CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJE MESTNE OBČINE NOVA GORICA

Poročilo o poteku aktivnosti

Marec 2017

MESTNA OBČINA NOVA GORICA

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Kazalo

1. Ozadje in namen dokumenta 2
2. Namen in cilj celostnih prometnih strategij 2
3. Časovnica in priprava dokumenta 3
4. Pregled izvedenih aktivnosti 4
4.1 Povzetek ugotovitev 1. faze (zagon procesa) 5
4.1.1 Anketa o potovalnih navadah in stanju prometa 6
4.1.2 Intervjuji z različnimi deležniki 9
4.1.3 Delavnice 10
4.1.4 Javna razprava 12
4.1.5 Analiza stanja 13
4.1.6 Možni scenariji prihodnjega razvoja občine 14
4.2 Povzetek ugotovitev 2. faze (racionalno zastavljanje ciljev) 16
4.2.1 Delavnice na temo vizije in ciljev 16
4.2.2 Javna razprava na temo vizije in ciljev 16
4.2.3 Oblikovanje vizije in ciljev 18
4.2.4 Razstava na temo vizije in podelitev nagrad 23
4.2.5 Intervjuji z različnimi deležniki na temo izbire ukrepov 24
4.2.6 Delavnica na temo izbire ukrepov 25
4.2.7 Javna razprava na temo izbire ukrepov 27
5. Naslednji koraki 30

1. Ozadje in namen dokumenta

Ministrstvo za infrastrukturo je v Uradnem listu RS št. 78/2015 z dne 16. 10. 2015, objavilo Javni razpis za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije«, ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizko-ogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi. Izvajalec javnega razpisa kot posredniški organ je Ministrstvo za infrastrukturo.

Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev posameznim občinam ali konzorcijem več občin za izdelavo Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) iz naslova področja ukrepov trajnostne mobilnosti. Namen javnega razpisa je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov - CPS. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije. V letu 2016 je Mestna občina (MO) Nova Gorica iz naslova zgoraj omenjenega razpisa uspešno pridobila sredstva za izdelavo CPS, katere namen je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo na občinski ravni.

2. Namen in cilj celostnih prometnih strategij

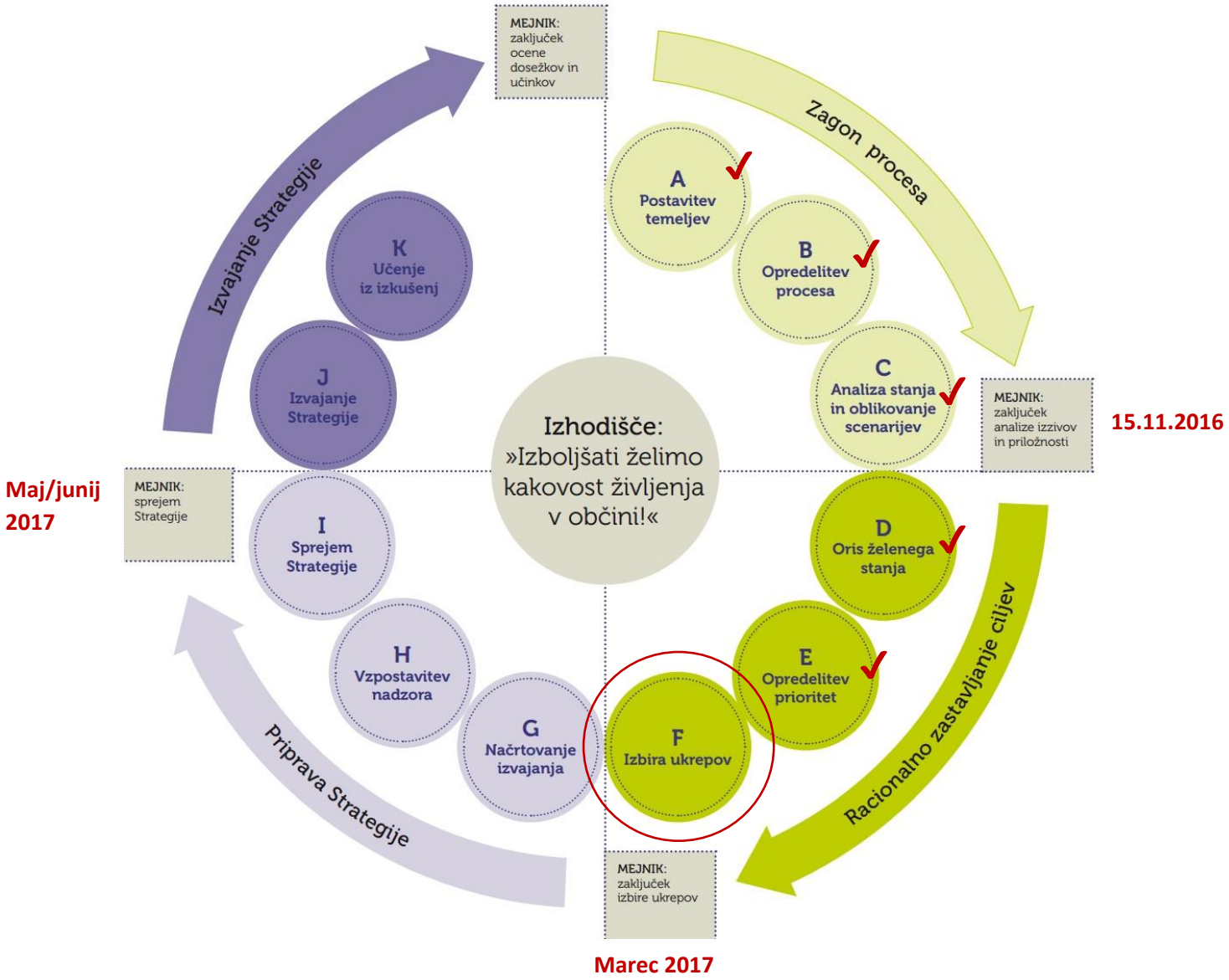
Namen vseh CPS je prispevati k razvoju urbane mobilnosti in pomagati pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema. S tem prispevamo k:

- izboljšanju kakovosti zraka v mestu,
- zmanjšanju emisije toplogrednih plinov in porabi energije,
- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotoviti dostopnost delovnih mest in storitev za vse,
- boljši povezanosti urbanih območij z njegovim zaledjem,
- boljši izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- nižjim stroškom za mobilnost,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- povečanju prometne varnosti,
- povečanju možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj in
- zmanjšanju stroškov potniškega in tovornega prevoza.

Cilj vseh CPS je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Strategija, ki mora biti sprejeta v Mestnem svetu, bo tudi podlaga za dodeljevanje sredstev občinam iz mehanizma CTN (Celostne teritorialne naložbe) oziroma sredstev na področju kolesarske infrastrukture, sistemov Park & Ride, avtobusnih postajališč ter površin za pešce.

3. Časovnica in priprava dokumenta

V skladu z razpisnimi pogoji bo CPS MO Nova Gorica izdelana skladno s Smernicami za pripravo CPS (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012). Izdelava celostne prometne strategije je razdeljena na 4 faze in 11 sklopov. Začetek priprave CPS se je začel 15.7.2016 s podpisom pogodbe z izvajalcem CPS (PNZ d.o.o.). Naslednja slika prikazuje, da smo marca 2017 na približno 75 % izdelave (upoštevajoč, da je končni mejnik sprejem strategije, izvajanje in spremljanje le-te pa kasneje).



Slika 1: Koraki za izdelavo CPS (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

4. Pregled izvedenih aktivnosti

Skladno s smernicami za pripravo CPS, ki jih je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo, je bila osnovana delovna skupina, ki jo sestavljajo različni deležniki. Delovna skupina šteje 18 članov, med njimi so predstavniki Policijske uprave NG, prevoznika Avrigo, Komunale NG, podjetja HIT, zdravstvenega doma, osnovne šole, srednje šole, VIRS-a, medobčinskega društva invalidov, medobčinskega društva slepih in slabovidnih, turistične zveze, društva upokojencev itd. Namen delovne skupine je aktivno sodelovati pri oblikovanju CPS, zlasti s sodelovanjem na štirih delavnicah in tudi pri drugih aktivnostih, kot so javne razprave, intervjuji itd.

Naslednja preglednica prikazuje izvedene aktivnosti v prvih dveh fazah priprave CPS.

Preglednica 1: Pregled izvedenih aktivnosti

AKTIVNOST	DATUM	OPIS
1. FAZA – ZAGON PROCESA		
Evropski teden mobilnosti	22.9.2016	Brošura, delavnica
Terenski ogledi	Avgust, september 2016	4 terenski ogledi izvajalca
Štetje prometa z video kamerami	12.-14.9.2016	Video štetje prometa v 12 križiščih v MO Nova Gorica
Delavnica z občinsko upravo o stanju prometa	12.10.2016	18 udeležencev
Delavnica z delovno skupino o stanju prometa	12.10.2016	22 udeležencev
Javna razprava o stanju prometa	26.10.2016	Ca. 40 udeležencev
Anketa o potovalnih navadah in stanju prometa (z nagradno igro)	Med 21.10.2016 in 7.11.2016	Anketa je bila opravljena v tiskani obliki in na internetu, anketo je rešilo 495 ljudi.
Intervjuji o potovalnih navadah in stanju prometa	November 2016	Intervjuji z 10 deležniki
2. FAZA – RACIONALNO ZASTAVLJANJE CILJEV		
Delavnica z občinsko upravo o viziji in ciljih	24.11.2016	15 udeležencev
Delavnica z delovno skupino o viziji in ciljih	24.11.2016	13 udeležencev
Novinarska konferenca s predstavitvijo analize stanje	6.12.2016	Predstavitev tiskanim medijev in radio postajam
Javna razprava o viziji in ciljih	8.12.2016	20 udeležencev
Izdelava brošure za javnost o analizi stanja	Januar 2017	200 kopij
Delavnica z delovno skupino o ukrepih	24.1.2017	15 udeležencev
Razstava o viziji in podelitev treh koles izžrebancem nagradne igre	Otvoritev 24.1.2017 (ogled do 24.2.2017)	8 plakatov z vizualizacijami glede vizije CPS, prisotni mediji
Intervjuji o ukrepih CPS	Februar 2017	Intervjuji z 19 deležniki
Javna razprava o ukrepih	7.2.3017	31 udeležencev
Sestanek z EZTS GO	23.2.2017	14 udeležencev, predstavniki Gorice, občine Šempeter-Vrtojba in MO Nova Gorica

