

V torek, 17. septembra bodo predstavljena ključna sporočila analize stanja na področju prometa za območje goriških občin, izdelane v okviru priprave Celostne prometne strategije (CPS). Podajajo izhodiščno stanje in nabor ključnih izzivov, ki bodo izhodišče za izbor ukrepov strategije. Analiza stanja bo hkrati osnova, na podlagi katere bo v nadaljnjih fazah priprave in izvajanja ukrepov prometnega načrta omogočeno ocenjevanje napredka. CPS se izdeluje v okviru projekta PUMAS kot pilotni projekt za primer skupne priprave prometne strategije, ki presega meje posamezne občine, v tem primeru pa tudi države.

Projekt PUMAS, "Trajnostno regionalno načrtovanje mobilnosti v alpskem prostoru" je evropski projekt v okviru Območja Alp, ki izhaja iz ugotovitve, da se mesta srečujejo s podobnimi izzivi na področju urbane mobilnosti. Ti so najpogosteje vezani na omejena javna in zasebna sredstva za gradnjo prometne infrastrukture, pretirano uporaba osebne avtomobila v mestih, veliko število manjših dostav, ki prispevajo k gneči, rast emisij CO₂ in hrupa, slabšanje kakovosti zraka in negativni vplivi na zdravje, neučinkovito institucionalno sodelovanje za doseganje dolgoročnih rešitev, slabo poznavanje vplivov med mesti in okoliškimi regijami in pomanjkanje integriranega pristopa k načrtovanju mobilnosti in prostorskega razvoja.

Mesta v alpskem prostoru zato stalno iščejo inovativne in finančno učinkovite rešitve za te izzive. Projekt PUMAS bo skušal z uporabo pozitivnih izkušenj nekaterih od mest najti rešitve zanje. V okviru projekta bo razvita vrsta CPS, ki bo pri pripravi sledila usmeritvam Evropske komisije s poudarkom na aktivnem vključevanju deležnikov v proces načrtovanja, zavezi trajnostnemu razvoju, torej uravnoveženosti družbeni, okoljski in ekonomski dimenziji razvoja, pogledu preko administrativnih meja s povezovanjem med različnimi sektorji, administrativnimi nivoji in sodelovanjem sosednjih območij, poudarku na doseganju ambicioznih in merljivih ciljev, vključevanju vseh stroškov in koristi, ki jih ima mobilnost za družbo in uporabo metode celostne priprave in izvajanja prometne politike.

Zbiranje podatkov za analizo stanja je potekalo skozi vrsto intervjujev s predstavniki vseh obravnavanih občin, ki so potekali od novembra 2012 do maja 2013. Na njih so bili izpostavljeni izzivi in dosežki občin v zadnjih letih, kakor tudi načrti za prihodnost. Kot je opisano v nadaljevanju se občine soočajo s podobnimi težavam. Kljub nekaterim uspešnim primerom sodelovanja, pa se večinoma na področju načrtovanja prometna ne povezujejo za skupno reševanje težav.

V okviru priprave dokumenta so bili pregledani tudi obstoječi veljavni dokumenti s področja urejanja prostora in načrtovanja prometa. Večina občin ima v pripravi ali že sprejet Občinski prostorski načrt (OPN). V njih so opredeljeni ključni infrastrukturni projekti, ki jih občine načrtujejo v naslednjih desetletjih tudi na področju prometa.

V nadaljevanju so povzete ključne ugotovitve, ki bodo v okviru predstavitve bolj podrobno pojasnjene in predstavljene.

Splošno

1. Pester zgodovinsko-upravni razvoj območja danes kliče po regionalnem sodelovanju
2. V regiji obstajata dva značilna tipa občin
3. Občine se soočajo s podobnimi upravno organizacijskimi težavami
4. Potreba po krepitvi kakovosti bivanja
5. Promet je glavni vzrok preseganja mejnih vrednosti onesnaženja zraka
6. Zaskrbljujoči vplivi prometa na zdravstveno stanje prebivalcev, še posebej mladih

Načrtovanje

1. Pomanjkljiva integracija prostorskega in prometnega načrtovanja
2. Podrejanje prostorskega in prometnega načrtovanja avtomobilom
3. Občine nimajo veliko prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa
4. Vključevanje javnosti v prometne odločitve upada sorazmerno z večjo operativnostjo ukrepov
5. Spremljanje stanja na področju mobilnosti ni vzpostavljeno
6. Upravljanje mobilnosti še ni sestavni del upravljanja prometnega sistema
7. Slabšanje dostopnosti oskrbnih dejavnosti
8. Zapostavljenost dostopnosti z nemotoriziranimi načini pri prostorskih odločitvah in posegih

Hoja

1. Zagotavljanje pogojev za hojo v naseljih je bilo v zadnjih desetletjih zapostavljeno
2. Vse skupine prebivalcev hodijo malo
3. Težavna dostopnost za osebe z ovirami pri gibanju
4. Velik potencial za hojo ni izkoriščen

Kolesarjenje

1. Kolesarska kultura in potencial za razvoj kolesarjenja sta med občinami različna
2. Občine aktivne pri urejanju kolesarske infrastrukture
3. Načrtovana kolesarska infrastruktura je podrejena infrastrukturi za motorni promet
4. Razlike med standardi (oprema, izvedba) kolesarskih poti
5. Kolesarska parkirišča niso primerno obravnavana in zagotovljena

Javni potniški promet

1. V območju deluje več operaterjev z različnimi pristojnostmi, a med njimi ni integracije
2. Uporaba JPP dolgoročno upada
3. Vlaku ostaja pomemben prevozni način, vendar potencial za njegov razvoj še obstaja
4. Nova Gorica beleži pozitivno izkušnjo z uvedbo brezplačnega mestnega avtobusa
5. Javna podoba javnega potniškega prometa je slaba

Motorni promet

1. Rast motorizacije se je ustavila a ostaja visoka
2. Visok delež uporabe avtomobila
3. Neobstoje parkirne politike in zahtevanih parkirnih standardov v vseh občinah povzroča vsakodnevne težave s parkiranjem
4. Prometna varnost se lahko izboljša

Kot rezultat analize, so bila določena področja, ki se izkazujejo kot problematična za načrtovanje na nivoju, ki presega posamezno občino oziroma so to teme, s katerimi se bi v prihodnje morale bolj intenzivno skupno ukvarjati vse občine:

1. Načrtovanje mobilnosti na medobčinski/regionalni ravni (povezovanje preko meja občin, vzpostavitev mehanizmov za skupno sprejemanje odločitev, načrtovanje mobilnosti in prometa)
2. Upravljanje mobilnosti (predvsem za programe regionalnega pomena kot so bolnice, univerza, veliki zaposlovalci in drugi generatorji prometa)
3. Umirjanje prometa (v mestih, v lokalnih središčih, ob šolah)
4. Celovit razvoj kolesarjenja (regionalno kolesarsko omrežje, poenoteni standardi kakovosti infrastrukture in skupne aktivnosti občin)
5. Razvoj integriranega sistema javnega potniškega prometa prilagojenega lokalnim posebnostim (avtobus, železnica, rešitve za redko poseljena območja, čezmejna potovanja)
6. Upravljanje parkiranja (rešitve za promet regionalnega izvora v mestih, rešitve za lokalna središča kjer pritisk šele nastaja)