



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



Pilotna aktivnost “Kako sektorske politike prispevajo k prostorskim (ne)ravnovesjem: Prostorski učinki politik (TIA)”

Poročilo prve delavnice na pilotnem območju EZTS GO '

Avgust 2022 !



1 Opis in program delavnice

Prva delavnica v sklopu pilotne aktivnosti "Kako sektorske politike prispevajo k prostorskim (ne)ravnovesjem: Prostorski učinki politik (TIA)" je potekala v četrtek, 26. maja 2022, v prostorih Mestne občine Nova Gorica. Na delavnici je bila prisotna projektna skupina ter predstavniki občin, Evropskega združenja za teritorialno sodelovanje čezmejnega območja Nove Gorice, Gorice in Vrtojbe - EZTS GO, regijske razvojne agencije ROD Ajdovščina ter Ministrstva za infrastrukturo. Skupno se je delavnice udeležilo 21 oseb, zlasti občinske svetovalke in svetovalci za okolje in prostor ter različni strokovnjaki za prostor, promet in javno infrastrukturo.

Projektna skupina:

- Blanka Bartol, Ministrstvo za okolje in prostor
- Ines Lupše, Ministrstvo za okolje in prostor
- Naja Marot, Biotehniška fakulteta Univerze v Ljubljani
- Manca Krošelj, Biotehniška fakulteta Univerze v Ljubljani

Udeleženci delavnice:

- Aleksandra Torbica, Mestna občina Nova Gorica
- Andraž Podvez, Ministrstvo za infrastrukturo
- Andreja Ferjančič, Regijska razvojna agencija ROD Ajdovščina
- Andreja Trojar Lapanja, Mestna občina Nova Gorica
- Blanka Šuler, Občina Šempeter-Vrtojba
- Domen Mozetič, Mestna občina Nova Gorica
- Ingrid Šircelj, Mestna občina Nova Gorica
- Irena Balantič, Mestna občina Nova Gorica
- Mateja Zoratti, Mestna občina Nova Gorica
- Matjaž Vrčko, Ministrstvo za infrastrukturo
- Nataša Ipavec, Mestna občina Nova Gorica
- Nataša Rijavec, Mestna občina Nova Gorica
- Neja Pavlin, Mestna občina Nova Gorica
- Polona Filipič, Mestna občina Nova Gorica
- Tadej Žaucer, Ministrstvo za infrastrukturo
- Tomaž Konrad, Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje območja: Comune di Gorizia, Mestne občine Nova Gorica in Občine Šempeter-Vrtojba (EZTS GO)
- Maja Debevec, Biotehniška fakulteta Univerze v Ljubljani

Program delavnice:

10.00–10.05: Pozdravni nagovor (predstavnica MO Nova Gorica) !

10.05–10.30: Predstavitev pilotne aktivnosti za izvajanje Teritorialne Agende 2030 in ! predloga Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050 (Ines Lupše, MOP)

10.30–10.50: Predstavitev postopka TIA (ang. *Territorial Impact Assessment*) - presoja prostorskih učinkov in poteka delavnice (Naja Marot, UL BF)

10.50–11.10: Predstavitev Strategije razvoja prometa v RS do leta 2030 (Mzi)

11.10–12.15: Identifikacija učinkov Strategije razvoja prometa v RS (viharjenje možganov)

1. Kakšni so bili učinki Strategije na območju Šempeter-Vrtojba in MO Nova Gorica v petih letih izvajanja (od leta 2017)?



2. Kateri od teh učinkov so bili čezmejni?

12.15–12.30: Odmor za kavo in manjši prigrizek

12.30–13.45: Razprava o prometnih izzivih na območju Šempeter-Vrtojba in MO Nova Gorica po skupinah

3. Katerih problemov na področju prometa, ki se pojavljajo na območju, pa nacionalna strategija ni naslovila?

4. Kateri od teh problemov izhajajo iz obmejnega/čezmejnega statusa območja?

5. Kateri ukrepi so potrebni, da bi z njimi naslovili obstoječe probleme na področju prometa?

13.45–14.15: Kratko poročanje skupin !

14.15–14.30: Sklepni del delavnice (povzetek rezultatov in predstavitev nadaljnjih korakov) !

Namen in cilji delavnice:

Projektna skupina na Oddelku za krajinsko arhitekturo UL BF sodeluje kot strokovna podpora Ministrstvu za okolje in prostor (MOP) pri izvajanju slovenskega dela mednarodne pilotne aktivnosti: Kako sektorske politike prispevajo k prostorskim (ne)ravnovesjem – Prostorski učinki politik (TIA). Pilotna aktivnost je ena izmed šestih aktivnosti v podporo izvajanju Teritorialne agende 2030, ki so jo sprejeli ministri, pristojni za teritorialno kohezijo in prostorski razvoj v decembru 2020. Poleg Slovenije oziroma Ministrstva za okolje in prostor v konzorciju partnerjev sodelujejo še Poljska (vodilna partnerica), Nemčija, Nizozemska in Češka. Osnovni cilj pilotne aktivnosti je prispevati k zmanjšanju prostorskih neravnovesij, ki jih na različnih vrstah območij povzročajo sektorske politike zaradi svoje premajhne občutljivosti za potrebe in prostorske značilnosti različnih vrst območij. Namen aktivnosti je okrepiti vedenje o prostorskih učinkih sektorskih politik na specifičnih pilotnih območjih ter oblikovati metodologijo, ki bo temeljila na presoji prostorskih učinkov.