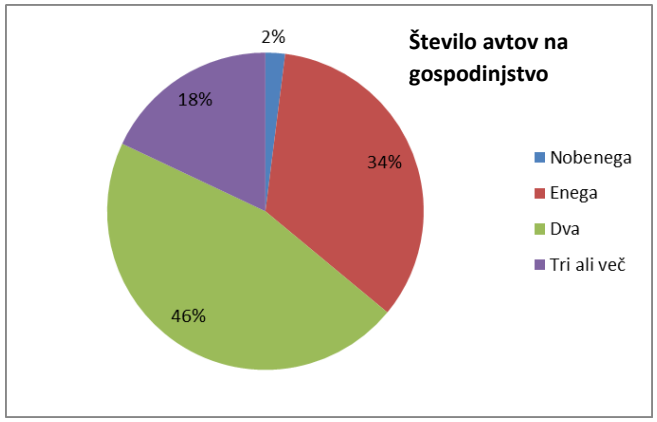
Naslednja poglavja predstavljajo izvedene aktivnosti 1. faze (analiza stanja) in 2. faze (zastavljanje vizije, ciljev, ukrepov). Ključni poudarki analize stanja so (kot je omenjeno v poglavju 5.5) v priloženi brošuri Povzetek analize stanja, v naslednjih poglavjih pa so predstavljene aktivnosti, ki so do nje vodile. 2. faza je še v zaključevanju, tako da končni ukrepi še niso predstavljeni, so pa predstavljene aktivnosti in koncept izbiranja ukrepov.

4.1 Povzetek ugotovitev 1. faze (zagon procesa)

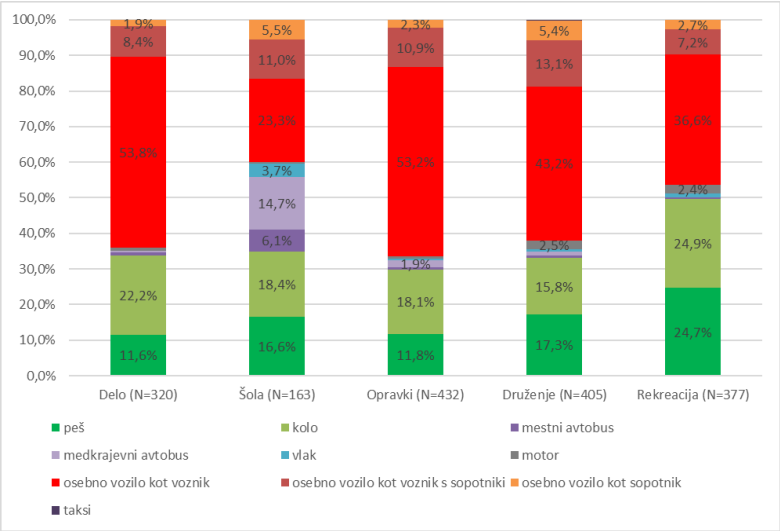
4.1.1 Anketa o potovalnih navadah in stanju prometa

Vzorec

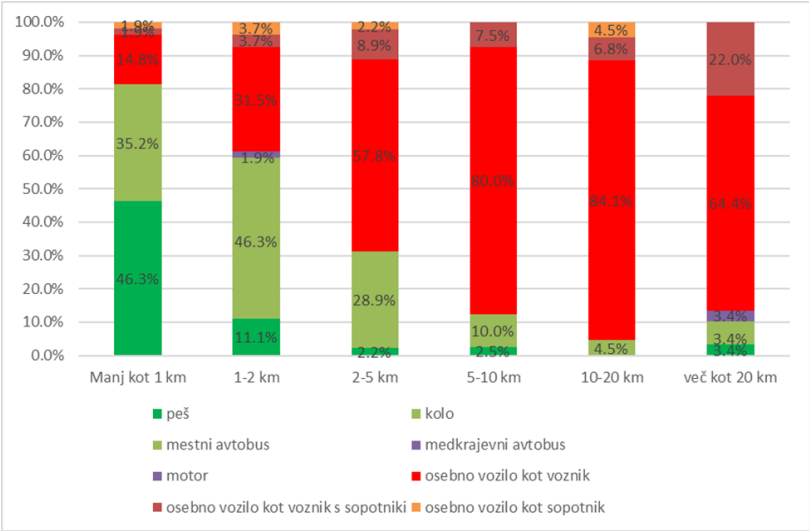
- 495 ustreznih anket,
- 48 % moških in 52 % žensk,
- 46 % iz Nove Gorice, 7 % iz Solkana, 47 ostale KS,
- 67 % jih dela ali se izobražuje v Novi Gorici,
- 27 % starih med 36 in 45, 22 % med 26 in 35 let, 14 % med 46 in 55,
- Z vidika spola in kraja bivanja ocenjujemo vzorec kot reprezentativen, manj pa z vidika starosti, saj so bili starejši manj zastopani v anketi kot v populaciji.

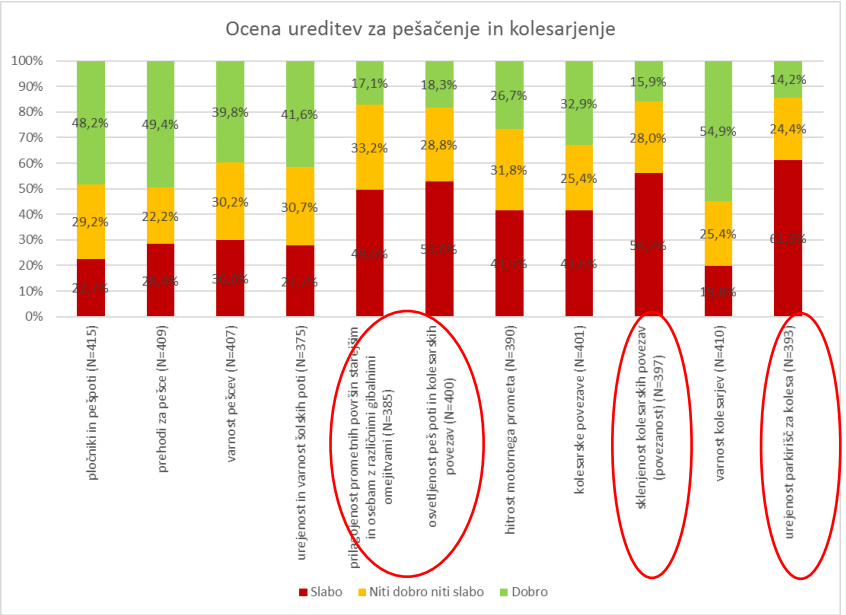


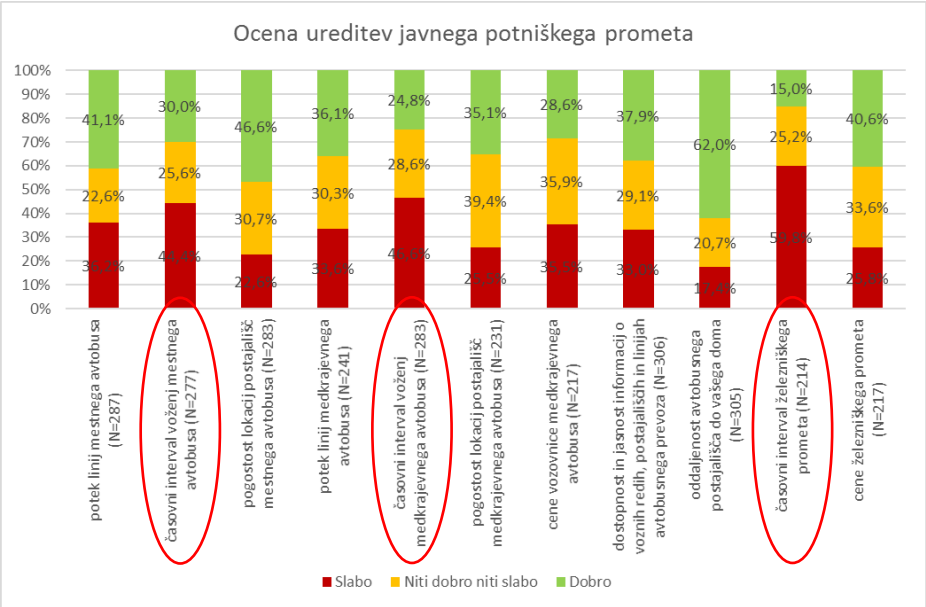
Najpogosteje uporabljen način potovanja po namenu

