na več manjših, poleg tega pa se je z vstopom Slovenije v EU in Schengensko območje izgubil pomen meje z Gorico na italijanski strani. Celotno območje na nivoju dnevnega prometa deluje kot funkcionalna regija z izobraževalnimi, zaposlitvenimi središči v večjih naseljih, predvsem Gorici ter 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 bo zdaj nadgrajeno tudi v skupnem reševanju problemov ter intenzivnem sodelovanju na področju prometa in mobilnosti.

Dostopnost in mobilnost nista strateški kategoriji

Izboljšanje kakovosti bivanja je eden temeljnih izzivov večine mestnih ter regionalnih strategij – tudi prometne. Kakovost bivanja sestavlja širok nabor objektivnih dejavnikov, med katere sodijo kakovost bivalnega okolja, možnosti oziroma struktura zaposlitev, opremljenost z infrastrukturo. Pomembna objektivna dejavnika sta dostopnost in mobilnost, ki sta posledica urejenosti prostorskega ter prometnega sistema regije. Subjektivni dejavniki kakovosti bivanja na drugi strani v veliki meri izhajajo iz posameznikovega življenjskega sloga, denimo 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 kot enega temeljnih ciljev svojega razvoja. Spoznanje o pomenu kakovostnega prometnega sistema za dvig kakovosti bivanja še ni splošno prisotno.

CPS lahko pomembno prispeva k prepoznanju pomena prometa in njegovega urejanja za kakovost bivanja v regiji.

Različnost občin

Gorica, Nova Gorica in deloma Šempeter - Vrtojba so večje občine z urbanim značajem. Njihove uprave so večje ter številčnejše. Ostale štiri občine so manjše, imajo manj prebivalcev, bolj podeželski značaj in manjše uprave. Razlike med dvema tipoma se odražajo tudi v pristopu k načrtovanju prometa ter mobilnosti.

Občini Gorica in Nova Gorica imata razvito strukturo oddelkov ter služb, ki so zadolženi za različna področja, vendar je ta razdrobljenost pogosta ovira za enovit in jasno usmerjen razvoj. Pristojnosti načrtovanja oziroma upravljanja prometnega sistema so tako razpršene med več oddelkov in služb mestne uprave, zato načrtovalske, upravljalske ter operativne naloge niso med sabo vedno usklajene.

Manjše občine si ne morejo privoščiti večje občinske uprave, zato so njihove zmogljivosti omejene. Prav tako nimajo opredeljenih vizij razvoja prometnega sistema in večino časa posvečajo urejanju posameznih lokalnih prometnih ureditev. Sedanja organiziranost občin, pogosta kadrovska ter finančna podhranjenost nakazujejo na potrebo po spremembah v organizaciji, spodbujanju sodelovanja med oddelki in občinami ter kadrovskem dopolnjevanju na ravni regije.

Odsotnost učinkovitega pregleda nad področjem mobilnosti

Zbiranje podatkov o trendih na področju mobilnosti omogoča predvidevanje morebitnih problemov in učinkovitost obstoječih ukrepov ter aktivnosti. Nobena od občin v obravnavanem območju ne spremlja področja mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev, učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu. Zato je pri načrtovanju novih ukrepov oteženo spremljanje oziroma vrednotenje sprememb prometnega sistema. Naloga prometne strategije je, da tak sistem vzpostavi in z njim spremlja razvoj mobilnosti ter učinkovitost strategije.
Pomanjkljivo razvit je tudi celovit pregled nad načrtovanjem prometa v posameznih občinah, še posebej pa se v zadnjih letih kažejo težave s čezmejnim vidikom strateškega načrtovanja.


GREEK FOOD


btwin
b'cool

Viri močč za uspešno prihodnost

Čezmejna goriška regija lahko svoj prometni sistem zasnuje in upravlja veliko bolj trajnostno. Če je bil večji del ukrepov ter s tem povezanih sredstev v zadnjih desetletjih usmerjen v gradnjo infrastrukture, jih lahko regija v prihodnje usmeri predvsem v izboljšanje ponudbe trajnostnih potovalnih načinov. Med oblikovanjem celostne strategije so sodelujoči strokovnjaki izpostavili nekaj pomembnih priložnosti za višjo kakovost življenja v regiji.

Izkoristiti obstoječe mehanizme sodelovanja občin

Na več področjih, vključno z obstoječimi elementi skupnega načrtovanja, je mogoče vzpostaviti bolj intenzivno sodelovanje med občinami. Tako bodo lažje vzpostavljene sinergije med posameznimi ukrepi in pretok informacij med občinami o ključnih težavah ter načinih reševanja.

Izkoristiti geografske danosti regije

Geografske značilnosti regiji omogočajo ponovno vzpostavitev večjega deleža poti, opravljenih peš ali s kolesom. Relief je v večini občin regije uravnan, zato ni treba premagovati večjih vzponov. Tudi klimatske razmere so zelo ugodne in omogočajo hojo oziroma kolesarjenje večji del leta. Tudi naselja so majhna, večinoma omogočajo kratke poti.

Izkoristiti potencial potniškega prometa

V obravnavanem območju delujeta dva ponudnika storitev mestnega avtobusa, preko katerih je vzpostavljena prva čezmejna povezava. Poleg tega sta na območju prisotni obe državni železnici, vrsta primestnih avtobusnih ponudnikov, nekaj tovarniških avtobusov in veliko število šolskih avtobusnih linij. Celotna ponudba je pestra, a danes še ne omogoča uporabe vseh možnosti, kar bi bistveno povečalo privlačnost uporabe JPP.

Izkoristiti prednosti smotrnega vlaganja v prometni sistem

Zadnja desetletja občine v prometni sistem vlagajo veliko sredstev, večino v cestni motorni promet. Ob spremembi prioritet bi ta sredstva lahko sprožila hiter razvoj sodobnih alternativ avtomobilskemu prometu (javni prevoz, hoja, kolesarjenje). Izkušnje kažejo, da imajo vlaganja v trajnostno mobilnost boljše ekonomske učinke kot vlaganja v cestni motorni promet.

Izkoristiti priložnost EU in državnih spodbud za celostno prometno načrtovanje ter CPS

Tudi Evropska komisija se vedno bolj intenzivno ukvarja s trajnostnim mestnim prometom. To občinam omogoča vse bolj enostaven dostop do znanj, informacij, izmenjave izkušenj oziroma sredstev za celostno načrtovanje mestnega prometa. Izkušnje projektov EU, v katerih občine in regionalne agencije sodelujejo, kažejo na velik potencial pri doseganju trajnostnega pomena. S sprejetjem CPS bi izboljšali možnost dostopa do virov EU, ki so vse bolj pogojeni z obstojem takega dokumenta.



Varen in navdihujoč prostor za vse prebivalce

Čezmejna goriška regija bi lahko postala zgled sodobno organizirane regije. Postala bi živahno, privlačno območje s celovito oziroma pametno stkano mrežo različnih oblik prevozov, ki bi omogočala ponudbo vseh potovalnih načinov brez vpliva administrativnih meja. Tako zasnovan sistem ne bi več omejeval, temveč ponujal nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja, rasti ter bivanja.

V Čezmejni goriški regiji bi prebivalci imeli na voljo udobne in zanesljive možnosti prevozov: privlačen Javni potniški prevoz (JPP), razvejano mrežo varnih kolesarskih stez ter dobre pogoje za hojo. Računali bi lahko na spodbude za manjša, varčnejša vozila in vozila na alternativni pogon. Vozniki bi bili ponosni na to, da svoje avtomobile vozijo smotrno.

Regija bi lahko spremembe utemeljila z drugačnim načrtovanjem prometa ter postala vzorčen primer celostnega načrtovanja prometa. Občine v regiji bi presegle administrativne meje in se skupaj soočale s prometnimi izzivi, območja delovanja pa bi prilagajale obsegu izzivov. Soočanje z izzivi bi bilo veliko bolj učinkovito, komuniciranje z višjimi ravnmi, pridobivanje državnih ali evropskih sredstev pa uspešnejše ter enostavnejše.

Z bolj daljnoročnimi ukrepi bi se v regiji odmaknili od zadovoljevanja apetitov po večjih pretokih avtomobilskega prometa in se posvetili razvoju trajnostno naravnane mobilnosti. Središče pozornosti bi postal urejen, privlačen, dostopen ter varen življenjski prostor. Uporabili bi inteligentne tehnologije za boljši izkoristek obstoječih prometnih površin, ki bi bile uravnoteženo porazdeljene med osebnim avtomobilom in njegovimi alternativami.

Strateški cilji Čezmejne goriške regije
Sodelujoče občine z oblikovanjem CPS sledijo uresničevanju svojih ključnih dolgoročnih interesov:

1. zadovoljni prebivalci,

2. visoka kakovosti bivanja,

3. pozitivni demografski trendi,

4. uravnotežena dostopnost,

5. privlačnost za investicije.