Konkretno se presoja v Sloveniji preizkuša na dveh prostorsko različnih čezmejnih območjih: na čezmejnem urbanem območju občin Šempeter-Vrtojba, Mestne občine Nove Gorice in italijanske Gorice (tudi Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje) in na čezmejnem podeželskem območju Obsotelja in Kozjanskega. Celoten postopek presoje prostorskih učinkov predvideva prvo delavnico z deležniki, namenjeno širši razpravi o potencialnih učinkih izbrane politike, ocenjevanje, vrednotenje, izvedeno s strani strokovnega izvajalca, in drugo delavnico, namenjeno validaciji rezultatov presoje. To poročilo predstavlja povzetek rezultatov prve delavnice, izvedene na pilotnem območju čezmejnega urbanega območja Nove Gorice–Gorice v maju 2022 in sicer na primeru izbrane Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030.



Slika 1: Uvodne predstavitve programa delavnice in projekta (foto: Maja Debevec)



Slika 2: Delavnica v teku (foto: Maja Debevec)



Slika 3: Povzemanje rezultatov in razprava (foto: Manca Krošelj)

2 Opis pilotnega območja

Pilotno območje, na katerem smo presojali učinke prometne Strategije ter identificirali probleme na področju prometa, obsega območje Mestne občine Nova Gorica (280 km² površine, 31.880 prebivalcev leta 2020¹), Občine Šempeter-Vrtojba (15 km² površine, 6.250 prebivalcev leta 2020²) in območje Comune di Gorizia v Italiji (41 km² površine, 33.569 prebivalcev leta 2020³). Torej, skupno na območju, velikem 336 km², živi 71.707 prebivalcev, območje pa ima gostoto poselitve 213 preb./km², kar v primerjavi s slovenskim povprečjem predstavlja dvojno vrednost. Kot eno izmed značilnosti tega urbanega območja lahko prepoznamo veliko gostoto poselitve. Samo mesto Nova Gorica je nastalo šele po koncu druge svetovne vojne zaradi delitve ozemlja med Italijo in takratno Jugoslavijo. Mesto je sedež Mestne občine Nova Gorica in več visokošolskih ustanov, ki spadajo pod okrilje Univerze v Novi Gorici. Gospodarsko gledano je mestu in okolici do 90. let prejšnjega stoletja prednjačila industrijska dejavnost, kasneje pa se je gospodarstvo začelo preusmerjati v storitvene dejavnosti, kot so turizem, gostinstvo, trgovina itd. Mesto skupaj s Šempetrom in Vrtojbo tvori aglomeracijo z večimi manjšimi okoliškimi naselji tako na slovenskem ozemlju (Solkan, Kromberk, Pristava, Rožna dolina, Stara Gora, Ajševica, Loke) kot na italijanskem s (staro) Gorico, ki z okoliškimi naselji v Italiji tvorijo čezmejno sklenjeno urbano celoto – konurbacijo. Leta 2021 je Mestna občina Nova Gorica skupa z italijansko Gorico pridobila naziv Evropska prestolnica kulture 2025, s katerim si bo še aktivneje prizadevala za kulturni, gospodarski, urbani in družbeni razvoj (t. im. kulturni ekosistem⁴), predvsem pa za brezmejno integracijo čezmejnega območja z različnimi pilotnimi akcijskimi programi, prostorskimi intervencijami in drugo kulturno-turistično ponudbo.

Slika 4: Mestna občina Nova Gorica. (Vir: <https://www.nova-gorica.si/>)



¹ Podatki so bili pridobljeni na spletni strani Statističnega urada Republike Slovenije. !

² Ibid. !

³ Podatki so bili pridobljeni na spletni strani istat.it: <https://demo.istat.it/popres/index.php?anno=2020&lingua=eng> !

⁴ Go! Borderless, kandidatura za Evropsko prestolnico kulture, 2020: <https://www.go2025.eu/wp-content/uploads/2021/03/GO2025sloCompressed-Screen-1.pdf>

Slika 5: Občina Šempeter-Vrtojba. (Vir: https://sempeter-vrtojba.si/wp-content/uploads/2022/01/SempeterZVisine_01.jpg)



Slika 6: Pogled na italijansko Gorico. (Vir: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/29/Gorizia-Gorica.JPG>)

