

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ČEZMEJNE GORIŠKE REGIJE

Vizija optimalno povezane regije - Povzetek

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

Predlog, maj 2014

Kakovost življenja kot ključni kriterij načrtovanja

Celostna prometna Strategija je dokument, ki upošteva in nadgrajuje obstoječe strateške dokumente občin te 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.

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.

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).

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.

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.

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.

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.

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 stakano 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.

Strateški cilji Čezmejne goriške regije

Sodelujoče občine z oblikovanjem CPS sledijo uresničevanju svojih ključnih dolgoročnih interesov:

1. Zadovoljni prebivalci,
2. Visoka kakovost bivanja,
3. Pozitivni demografski trendi,
4. Uravnotežena dostopnost,
5. Privlačnost za investicije.

PRVISTEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

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 prioritete 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.

CILJI

Namen	Operativnicilji
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za sodelovanje občin pri anju 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.
- B) Vzpostaviti regijsko platformo na področju mobilnosti.
- C) Pripraviti uravnotežene proračune.
- D) Spremljati potovalne navade prebivalcev.
- E) Sprejeti tehnične smernice za gradnjo infrastrukture za pešce, kolesarje in gibalno ovirane.
- F) Izdelati mobilnostne načrte za večje generatorje prometa v regiji.

DRUGI STEBER: UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA

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.

CILJI

Namen	Operativnicilji
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.

- B) Nadgraditi varne poti v šolo.
- C) Promovirati hojo med prebivalci.
- D) Prilagoditi infrastrukturo gibalno oviranim osebam.

TRETI STEBER: OBLIKOVANJE POGOJEV ZA IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA

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 uveljavitev kolesarjenja kot optimalnega načina potovanja na krajše razdalje.

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 ZAURESNIČENJE VIZIJE

- A) Izgraditi in označiti kolesarsko omrežje regije.
- B) Dopolniti manjkajoče odseke kolesarskega omrežja.
- C) Promovirati kolesarjenje med prebivalci.
- D) Vsako leto zgraditi 20 parkirnih stojal in eno pokrito kolesarnico.

ČETRTI STEBER: RAZVOJ PRIVLAČNEGA JPP

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.

CILJI

Namen	Operativni cilji
Povečanje uporabe JPP.	Do leta 2020 za 20% povečati število prepeljanih potnikov z JPP; gledena 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.
- B) Integrirati šolske in prevoze »na poziv« v sistem rednega linijskega prevoza.
- C) Vzpostaviti tri osrednje prestopne točke regije.
- D) Informacijsko nadgraditi sistem JPP.
- E) Prilagoditi sistem JPP invalidom, slepim in slabovidnim.

PETI STEBER: SPREMEMBA NAVAD UPORABNIKOV MOTORIZIRANEGA PROMETA

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.

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 povprečne 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.
- B) Pripraviti smernice za parkirne politike občin.
- C) Razširiti nadzorovanega parkiranja.
- D) Vzpostaviti pilotno območje mirjenega prometa.
- E) Vzpostaviti 3 območja umirjenega prometa v stanovanjskih soseskah.
- F) Vzpostaviti 3 območja umirjenega prometa v izbranih manjših naseljih.

Pripravil: dr. Luka Mladenovič, Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Celostna prometna strategija čezmejne Goriške regije je nastala v okviru projekta PUMAS, sofinanciran iz Programa ALPINE SPACE.



Nosilec projektne aktivnosti in partner v projektu: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Koordinator priprave celostne prometne strategije in koristnik projektnih rezultatov ter partnerica v projektu: Mestna občina Nova Gorica