AREA
VIDEOSORVEGLIATA
P
gioco regalo
CASALINGHI PORCELLANE
CRISTALLI LISTE NOZZE

Temeljna področja, na katera se osredotoča regija

Čezmejna goriška regija lahko v naslednjih letih uresniči vizijo inteligentno organizirane skupnosti na področju prometa, in sicer z realizacijo ciljev na petih dopolnjujočih se strateških področjih. Predvideni ukrepi se dopolnjujejo, so med seboj povezani, vsem pa je skupna usmeritev v doseganje merljivih, finančno smotrnih, družbeno koristnih ter prebivalcem prijaznih učinkov.

Strateški stebri CPS povzemajo temeljne odločitve sodelujočih občin na petih ključnih področjih delovanja v prihodnosti:

01 Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

02 Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina

03 Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja

04 Razvoj privlačnega javnega potniškega prevoza

05 Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa



Oblikovanje podlag za usklajen razvoj

Strateški dokumenti občin in njihove strokovne podlage že več let vsebujejo cilje trajnostnega razvoja prometa, novejši dokumenti pa ga uvrščajo med prioritetne cilje razvoja. Žal se promet že desetletja ne razvija v skladu z zastavljenimi cilji. S povezovanjem ter načrtnim spreminjanjem obstoječe paradigme se lahko načelne opredelitve znotraj Čezmejne goriške regije realizirajo.

IZZIVI

Celostno prometno načrtovanje v regiji ni uveljavljena praksa. Glavnino dosedanjih strateških prometnih odločitev občine sprejemajo v prostorskih aktih, a tradicionalne prometne vsebine v prostorskih aktih ne morejo nadomestiti celostnega načrtovanja in upravljanja prometnega sistema, saj se osredotočajo predvsem na prometno infrastrukturo, zlasti v smislu rezervacije prostora, ter nerealne načrtovane gradnje. Prometnega sistema oziroma njegovega celostnega upravljanja takšni akti ne obravnavajo. V regiji obstajajo zgolj parcialni, med seboj neusklajeni projekti posameznih elementov prometnega sistema – JPP, kolesarjenja ali parkiranja. Ti izjemno pomembni elementi mobilnosti so zato obravnavani kratkoročno ter projektno, brez upoštevanja širšega konteksta.

Kakor so posamezni deli prometnega sistema obravnavani razpršeno, delujejo na tem področju tudi občinske uprave. Zaradi odsotnosti celovitega pogleda pogosto tudi delovanje ni usklajeno, nima skupnih ciljev razvoja mobilnosti. Proračuni le manjši del sredstev namenjajo trajnostni mobilnosti, kot so denimo sredstva za razvoj avtobusnega sistema, podporo ranljivih udeležencev v prometu, varovanje okolja ter zdravje občanov. Večina preostalih sredstev ostaja namenjena širitvi kapacitet cestnega omrežja, njegovemu vzdrževanju pa je praviloma namenjen premajhen delež.

V upravah občin je opazna podhranjenost kadrov in znanj, ki so nujno potrebni za sodobno načrtovanje mobilnosti. Manjkajo tudi nekateri postopki oziroma znanja, kot so mehanizmi presoje, kako posamezni prometni ukrepi prispevajo k doseganju zastavljenih razvojnih ciljev. Zato za številne načrtovane ukrepe ni jasno, kako bodo vplivali na prometni sistem.

V načrtovalski praksi manjkajo sodobni pristopi, na primer upravljanje mobilnosti. Gre za koncept, ki promovira trajnostni promet in uravnava povpraševanje po uporabi avtomobila na način, da spreminja stališča ter potovalne navade prebivalcev. V ospredju tega pristopa so »mehki« ukrepi, kot so informiranje, komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih akterjev, ki ne zahtevajo velikih denarnih vložkov ter imajo pogosto zelo ugodno razmerje med koristmi in stroški.

Čeprav pomemben del načrtovanja prometa občine izvajajo s prostorskimi načrti na strateški ter izvedbeni ravni, celoten potencial za urejanje prometa ni izkoriščen. V planerski praksi držav EU obstajajo instrumenti, ki so učinkovitost prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa postavili na precej višjo kakovostno raven (na primer fleksibilni parkirni standardi, mobilnostni načrti, standardi dostopnosti z JPP za večje novogradnje).

Občine regije tudi nimajo vzpostavljenega sistema za sistematično spremljanje področja mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev, učinkov investicij oziroma ukrepov v prometnem sistemu. To jim otežuje načrtovanje in spremljanje trendov ter učinkov posameznih ukrepov. Občine formalno tudi nimajo vzpostavljenega upravljanja na ravni regije. Zato se predvsem večje občine soočajo s težavami, ki izvirajo v njihovem funkcionalnem zaledju.

DOSEŽKI

Načrt trajnostne mobilnosti v Mestni občini Nova Gorica iz 2007 in Prometni načrt Občine Gorica iz 2006 sta strateška dokumenta, ki sta v obeh pomembnejših občinah regije začrtala smer trajnostnega razvoja prometnega sistema. Oba sta že presegla svoj predviden čas veljavnosti, vendar je ostala izkušnja s strateškim načrtovanjem.

Večina občin je vključena v evropske projekte na temo kolesarjenja ter javnega prometa, s čimer ima vsaj delno dostop do sodobne evropske prakse na področju mobilnosti in načrtovanja. Občine na teh področjih aktivno delajo, vendar pogosto brez povezovanja projektov oziroma strateškega pogleda glede vsebin, ki jih projekti obravnavajo.

Občine imajo na več ravneh vzpostavljene platforme sodelovanja, kot so denimo EZTS (Gorica, Nova Gorica in Šempeter - Vrtojba), srečanja županov 6 občin bivše občine Nova Gorica, Svet regije in podobne platforme. Te lahko služijo kot osnova za nadgradnjo bolj intenzivnega skupnega načrtovanja prometa med vsemi občinami v regiji.

USKLAJENO NAČRTOVANO IN CELOSTNO UREJENO PODROČJE PROMETA

Čezmejna goriška regija bo svojim prebivalcem in obiskovalcem zagotovila uravnoteženo, udobno ter zanesljivo ponudbo različnih načinov potovanj. V mestih in okoliških naseljih bomo prevoze s privlačnim javnim potniškim sistemom prepletali, dopolnjevali z razvejano mrežo varnih kolesarskih stez ter odličnimi pogoji za hojo.

Različni potovalni načini bodo v regiji bolje medsebojno povezani in usklajeni. Izboljšave bodo opravljene tako na prostorskih izboljšavah prestopnih točk, kakor tudi na usklajevanju voznih redov ter načinov plačil storitev.

Občine bodo obstoječe sodelovanje na področju načrtovanja mobilnosti okrepile in formalizirale, še bolj intenzivno se bodo dogovarjale o ukrepih s širšim okoljem ter skušale najti kompromise glede negativnih vplivov. Skupna CPS bo povezala dolgoročne cilje posameznih občin v regiji in jim dala skupen okvir. Z usklajenim skupnim nastopom bodo občine Čezmejne goriške regije lažje oziroma bolj učinkovito uveljavljale svoje interese ter zastopale svoja stališča nasproti državi.

Svoje uspehe in primere dobrih praks bodo lahko predstavljale ostalim občinam v regiji ter državi. Tako bodo aktivno prispevale h grajenju podobe Čezmejne goriške regije kot sodobne in v prihodnost zazrte regije. Pred izvajanjem pomembnejših ukrepov bodo skušale deliti izkušnje z občinami, ki so se pred kratkim lotile podobnih izzivov. Občine se bodo načrtno izogibale ponavljanju napak drugih ter nesmotrni porabi sredstev.

V središču pozornosti občin bo negovanje trajnostno naravnane mobilnosti kot podlage za odprt, privlačen in varen življenjski prostor. V naseljih v regiji bo vzpostavljena prebivalcem prilagojena hierarhija prevoznih sredstev. Namesto voznikov avtomobilov bodo prednost dobili pešci, kolesarji ter uporabniki javnega prevoza. Tisti, ki se bodo kljub odlični ponudbi alternativnih prevozov vendarle vozili z avtomobili, bodo to počeli smotrneje in z opazno višjo vozniško kulturo.

Okrepila se bo povezava med prostorskim in prometnim načrtovanjem, čezmejnim razvojem prostora in skupen čezmejni pristop k načrtovanju prostora. Še posebej to velja za večje generatorje prometa.