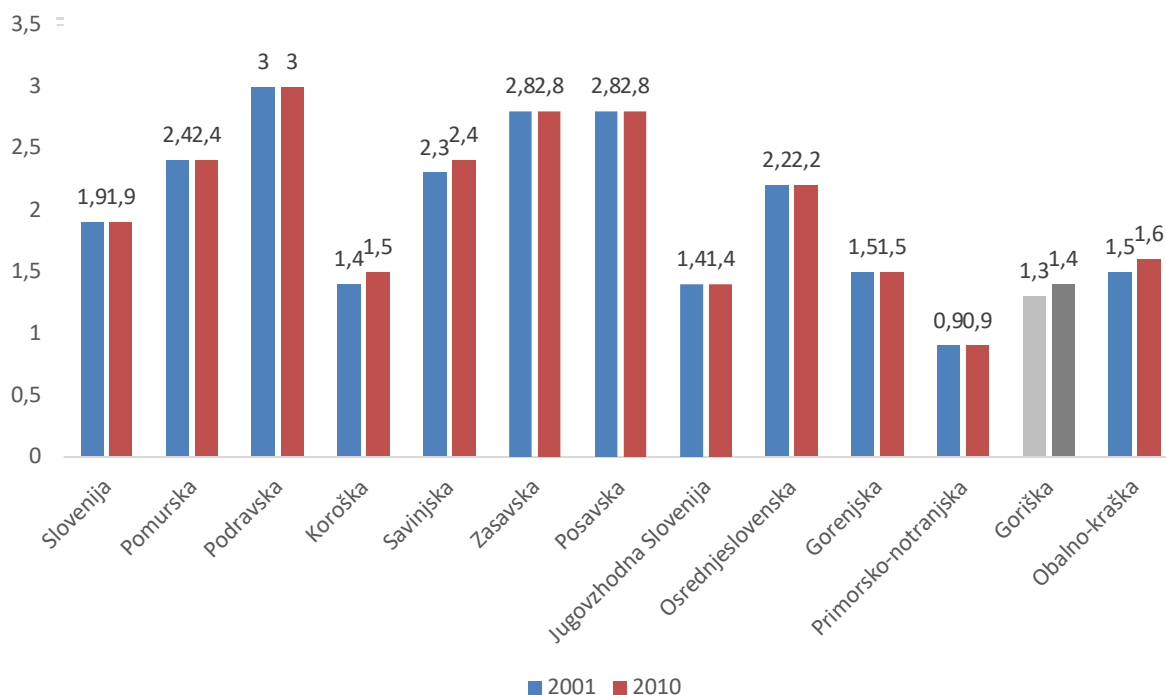


Področje prometa na obravnavano območje naslavlja več razvojnih dokumentov z različnim upravljavskim fokusom. Na državni ravni je to predvsem Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030, ki opredeljuje celovit strateški razvoj prometa in prometne infrastrukture s poudarkom na zagotavljanju večje trajnostne mobilnosti prebivalcev in gospodarstva. Na regionalni ravni je to Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške) razvojne regije za obdobje 2021-2027, ki je usmerjen v krepitev razvojne moči regij na podlagi identificiranih lastnih potencialov in globalnih priložnosti s štirimi ključnimi cilji, na lokalni, občinski ravni pa področje prometa naslavlja Trajnostna urbana strategija MO Nova Gorica do leta 2030, Celostna prometna strategija MO Nova Gorica za obdobje 2014-2020 in Celostna prometna strategija Občine Šempeter-Vrtojba, ki predvidevata aktivnejši razvoj trajnostnega in nizkoogljičnega prometa v petih razvojnih izzivih oziroma petih razvojnih stebrih ter Občinski

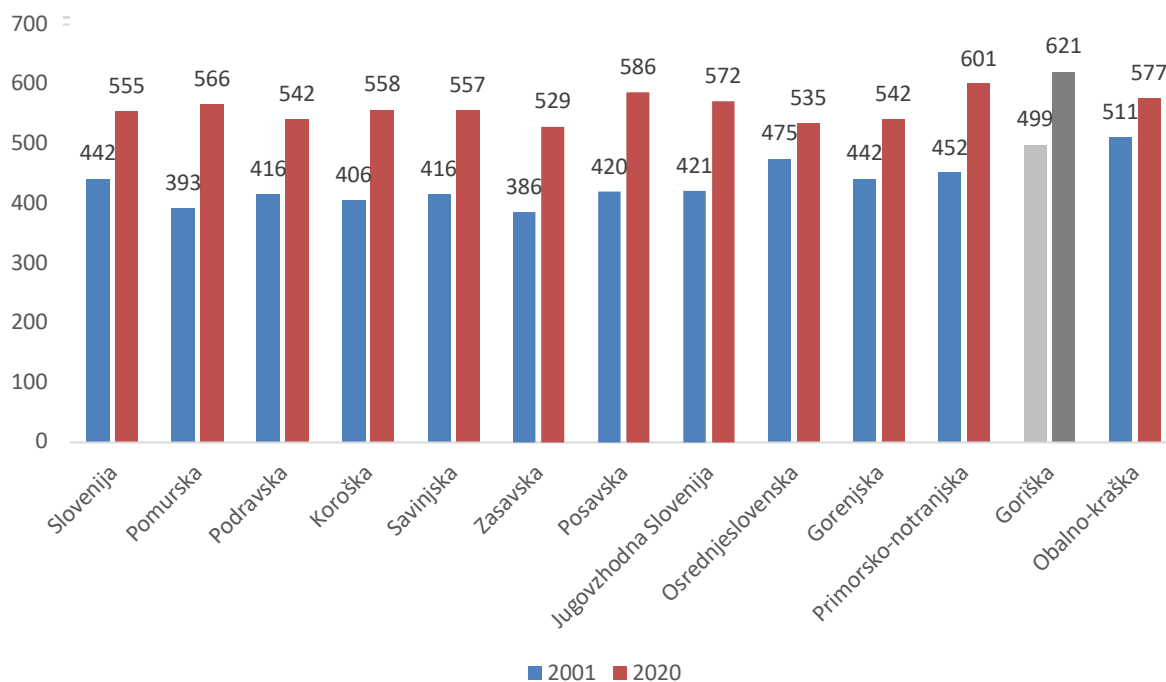
prostorski in podrobnejši prostorski načrti MO Nova Gorica in Občine Šempeter-Vrtojba. Nazadnje področje prometa na lokalni ravni naslavlja tudi kandidatura knjiga za naziv Evropske prestolnice kulture 2025, Go! Bordeless, ki naslavlja krepitev trajnostne mobilnosti v obliki večjega osveščanja ter infrastrukturnih investicij za zmanjšanje motoriziranega prometa in za spodbuditev čezmejne urbane integracije.