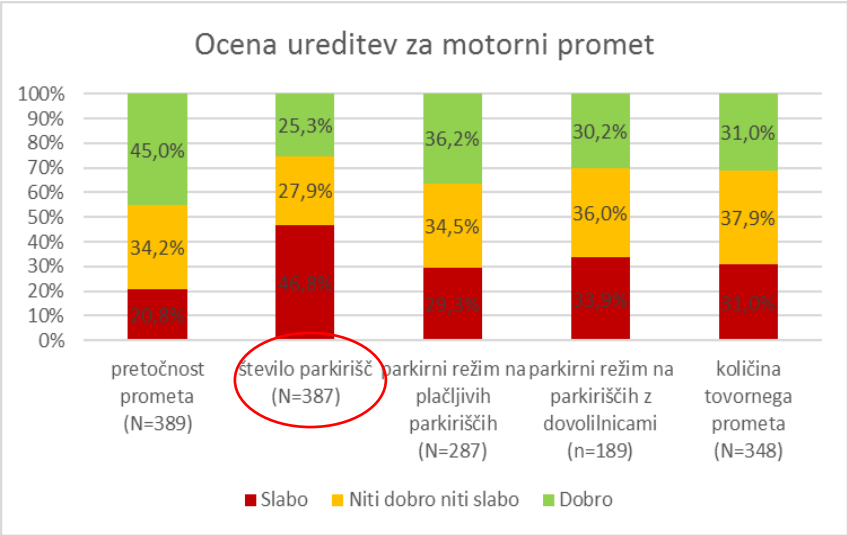


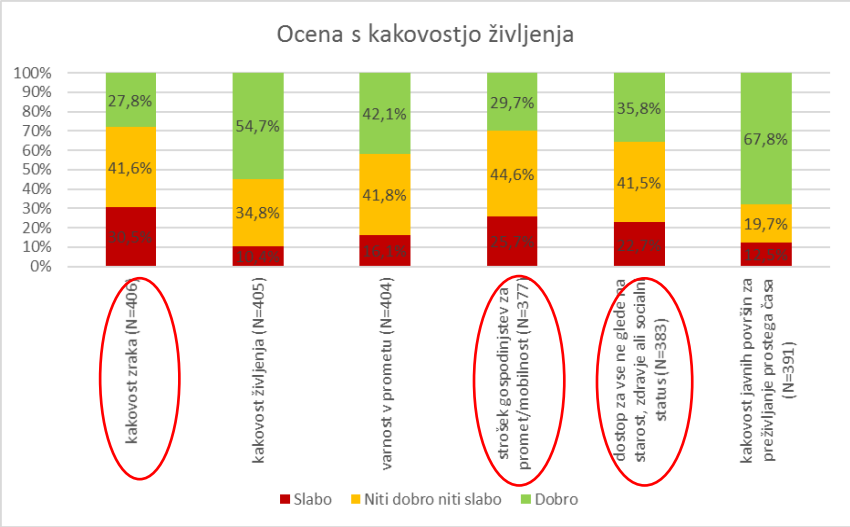
Najpogosteje uporabljen način potovanja na delo glede na razdaljo



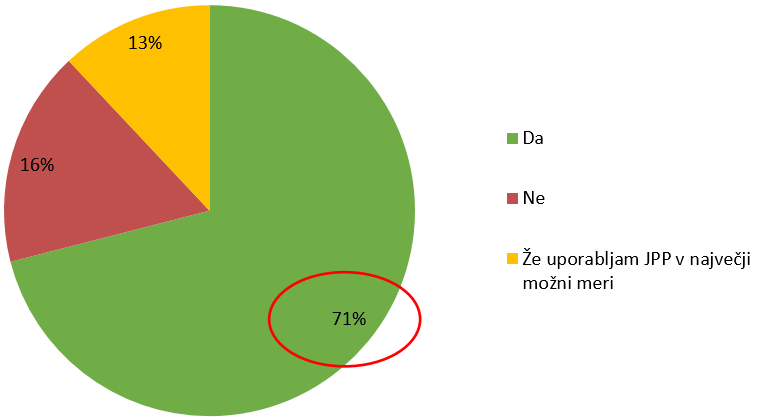

Ocena ureditev za pešačenje in kolesarjenje
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
48,2%
29,2%
49,4%
22,2%
39,8%
30,2%
41,6%
30,7%
17,1%
33,2%
18,3%
28,8%
26,7%
31,8%
32,9%
25,4%
15,9%
28,0%
54,9%
25,4%
14,2%
24,4%
pločniki in pešpoti (N=415)
prehodi za pešce (N=409)
varnost pešcev (N=407)
urejenost in varnost šolskih poti (N=375)
priključenost prometnih površin starejših in osebam z različnimi gibalnimi omejitvami (N=385)
osvetljenost peš poti in kolesarskih povezav (N=400)
hitrost motornega prometa (N=390)
kolesarske povezave (N=401)
sklenjenost kolesarskih povezav (povezanost) (N=397)
varnost kolesarjev (N=410)
urejenost parkirišč za kolesa (N=393)
Slabo
Niti dobro niti slabo
Dobro


Ocena ureditev javnega potniškega prometa
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
41,1%
22,6%
30,0%
25,6%
46,6%
30,7%
36,1%
30,3%
24,8%
28,6%
35,1%
39,4%
28,6%
35,9%
37,9%
29,1%
62,0%
20,7%
15,0%
25,2%
40,6%
33,6%
potek linij mestnega avtobusa (N=287)
časovni interval voženj mestnega avtobusa (N=277)
pogostost lokacij postajališč mestnega avtobusa (N=283)
potek linij medkrajevnega avtobusa (N=241)
časovni interval voženj medkrajevnega avtobusa (N=283)
pogostost lokacij postajališč medkrajevnega avtobusa (N=231)
cene vozovnice medkrajevnega avtobusa (N=217)
dostopnost in jasnost informacij o voznih redih, postajališčih in linijah avtobusnega prevoza (N=306)
oddaljenost avtobusnega postajališča do vašega doma (N=305)
časovni interval železniškega prometa (N=214)
cene železniškega prometa (N=217)
Slabo
Niti dobro niti slabo
Dobro


Ocena ureditev za motorni promet
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
45,0%
34,2%
25,3%
27,9%
36,2%
34,5%
30,2%
36,0%
31,0%
37,9%
pretočnost prometa (N=389)
število parkirišč (N=387)
parkirni režim na plačljivih parkiriščih (N=287)
parkirni režim na parkiriščih z dovolilnicami (n=189)
količina tovornega prometa (N=348)
Slabo
Niti dobro niti slabo
Dobro


Ocena s kakovostjo življenja
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
27,8%
41,6%
54,7%
34,8%
42,1%
41,8%
29,7%
44,6%
35,8%
41,5%
67,8%
19,7%
kakovost zraka (N=406)
kakovost življenja (N=405)
varnost v prometu (N=404)
strošek gospodinjstev za promet/mobilnost (N=377)
dostop za vse ne glede na starost, zdravje ali socialni status (N=383)
kakovost javnih površin za preživljanje prostega časa (N=391)
Slabo
Niti dobro niti slabo
Dobro

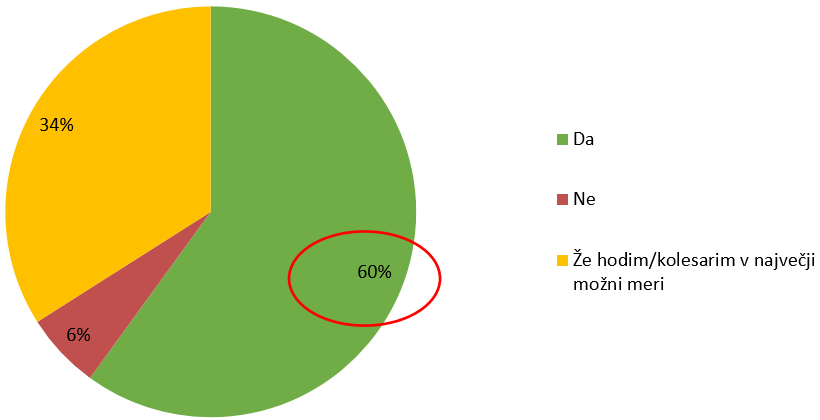
»Ali bi bili ob primernih pogojih pripravljeni prevoz z osebnim avtomobilom vsaj občasno nadomestiti z JPP?«



Ob pogoju, da bi bili:

1. Bolj pogoste vožnje
2. Hitrejši prevozi
3. Cenejši prevozi
4. Bližja postajališča
5. Boljši pogoji za prestopanje

»Ali bi bili ob primernih pogojih pripravljeni prevoz z osebnim avtomobilom vsaj občasno nadomestiti s hojo ali kolesarjenjem?«



Ob pogoju, da bi bili:

1. Več kakovostnih in varnih površin za pešce in kolesarje
2. Varna parkirišča za kolesa
3. Manj avtomobilov na cesti
4. Označene poti in razdalje
5. Nižje hitrosti avtomobilov

4.1.2 Intervjuji z različnimi deležniki

Z namenom analize sedanjega stanja v prometu v MO Nova Gorica smo opravili intervjuje z 10 osebami, ki so predstavljale različne organizacije:

1. Gostol-Gospan d.o.o.,
2. OŠ Šempas,
3. Gimnazija Nova Gorica,
4. Hit d.d.,
5. Zdravstveni dom Nova Gorica,
6. Elektro Primorska,
7. OŠ Solkan,
8. OŠ Milojke Štrukelj Nova Gorica
9. Vrtec Nova Gorica in
10. KS Šempas.

Glavne ugotovitve intervjujev

- Največ intervjuvancev za pot na delo kot tudi obiskovalcev uporabi avto. Nihče ne uporablja javnega potniškega prometa.
- Pri večini zaposlenih delodajalci spodbujajo uporabo trajnostnih prevoznih sredstev za prevoz na delo ter za opravljanje službenih poti - največkrat delodajalci spodbujajo deljenje avtomobila, skupne prevoze na delo in izobraževanja. Delodajalci organizirajo tudi promocijske in ozaveščevalne dejavnosti. Nekateri imajo tudi fleksibilen delovni čas.
- Zaposleni v institucijah v večini primerov z lahkoto najdejo prosto parkirno mesto kolo brez nadstreška. Polovica intervjuvancev z lahkoto najde prosto brezplačno parkirno mesto, polovica pa ima pri tem težave.
- Po večini so pešpoti do institucij in podjetij urejene, varne in osvetljene. Le do polovice omenjenih institucij so kolesarske poti urejene, varne in osvetljene. Večina intervjuvancev je odgovorilo, da do njihove institucije vodijo linije javnega potniškega prometa.
- Le pri eni organizaciji je infrastruktura v posredni bližini institucije prilagojena gibalno in senzorično oviranim ljudem, v večini primerov pa samo delno ali sploh ne.
- Vsi intervjuvanci se soočajo s parkirnimi težavami, saj parkirnih prostorov ni dovolj, zato se parkira tudi na mesta, kjer ni dovoljeno (pločniki, dvorišče, intervencijske poti,…).
- Parkirna politika organizacij kaže, da ima večina brezplačna parkirna mesta, prav tako pri večini dostop ni omejen. Večina meni, da se njihovi obiskovalci soočajo s težavami kot so premajhno število parkirnih mest, gneča na parkiriščih ter prometni zamaški.
- Polovica intervjuvancev meni, da prometni sistem v MO Nova Gorica negativno vpliva na njihovo organizacijo.
- Za izboljšanje prometnega stanja v MO Nova Gorica bi bilo po mnenju intervjuvancev potrebno občane ozaveščati o trajnostnih prevoznih sredstvih, urediti kolesarske in pešpoti, optimizirati mestni ter medkrajevni avtobus in vlak (pogostejše vožnje, cenejše, subvencionirane vozovnice,…), urediti parkirišča, pokrite kolesarnice ter urediti promet v centru mesta in okolici šol.