CILJI PRVEGA STEBRA, VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Namen	Operativni cilji
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za sodelovanje občin pri urejanju mobilnosti.	Zagnati regionalno CPS v letu 2014, revizije vsaki dve, prenove vsakih pet let.
Sprememba načrtovalskih prioritet ter njena uveljavitev.	Do leta 2018 doseči uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine in razmerje 60 : 40 % med investicijami v infrastrukturne ter mehke ukrepe.
Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti.	Do leta 2016 uvesti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov.
Zagotavljanje transparentnosti odločanja v vseh fazah načrtovanja mobilnosti.	Od leta 2015 za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti ter posvete s prebivalci in ključnimi deležniki.

UKREPI ZA URESNIČITEV VIZIJE

A) Sprejeti in zagnati Strategijo

Sprejetje CPS regije pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki ga bodo občine regije nadaljevale z rednimi revizijami vsakih pet let. Dokument za občine ne bo obvezujoč, a jim bo ponudil temelje za razvoj ukrepov na ravni posamezne občine. Gorica in Nova Gorica na podlagi aktivnosti priprave skupne CPS že razvijata svoje občinske CPS. Razvoj take strategije bi bil smiseln tudi v Občini Šempeter - Vrtojba oziroma drugih občinah, če ugotovijo potrebo po bolj podrobnem strateškem dokumentu.

B) Vzpostaviti regijsko platformo na področju mobilnosti

V regiji je vzpostavljena že vrsta pobud za sodelovanje med občinami, ki koordinirano obravnavajo in rešujejo svoje skupne probleme. V prihodnje bo ena od teh pobud nadgrajena v platformo za sodelovanje na področju mobilnosti, v okviru katere se bodo poleg političnih vodij srečevali tudi operativni kadri. Predstavljali bodo projekte oziroma ukrepe, ki jih nameravajo izvajati ter imajo vpliv preko meja občin. Platforma bo obravnavala ukrepe za vse prometne načine, sprva najbolj za kolesarjenje, saj se na tem področju v regiji največ dogaja.

C) Pripraviti uravnotežene proračune

Po letu 2015 bodo občine preverjale, ali so predvidena proračunska sredstva na področju prometa uravnotežena glede na vse prevozne načine. S tem bodo sicer zmanjšane investicije v gradnjo drage nove infrastrukture za motorni promet, bodo pa vzporedno povečane investicije v zagotavljanje dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP.

D) Spremljati potovalne navade prebivalcev

Načrtovalsko prakso bodo občine nadgradile s sodobnimi postopki, metodami ter zbiranjem podatkov o učinkih posameznih ukrepov preko podatkov o potovalnih navadah prebivalcev. Leta 2015 bodo vzpostavile redno spremljanje oziroma vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti v regiji, ki bo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. V letu 2015 bodo izvedle tudi prvo anketo o potovalnih navadah občanov ter jo kasneje redno ponavljale. Občine bodo prednostno obravnavale metode, ki so enostavne, ponovljive in cenovno nezahtevne.

E) Sprejeti tehnične smernice za gradnjo infrastrukture za pešce, kolesarje in gibalno ovirane

Do leta 2016 bodo pripravljene podrobne usmeritve in natančni pogoji pri oddaji del s področja prometa zunanjim izvajalcem (predvsem načrtovalcem ter projektantom). Smernice bodo podajale tehnične zahteve za poti za pešce, kolesarje, podporno infrastrukturo in režime upravljanja. Podajale bodo tudi primere tehnične izvedbe križanj med različnimi prometnimi povezavami.

F) Izdelati mobilnostne načrte za večje generatorje prometa v regiji

Prometne težave, s katerimi se srečujejo uporabniki in okoliške lokalne skupnosti, bodo občine začele obravnavati v mobilnostnih načrtih za večje generatorje prometa regionalnega pomena, kot so šole, bolnišnice ter obrtne cone. V njih bodo opredeljeni ukrepi za zmanjšanje pritiska na parkirišča in izboljšanje dostopnosti s trajnostnimi prometnimi načini.

AKCIJSKI NAČRT

	MO NG	GO	B	K	RV	MK	ŠV	Strošek občine	Zahtev-nost	Odgovornost	Rok
A) Sprejeti in zagnati strategijo								sredstva projekta PUMAS, 30.000 € za prenovo na 5 let	srednja	MONG, ostale občine	2014
B) Vzpostaviti regijsko platformo na področju mobilnosti								brez	srednja	MONG, vse občine	2016-
C) Pripraviti uravnotežene proračune								brez	srednja - zahtevna	vse občine	2015-
D) Spremljati potovalne navade prebivalcev								3.000 €	srednja	MONG in zunanji izvajalec	2015-
E) Sprejeti tehnične smernice za gradnjo infrastrukture za pešče, kolesarje in gibalno ovirane								10.000 €	majhna	MONG in zunanji izvajalec	2016
F) Izdelati mobilnostne načrte za večje generatorje prometa v regiji								20.000 € na generator	srednja	Uprava generatorja v sodelovanju z MONG, Gorico, zunanjim izvajalcem	2018-

MO NG - Mestna občina Nova Gorica, GO - Gorica, B - Brda, K - Kanal, RV - Renče - Vogrsko, MK - Miren - Kostanjevica, ŠV - Šempeter - Vrtojba





Vrnitev človeku najbolj prijaznega načina potovanja

Enostranski razvoj infrastrukture za cestni promet in zapostavljanje hoje sta zmanjšala privlačnost prostora za tovrstno premikanje. Največkrat izpostavljene težave predstavljajo manjkajoči pločniki ter prehodi za pešce. Z doslednim načrtovanjem prometnih ureditev bodo v Čezmejni goriški regiji zagotovljeni pogoji, da bo hoja možna povsod, predvsem pa bo varna in udobna tudi na daljše razdalje.

IZZIVI

Načrtovanje površin za pešce je tako pri novih projektih kot prenovah v večini primerov podrejeno ostalim oblikam prometa. Za pešpoti so praviloma uporabljeni ostanki prostora, ki so brez namembnosti za ostale rabe (predvsem ceste ali parkirišča). Občine infrastrukturo za hojo celo opustijo zaradi pomanjkanja prostora. Pri načrtovanju pešpoti ne razmišljajo o logičnih in najkrajših povezavah med ključnimi točkami.

Težave so še posebej opazne v manjših naseljih, saj skoznje potekajo državne ceste, kjer ob prenovah država ne zagotovi sredstev za pločnike. Strošek potem predstavlja veliko breme za manjše občine, ki se posledično pogosto odločijo za pločnike minimalnih dimenzij ali celo zgolj za enostranske. To je tudi težava, ki bi jo Slovenija morala rešiti sistemsko, saj se s tem bistveno poslabšajo pogoji za bivanje v naseljih.

Zaradi manjšanja deleža vsakodnevnih pešpoti prebivalci regije ne dajejo pobud za zagotavljanje boljših pogojev. Tako je vzpostavljen začaran krog, ki zavira razvoj hoje.

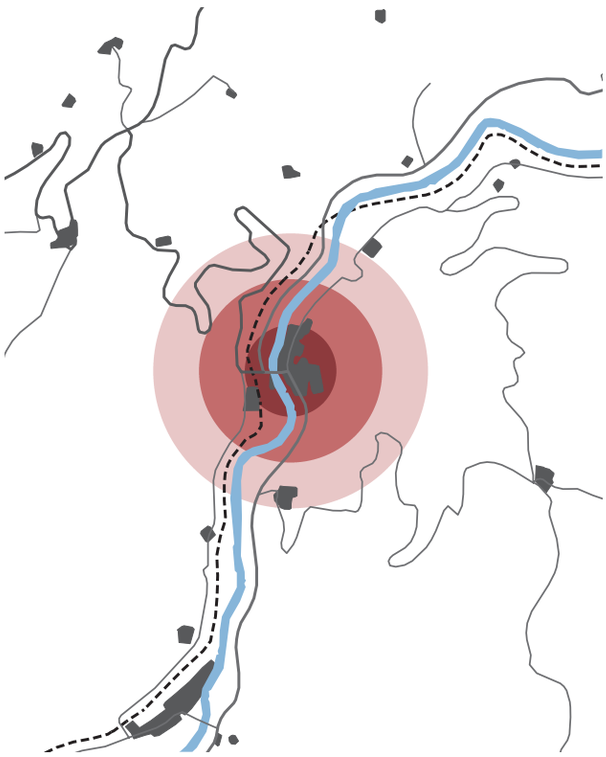
Zmanjšanje deleža hoje je opazno pri vseh skupinah prebivalcev – pri otrocih, mladostnikih, odraslih in starejših. Trend je zaskrbljujoč zaradi negativnih učinkov, ki jih ima pomanjkanje fizične aktivnosti na razvoj mladih, ter bolezni, ki se kot posledica pojavijo v kasnejših življenjskih obdobjih. Prav tako ima ugotovljen trend tudi socialno dimenzijo. Zaradi slabših pogojev za hojo imajo dostop do osnovne oskrbe oziroma programov otežen vsi tisti prebivalci, ki zaradi različnih razlogov ne uporabljajo osebnega avtomobila.