Od kazalnikov na področju prometa je za občino na voljo le številko avtomobilov na 1.000 prebivalcev (slika 8), za regijo pa tudi podatek o gostoti cestnega javnega omrežja (slika 7). Če primerjamo števila registriranih avtomobilov med letoma 2001 in 2020, ugotovimo, da je Goriška regija najbolj motorizirana slovenska regija, saj ima kar 621 avtomobilov na 1.000 prebivalcev (slovensko povprečje je 555). Hkrati ima eno izmed najnižjih gostot cestnega omrežja (1,4 km/km²), primerljivo z ostalimi bolj goratimi regijami, kot sta Koroška in Gorenjska, ter gričevnato Dolenjsko.

Slika 7: Gostota cestnega omrežja slovenskih regij, primerjava med letoma 2001 in 2010. Kasneje podatek ni več na voljo. (Vir: SURS, 2022)

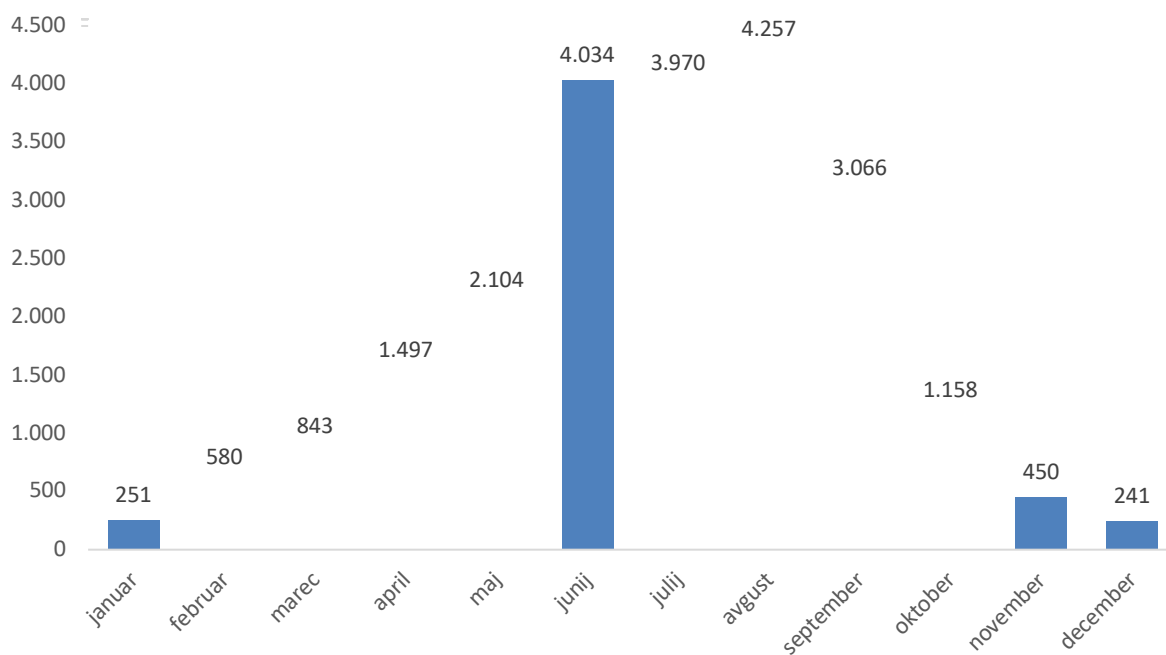


Slika 8: Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, primerjava med letoma 2001 in 2020. (Vir: SURS, 2022)



Pridobili smo tudi podatek za število kolesarjev na števnem mestu Solkan v letu 2021 (Direkcija RS za infrastrukturo, [povezava](#); glej sliko 9). Največ kolesarjev ga prečka v poletnih mesecih, najmanj pa pozimi. V mesecih januar in december je mesečna vrednost manjša od povprečne dnevne vrednosti v poletnih mesecih (343) ali izven sezone (333).

Slika 9: Število kolesarjev na števnem mestu Solkan v letu 2021. (Vir: Direkcija RS za infrastrukturo)





3 Poročilo delavnice

Delavnica je potekala v dveh delih. V uvodnem delu je ga. Andreja Trojar Lapajna nagovorila udeležence delavnice, ga. Ines Lupše z Ministrstva za okolje in prostor pa je predstavila pilotno aktivnost in referenčni okvir za presojo sektorskih politik v pilotni aktivnosti - Teritorialno Agendo 2030 ter osnutek Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050. Sledila je predstavitev poteka delavnice in metodologije TIA doc. dr. Naje Marot z Biotehniške fakultete z orisom preteklih presoj prostorskih učinkov ter namenu in ciljih delavnice. V prvem delu delavnice je g. Matjaž Vrčko z Ministrstva za infrastrukturo predstavil izhodišča, cilje ter ključne ukrepe Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030. Udeleženci delavnice so nato pripravili nabor gospodarskih, družbenih, okoljsko-prostorskih in upravljavskih učinkov Strategije na območju Šempeter-Vrtojba in Mestne občine Nova Gorica v petih letih njenega izvajanja ter razpravljali o čezmejnem učinkovanju Strategije. V drugem delu delavnice so udeleženci identificirali probleme na področju prometa, ki se na območju obeh občin pojavljajo in ki jih Strategija ni naslovila, o njihovem čezmejnem prelivanju ter razmišljali o predlogih ukrepov, ki bi jih morala vsebovati prenovljena strategija, da bi z njimi lahko naslovili identificirane probleme na področju prometa.