4.1.3 Delavnice

12.10.2016 sta potekali dve dvourni delavnici, ena z občinsko upravo in ena z delovno skupino. Namen je bil izpostaviti poglavitne težave na področju prometa v MO Nova Gorica. V okviru delavnice z delovno skupino je bila analiza opravljena tudi skozi skupen terenski ogled na področju pešačenja, kolesarjenje in javnega potniškega prometa.

Preglednica 2: Glavne ugotovitve delavnice z občinsko upravo

Poglavitne težave	Poglavitni potenciali
- prenos teorije v prakso (zakaj obstoječe strategije niso uspele), - parkirna problematika (pritisk, nepravilno parkiranje, upravljanje parkiranja), - vpliv na zdravje zaradi odvisnosti od avta, - vpliv na zaznavanje prostora okoli sebe, - pritiski na javni proračun, - vpliv na kakovost javnih prostorov in dejavnosti v njih, - dostopnost za vse ljudi, še posebej iz zalednih krajev, - različne navade ljudi iz zaledja glede parkiranja, - parcialno in ne celostno reševanje težav, - slaba horizontalna integracija – med oddelki, - osredotočanje na avto namesto na človeka, - pomanjkanje mehkih ukrepov, - socialna izključenost, - mentaliteta ljudi, - prometna varnost kolesarjev in pešcev, še posebej otrok, - spremembe glede umeščanja različnih storitev v prostoru, policentričnost, - šolski prevozi, - specifika prometnega povpraševanja v turizmu in nakupovanju.	- upoštevanje vseh prevoznih načinov, vključno s kolesarji, - potencialni konflikti med okoljskim in prometnim oddelkom glede vegetacije in krajine ter kakovosti javnega prostora, - potreba po sistemski rešitvi glede komunikacije med oddelki, - problematika sprejemanja odgovornosti, ki je povezana z nacionalno zakonodajo, - boljše sodelovanje z inšpekcijami, redarji, - postavljene prioritete naj bodo usklajene in skupne z vsemi oddelki, - prenos teorije v prakso, še posebej na finančnem področju, - potreba po koordinatorju in/ali delovni skupini za nadzor koordinacije med oddelki, - mestni svet mora potrditi CPS, ponotranjenje strategije na vseh področjih, - potreba po prostorski zasnovi, - osveščanje javnosti, - čezmejno sodelovanje, - uporaba izkušenj ostalih sektorjev, - enakopravna obravnava vseh.

Slika 2: Delavnica z občinsko upravo

Preglednica 3: Glavne ugotovitve delavnice z delovno skupino

Prometno načrtovanje	Pešačenje	Kolesarjenje	JPP
- negativni vplivi mirujočega prometa, tudi čezmejni, - varnost kolesarskega prometa, - motorni promet v središču mesta, - dostopnost za vse, tudi z vidika informiranosti, - prenos teorije v prakso, neizvajanje predpisov, - neizkoriščeni potenciali pri izvedbi in kasnejšem nadzoru, - potenciali mehkih ukrepov, vezani tudi na nadzor, - onesnaženost zraka s PM delci, smog, - zastoji pred šolami ter s tem povezana varnost otrok, - vpliv na turizem, - hitrosti motornih vozil, - osredotočenost na avtomobile in s tem povezana mentaliteta, tudi v projektiranju na primer krožišč, kjer se ne misli na gibalno ovirane.	- konflikt s kolesarji zaradi infrastrukture na pločnikih, - varnost v križiščih, - manjše število dreves zaradi parkirnih mest, - pomanjkanje pitnikov, - prometna obremenjenost, - pomanjkanje prehodov za pešce ali nelogične lokacije prehodov, ki vplivajo na direktnost poti, - pomanjkanje znižanih robnikov in taktilnih oznak, - nekonsistentna osvetlitev, - razlike v različnih predelih, odsekih, - ni oznak poti, - prazni prostori in vsebine.	- naknadno projektiranje kolesarske infrastrukture, nikoli v prvem planu, - količina in hitrost motornega prometa tam, kjer se delijo površine, - prostora je dovolj, a ni primerno razdeljen, - nejasnosti v peš coni, - nesklenjenost omrežja, - neprimeren tip kolesarskih stojal, - nejasna križišča, zlasti z vidika prednosti, - ozka steze, - ni oznak poti, - pomanjkanje kolesarskih parkirišč v stanovanjskih soseskah, - ni kolesarskih parkirnih standardov za nove objekte.	- težko berljiv vozni red, - sheme prog niso objavljene ali niso konsistentne, - težava z orientacijo kart/shem, - neprimerna infrastruktura za gibalno in senzorično ovirane, - ni zvočnih signalov, ki bi opozarjali na naslednjo postajo, - premajhna frekvenca, - vozni park (avtobusi, vlaki) niso prilagojeni gibalno oviranim (npr. z nizkimi podi), - težave turistov, - imena postajališč nejasna, - ni nobenega parkirišča P+R (tudi čezmejnega), - ni povezav do glavnih turističnih točk, - ni turističnih linij, - vprašanje brezplačnega avtobusnega prevoza na račun kakovosti, - okolju neprijazni avtobusi.

Slika 3: Delavnica z delovno skupino

4.1.4 Javna razprava

Javna razprava, ki je potekala 26.10.2016, je privabila okoli 40 udeležencev, ki so v delu po skupinah izpostavili ključne težave glede prometa v občini.

Preglednica 4: Glavne ugotovitve z javne razprave

Pešačenje	Kolesarjenje	JPP	Motorni promet
- nadzor parkiranja na peš površinah - varne poti za pešce, predvsem za ranljive - nevarne poti v šolo predvsem v zaledju - (ne)odgovornost pešcev za prometno kulturo - šolski kare proti centru, upravnim stavbam, Cankarjevemu naselju, subcentrom (Rožna dolina, Kromberk, Solkan) - infrastrukturne pomanjkljivosti: razsvetljava, prehodi, prekratki intervali, nesklenjeno omrežje (Ul. tolminskih puntarjev, Prvomajska) - varne in urejene poti za vse skupine ljudi, osvetlitev - komunikacijske povezave pešpoti do trgovin, šol, vrtca, trga, cerkve)	- nesklenjeno in preredko omrežje - prehodi za kolesarje ločeno od pešcev – posebej nevaren prehod na Gradnikovi, nesreče zaradi nepreglednosti - nevarne obstoječe kolesarske poti – nevarni in neudobni robniki, nevarni prehodi na cesto, konflikti z ostalimi nemotoriziranimi načini - nesmiselno speljane poti, ki obidejo glavne destinacije (npr. Solkan, Šempas), tako znotraj kot med naselji - povezave z zaledjem - varnost vseh kolesarjev - konflikti na stezi Nova Gorica-Šempeter, predor, tudi drugod (kolesarji, pešci, prehitri rolerji, mopedisti, mame z vozički), posebej za starejše	- premalo pogoste vožnje - selitev avtobusne na železniško postajo - večja frekvenca in manjši avtobusi - razširitev omrežja JPP - pozitivno, da je brezplačno - premalo linijskih povezav z okoliškimi kraji - javne ustanove nedostopne z JPP - ukinjena avtobusna postaja pri Hermeliki in okoliških lokacijah (peticija) - vozni redi neusklajeni z urniki šol, delovnim časom, uradnimi urami	- ozka grla (vpadnice, Vojkova) - premalo krožišč - manjka zahodna obvoznica - premalo parkirnih mest - prometna kultura (krožišča, uporaba mobitelov) - stari vhod v Meblo – oblika križišča - prepustnost vstopa v mesto (Panovec)

Slika 4: Prva javna razprava

4.1.5 Analiza stanja

V skladu s projektno nalogo so bili v analizi obstoječega stanja v MO Nova Gorica obravnavani vsi prometni sistemi (peš, kolesarski, mestni potniški, medkrajevni avtobusni, železniški promet, šolski avtobus), osebna vozila, tovorni promet, mirujoči promet. Poleg tega so bili analizirani vidiki prometa, kot so prometna varnost, potovalne navade, dostopnost gibalno oviranih oseb in oseb s senzoričnimi omejitvami sluha in vida, zmogljivost infrastrukture, povezanost omrežij, emisije vozil in hrup, demografski in socio-ekonomski trendi in stanje, generatorji prometa, pogled deležnikov.

Glavni podatki za analizo stanja so bili video štetje prometa (peš, kolesarski in motorni promet) na 12 lokacijah, pregled obstoječih strategij in študij na temo prometa, statistični podatki, terenski ogledi, podatki o številu potnikov, podatki organizacij ARSO, NIJZ itd. ter seveda tudi rezultati vključevanja javnosti.

Pripravljeno je bilo obsežno poročilo o analizi stanja na 200 straneh ter brošura na 20 straneh, ki povzema ključne ugotovitve. Brošura je v prilogi.

Slika 5: Naslovnica brošure Povzetek analize stanja

4.1.6 Možni scenariji prihodnjega razvoja občine

V okviru priprave CPS so bili pripravljeni različni scenariji razvoja prometa v MO Nova Gorica v naslednjih dveh desetletjih. S pomočjo scenarijev bolje razumemo možne učinke različnih ukrepov. Scenariji prikažejo različna prihodnja stanja in tako omogočajo vpogled v posledice sedanjih trendov, ukrepov v izvajanju in ukrepov, za katere se šele odločamo. Premislek o učinkih teh različnih scenarijev nam je tudi omogočil izbiro realističnih ciljnih vrednosti. V posebnem orodju smo razvili in testirali štiri različne scenarije z različnimi ukrepi: scenarij nadaljevanja trendov, scenarij poudarjenega pešačenja in kolesarjenja, scenarij poudarjenega javnega potniškega prometa ter scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa.