Med osebe z omejeno mobilnostjo vključujemo vse osebe, ki potrebujejo pri gibanju v prostoru posebno pozornost. Takšni so starejši ali osebe z invalidnostjo in začasnimi okvarami oziroma omejitvami, na primer s težavami pri gibanju, vidu, sluhu, z zmanjšanimi kognitivnimi funkcijami, osebe z vozički, malimi otroki ali težko prtljago, osebe s komunikacijskimi ovirami. Po raziskavah sodeč sodi med takšne več kot tretjina Evropejcev. Čeprav je v Gorici in Novi Gorici prisotna vrsta elementov za osebe na invalidskih vozičkih ter slepe, obstaja še široko polje izboljšav oziroma prilagoditev. Te bi posamezne občine lahko razvile v sodelovanju z lokalnimi društvi in organizacijami, ki združujejo prebivalce s posebnimi potrebami.

Še pred nekaj desetletji je bila hoja eden najpomembnejših načinov za premikanje v mestih ter naseljih. Od takrat se sama struktura mestnih središč in osrednjih naselij ni bistveno spremenila, so se pa spremenili pogoji glede dostopnosti osebnega avtomobila ter posledično potovalne navade. Razvoj cestnega motornega prometa je tudi zmanjšal varnost nemotoriziranih udeležencev, kar je dodaten razlog za zmanjšanje obsega hoje, predvsem pri najobčutljivejših skupinah.

DOSEŽKI

V zadnjih letih so občine začele urejati središča mest in naselij. Predvsem urbani deli Gorice, Nove Gorice, Šempetra pa tudi središča ostalih naselij v regiji omogočajo, da bi lahko prebivalci oziroma obiskovalci veliko večji delež poti opravili peš. Še posebej starejši deli naselij so že bili organizirani tako, da je bila večina najpomembnejših ciljev v naselju znotraj radija 1 km, torej večini prebivalcev dosegljiva v manj kot 10 minutah hoje. Z umirjanjem prometa ter zapiranjem nekaterih območij za osebne avtomobile so občine že postavile temelje za izboljšave.



5 minut 10 minut 15 minut

Slika: Kanal - dostopnost iz središča naselja peš v 5, 10 in 15 minutah



5 minut 10 minut 15 minut

Slika: Šempeter - dostopnost iz središča naselja peš v 5, 10 in 15 minutah

ŽIVAHNA IN PRIVLAČNA SKUPNOST, KI VELIK DELEŽ POTI OPRAVI PEŠ

Kakovostne ureditve bodo pešcem na razpolago v vseh naseljih, kar bo povečalo prometno varnost in splošen občutek kakovosti življenja. Občine ne bodo spodbujale hoje le s prometnimi ureditvami, temveč tudi z različnimi izobraževalnimi ter promocijskimi aktivnostmi.

Mesta in naselja bodo aktivno razvijala dobre pogoje za pešačenje. Pešci bodo v javnem prostoru zelo prisotni, hoja pa prepoznana kot izredno zdrav način opravljanja poti. Tako bodo bolje izkoriščeni potenciali tistih zgodovinskih in sodobnih elementov v mestih ter naseljih, ki jih zaznamujejo.

Poseben poudarek pri spodbujanju hoje bodo občine namenile vsakodnevnim potem, kot so poti v šolo in na delo. Z umirjanjem prometa ter varnimi potmi bodo vzpostavljeni temeljni pogoji za varno hojo. Z zagotavljanjem dobrih pogojev za hojo se bodo v regiji izboljšali tudi pogoji za mobilnost ogroženih udeležencev v prometu. Občine bodo z akcijami osveščale prebivalce, jim predstavljale pozitivne učinke oziroma prednosti hoje.

CILJI

Namen	Operativni cilji
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš.	Do leta 2018 doseči 20 % povečanje območij za pešce v primerjavi z letom 2010.
Povečanje deleža hoje za kratka potovanja in povečanje prisotnosti pešcev v središčih naselij.	Do leta 2020 doseči 15 % delež hoje med opravljenimi kratkimi potmi.
Povečanje prometne varnosti ter povečanje občutka varnosti pešcev.	Do obdobja 2024–2026 doseči 50 % zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci in popolno zmanjšanje števila smrtnih žrtev v primerjavi z obdobjem 2009–2011.
Spremljanje števila in navad pešcev.	Do 2016 vzpostaviti podatkovno bazo o obsegu in navadah pešcev ter jo osveževati na 2 leti.

UKREPI ZA URESNIČITEV VIZIJE

A) Zasnovati omrežja poti za pešce v regiji

Posebno pozornost bodo občine namenile dobrim pešpovezavam med ključnimi točkami oziroma območji v mestih in naseljih ter z njihovim zaledjem. Izkušnje z rekreacijskimi potmi kažejo, da imajo slednje potencial združevanja rekreativnih in dnevnih poti. Zato bodo občine izgradile zelene koridorje za navezavo mestnih delov z zelenim zaledjem, ponekod v povezavi s kolesarskimi vpadnicami.

B) Nadgraditi varne poti v šolo

Občine imajo osnovno omrežje varnih poti v šolo urejeno oziroma označeno, a ga bodo pregledale, uredile problematične odseke in prečkanja. S tem bodo vzpostavile pogoje za hojo v šolo. Podobne ukrepe bodo pričele izvajati še v okoliših vrtcih v regiji.
Poleg tega bodo imeli pomemben pozitiven vpliv na varne poti v šolo tudi ukrepi umirjanja prometa, predvideni v stebru o motornem prometu.

B) Promovirati hojo med prebivalci

Občine bodo poskrbele za izvedbo promocijskih, ozaveščevalnih ter izobraževalnih akcij za vse ciljne skupine prebivalstva. Najmlajše bodo nagovorili v akcijah Mobilnostnih načrtov za šole in vrtce, ki bodo nadgradile obstoječe akcije varnih poti v šolo, pri odraslih pa bodo akcije nagovarjale predvsem z argumenti zdravstvenih koristi hoje. Aktivnosti bodo občine uskladile z akcijami upravljanja mobilnosti za posamezne ciljne skupine.

C) Prilagoditi infrastrukturo gibalno oviranim osebam

Vsaka od občin bo pripravila pregled dostopnosti ključnih javnih programov za različne oblike invalidnosti in program odpravljanja posameznih ovir. Pri tem se bodo usklajevale z invalidskimi organizacijami. Odpravljanje ovir bo postopno, a stalno, saj bo tako zagotovljena dobra dostopnost za vse.

AKCIJSKI NAČRT

	MO NG	GO	B	K	RV	MK	ŠV	Strošek občine	Zahtev-nost	Odgovornost	Rok
A) Zasnovati omrežja poti za pešce v regiji	■	■	■	■	■	■	■	10.000 €	majhna	MONG in zunanji izvajalec	2016
B) Nadgraditi varnih poti v šolo	■		■	■	■	■	■	20.000 € letno	srednja	vse občine in zunanji izvajalec	2015-
C) Promovirati hojo med prebivalci	■	■	■	■	■	■	■	5.000 € letno	majhna	vse občine	2015-
D) Prilagoditi infrastrukturo gibalno oviranim osebam	■		■	■	■	■	■	8.000 € letno	srednja	vse občine in zunanji izvajalec	2015-

MO NG - Mestna občina Nova Gorica, GO - Gorica, B - Brda, K - Kanal, RV - Renče - Vogrsko, MK - Miren - Kostanjevica, ŠV - Šempeter - Vrtojba


BAKUGAN


GORIZIA inBici

Vzpostavljena gosta mreža hitrih, zdravih in udobnih kolesarskih povezav

Občine in regije imajo zaradi specifičnih prostorskih danosti prometnih navad različne potenciale za razvoj kolesarjenja. Kolesarska kultura je dobro razvita v ravninskih občinah, slabše pa v okoljih. Vendar se na teh območjih z razcvetom rekreacijskega kolesarjenja in električnih koles, razvijajo tudi pogoji za uvel-javitev kolesarjenja kot optimalnega načina potovanj na krajše razdalje.

IZZIVI

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. Na eni strani imajo občine pretežno ravninski karakter (denimo Nova Gorica, Gorica, Šempeter - Vrtojba, deloma Renče - Vogrsko), na drugi pa gričevnat ali hribovit karakter (denimo Brda, Kanal ob Soči, Miren - Kostanjevica, območje Trnovsko-Banjške planote), kjer je večji potencial za razvoj rekreativnega kolesarjenja ter s tem povezanih turističnih produktov.