3.1 Identifikacija dosedanjih učinkov Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Krajša predstavitev Strategije razvoja prometa v RS do leta 2030

Namen Strategije, ki je bila sprejeta 29. julija 2015, je opredeliti celovit razvoj prometa in prometno infrastrukturo do leta 2030 (in naprej), zagotoviti redno in enakomerno financiranje prometne infrastrukture ter zagotoviti podlago za črpanje EU sredstev v finančni perspektivi 2014-2020. Vizija prometne politike je zagotavljati trajnostno mobilnost prebivalstva in oskrbe gospodarstva s sledečimi splošnimi cilji: (1) izboljšati mobilnost in dostopnost, (2) izboljšati oskrbo gospodarstva, (3) izboljšati prometno varnost in varovanje, (4) zmanjšati porabo energije, (5) zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev, ter (6) zmanjšati okoljske obremenitve. Posebni podcilji naslavlajo učinkovitost oziroma upravičenost ukrepov, ki so navedeni za vsako področje prometa, za železniški, cestni, mestni/javni, vodni in letalski promet. Vsako področje ima navedeno **21 podciljev, naslavlja pa jih 108 ukrepov**. Podcilji so:

- (1) izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami,
- (2) izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije,
- (3) izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih in
- (4) izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

Kot izhodišče za identifikacijo učinkov smo pripravili logično verigo oziroma shemo (slika 4), ki povzema izhodišča, cilje in zakonodajni okvir Strategije, izbrane ukrepe po treh področjih prometa relevantnih za potrebe delavnice: železniški promet (izbranih 15 od 29 ukrepov), cestni promet (izbranih 15 od 37 ukrepov) in mestni/javni promet (izbranih 14 od 22 ukrepov).

Slika 10: Shematski prikaz vsebine Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2023 (Avtorica: Manca Krošelj)

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, sprejeta 29. 7. 2015

VIZIJA, CILJI, IZHODIŠČA IN ZAKONODAJNI OKVIR

Vizija prometne politike: **zagotavljati trajnostno mobilnost prebivalstva in oskrbe gospodarstva s sledečimi splošnimi cilji:** (1) izboljšati mobilnost in dostopnost, (2) izboljšati oskrbo gospodarstva, (3) izboljšati prometno varnost in varovanje, (4) zmanjšati porabo energije, (5) zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev, (6) zmanjšati okoljske obremenitve.

Strategija temelji na **alternativi "0"**: na prometnem področju v prihodnje se ne stori nič, razen ohranja obstoječe stanje in dokončana tekoča nalozba.

Namen priprave:

- Opredeliti celovit razvoj prometa in prometno infrastrukturo do leta 2030 (in naprej)
- Zagotoviti redno in enakomerno financiranje prometne infrastrukture
- Zagotoviti podlago za črpanje EU sredstev v finančni perspektivi 2014-2020 (t.i. predhodna pogojnost - *ex-ante conditionalities*)

Posebni cilji naslavljajo učinkovitost oziroma upravičenost ukrepov*: (1) izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami, (2) izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije, (3) izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih, (4) izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

* Podliski posebnih ciljev so navedeni po področjih prometa: železniški, cestni, mestni/javni, vodni in letalski promet (5 področij, vsak po 21 podciljev), naslavljajo jih skupno **108 ukrepov**.

EU okvir:

- Bela knjiga EU o prometu** (tretja vrsta, 2011):
 - Povezovanje vseh prometnih načinov medseboj, s čimer naj se uveljavijo prednosti vsakega od ciljev na enovitem evropskem prometnem območju
 - Do leta 2030 (tudi mejniki do 2020, 2050):
 - V mestih preplaviti uporabo avtomobilov s konvencionalnim gorivom v mestnem prometu, logistika brez CO₂
 - Medkrajevna potovanja - 30 % cestnega tovornega prometa nad 300 km
 - prehod na druge načine prevoza, kot sta železniški in vodni promet
 - Infrastruktura - vzpostaviti v celoti funkcionalno in multimodalno "osrednje omrežje" TEN-T na ravni EU ter potrjati dolžino obstoječega železniškega omrežja visoke hitrosti

2. Uredba (EU; št. 1315/2013) o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja

3. Uredba (EU; št. 1316/2013) o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope

Slovenski okvir:

- Resolucija o prometni politiki RS (2006):** mobilnost, dostopnost, varovanje okolja, varnost in varovanje, gospodarski razvoj, najboljša izkoriščenost virov, intermodalnost/interoperabilnost, uravnoteženost med trajnostnimi sistemi, vse po načelu trajnostnega razvoja
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30)**
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004, v prenovi)**
- Trajnostna urbana strategija Mestne občine Nova Gorica do leta 2030 (osnutek, 2022; področje prometa)**
- Celostne prometne strategije (83 je že sprejetih):** CPS MONG in CPS Občine Šempeter–Urtočja (2017)

UKREPI: 29 ukrepov železniškega prometa (R) + 37 ukrepov cestnega prometa (Ro) + 22 ukrepov mestnega/javnega prometa (U) + 14 ukrepov (M) vodnega prometa + 6 ukrepov letalskega prometa (A)

Železniški promet izbranih 15 od 29 ukrepov

ukrepi med 1–10 so na elementih omrežja / ukrepi med 11–30 so na omrežjih / 30 ali več so organizacijski ukrepi



- R.21 ETCS** (namestitve sistema ETCS na proge bi omogočala povečanje interoperabilnosti celotnega omrežja)
- R.22 Elektrifikacija** (elektrifikacija regionalnih železniških prog bi omogočila večjo učinkovitost obstoječe infrastrukture)
- R.23 Obnova, nadgradnja ali novogradnja drugih prog** (s študijami posameznih odsekov bo ugotovljena potreba po obnovilnadgradnji prog, ki niso bile zajete v posebnih ukrepih, pri čemer se bodo upoštevali zasnovana delovanja ter gospodarski in okoljski vidiki - regionalne proge in proge do sosednjih držav, ki niso zajete v omrežje TEN-T)
- R.24 Varnost** (odprava nevarnih železniških prehodov: sprememba zakonodaje na tem področju in opredelitev, kakšne vrste železniških prehodov so ustrezno/nezustrezno zavaran)
- R.31 Reorganizacija uporabnin za proge** (uporabnike za proge morajo biti sorazmerno z izpusti in skladu z načelom odgovornosti povzročitelja. Bilij morajo enake mejnim stroškom, ki nastanejo neposredno pri opravljanju storitve železniškega prometa)
- R.32 Večletna pogodba o izvajanju javne službe** (uresničevanje pogoji o izvajanju javne službe, ki so skladne z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza in prvi korak za doseganje boljše kakovosti slovenskega prometnega sistema)
- R.33 Povečanje finančne vzdržnosti** (eden od ciljev vseevropskega prometnega omrežja. Izpolniti je treba organizacijsko sestavo železniškega sistema ter povečati učinkovitost delovanja in vzdrževanja. S finančno vzdržnostjo železniškega prometnega sistema naj bi se zmanjšala odvisnost sistema od javnih subvencij)
- R.34 Izboljšanje železniškega tovornega parka**
- R.37 Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja**
- R.38 Reorganizacija voznih redov**
- R.39 Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)**
- R.41 Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji**
- R.42 Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave** (v skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 glede prilagajanja podnebnim spremembam: zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe, izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture, razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za te pojave)
- R.43 Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi**
- R.44 Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam**

Vodni promet (14 ukrepov)

Ukrepi: Koprsko pristanišče - podaljšanje pomolov, preureditev pristaniške infrastrukture, poglabljanje vplivnih kanalov, ureditev infrastrukture in zgraditev potniškega terminala, vzpostavitev mednarodne cestne plovine poti po Savi (Brežice - Opatovo); zagotoviti infrastrukturo za polnjenje ladij s pogonom na električen piling in za njihovo nalaganje z elektriko s kopenskega; razvoj pomorske avtomotile, izboljšanje varnosti prometnega sistema, razvoj omrežja v intermodalna vozila, izboljšati administrativno zmogljivost in usposabljanje, sprejem ukrepov za zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost morja, na kopenske vode na širšem območju Kopa in celinskih voda, določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji, zagotovitev varnosti plovnice po celinskih plovnih poteh z uvedbo zakonodaje.

Zračni promet (6 ukrepov)

Ukrepi: nadaljni razvoj infrastrukture za Letališče Jožeta Pučnika, Letališče Edvarda Rusjana in Letališče Portorč, zagotavljanje varnosti, rednosti in nemotenosti zračnega prometa navigacijske službe zračnega prometa, do leta 2030 zagotoviti infrastrukturo za uporabo alternativnih vrst goriva, razvoj omrežja v intermodalna vozila.

Cestni promet izbranih 15 od 37 ukrepov

ukrepi med 1–10 so na elementih omrežja / ukrepi med 11–30 so na omrežjih / 30 ali več so organizacijski ukrepi