Scenarij nadaljevanja trendov

V scenariju nadaljevanja trendov ostajajo enaki prometni ukrepi kot danes. Čeprav se na strateški ravni zasleduje cilje trajnostne mobilnosti, pa MO Nova Gorica na izvedbeni ravni daje prednost zagotavljanju pretočnosti koridorjev, glavnih mestnih cest in možnosti čim boljšega dostopa z avtomobilom. Prednost je dana avtomobilskim povezavam in sodobnim parkirnim prostorom, obsežnim križiščem, novim cestam itd. Javni potniški promet ostaja neprivlačen in nekonkurenčen. Kolesarsko omrežje ostane na ravni obstoječega stanja, torej nesklenjeno in pomanjkljivo, vloga pešcev je v podrejenem položaju.

V takem scenariju se trendov kaže nadaljnja odvisnost od avtomobilov ter med vsemi scenariji najvišja rast stopnje motorizacije, najnižje zmanjšanje izpustov CO_2 in trdnih delcev, upad hoje in kolesarjenja, najmanjše zmanjšanje težjih prometnih nesreč. Ta scenarij pomeni, da se negativni vplivi prometa na družbo nadaljujejo.

Scenarij poudarjenega pešačenja in kolesarjenja

Scenarij predvideva povečane investicije v pogoje za pešačenje in kolesarjenje z namenom izkoriščanja geografskih danosti. MO Nova Gorica je leta 2030 občina z dobro infrastrukturo in prometno kulturo, v kateri sta hoja in kolesarjenje enakovreden način mobilnosti za opravljanje vsakodnevnih poti in se ji pravzaprav nudi več pozornosti in sredstev kot javnemu potniškemu prometu. Ker večina prebivalcev živi v urbanem delu občine, sta hoja in kolesarjenje sta prepoznana kot glavna strateška cilja v prometnem načrtovanju. Občina ju aktivno spodbuja tako z infrastrukturnimi in prostorskimi kot tudi mehkimi ukrepi ter na drugi strani omejuje in umirja motorni promet. Hoja in kolesarjenje sta prepoznana kot zdrava načina mobilnosti, ki pripomoreta k čistejšemu in prijetnejšemu okolju, in sta del vsakodnevnega življenja. Prebivalci in obiskovalci se za opravljanje kratkih poti bolj pogosto odločijo za hojo ali kolesarjenje namesto vožnje z avtomobilom ter hodijo in kolesarijo za rekreacijo. Ljudje se tudi pogosteje odločijo za opravljanje daljših poti, pri katerih kombinirajo javni prevoz ter hojo in kolesarjenje. Zaradi tega se precej bolj zmanjšajo izpusti onesnaževal, število prometnih nesreč ter delež uporabe avtomobila kot v scenariju nadaljevanja trendov. Izmed alternativnih scenarijev predvideva največje zmanjšanje potovalnih razdalj zaradi prostorske politike in najboljše razmerje med javnimi izdatki in prihodki, saj so investicije v hojo in kolesarjenje cenejše in pogosto celo stroškovno bolj učinkovite kot investicije v ostale prometne načine. Vseeno pa zaradi velikega števila dnevnih migracij in večjih potovalnih razdalj ta scenarij brez izboljšanja javnega potniškega prometa nima največjega potenciala za zmanjšanje uporabe avtomobila.

Scenarij poudarjenega javnega potniškega prometa

Ta scenarij predvideva predvsem povečane investicije v javni potniški promet poleg že obstoječih ukrepov, manj pozornosti pa je namenjene nemotoriziranim prometnim načinom. Ukrepi so tako

infrastrukturni kot informacijski, na drugi strani pa se omejuje avtomobilski promet. Javni potniški prevoz v občini leta 2030 je tako konkurenčen prevozni način, saj je sodoben, dostopen, učinkovit in poselitvenim vzorcem prilagojen javni potniški prevoz. Investicije v javni prevoz so večje kot v ostale prevozne načine. Javni prevoz je prepoznan kot najbolj pomembna in dostopna oblika mobilnosti za opravljanje vsakodnevnih poti za vse prebivalce ne glede na socialni status, kraj bivanja ali zdravstveno stanje. Zaradi tega je dostopnost glavnih destinacij v občini za vse skupine prebivalcev boljša. Ta scenarij nakazuje največje povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa, toda tudi na račun nemotoriziranega prometa. Ta scenarij zaradi vlaganja v okolju prijazne avtobuse napoveduje tudi boljše trende glede izpustov in avtobusov na notranje izgorevanje kot drugi scenarij. Kaže največjo izboljšavo prometne varnosti, ki je predvsem posledica naraščanja uporabe JPP in na drugi strani manjši delež najbolj ranljivih udeležencev v prometu, tj. pešcev in kolesarjev. A glavna težava tega scenarija je izredno zahtevna finančna slika zaradi obsežnega vlaganja izključno v javni potniški promet, prav tako se za največ povečajo tudi izdatki posameznikov.

Scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa

Ta scenarij predvideva povečane investicije tako v javni potniški promet kot tudi hojo in kolesarjenje, saj so načrtovalske prioritete obratne kot v scenariju nadaljevanja trendov. Oba sistema trajnostnega prometa se razvijata enakomerno z namenom, da se zagotovi kakovostno dostopnost vsem prebivalcem ne glede na socialni status, ovire v mobilnosti ali kraj bivanja. Ker bo avtomobil še vedno zasedal pomembno vlogo v prometnem sistemu, so v tem scenariju predvidene tudi investicije v okolju prijazna vozila. V tem scenariju občani MO Nova Gorica lahko kakovostno živijo brez osebnih avtomobilov, na voljo so jim dobri pogoji za hojo, kolesarjenje in javni prevoz. Med opravljanjem vsakodnevnih poti se počutijo varne, manjša količina motornega prometa omogoča izrabo javnih prostorov za uvedbo kakovostih vsebine in programov. Kakovost bivanja v občini je povečana zaradi čistejšega zraka, boljšega zdravja, zmanjšanih ravni hrupa. Občina je zaradi dobre dostopnosti privlačna za turiste in podjetja. Kdor mora še vedno uporabljati avtomobil, ga uporabi, ko je to nujno potrebno in za daljše poti. Tak scenarij predvideva najboljše trende z vidika deleža vozil na konvencionalen pogon in kilometrov opravljenih s tovrstnimi vozili, posledično pa tudi največje zmanjšanje izpustov CO_2 in trdnih delcev, napoveduje tudi povišanje hitrosti avtobusov v konici ter najbolje izboljšano sliko prometne varnosti. Tudi izdatki posameznikov za promet se povečajo enako kot v osnovnem scenariju.

Ocenjujemo, da je četrti scenarij najbolj optimalen zaradi uravnotežene javne porabe, najboljšega vpliva na okolje in prometno varnost ter pozitivnega vpliva hoje in kolesarjenja na zdravje prebivalcev. Hoja in kolesarjenje se v scenarijih še naprej kažeta kot pomembna načina mobilnosti v občini in je vanju potrebno vlagati, vendar scenariji nakazujejo, da povečane investicije v ta dva prometna načina ne dosegata takih potencialov za izboljšanje prometnega sistema kot javni potniški promet in spodbujanje odgovorne rabe avtomobila. Razlog je v naravi občine, saj veliko poti zaradi statusa regionalnega središča in delovnih migracij izvira izven nje, kar pomeni daljše potovalne razdalje.

Scenariji jasno kažejo, da je v MO Nova Gorica potrebno najti ravnotežje med ukrepi, ki spodbujajo različne oblike trajnostnega prometa (hoja, kolesarjenje in javni potniški promet), vendar hkrati tudi smiselno omejevati avtomobilski promet, spodbujati bolj trajnostno prostorsko politiko, ki zmanjšuje potovalne razdalje ter povečati promocijo trajnostne mobilnosti s t.i. mehkimi ukrepi. Ker bo avtomobilski promet tudi v prihodnosti zelo pomemben, se vlaganje v infrastrukturo za osebna in javna vozila na alternativni pogon kaže v scenarijih kot ukrep, ki bi pomembno prispeval h kakovosti bivanja v občini.

4.2 Povzetek ugotovitev 2. faze (racionalno zastavljanje ciljev)

Pri oblikovanju skupne vizije MO Nova Gorica se je upoštevalo mnenja in predloge deležnikov (občinske uprave, širše delovne skupine in zainteresirane javnosti), s čimer je vizija postala kvalitativen opis prihodnosti Nove Gorice. Vizija je služila kot vodilo pri oblikovanju strateških in operativnih ciljev ter kasneje ukrepov.

Pri oblikovanju vizije je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja MO Nova Gorica. Upoštevala so se vsa pomembna področja (okviri politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti), ugotovljena v fazi analize stanja.

4.2.1 Delavnice na temo vizije in ciljev

Udeleženci (predstavniki občinske uprave in delovne skupine) so izpolnili vprašalnik o njihovih najpomembnejših vrednotah. Po pomembnosti si sledijo:

- Krepitev lokalnega in regionalnega gospodarstva
- Čist zrak
- Visoka kakovost bivanja
- Zdravje in počutje prebivalstva
- Varnost pešcev in kolesarjev
- Dobra dostopnost za vse ljudi do šol, delovnih mest in pomembnih storitev (trgovine, uradi, kulturne ustanove itd.)
- Krepitev izobraževanja, kulture
- Varnost otrok
- Prilagojenost prometnih ureditev za vse uporabnike (starše z vozički, invalide, starejše)
- Turistični razvoj

4.2.2 Javna razprava na temo vizije in ciljev

Javna razprava je potekala 8.12. Med vrednotami so udeleženci največkrat označili dobro dostopnost za vse ljudi, varnost pešcev in kolesarjev, visoko kakovost bivanja, čist zrak in krepitev lokalnega in regionalnega gospodarstva. Potrdili so osnutek vizije in ciljev (glej naslednje poglavje).