Razlike med občinami so tudi v finančnih oziroma organizacijskih zmožnostih, v obsegu oziroma fazi priprave njihove prometne, prostorske dokumentacije, posledičnega stanja ter v dolžini kolesarskih povezav. Načeloma velja, da potenciali za kolesarjenje še niso izrabljeni v optimalni meri. Tudi regionalna zasnova kolesarskega omrežja še ni pripravljena. Vse občine dograjujejo kolesarske poti, prav tako načrtujejo vrsto novih povezav, a praviloma na ravni posameznih segmentov, ki med sabo niso povezani in ne tvorijo logičnega omrežja.

Večina poti v območju regije, ki so bile opredeljene kot kolesarske, so dejansko poti na obstoječih cestah oziroma poti, namenjene kombiniranemu prometu, kar je za kolesarje manj privlačno, manj varno. Take kolesarske poti v večini primerov še niso ustrezno označene ter urejene. Izjema so posamezne poti, kot je dvosmerna kolesarska pot Nova Gorica–Šempeter, državna kolesarska pot Plave–Solkan, kolesarski poti Renče–Bukovica in Renče–Dombrava (občina Renče - Vogrsko) ter pot Dolnje Cerovo–Prelesje (občina Brda).

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 brez ustrezno urejenih kolesarskih poti oziroma stez so kolesarji soočeni z vrsto problematičnih točk, kot so denimo dotrajan tlak, previsoki robniki ali nepregledna križišča.

V Novi Gorici kolesarsko omrežje delijo na 4 tipe poti, ostale občine pa večinoma sledijo klasifikaciji nacionalnih smernic, ki ne opredeljujejo tipov poti, ampak samo postavljajo minimalne standarde za posamezen tip tehnične izvedbe. Na regionalni ravni bi bilo smiselno uskladiti standarde, označevanje in trasiranje.

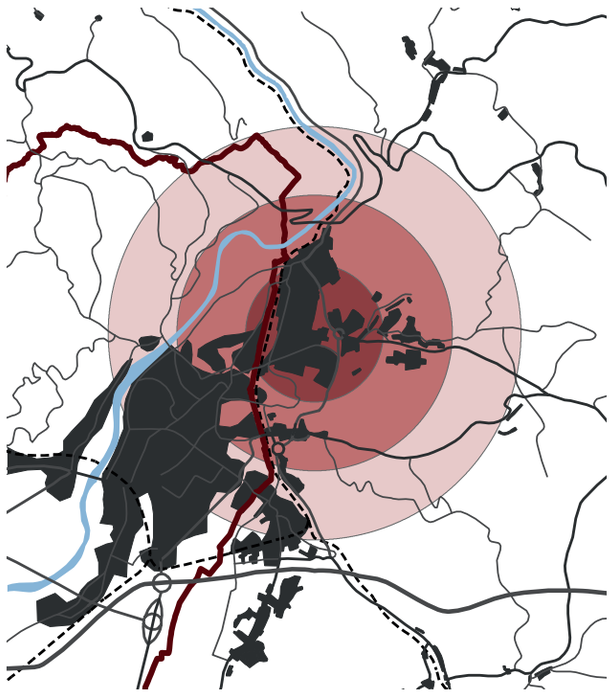
Nobena od občin v svojih prostorskih aktih nima opredeljenih zahtev glede parkiranja koles. Smiselna je podrobnejša opredelitev parkirnih normativov za kolesarje, vezana na dejavnost ter lokacijo objekta (centralnost). Vsaj za javne zgradbe in večje generatorje prometa bi občine morale vnesti zahteve glede standardov kolesarnic (denimo varovanje ali bližina vhoda) ter priporočilo za ureditev tušev in garderob. Potrebna bi bila tudi zasnova javnega omrežja kolesarnic, ki niso zgolj vezane na novogradnje.

DOSEŽKI

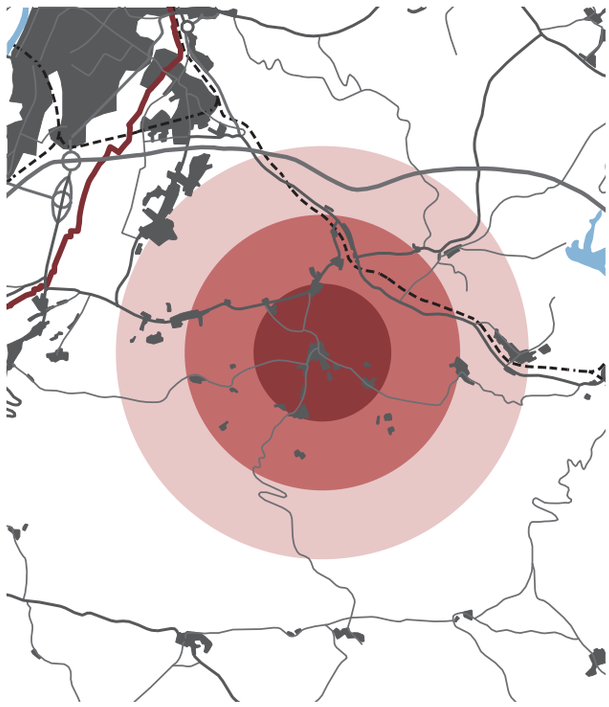
Projektiranje in izvedba kolesarske infrastrukture v občinah sicer zaostajata za standardi v kolesarsko razvitejših državah, a v večini občin izvajajo aktivnosti za izboljšanje stanja. V zadnjem času se jih večina vključuje v projekte, ki so sofinancirani iz evropskih sredstev ter so namenjeni izboljšavi kolesarskih povezav. Projekt Croctal je namenjen ureditvi povezav med občinami in čez mejo. V njem sodelujejo občine Gorica, 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 ter Gorica. Projekt Bimobis se ukvarja z načrtovanjem in urejanjem kolesarskih povezav v občinah Kanal ob Soči ter Nova Gorica.

Poleg naštetih projektov čezmejnega sodelovanja (med Slovenijo in Italijo v letih 2007–2013) so že izvedeni, v pripravi ali fazi prijave še drugi pomembni projekti, na primer projekt vzpostavitve regionalnega omrežja kolesarskih povezav severne Primorske, različni občinski ali medobčinski projekti za ureditev obstoječih in vzpostavitev novih kolesarskih povezav (Solkanski športi park ter 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 ter izvedba končata na občinski meji.

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



Slika: Nova Gorica - dostopnost iz središča mesta s kolesom v 5, 10 in 15 minutah



Slika: Renče - dostopnost iz središča naselja s kolesom v 5, 10 in 15 minutah

PRVA SLOVENSKA KOLESARSKA REGIJA

V regiji bo razvito razvejano omrežje kolesarskih povezav. V sodelovanju med občinami bodo razviti standardi za različne tipe kolesarskih poti, kot so državne, regionalne, turistične, rekreacijske, in različne tipe kolesarskih povezav v mestih ter naseljih. Omrežje bo temeljilo na nadgradnji obstoječih poti in bo v prihodnje najprej sklenjeno, kasneje pa tudi nadgrajeno.

S kolesom bodo varno in enostavno dostopna vsa naselja, ključne dejavnosti oziroma storitve, najbolj zanimive lokacije pa bodo dobro opremljene z opremo za varno parkiranje, nekatere tudi z opremo za popravilo koles. Dobra kolesarska ter prometna kultura bo vplivala na povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti skozi celo leto.

Enotna podoba kolesarskega omrežja bo eden od poudarkov razvoja. Sestavljali jo bodo elementi same kolesarske infrastrukture, označbe in promocija. Vse podatke o razpoložljivi infrastrukturi bodo kolesarji dobili na enem mestu v poenoteni obliki.

Poleg kolesarske infrastrukture bodo občine skrbele tudi za razvoj dodatne ponudbe, ki bo Čezmejno goriško občino opredelila kot kolesarsko turistično destinacijo. Spodbujale bodo razvoj kolesarjem prijazne turistične ponudbe, kot so hoteli, restavracije, izposojevalnice in polnilnice za električna kolesa, dostopnost obstoječih turističnih točk s kolesom, podporni servisi – kolesarske trgovine ter servisi.

CILJI

Namen	Operativni cilji
Vzpostavitev pogojev za načrtovanje kolesarjenja na ravni regije.	Do leta 2016 vzpostaviti platformo za sodelovanje občin na področju kolesarjenja.
Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v regiji.	Do leta 2025 v regiji vzpostaviti povezano kolesarsko omrežje.
Povečanje deleža kolesarjenja kratkih (lokalnih) poti.	Do leta 2020 doseči 10 % delež s kolesom opravljenih kratkih poti.
Povečanje prometne varnosti ter občutka varnosti kolesarjev.	Do leta 2020 za 50 % zmanjšati število nesreč s poškodovanimi kolesarji glede na povprečje 2005–2010.
Spremljanje števila in navad kolesarjev.	Do leta 2016 vzpostaviti podatkovno bazo o obsegu oziroma navadah kolesarjev ter jo na 2 leti osveževati.

