



Priloga: Avtobusni prevozi

Podrobnejša obrazložitev k predlogu proračuna za leto 2011

Mestna občina Nova Gorica, Oddelek za okolje in prostor, je s podjetjem Ipsum, d.o.o. na podlagi javnega naročila v letu 2006 sklenila pogodbo za izdelavo načrta **trajnosti in mobilnosti** na širšem območju Nove Gorice. Načrt obsega analizo stanja in celovite ukrepe za zmanjšanje uporabe osebnih vozi z namenom, da se zagotovijo drugi načini mobilnosti, ki bodo omogočili še večjo mobilnost vseh prebivalcev širšega območja Nove Gorice. Zmanjševanje uporabe osebnih vozil je pomembno zaradi prispevka vozil k podnebnim spremembam, lokalni kakovosti zraka, zmanjševanju hrupa in povečanju kakovosti življenja v mestu.

V letu 2004 se je z mestnim potniškim prometom prepeljalo **171.910** potnikov, kar je približno 2% prebivalcev, ki živijo na območju, kjer je potniški promet urejen. Mestni potniški promet je v letu 2004 s prodajo vozovnic pokrtil približno tretjino stroškov, ki so znašali 77 milijonov SIT (321.315,00 €), razliko v 51 milijonov SIT (212.819,23 €) sta pokrili Mestna občina Nova Gorica in Občina Šempeter-Vrtojba.

Mestna občina Nova Gorica je skupaj z Občino Šempeter-Vrtojba dne 01.07.2007 sklenila koncesijsko pogodbo za izvajanje javnega mestnega prometa z družbo Avrigo d.d. Nova Gorica. Občini za obstoječ in obojestransko sprejet obseg storitev zagotavljata tudi finančna sredstva v razmerju 70:30.

Po opravljeni analizi je bilo ugotovljeno, da je bilo v letu 2009 prepeljanih **426.761** potnikov, v letu 2010 pa **389.423** potnikov. Takratna odločitev občin se je izkazala za pravilno.

Menimo, da ima brezplačni javni potniški promet pozitiven učinek na trajnostno mobilnost na našem območju. Je okoljsko sprejemljiv, saj zmanjšuje uporabo osebnih vozil v mestu, in je tudi socialno pravičen.

V koliko bi se potniški promet odvijal s prodajo vozovnic, bi s ceno pokrili približno le **tretjino** stroškov, ostalo razliko bi morali plačati Mestna občina Nova Gorica in Občina Šempeter-Vrtojba, vendar bi s tem število potnikov upadlo na raven iz leta 2006, kar ni v javnem interesu.

Zaradi zmanjšanja stroškov v sled gospodarske krize proučujemo možnost ukinitve nekaterih manj zasedenih linij v dopoldanskem in večernem času mestnega prometa, s čimer bi se stroški koncedentov občutno zmanjšali.