Poleg tega so udeleženci predlagali načine, kako skozi promet doseči zastavljene cilje. Predlogi so:

- Boljša osvetljenost na prehodih za pešce in kolesarje
- Dolgoročni ukrepi ne izključujejo kratkoročnih – sprememba navad oziroma »ne potujem sam«
- Dostop do izobraževanja
- Fizična dostopnost – Solkan, Meblo, Vodovodna – Kromberk
- Fleksibilen delovni čas
- Gospodarske cone
- Integracija, intermodalnost
- Izkoriščanje načrtovanih (prometnih, komunalnih) del za izboljšanje infrastrukture za hojo in kolesarjenje
- Kolesarske povezave med naselji v zaledju v zg. in sp. Vipavski dolini (z označbami)
- Krepitev alternativnih načinov prometa (JPP, železnica, hoja, kolesarjenje)

- Mobilnostni načrt – vpliv na parkirna mesta, deljenje prevozov za na delo
- Nadzor nad parkiranjem
- Namenjanje sredstev iz parkiranja za trajnostno mobilnost Uporaba in priprava vodnikov za turizem
- Nove oblike prevoza v šolo – pešbus, bicivlak za razbremenitev staršev + redarji na kritičnih točkah
- Odpraviti načrte o zahodni obvoznici in novih cestah
- Omejitev št. avtomobilov v centru in subcentrih (Rožna dolina, Solkan)
- Ozaveščanje deležnikov o potrebi po dostopnosti (načrtovalci, ponudniki storitev) za kulturo in zavedanje o nuji dostopnosti za vse
- Ozaveščanje, opozarjanje na negativne vplive odvisnosti od avtomobila (zdravje, fizična aktivnost, stroški), trkanje na vest, še posebej za šolarje
- Park + Ride
- Plačljiva parkirišča, povečati parkirnino
- Pri zapiranju središča paziti na nevarnost izumrtja centra
- Priložnost za industrijo – električna vozila
- Promocija deljenja prevozov
- Sistemska postavitev prometnega omrežja za vse vrste prometa in potovanj
- Sodoben JPP – avtobusi primerni trasi, večja frekvenca, uporaba alternativnih virov goriva)
- Souporaba avtov (car sharing)
- Spodbujanje uporabe električnih skuterjev
- Sprememba prostorske politike – umeščanje dejavnosti, parkirni standardi, mešana raba
- Spremeniti sistem plačila potnih stroškov na državni ravni
- Strožji nadzor parkiranja in hitrosti
- Širitev peš cone do Rejčeve, omejevanje motornega prometa v centru
- Umirjanje prometa, predvsem v okolici šol
- Ureditev omrežja kolesarskih poti (pogoji in infrastruktura)
- Ureditev železniške postaje
- Več kratkotrajnega parkiranja v centru za dostop do storitev
- Vzgoja in ozaveščanje prebivalcev
- Vzgojni in kaznovalni ukrepi
- Zagotavljanje delovnih mest izven mesta
- Zmanjševanje dolgotrajnega parkiranja
- Železniški promet do Ajdovščine, Štanjela, Posočja

Na javni razpravi je podžupan Marko Tribušon javno izžrebal tri nagrajence nagradne igre v okviru anekte v 1. fazi.

Celostna prometna strategije Mestne občine Nova Gorica – poročilo o poteku aktivnosti

Slika 6: Druga javna razprava

4.2.3 Oblikovanje vizije in ciljev

Na podlagi obstoječih vizij ter izsledkov delavnice so bili oblikovani trije predlogi vizije, ki so bili predmet javne razprave 8.12.2016. Največ podpore je dobila 3. vizija. Vizija CPS MO Nova Gorica se zato glasi:

Varen in zelen prostor, kjer s trajnostnimi potovalnimi navadami prispevamo k blaginji občine in kakovosti bivanja za vse.

Vizija je dopolnjena z naslednjim besedilom:

"Nova Gorica je leta 2035 uspešna, zdrava in varna občina, ki nudi celovito stkano mrežo različnih oblik mobilnosti in ponuja nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja, rasti ter bivanja.

Omogoča enostavno potovanje od vrat do vrat z uporabo različnih prevoznih načinov sem uporabnikom, ne glede na socialni status, starost ali omejitve v mobilnosti. Tako pametno zasnovana prometna mreža

prispeva k čistejšemu zraku, minimalnemu hrupu, nizkemu ogljičnemu odtisu, boljšemu zdravju in večji varnosti, še posebej otrok in starejših, pešcev in kolesarjev, ter h kakovostnejši izrabi javnih površin.

S tako visoko kakovostjo bivanja ustvarja privlačno in dinamično okolje, ki privablja prebivalce, še posebej mlade, ki želijo tu živeti, ustvarjati in delati. Mlada in odprta občina krepi razvoj kulture in izobraževanja ter je živahno multikulturno središče za vse generacije. Kot napredna in dostopna občina privlači investicije, podjetja in talente, ki vidijo priložnost za rast in razvoj. Skupaj z inovativnim in naprednim

načrtovanjem, kakovostno dostopnostjo ter naravnimi in kulturnimi znamenitostmi je občina turistično prepoznavna in zanimiva tako doma kot na tujem."

Poleg tega so bili na podlagi obstoječih strategij ter rezultatov delavnic in javnih razprav oblikovani strateški cilji CPS MO Nova Gorica. Ti se glasijo:

Preglednica 5: Strateški cilji CPS MO Nova Gorica

Prednostna usmeritev	Strateški cilj	Kako bomo to dosegli	Ciljna vrednost
Gospodarsko prodorna in inovativna občina	Povečati gospodarsko moč občine	S pozitivnimi demografskimi trendi in izboljšano dostopnostjo	• Povečati število prebivalcev • Izboljšati prometno dostopnost do izobraževanja, delovnih mest, poslovnih lokacij ter turističnih znamenitosti
Zeleno, zdravo in varno okolje	Izboljšati zdravje ljudi in bivanjskega okolja	Z boljšo kakovostjo zraka, izboljšano prometno varnostjo ter s povečano fizično aktivnostjo skozi mobilnost	• Znižati izpuste toplogrednih plinov, izpuste delcev PM in ozona • Zmanjšati število žrtev in poškodovanih v prometnih nesrečah • Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih in izboljšati telesni fitnes otrok
Dinamična življenjska skupnost	Ustvarjanje privlačnega okolja za bivanje za vse generacije, zlasti za mlade in ranljive skupine	S povečanjem socialne vključenosti s kakovostnimi zelenimi površinami in urejenostjo javnih prostorov za rekreacijo, druženje in ustvarjanje	• Obrniti trend indeksa staranja • Uravnovesiti načine potovanj prebivalcev
Dostopna in povezana čezmejna regija	Postati središče širšega obmejnega prostora na področju celostnega načrtovanja in upravljanja prometa	Postati vzorčen primer na področju celostnega načrtovanja in upravljanja prometa ter povezovanja z ostalimi občinami in čezmejno regijo	• Doseči prvo mesto med najbolj prodornimi občinami • Povečati povezanost občine s širšo regijo z javnim potniškim prometom

Skupaj s strokovno skupino so bili zastavljeni naslednji operativni cilji, ciljne vrednosti ter kazalci.

Preglednica 6: Operativni cilji, ciljne vrednosti in kazalci

Strateška prioriteta	Operativni cilj in ciljna vrednost	Operativna ciljna vrednost	Kazalci
Hoja, najbolj naravna oblika mobilnosti	Povečati delež hoje	Povečati delež hoje v šolo s 43 % na 48 % do leta 2027 Povečati delež hoje z 17 % na 20 % do leta 2027	Delež hoje v šolo (anketa mobilnostni načrti) Delež hoje za vse poti (anketa po gospodinjstvih)
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti in odpraviti ključne problematične točke za pešce do leta 2022 Povečati ozelenitev na vsaj eni ulici letno	Dolžina novih peš povezav Število odpravljenih problematičnih točk Število zasajenih dreves
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev	Zmanjšati število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2013 -2015	Število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah
	Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Prilagoditi vso obstoječo infrastrukturo v širšem središču mesta Nova Gorica in večjih naseljih gibalno in senzorično oviranim do leta 2027	Število lokacij in povezav s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam
Izkoriščanje danosti za kolesarjenje	Povečati delež kolesarjenja	Povečati delež kolesarjenja v šolo s 6 % na 12 % leta 2027 Povečati delež kolesarjenja z 10 % na 15 % leta 2022	Delež kolesarjenja v šolo (anketa mobilnostni načrti) Delež kolesarjenja za vse poti (anketa po gospodinjstvih)
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom	Dopolniti in označiti ključne kolesarske povezave v mestu (med pomembnejšimi generatorji prometa) in vzpostaviti vsaj dve kolesarski povezavi z zaledjem do leta 2022 Zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah in novogradnjah do leta 2022	Dolžina novih sklenjenih kolesarskih povezav Delež javnih zgradb in novogradenj s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev	Zmanjšati število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2013 -2015	Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah
Privlačen javni potniški promet	Povečati uporabo javnega potniškega prometa	Povečati število potnikov v mestnem prometu in v medkrajevnem prometu za 20 % do leta 2022 glede na leto 2015	Število prepeljanih potnikov v avtobusnem prometu na leto (podatki prevoznika)

		Povečati število potnikov na ŽP Nova Gorica za 15 % do leta 2022 Povečati delež uporabe JPP na 6 % do leta 2027	Število prodanih kart v železniškem prometu na leto (podatki SŽ) Delež uporabe JPP za vse poti (anketa po gospodinjstvih)
	Izboljšati integracijo med JPP in ostalimi prometnimi načini	Doseči 100% delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice do leta 2018 Izboljšati dostopnost železniške postaje z avtobusi do leta 2019	Delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice Frekvenca avtobusov
	Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Doseči 100% delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim, do leta 2022	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim
	Izboljšati kakovost ponudbe JPP	Povečati konkurenčnost osebnemu avtomobilu s povečanjem frekvence in zmanjšanjem potovalne hitrosti na vseh mestnih avtobusnih linijah do leta 2019 Povečati pestrost ponudbe JPP v občini prilagojene za različne situacije in skupine potnikov	Časovni interval voženj v konici na ključnih linijah Število oblik JPP v občini
Optimizacija motornega prometa	Umiriti motorni promet	Zmanjšati povprečno hitrost vozil v naseljih za 20 %	Povprečna hitrost v območjih umirjanja prometa
	Izboljšati parkirne razmere	Do leta 2018 sprejeti in začeti izvajati novo, trajnostno parkirno politiko	Delež dolgotrajnih in plačljivih parkirnih mest v širšem mestnem središču
	Povečati prometno varnost v motornem prometu	Zmanjšati število poškodovanih v prometnih nesrečah z 2,3 na 1.000 prebivalcev pod slovensko povprečje (tj. 1,8) do leta 2022	Število poškodovanih v prometnih nesrečah na 1.000 prebivalcev (NIJZ)
	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo krajše od 5 km z 41 % na 33 % do leta 2027. Zmanjšati stopnjo motorizacije za 1 % do leta 2022	Delež uporabe avtomobila za poti na delo glede na razdaljo (anketa CPS) Stopnja motorizacije (SURS)
Celostno prometno načrtovanje	Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa	Zagnati CPS v letu 2017, revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let	Sprejem, revizija in prenova CPS