UKREPI ZA URESNIČENJE VIZIJE

A) Izgraditi in označiti kolesarsko omrežje regije

Omrežje varnih kolesarskih stez bodo občine do leta 2025 vzpostavile na območju večjih naselij, njihovih povezav z zaledjem in v obliki povezav med naselji. Sestavljale ga bodo primarne, sekundarne ter rekreativne kolesarske povezave. Primarne povezave bodo hrbtenica omrežja, saj bodo nudile najvišjo raven ponudbe za kolesarje in jim zagotavljale prednost pred motornim prometom. Sekundarne povezave bodo dopolnjevale primarne, večinoma pa bodo speljane po prometno manj obremenjenih cestnih odsekih. Rekreacijske povezave bodo služile predvsem navezavi mestnih območij z zelenim zaledjem ter ključnimi turističnimi točkami.

B) Dopolniti manjkajoče odseke kolesarskega omrežja

Posebno pozornost bodo občine v naslednjih letih posvetile odpravljanju manjkajočih odsekov. V zadnjih letih so namreč v regiji bile izgrajena številne kakovostne kolesarske povezave, ki pa med sabo ostajajo nepovezane. Občine bodo zato najprej identificirale, potem odpravile manjkajoče dele ter s tem zagotovile strnjeno omrežje.

C) Promovirati kolesarjenje med prebivalci

Komunikacija o pomenu kolesarjenja bo potekala na treh ravneh. Deležnikom, ki so vključeni v razvoj kolesarjenja v mestu, bodo občine namenile redne kolesarske posvete in delavnice. Ti bodo zagotavljali stalno izmenjavo informacij oziroma mnenj med udeleženimi stranmi ter pripravo letnih akcijskih načrtov za področje kolesarjenja. Uporabnike oziroma kolesarje bodo nagovarjale posebne komunikacijske kampanje. Poudarek bo na potovanjih na delo in v šolo. Promocija dobrih praks bo potekala s pomočjo gradiv za mednarodne promocijske dogodke ter z aktivnim sodelovanjem v evropskih projektih.

D) Vsako leto zgraditi 20 parkirnih stojal in eno pokrito kolesarnico

Na ključnih kolesarskih točkah v regiji bodo občine zagotavljale varno in pred vremenskimi vplivi zaščiteno parkiranje koles. Število ter kakovost kolesarskih parkirišč bodo zagotavljali tudi parkirni standardi za kolesa v prostorskih aktih. Od leta 2015 do 2020 bodo občine regije letno zagotovile vsaj 20 parkirnih stojal in eno kolesarnico letno v okolici generatorjev prometa. Skrbele bodo za postavljanje polnilnic električnih koles ob vseh večjih generatorjih prometa.

AKCIJSKI NAČRT

	MO NG	GO	B	K	RV	MK	SV	Strošek občine	Zahtev-nost	Odgovornost	Rok
A) Izgraditi in označiti kolesarsko omrežje regije	■	■	■	■	■	■	■	200.000€ letno, sofinanciranje s strani EU	srednja	vse občine, DRSC in zunanji izvajalec	2016-
B) Dopolniti manjkajoče odseke kolesarskega omrežja	■	■	■	■	■	■	■	200.000€ letno, sofinanciranje DRSC	srednja	vse občine, DRSC in zunanji izvajalec	2016-
C) Promovirati kolesar-jenje med prebivalci	■	■	■	■	■	■	■	5.000 € letno	majhna	vse občine	2015-
D) Vsako leto zgraditi 20 parkirnih stojal in eno pokrito kolesarnico	■		■	■	■	■	■	10.000 € letno, možnost sofinan-ciranja podjetij in ustanov	srednja	vse občine in zunanji izvajalec	2016-

MO NG - Mestna občina Nova Gorica, GO - Gorica, B - Brda, K - Kanal, RV - Renče - Vogrsko, MK - Miren - Kostanjevica, SV - Šempeter - Vrtojba


P



Skupaj potujemo hitreje in ceneje

Na območju regije deluje več ponudnikov JPP z avtobusi in vlaki – na lokalni in regionalni ravni tako na eni kot drugi strani meje. Večina ponudbe ostaja prostorsko in plačilno nekompatibilna. Z izboljšanjem ponudbe, gostejšo mrežo, višjimi frekvencami, preureditvijo postajališč, zagotavljanjem primernih parkirnih površin za avtomobile in kolesa ter integracijo železnice z mestnimi avtobusnimi linijami bi lahko JPP v prihodnje prevzel bistveno večje število potnikov.

IZZIVI

Od devetdesetih let uporaba JPP v regiji upada. To je v največji meri posledica skokovite rasti motorizacije, ki je v Sloveniji najvišja prav v tej regiji, ter večletnega ukinjanja prog s strani države zaradi njihove ekonomske neupravičenosti. Pomemben negativni vpliv ima tudi ukinjanje tovarniških avtobusov zaradi zapiranja večjih industrijskih obratov v regiji. Opisani dejavniki so oblikovali začaran krog upadanja ponudbe in potnikov. Ta trend se je nekoliko ustavil v zadnjih letih, saj se je zaradi akcij Ministrstva za infrastrukturo in promet, ki subvencionira šolske ter študentske vozovnice, število potnikov dvignilo.

Z uvedbo enotne vozovnice, ki jo v Sloveniji v prihodnjih letih načrtuje Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, bo sistem na slovenski strani poenoten. Zaradi bolj učinkovite rabe različnih oblik javnega prometa med Gorico ter Novo Gorico bi bilo smiselno razmišljati tudi o skupni vozovnici, ki bi omogočala uporabo vseh razpoložljivih oblik javnega prometa.

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 osnovnih programov oziroma storitev, kot so trgovina, zdravstvo in izobraževanje.

Železniška povezava Nove Gorice z občinami ob Soči je že zgodovinsko imela pomembno vlogo. Železnica je še vedno pomembna povezava predvsem za dnevne poti v šolo oziroma na delo za prebivalce, ki bivajo v bližini, vendar njen velik potencial ostaja slabo izkoriščen.

Postajališča za prestopanje iz enega na drugo prevozno sredstvo so med sabo preveč oddaljena, da bi bila njihova uporaba udobna ter učinkovita, vozni redi in sistemi vozovnic pa niso medsebojno usklajeni.

Velik potencial ima tudi integracija železniških prog na italijanski in slovenski strani. Tiri, ki povezujejo obe postaji, so že izgrajeni, nadgraditi bi jih bilo treba še s povezavami med obema postajama.

DOSEŽKI

Od leta 2006 je mestni avtobus v Mestni občini Nova Gorica in Občini Šempeter - Vrtojba brezplačen za vse uporabnike. Od takrat je operater beležil veliko povečanje prepeljanih potnikov, a se zaradi sprememb koncesijske pogodbe spreminja frekvenca avtobusov, kar se že pozna na številu prepeljanih potnikov.

V sodelovanju med ponudnikoma mestnega prometa je že zaživela skupna avtobusna linija, ki povezuje Gorico ter Novo Gorico. Ta kaže na zanimanje uporabnikov za povezovanje različnih storitev.

Občine in ponudniki storitev v regiji so v zadnjih letih aktivni tudi v vrsti evropskih projektov, ki skušajo izboljšati ponudbo ter uporabnost sistema JPP. Poseben poudarek je na potencialu železnic in dodatnih izboljšavah čezmejne ponudbe, saj se ta izkazuje kot posebej zanimiva za uporabnike. Na območju je poseben dosežek dobro sodelovanje vrste deležnikov z obeh strani meje.

REGIJA DOBRO POVEZANIH LJUDI

Različni ponudniki javnega prevoza, delujočih v regiji, bodo povezali svoje storitve v učinkovit sistem, ki bo zagotavljal kakovostno dostopnost vsem in omogočal enostavno ter logično prestopanje med posameznimi podsistemi. Usklajeni bodo tako vozni redi kot načini plačila, kar bo poenostavilo prestopanje.

Sistem javnega prevoza bo razvit s skrbjo za potnika, zato bo postal konkurenčen osebnemu avtomobilu. Za potnike bo hiter, zanesljiv ter enostaven za uporabo. Občine bodo redno spremljale kazalce o uporabniški izkušnji, dostopnosti postajališč oziroma prestopnih točk, razpoložljivosti informacij, kakovosti voznega parka, ustreznosti in usklajenosti voznih redov ter zadovoljstvu uporabnikov. Te podatke bodo uporabile pri načrtovanju nadaljnjega razvoja sistema.

Za povečanje uporabnosti sistema bodo občine razvile različne storitve, prilagojene specifičnim uporabniškim in prostorskim zahtevam. Preučile bodo možnosti za splošno uporabo posebnih avtobusnih linij, kot so šolski ter tovarniški prevozi. Na območjih z nižjo gostoto bodo v regiji dodane posebne storitve, kot so prevozi na klic ali storitve za invalide, starejše in otroke.