- Ro.21 Povezava Predela, Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano** (posamezna območja Goriške so slabše povezana na regijska središča - dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenskih razmer je otežena - npr. prevozniki Vršica pozimi. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema - da se čim bolj uporabi in rekonstruira, nadgradi obstoječa prometna infrastruktura.)
- Ro.21 Mestno omrežje Nova Gorica** (na nekaterih delih omrežja v Novi Gorici nastajajo zgoščitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerno emisije v bivalnem okolju. Eden glavnih strateških ciljev je preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna preločnost za daljnjsi in ciljno-zoneski promet v mestu, zagotovo se tudi ustrezne razmere v bivalnem okolju)
- Ro.32 Upravljanje, spremljanje in štetje prometa ter informacijski sistem** (v okviru širše priprave dokumentov razvoja prometnega sistema v RS je bil oblikovan nacionalni prometni model, treba ga je vzdrževati in posodabljati z vključevanjem novih raziskav in zagotavljanje, da bo model vsakostno osvežen)
- Ro.33 Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino in ukrepi za izboljšanje prometne varnosti (omilitveni ukrepi)**
- Ro.35 Spodbujanje rabe ekoloških vozil in zgraditev omrežja za polnne postaje**
- Ro.36 Internalizacija zunanjih stroškov** (država članica EU uvede zaračunavanje zunanjih stroškov vsaj za težka tovorna vozila nad 11 ton. Dodatno se lahko zaračunavajo zastoji, onesnaževanje zraka in hrup. Gre za vključitev okoljskih stroškov glede na energetsko učinkovitost in čistost vozil v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih in parkirnih površin, če so v mestnih središčih. Pogoj za to je uvedba elektronskega cestninarja v prostem prometnem toku ali sistem zaračunavanja vstopa v mesto)
- Ro.37 Omejevalna politika parkiranja** (zmanjševanje šil. km, ki jih prevozi osebnih avtomobil v urbanem okolju; povečanje deleža pešaleškega in kolesarskega prometa; povečanje deleža javnega potniškega prometa; povečanje št. potnikov v avtomobilu - v urbanem okolju; zmanjšanje porabe goriva na enoto lovora; izboljšanje energijske učinkovitosti vozil; uvedba ukrepa omejitve parkirne politike s plačilnim parkiranjem in omejevanjem površin)
- Ro.41 Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje**
- Ro.42 Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine**
- Ro.43 Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture** (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni)
- Ro.44 Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji** (spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture, pa tudi uporabe certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih)
- Ro.45 Zmanjševanje emisij onesnaževal** (ukrep, ki cestni vozni park v javnem prometu redno obnavlja in se pri nabavi novih vozil zagotovi njihova skladnost s starijem tehniko; da se enaka pozornost kakor spodbujanje uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja tudi drugim oblikam trajnostne mobilnosti - kolesarjenje, cone za pešce ali cone, v katere imajo vstop vozila z nič ali zelo malo emisijami onesnaževal)
- Ro.46 Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave**
- Ro.47 Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi**
- Ro.48 Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam**

* Z rdečo so označeni ukrepi, ki se v strategiji nanašajo na poseben cilj 2d - Goriška.

Mestni/javni promet izbranih 14 od 22 ukrepov

ukrepi med 1–10 so na elementih omrežja / ukrepi med 11–30 so na omrežjih / 30 ali več so organizacijski ukrepi



- U.13 Slovenija P + R** (uporaba sistema »parkiraj in se pelji« se kaže kot primerna za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa. Gre za kombinacijo parkirnih mest in postajališč javnega prevoza. Okvirno se načrtuje, da naj bi imeli na ravni Slovenije 72 mest P + R)
- U.16 Povečanje intermodalnosti** (ključni vidiki pri vzpostavljanju dobrega sistema javnega potniškega prometa je uspešnost povezanosti transportnih sistemov, ki spodbujajo prehod z zasebnega na javni prevoz in med različnimi oblikami javnega prevoza. Skupaj z razvojem ustreznih intermodalnih terminalov bo razvoj infrastrukture, kot so P + R, kiss & ride, bike & ride, itd., vozačem zagotavljal dodatno možnost dostopa do mesta)
- U.17 Kolesarsko omrežje** (načrt ureditve in kategorizacije državnih in primernih kolesarskih poti ter spremljajoče opreme. Prednostne naloge: povezava že zgrajenih kolesarskih odsekov v večje logično zaključene celote, zagotavljanje višjega standarda, ravni prometnih danosti za kolesarje, dodatno zmanjšanje števila prometnih nesreč, ter zgraditev lokalnih kolesarskih povezav, ki se povezujejo z državnimi kolesarskim omrežjem in zagotavljajo kolesarjem večjo mobilnost)
- U.31 Uvedba enotne vozovnice** (uvedba integriranih tarifnih sistemov - stopnja povezovanja tarifnega sistema ter vrsta vozovnic in tehnologij, ki se bodo uporabljale (posamične karte in/ali elektronske vozovnice, pametne kartice ali brezkontaktno plačevanje itd.), bosta analizirani od primera do primera na podlagi pristojnosti ustreznega prometnega organa in ob upoštevanju vseh možnosti, kot je uporaba pametne kartice za plačilo P + R, parkiranje na ulici, cestnine itd.)
- U.32 Uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo** (povečati trajnostnost prometnega sistema in zagotoviti rešitve za javni prevoz, ki bodo dostopne večini prebivalstva - uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo na podeželju ali območju razpršene poselitve, kjer ni dovolj povpraševanja za upravičeno uvedbo rednih javnoprovoznih prog)
- U.33 Prilagoditev voznih redov (uskajeno)** (izboljšati povezanost, učinkovitost in usklajenost različnih načinov prevoza, da se poveča delež javnega prevoza)
- U.34 Administrativne zmogljivosti in usposabljanje** (uvedba povezanih prevoznih sistemov in novih tehnologij, skupaj s potrebo po povečanju finančne vzdržnosti in učinkovitosti prometnih sistemov, vodi k opredelitvi pomanjkanja administrativnih zmogljivosti in ustrezno usposobljenega osebja)
- U.35 Obnova voznega parka** (da bi povečali konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi avtomobili, je treba vozni park posodobiti in zagotoviti, da bo skladen z najvišjimi standardi kakovosti ter varnostnimi in okoljskimi standardi, ter dostopen osebam z omejeno mobilnostjo)
- U.36 Informacijska platforma** (ozaveščanje javnosti o adm. prizadevanju in prednostih javnega prevoza, za ozaveščanje o sprejetih ukrepih bodo organizirane promocijske kampanje)
- U.37 Podpora nepridobitnim skupinam na prevoznem področju** (spodbujanje in upoštevanje sodelovanja združenj, lokalnih skupin in nevladnih organizacij pri odločitvah o načrtovanju prometa)
- U.38 Upravljanje prometa in logistike ter informacije o njiju**
- U.39 Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz**
- U.40 Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)**
- U.41 Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave** (v skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 glede prilagajanja podnebnim spremembam: zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe, izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture, razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za te pojave)