		Povečati sodelovanje na področju prometa znotraj različnih oddelkov občinske uprave	Izvajanje prostorskih in okoljskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti
	Spremeniti načrtovalske prioritete	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2022, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi Od leta 2017 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način Število evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti
	Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti	Do leta 2018 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov	Sistem spremljanja in vrednotenja
	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa	Od leta 2017 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	Delež večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad	Od leta 2017 vsako leto izvajati ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti Sprejeti in zagnati mobilnostne načrte za vse šole in večje generatorje prometa do leta 2022	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto (poleg ETM) Delež šol in večjih generatorjev promet s sprejetim mobilnostnim načrtom

4.2.4 Razstava na temo vizije in podelitev nagrad

Izvajalec je pripravil 8 različnih plakatov s 6 vizualizacijami na temo koncepta bodočega urejanja prometa v MO Nova Gorica. Otvoritev razstave je bila 24.1.2017 na Bevkovem trgu, občani in obiskovalci Nove Gorice so si jo lahko ogledovali en mesec. Na otvoritvi so bili prisotni mediji, razstavo je otvoril podžupan Marko Tribušon.

Hkrati smo nagrajencem nagradne igre podelili tri nagrade (mestna kolesa).

Slika 7: Razstava o viziji in podelitev nagrad

4.2.5 Intervjuji z različnimi deležniki na temo izbire ukrepov

Z namenom izbiranja ukrepov na področju prometa v MO Nova Gorica smo opravili intervjuje z 19 osebami, ki so predstavljale različne organizacije:

1. Krajevna skupnost Osek- Vitovlje
2. Krajevna skupnost Rožna Dolina
3. Osnovna šola Frana Erjavca
4. Vrtec pri Osnovni šoli Solkan
5. Krajevna skupnost Dornberk
6. Šolski center Nova Gorica (ŠC Nova Gorica)
7. Krajevna skupnost Prvačina
8. Krajevna skupnost Nova Gorica (1)
9. Krajevna skupnost Nova Gorica (2)
10. Krajevna skupnost Gradišče nad Prvačino
11. Krajevna skupnost Šempas
12. Mestna občina Nova Gorica- Mestni svet (1)
13. Mestna občina Nova Gorica- Mestni svet (2)
14. Krajevna skupnost Solkan
15. Krajevna skupnost Lokve, Lazna
16. Krajevna skupnost Lokovec
17. MA-NO d.o.o (in Mestna občina Nova Gorica- Mestni svet)
18. Avrigo d.o.o. (Adventura holding d.o.o)
19. Krajevna skupnost Grgar

Glavne ugotovitve intervjujev

- Največ intervjuvanih predstavnikov osebno na delo potuje 1-2 km, največ jih potuje z avtom kot voznik brez sopotnika, na enak način potuje večina zaposlenih in obiskovalcev organizacije, ki jo predstavljajo intervjuvanci.
- Največ predstavnikov je potrdilo **težave njihovih obiskovalcev ali zaposlenih z dostopnostjo**, zagotavljanjem pogojev za pešačenje in kolesarjenje, dostopom z javnim potniškim prometom, avtomobili, dostopnostjo za gibalno ovirane ali druge težave.
- Večina predstavnikov organizacij je navedlo težave njihove organizacije glede parkiranja kot so: pomanjkanje parkirnih mest, težave v času prireditev, parkirna nedisciplina, preseženost kapacitet, neurejenost parkirnih mest in pomanjkanje parkirnih mest za stanovalce in zasedenost modrih con.
- Večina organizacij ima brezplačna, urejena parkirišča in zagotovljen dostop za zaposlene in obiskovalce.
- **Dobra polovica organizacij ne izobražuje in ne spodbuja uporabe trajnostnih prevoznih sredstev** za prevoz na delo in/ali za opravljanje službenih poti.
- Glavni ukrep MO Nova Gorica za povečanje uporabe JPP je za intervjuvance **ureditev večje frekvence in smiselna pokritost linij javnega prevoza - tako mestnega kot medkrajevnega avtobusa.**
- Poglavitna ukrepa MO Nova Gorica za povečanje uporabe koles kot prevoznega sredstva za dnevna potovanja med prebivalci in obiskovalci občine sta za večino predstavnikov **izposoja koles in namestitev kolesarskih parkirišč**, za povečanje pešačenja pa **ureditev pločnikov in pešpoti ter varnost pešcev.**
- Največ predstavnikov je kot najpomembnejši ukrep na področju pešačenja označilo **nadgraditev varnih poti v šolo.**
- Pri ukrepih na področju kolesarjenja sta večini predstavnikom najpomembnejša ukrepa predstavljala **dopolnitev manjkajočih delov kolesarskega omrežja in dopolnitev kolesarskih povezav z okoliškimi naselji.**
- Med ukrepi na področju JPP sta za predstavnike najpomembnejša **optimizacija mestnega avtobusnega prometa.**

- Na področju motornega in mirujočega prometa pa **izboljšanje kakovosti vozišč.**
- Skoraj polovico intervjuvanih predstavnikov organizacij je izrazilo zanimanje za izdelavo **mobilnostnega načrta**, dobro četrtino predstavnikov pa bi izdelava zanimala v primeru dodatne podpore (finančne, kadrovske, itd.).
- Za nadaljnje urejanje prometnega področja so predstavniki poudarili potrebo po ureditvi celotnega območja mestne občine, ne samo mesta. Po njihovem mnenju bi bilo potrebno preučiti tudi primere dobrih praks iz tujine za izbor najprimernejših ukrepov.

4.2.6 Delavnica na temo izbire ukrepov

24.1.2017 je potekala delavnica z delovno skupino. Namen je bil predlagati ukrepe, ki bodo pomagali pri doseganju zastavljenih strateških in operativnih ciljev.

Preglednica 7: Glavne ugotovitve delavnice na temo izbire ukrepov

Hoja	Kolesarjenje	JPP	Motorni promet	Prometno načrtovanje
Enosmerni promet/umik parkirišč Delpinova ulica (park)	Enosmerni promet/umik parkirišč Delpinova ulica (prostor za kolesarje)	Nove linije, vozni redi (taktni) in večja frekvenca	Podpora skupinskim prevozom – točke varne mobilnosti, prestopne točke (wi-fi, javna razsvetljava, kolo, streha)	Po sprejemu CPS informiranje in izobraževanje (informiranost akterjev, odločevalcev, načrtovalcev in kot vodilo pri odločanju oz. presoji vseh vrst ukrepov, ki vplivajo na promet) – na primerih izvedenih dobrih in manj dobrih praks, delavnic, seminarjev
Zapora Rejčeve	Zaprtje centra za promet	JPP na klic (kombi, subvencije, invalidi)	Redno vzdrževanje cest	Kadrovska in finančna podpora
Zaprtje centra za promet	Ureditev kolesarskih povezav (izobraževalni zavodi)	Informacije o JPP (portal, info točke, telefon)	Ureditev prometne signalizacije in opreme	Uskladitev strateškega in izvedbenega dela OPN s CPS
Zahodna obvoznica	Osvetljevanje stez in križišč	Integracija JPP (MPP Gorica-Nova Gorica-Šempeter), integracija s šolskimi prevozi	Ureditev prečnih profilov cest (tudi za pešce, kolesarje)	Prometni usmerjevalni dokument
Osvetlitev prehodov za pešce/ulic/križišč	Prometni znaki, talne oznake (smer)	Dialog občina-upravljavci JPP (vozni redi, infrastruktura)	Preventiva, opozarjanje na hitrost, šola po šoli	Kontrolni list skladnosti s CPS (pri umeščanju v prostor za presojo vplivov na promet, pri izvedbenem načrtovanju na nivoju ukrepov za trajnostno mobilnost) – objava za transparentnost, informiranost o načrtovanih projektih
Ureditev pešpoti/pločnikov	Izobraževanje, predvsem v izobraževalnih zavodih	Izkoristiti zadnje tire železniške postaje, ki so bližje mestu	Dovolilnice za parkiranje v parkirnih conah, ureditev evidenc parkirišč (lastništvo)	Letno zbiranje mnenj ter strokovna preverba pobud v prometnem sistemu (v zimskem času, npr. februar, objava rezultatov)

Menjava starih prometnih znakov	Informiranje in vzgoja kolesarjev	Evidenca JPP postajališč		Obveščanje o predvidenih ukrepih, preverjanje izvedenih
Reliefna prostorska ureditev (osebe z omejeno mobilnostjo)	Infrastruktura (parkirišča, pri izobraževalnih zavodih)	Cenovna politika MPP ter P+R		Krepitev sodelovanja pri prometnem načrtovanju na območju EZTS in širše regijsko – kadrovska in finančna podpora
Izboljšanje nepreglednih križišč (npr. Erjavčeva 35 pri Društvu upokojencev - izvoz)				Sredstva za spremljanje stanja na področju trajnostne mobilnosti, redno poročanje javnosti
Ureditev Bevkovega trga – prometne table				Mehki ukrepi, npr. usklajevanje urnikov začetka šole in dela, parkirna politika, mobilnostni načrti (razpisi za izvedbo), presoja vplivov na promet velikih generatorjev prometa)
Kolesarska pot Šempeter-NG – prepoved motorjev				Določitev prioritetnih investicij v prometno mrežo
Zmanjšanje hitrosti v okolici šol				Sodelovanje občine in države – na področju JPP, mobilnostnih načrtov, tehničnih določil
Bonton, vzgoja kolesarjev in pešcev				Orodja za podporo ukrepov, npr. kataster, digitalne geodetske podlage
Promocijske akcije za trajnostno mobilnost v šolah, vrtcih				
Delovanje redarstva tudi popoldne in ob vikendih				

Slika 8: Delavnica z delovno skupino na temo izbire ukrepov

4.2.7 Javna razprava na temo izbire ukrepov

Predlogi ukrepov z delavnice 24.1. so bili predstavljeni in debatirani na javni razpravi 7.2.2016. Javnost je izrazila mnenje o predlaganih ukrepih ter predlagala vrsto drugih ukrepov.