CILJI

Namen	Operativni cilji
Povečanje uporabe JPP.	Do leta 2020 za 20 % povečati število prepeljanih potnikov z JPP; glede na 2010.
Izboljšanje ponudbe JPP.	Do leta 2020 povečati pestrost ponudbe JPP za različne specifične situacije in skupine potnikov.
Izboljšanje integracije med različnimi prometnimi načini.	Do leta 2018 doseči 100 % delež ponudnikov JPP, vključenih v sistem enotne vozovnice.
Izboljšanje dostopnosti JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Do leta 2020 doseči 100 % delež vozil in postajališč, ki so prilagojena invalidom, slepim ter slabovidnim.
Izboljšanje podobe JPP.	Do leta 2020 doseči izboljšanje podobe JPP med prebivalci regije.

UKREPI ZA URESNIČITEV VIZIJE

A) Izpeljati študijo možnosti razvoja JPP v regiji

Regija bo razvila lastno Strategijo razvoja JPP, ki bo vključevala integracijo med ponudniki, modele podeljevanja nalog, upravljanja s postajami in postajališči ter vloge posameznih deležnikov. Strategija bo nudila podporo pri komunikaciji z vsemi deležniki na tem področju. Natančno bo opredelila modele udeležb pri financiranju enotne slovenske vozovnice, sofinanciranju medkrajevnih in primestnih linij, kakor tudi modele nagrajevanja izvajalcev mestnega potniškega prevoza. Predvidela bo vzpostavitev centralnega telesa, ki bo prevzelo koordinacijo med vsemi ponudniki.

B) Integrirati šolske in prevoze »na poziv« v sistem rednega linijskega prevoza

Čeprav je integracija šolskih prevozov v javni sistem prevozov tema, s katero se številne

občine v Sloveniji ukvarjajo že več let, je le redkim integracija uspela v praksi. V bližini obravnavane regije je to dosegel Bovec, kjer šolski kombiji hkrati prevažajo tudi druge potnike. Kljub neurejenosti financiranja tovrstne integracije gre za prakso, ki jo je potrebno razširiti na občine v regiji, sočasno pa urediti pravila financiranja.
Območja z nižjo gostoto poselitve v zaledju bodo občine opremile z linijami javnega prevoza po sistemu prevozov na klic. S tem bodo zagotovile zadovoljivo razpoložljivost JPP na območjih in ob časih, kjer klasične prevozne storitve niso konkurenčne. Hkrati bo tak sistem odpravil socialno izključenost ljudi, ki nimajo dostopa do avtomobila. Vse oblike JPP bodo povezane v skupno ponudbo, ki bo na voljo vsem prebivalcem. Dostop do postajališč JPP bodo občine izboljšale z opremljanjem parkirišč za kolesa.

C) Vzpostaviti tri osrednje prestopne točke regije

Občine bodo v sodelovanju določile tri prestopne točke, ki jih bodo celovito analizirale in prenovile. Cilj prenove bo čim bolj učinkovito prestopanje med posameznimi ponudniki JPP ter dobra uporabniška izkušnja potnikov. Poleg fizičnih elementov prestopnih točk bo veliko pozornosti deležna prisotnost ključnih informacij o potovanju.
V okviru prestopnih točk bodo izkoriščeni tudi potenciali prestopov med sredstvi JPP in kolesom.

D) Informacijsko nadgraditi sistem JPP

Velik poudarek bo v prihodnje namenjen izboljšanju zagotavljanja informacij o uporabi JPP. Za to bodo uporabljene različne tehnologije, ki bodo uporabnikom omogočale enostavno načrtovanje potovanj, pridobitev cen vozovnic in voznih redov v realnem času. Prenovljena bodo tudi postajališča. Bolj frekventna bodo opremljena s prikazovalniki prihodov, klopmi za čakanje ter informacijami v več jezikih. V drugi fazi se bodo prenovile manj frekventna postajališča, ki bodo opremljena le z izpisom aktualnih voznih redov.

E) Prilagoditi sistem JPP invalidom, slepim in slabovidnim

Občine bodo postopoma prenovile postajališča JPP, ki bodo prilagojena za vstopanje invalidov, slepih ter slabovidnih. Prenova se bo odvijala glede na frekventnost postajališč in prisotnost različnih oblik invalidnosti na posameznih območjih.

AKCIJSKI NAČRT

	MO NG	GO	B	K	RV	MK	ŠV	Strošek občine	Zahtev-nost	Odgovornost	Rok
A) Izpeljati študijo možnosti razvoja JPP v regiji	■	■	■	■	■	■	■	20.000 €	srednja	vse občine in zunanji izvajalec	2017
B) Integrirati šolske in prevoze »na poziv« v sistem rednega linijskega prevoza	■		■	■	■	■	■	rezultat študije	zahtevna	vse občine, MzP, prevozniki	2018
C) Vzpostaviti tri osrednje prestopne točke regije	■	■					■	rezultat študije	zahtevna	vse občine v sodelovanju s prevozniki	2018
D) Informacijsko nadgraditi sistem JPP	■	■						20.000€ letno	zahtevna	občine v sodelovanju s prevozniki	2015-
E) Prilagoditi sistem JPP invalidom, slepim in slabovidnim	■		■	■	■	■	■	v okviru redne obnove postajališč	srednja	vse občine v sodelovanju s prevozniki in invalidskimi organizacijami	2015-

MO NG - Mestna občina Nova Gorica, GO - Gorica, B - Brda, K - Kanal, RV - Renče - Vogrsko,
MK - Miren - Kostanjevica, ŠV - Šempeter - Vrtojba


bosnaexpres

Avtomobili potujejo v drugi plan

Stopnja motorizacije v regiji je v primerjavi z državnim povprečjem zelo visoka. Visok delež uporabe avtomobila je prisoten pri vseh skupinah prebivalcev. Negativni vplivi, ki so povezani s takim načinom potovanja, so znani okoljski, zdravstveni in socialni. Z izmenjavo dobrih praks bodo občine razvile sodobne ter lokalnim specifikam prilagojene rešitve, ki bodo zmanjšale odvisnost skupnosti od nenehne uporabe avtomobila.

IZZIVI

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. Rast je leta 2009 dosegla vrh in se je od takrat ustavila pri skoraj 600 vozilih na 1000 prebivalcev. Lastništvo rezultira v visoki rabi avtomobilov ter večinski pozornosti načrtovanja in investicij, hkrati pa zanemarjanju prej obravnavanih alternativ.

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

Nobena od občin nima izdelane celovite parkirne politike, ki bi strateško opredeljevala oziroma uravnavala območja ter 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 ter cenejše. Območja, namenjena parkiranju zaposlenim, so navadno dobro povezana z zaposlitvenimi središči z JPP.

Ker obravnavana regija deluje kot eno območje, bi bilo smiselno poenotiti pristop k parkiranju v občinah. Če bi občine sistem parkiranja razvile skupaj, bi s tem olajšale njegovo uporabo in bolj učinkovito regulirale pritiske na mesta ter naselja.

Tudi prometna varnost v regiji še ni primerna. Od leta 2001, ko je bil na nacionalni ravni 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 vsako leto povečalo v povprečju za 4,2 %. V regiji je sicer opazen trend zmanjševanja smrtnih žrtev, vendar so številke glede na zastavljene cilje še vedno previsoke.

DOSEŽKI

Občine Gorica, Nova Gorica in Šempeter so že uvedle območja s časovno omejenim ali plačljivim parkiranjem, vendar so ta zelo omejena. Tudi ostale počasi uvajajo podobna območja, saj želijo omejiti celodnevno parkiranje v središčih mest ter drugih naseljih.

Občine so uvedle tudi vrsto območij umirjenega prometa, ki večinoma niso celovito urejena in so pogosto le označena s prometnim znakom. A to vseeno kaže na zavedanje o potrebi po zmanjševanju hitrosti motornega prometa v nekaterih ključnih območjih, kot so okolica šol ali vrtcev in nekatera stanovanjska območja.

REGIJA Z VISOKO VOZNIŠKO KULTURO

Regija bo razvila smernice za celovite ukrepe umirjanja, ki presegajo ureditev zgolj s cestnimi označbami, hitrostnimi ovirami in temeljijo na celovitih prenovah ulic ter njihovih prometnih režimov. S tem bodo vzpostavljeni pogoji za uresničitev vizije na drugih področjih, kot so spodbujanje hoje in prometna varnost. Posebna pozornost bo namenjena naseljem, poseben poudarek bo na širši okolici šol.