Preglednica 8: Glavne ugotovitve javne razprave na temo ukrepov

Hoja	Kolesarjenje	JPP	Motorni promet
Ukrepi, ki so bili podprti (po pomembnosti)			
Ureditev pešpoti / pločnikov	Ureditev kolesarskih povezav	Nove linije, vozni redi in večja frekvenca	Urediti sistem parkiranja
Osvetlitev prehodov za pešce / ulic / križišč	Parkirišča	Informacije o JPP	Preventiva, opozarjanje na hitrosti
Promocijske akcija za trajnostno mobilnost v šolah	Enosmerni promet / umik parkirišč		
Bonton, vzgoja pešcev in kolesarjev	Izobraževanje, promocije		
Izboljšanje nepreglednih križišč/ povečanje varnosti	Osvetljevanje stez in križišč		
Zmanjšanje hitrosti v okolici šol	Informiranje in vzgoja kolesarjev		
Reliefna prostorska ureditev (osebe z omejeno mobilnostjo)			
Kolesarska pot Šempeter – NG (kontrola)			
Ukrepi, kjer ni večinske podpore oziroma so predlagane drugačne variante			
Enosmerni promet/umik parkirišč	Zaprtje centra za promet	Zadnji tiri železniške postaje	
Delpinova ulica (park) –	Prometni znaki, talne oznake		
Zaprtje centra za promet			
Zaprtje Rejčeve			
Menjava starih prometnih znakov			
Ureditev Bevkovega trga			
Dodatni predlagani ukrepi			
Povezava s Panovcem	Daljinske poti (proti Mirnu, most pri kajak centru, proti Šempetru, Šempas, Prvačina. Tudi za motorje. Ajševica-Grčna (večinska podpora za tovrsten ukrep).	Preverba in racionalizacija šolskih prevozov	Inšpekcijski nadzor parkiranja

Umiritev hitrosti – postavitev radarjev	Izposoja koles (podpora vseh 4 skupin), po možnosti v kombinaciji s P+R in v območju somestja Nova Gorica-Gorica-Šempeter. Samo če je v dobri izvedbi, ne tako kot zdaj (večinska podpora za tovrsten ukrep).	Plačilo prevozov s karticami (brezgotovinsko oziroma brez vozovnic), npr. kot Urbana v Ljubljani	P+R (podpora vseh skupin)
Urbana oprema (pitniki, klopi)	P+R – ob vpadnicah, na treh lokacijah (Solkan, jug, vzhod), za multimodalnost, integracija z JPP. V primeru P+R so za močno poostren režim parkiranja v mestu (večinska podpora za tovrsten ukrep).	Uvedba integrirane vozovnice, enotna vozovnica, tudi čezmejno (bus, vlak)	Mestna postajališča v vlogi zbirnih točk za skupne prevoze
Pri Kornu ni pešpoti	Izkoriščanje javnih del za opravljanje del v varnosti in preventivi v cestnem prometu (npr. v okolici šol).	Integracija JPP produktov, povezava tudi več finančnih virov – subvencije države za sofinanciranje	Električne polnilnice
Piknik prostori	Podjetja, ki sofinancirajo članarino za izposojo koles oziroma občina naj subvencionira nakup kolesa.	Uskladitev linij s P+R lokacijami v več smereh (velika prioriteta)	Vodovodna cesta – dograditev, dostopnost Meblo (majhna podpora)
Kazni za pešce	Oznake kolesarskih stez (npr. proti Lokvam).	Varna postajališča (ne na cesti!)	Gradnja garažnih hiš (majhna podpora)
Urbana sprehajalna pot – novogradnja	Parkirni režim – podražiti parkiranje, najdražje v središču mesta.	Upoštevanje načel CPS pri izbiri koncesionarja za mestni promet	Semafor Erjavčeva-Prvomajska (optimizacija)
Komunikacija s prebivalci	Parkirišča v mestu morajo ostati, da mesto ne umira.	Pri načrtovanju novih naselij in objektov upoštevanje lokacij novih avtobusnih postajališč	Nadvoz za kolesarje (varnost)
Prioritetna ureditev Kidričeve	Sistematični pristop, ne parcialni – niso za radikalno zapiranje, potrebno najti ravnovesje za vse uporabnike. Upoštevati obstoječ Načrt varnih poti pri načtovanju omrežja. Potrebno je urediti celo omrežje, predvsem do šol in večjih generatorjev prometa	Prepoved spremembe obstoječih postajališč v parkirna mesta	
Ureditev solkanskega trga	Mobilnostni načrti – ukiniti potne stroške za poti znotraj širšega	Tesnejše sodelovanje z Gorico in Šempetrom	

	mestnega območja in brezplačno parkiranje.		
Izgradnja povezave od bolnice do MP Vrtojba	Zaračunavanje parkirnih mest glede na dolžino vozila.	Bike + Ride sistemi	
Zelene ureditve, urbana oprema – pitniki		Uskladitev avtobusnih in železniških voznih redov	
		Organizacija javnih prevozov v času prireditev	
		Prilagoditev urnikov vlakov	
		Organizirani avtobusni prevozi za turistične namene (npr. na Trnovsko-Banjški planoti, Kostanjevica, Sabotin itd.)	
		Integracija z drugimi storitvami v javnem sektorju (pošta, socialno delo)	
		Uvedba delavskih avtobusov (ukinitev potnih stroškov, ni povrnjenih stroškov, če se uporablja avto)	

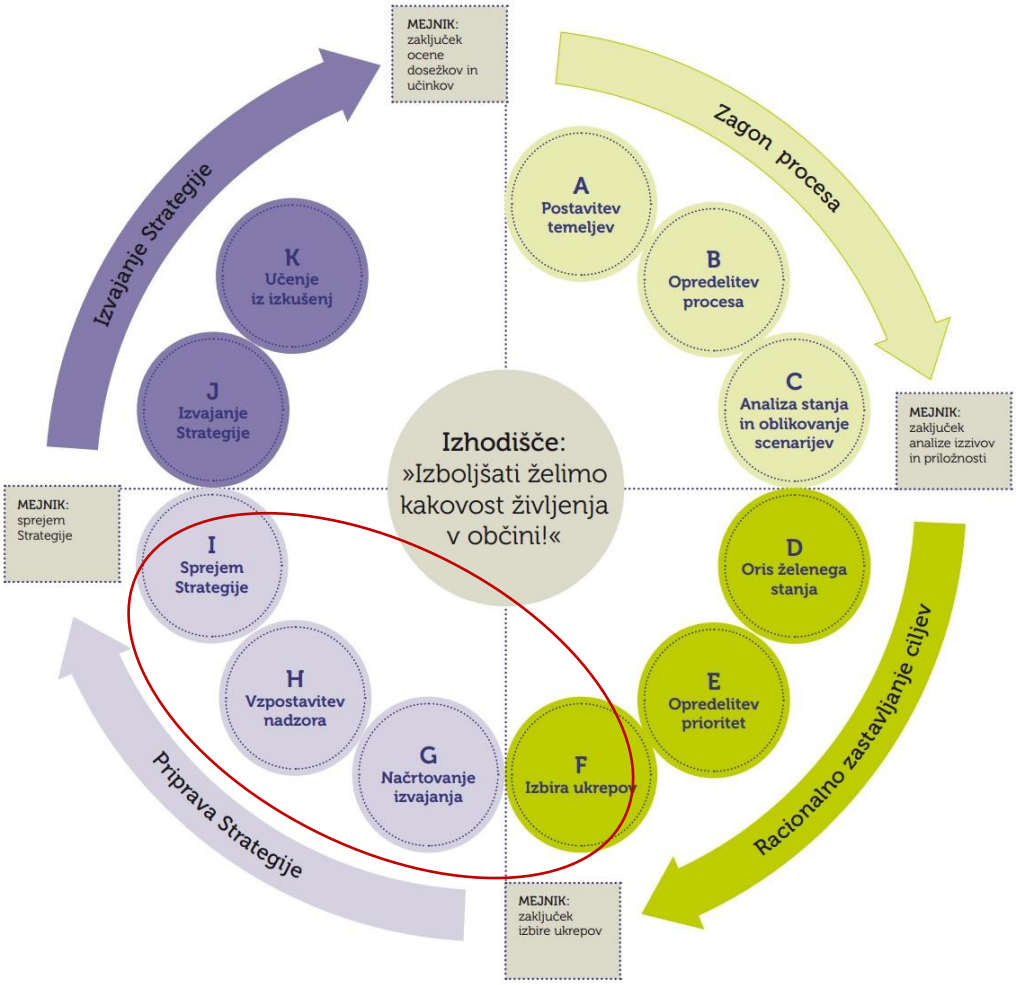
Slika 9: Tretja javna razprava

5. Naslednji koraki

Do konca maja 2017 bodo izvedene naslednje aktivnosti:

Preglednica 9: Naslednji koraki

Faza	Korak	Aktivnost	Predviden datum
2. faza (racionalno zastavljanje ciljev)	F - Izbira ukrepov	Delavnica z občinsko upravo	14.3.2017
		Presoja stroškovne učinkovitosti, modeliranje	Februar, marec 2017
3. faza (priprava Strategije)	G – načrtovanja izvajanja	Priprava akcijsko-proračunskega načrta za obdobje 5 let	April 2017
		Delavnica z občinsko upravo	April 2017
		Delavnica z Občino Šempeter-Vrtojba	April 2017
	H – vzpostavitev nadzora	Priprava načrta spremljanja in vrednotenja	April, maj 2017
	I – sprejem Strategije	Priprava končnega dokumenta za potrditev v Mestnemu svetu	Do konca maja 2017



Slika 10: Naslednji koraki *(vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)*