Regija bo razvila parkirno politiko, ki bo bolj celovito opredelila nadaljnji razvoj. Upravljanje parkiranja bo uvedeno tudi v ostalih pomembnejših naseljih v regiji. Zmanjšane bodo parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa, občine pa bodo premišljeno zagotavljale parkiranje v okviru novogradenj.

S celovitim načrtovanjem vodenja prometa v regionalnem merilu bodo občine zmanjšale obseg motornega prometa skozi mesta in naselja. V ospredju bo odpravljanje tranzita skozi občutljive dele mest oziroma naselij ter umirjanje motornega prometa v naseljih.

Regija bo z jasno vizijo bistvenega zmanjšanja števila prometnih nesreč in njihovih žrtev postala vodilna regija v Sloveniji glede prometne varnosti. Ker odstranjevanje specifičnih črnih točk ne bo več potrebno, se bo fokus dela na prometni varnosti usmeril na celovito umirjanje motornega prometa v mestih ter naseljih.

CILJI

Namen	Operativni cilji
Umirjanje motornega prometa.	Do leta 2020 zmanjšati povprečno hitrost vozil v naseljih za 20 %
Izboljšanje parkirnih razmer v regiji.	Do leta 2020 za 10 % letno postopno zmanjševati delež dolgotrajnega parkiranja v območjih središč mest in naselij.
Povečanje prometne varnosti.	V obdobju 2019–2021 za 25 % zmanjšati povprečje števila poškodovanih v nesrečah; glede na obdobje 2009–2011.
Zmanjševanje vpliva tovornega prometa.	Do leta 2020 za 20 % zmanjšati onesnaženost zraka ter raven hrupa zaradi tranzitnega tovornega prometa skozi naselja; glede na 2012.
Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.	Do leta 2020 za 1 % zmanjšati število avtomobilov na prebivalca za 1 %; glede na leto 2010.

UKREPI ZA URESNIČITEV VIZIJE

A) Pripraviti regijske smernice za umirjanje prometa

Umirjanje prometa je v regiji že prisotno, a je pogosto omejeno le na oznake s tablami in fizično zmanjšanje hitrosti z ovirami na cestišču. Ostali elementi ureditev, ki bi bolj učinkovito zmanjšali hitrost motornih vozil, pa se večinoma ne izvedejo, na primer sprememba tlaka, zožitev vozne površine ali manjši radiji ovinkov. Njihov namen je z oblikovanjem prostora sporočiti voznikom, da vstopajo na območje, kjer se na cestni površini odvijajo tudi druge aktivnosti.

Občine bodo na podlagi primerov dobrih praks pripravile smernice za urejanje območij umirjenega prometa, ki bodo služile kot podpora občinam pri komunikaciji s projektanti. Do leta 2015 bodo občine določile območja prijaznega prometa za celotno mesto in mestno mrežo zbirnih cest, ki območja povezujejo oziroma obkrožajo. Njihovo uvedbo bodo razvile v sodelovanju s prebivalci, podprle pa s komunikacijsko kampanjo, ki bo primerno pojasnila razloge oziroma prednosti.

Cestna mreža v naseljih bo prekategorizirana z vidika umirjanja prometa. Določene bodo glavne zbirne ceste, na katerih bo hitrost v naseljih omejena na 50 km/h. S preureditvami drugih ulic (režimi enosmernih in slepih ulic) bodo občine preusmerile tranzitni promet motornih vozil v naseljih na zbirne ceste, nadzorovale parkiranje, hitrosti pa formalno ter fizično omejile na največ 30 km/h oziroma 10 km/h v območjih, ki so prednostno namenjena pešcem. Ukrep bo zmanjšal obseg motornega prometa v preurejenih območjih, povečal varnost in spodbudil hojo, kolesarjenje, kjer bo potrebno pa pretok JPP skozi njih.

B) Pripraviti smernice za parkirne politike občin

Do leta 2016 bodo izdelane smernice za parkirne politike občin, ki bodo temeljile na ciljih in usmeritvah CPS. Smernice bodo spodbujale nadaljevanje širitve območij nadzorovanega parkiranja. Parkirne tarife bodo določene tako, da bodo odvračale od celodnevnega parkiranja v središčih naselij, prometa ob konicah ter spodbujale kratkotrajne nakupe in opravke izven konic. Izboljšan bo nadzor plačevanja oziroma preganjanje nepravilnega parkiranja, posebna pozornost pa bo pri tem namenjena zasedanju parkirišč za ljudi z zmanjšano mobilnostjo.

C) Razširiti nadzorovanega parkiranja

V večini občin so že bili vzpostavljeni prvi koraki v smeri nadzorovanega parkiranja. Občine bodo predvsem v večjih naseljih nadaljevale z uvajanjem oziroma širjenjem teh območij, razvojem primerne politike omejevanja (omejen čas, plačljivo parkiranje, nadzor) ter razvojem alternativ. Poleg urejanja dodatnih parkirnih zmogljivosti izven središča naselja bodo kot alternativno ponudbo razvijale tudi ukrepe, ki so opredeljeni v ostalih stebrih strategije, in jih primerno promovirale.

D) Vzpostaviti pilotno območje umirjenega prometa

Prvo pilotno območje prijaznega prometa bo preurejeno do leta 2017. V primeru območja šole bomo preizkusili začasne ulične zapore med začetkom in koncem šolskega pouka okrog šol, kjer nastaja največ težav z zastoji zaradi staršev, ki pripeljejo ali odpeljejo otroke. Dodatno bodo zmanjšane hitrosti, preurejeni elementi na cestah oziroma križiščih, kjer pogosto prihaja do konfliktov s pešci ter kolesarji.

E) Vzpostaviti 3 območja umirjenega prometa v stanovanjskih soseskah

Na podlagi izkušenj iz pilotnega območja bodo v večjih naseljih regije urejena še tri območja umirjenega prometa v stanovanjskih soseskah. Same ureditve bodo razvite v sodelovanju s prebivalci, tako da bodo v soglasju z njimi postavljeni pogoji za parkiranje, urejene ozelenitve, označene poti in kolesarske steze ter ostala urbana oprema.

F) Vzpostaviti 3 območja umirjenega prometa v izbranih manjših naseljih

V treh manjših naseljih bodo urejena območja umirjanja prometa, ki bodo prilagojena lokalnim posebnostim. Ker manjša naselja večinoma nimajo obvoznic in skozi njih potekajo glavne ceste, bo potrebno zahtevnejše dogovarjanje z DRSC. Kljub temu je zmanjšanje obsega ter hitrosti motornega prometa za kakovost bivanja v teh naseljih ključnega pomena.

AKCIJSKI NAČRT

	MO NG	GO	B	K	RV	MK	ŠV	Strošek občine	Zahtev-nost	Odgovornost	Rok
A) Pripraviti regijske smernice za umirjanje prometa	■	■	■	■	■	■	■	10.000 €	majhna	MONG in zunanji izvajalec	2016
B) Pripraviti smernice za parkirne politike občin	■	■	■	■	■	■	■	10.000 €	srednja	vse občine in zunanji izvajalec	2016
C) Razširiti nadzo-rovanega parkiranja	■	■	■	■	■	■	■	10.000 € letno / možen vir prihodkov	majhna	vse občine	2016
D) Vzpostaviti pilotno območje umirjenega prometa	■							10.000 € projekt 150.000 € izvedba	zahtevna	zainteresirana občina in zunanji izvajalec	2015 projekt 2016 izvedba
E) Vzpostaviti 3 območja umirjenega prometa v stanovanjskih soseskah	■	■					■	10.000 € projekt 150.000 € izvedba	zahtevna	zainteresirana občina in zunanji izvajalec, po potrebi DRSC	2017-2020
F) Vzpostaviti 3 območja umirjen-ega prometa v izbranih manjših naseljih			■	■	■	■		10.000 € projekt 150.000 € izvedba	zahtevna	zainteresirana občina in zunanji izvajalec	2017-2020

MO NG - Mestna občina Nova Gorica, GO - Gorica, B - Brda, K - Kanal, RV - Renče - Vogrsko,
MK - Miren - Kostanjevica, ŠV - Šempeter - Vrtojba

IZDAL IN ZALOŽIL
Urbanistični inštitut RS
Trnovski pristan 2, Ljubljana

AVTORJI
Luka Mladenovič
Aljaž Plevnik
Mojca Balant
Damjana Gantar

Predlog prometne strategije za Čezmejno goriško regijo je nastal v okviru projekta PUMAS.
http://www.pumasproject.eu

FOTOGRAFIJE
E-fronta

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV
Dani Bajc

OBDELAVA BESEDILA IN
VSEBINSKA UREDITEV
Rdeči oblak 2014

NAKLADA
50 izvodov



Nova Gorica

Gorizia

Šempeter - Vrtojba

Renče - Vogrsko

Občina Kanal ob Soči

Kanal

Brda

Miren - Kostanjevica