Identifikacija učinkov Strategije razvoja prometa v RS do leta 2030 na območju občin MONG in Šempeter-Vrtojba

Sledilo je individualno opredeljevanje potencialnih učinkov Strategije razvoja prometa v RS do leta 2030. Udeleženci so po skupinah na listke določenih barv glede na področje učinka zapisali posamezne učinke Strategije in zanje po možnosti tudi določili že ukrepe, ki jih povzročajo. Področja učinkov so naslednja: okoljsko-prostorski učinki (zelena), družbeni (roza), gospodarski (rumena) in upravljavski učinki (modra). Po viharjenju možganov je sledila krajša predstavitev zapisanih učinkov ter diskusija. Rezultati so po področjih zbrani v preglednici 1, učinki so razvrščeni od najpogosteje omenjenega do posameznih pojavitev, z barvo so obarvani učinki s čezmejnimi delovanjem, v oklepaju je navedeno število pojavitev.

Preglednica 1: Opredelitev gospodarskih, družbenih, okoljsko-prostorskih in upravljavskih učinkov

GOSPODARSKI UČINKI

- _ **Zvišanje konkurenčnosti lokalnega gospodarstva zaradi hitrejšega potovalnega časa, večjega pretoka prometa in večje učinkovitosti omrežja ter sistema bike sharinga (8-krat)**
- _ Brezplačni javni potniški promet na relaciji MONG-Občina Šempeter-Vrtojba (2-krat)
- _ Reorganizacija prometa, večja finančna vzdržnost železniškega prometa
- _ Podaljšana linija avtovlaka preko Bohinjske proge do Nove Gorice (preko Mosta na Soči)
- _ V pripravi je modernizacija vpadnice Kromberške in Vodovodne ceste

Navedeni ukrepi, na katere so učinki vezani, in njihova pojavitvev:

Ro.7 (2-krat), R.21, R.22, R.23, R.32, R.34, R.38

DRUŽBENI UČINKI

- _ **Brezplačen JPP (6-krat)**
- _ **Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti, večanje ozaveščenosti: teden mobilnosti (5-krat)**
- _ **Izboljšanje varnosti v prometu (4-krat)**
- _ **Enotna vozovnica (za dijake in študente 25 €) (3-krat)**
- _ Zdrava in aktivna družba, sobivanje živali in ljudi, vzdržnost ekosistema (3-krat)
- _ Neustrezno prilagojeni vozni red glede na čas pričetka dela (2-krat)
- _ Nasprotovanje vzpostavitvi kolesarskih potem v NG; vinogradniki negativni pogled (dogodki) (2-krat)
- _ **Boljša regijska, državna in mednarodna povezanost območja; ustvarjanje širšega mednarodnega prostora s t.i. medmestno železnico, ki bi GO povezala z Ajdovščino (Vipavsko dolino), Posočjem in Krasom (3-krat)**
- _ Izboljšanje mreže kolesarskih povezav znotraj mesta (ob železniški progi), v načrtu je vzpostavitev daljinske kolesarske proge NG-Ajdovščina
- _ Ustanovitev mobilnostnega centra v TIC-u NG
- _ Prikrajšanost podeželskega prebivalstva zaradi neizvajanja ukrepa o uresničevanju pogodb o izvajanju javne službe – U.32
- _ **Urejanje kolesarske povezave GO-NG**
- _ Vzpostavitev storitve »Sopotnik« (brezplačni prevozi na klic, na ravni občine)
- _ Veliko delovnih dnevnih migracij v druga okoliška naselja (Kromberk, Solkan itd.)

Navedeni ukrepi, na katere so učinki vezani, in njihova pojavitvev:

U.17 (7-krat), U.36 (5-krat), R.38 (4-krat), Ro.21 (4-krat), U.31 (3-krat), U.32 (2-krat), R.22 (2-krat), R.24 (2-krat), R.44 (2-krat), U.34, R.23, R.37, Ro.37, Ro.47



OKOLJSKO-PROSTORSKI UČINKI

- _ **Izboljšava mestnega kolesarskega omrežja in delna navezava izven mesta (Solkan-Šempeter) (7-krat)**
- _ **Pozitivni okoljski učinki – čistejši zrak, zmanjšanje hrupa in izpustov ter večja energetska učinkovitost (6-krat)**
- _ **Uvedba sistema izposoje mestnega kolesa (3-krat)**
- _ **Povečanje števila polnilnih postaj za električna vozila (3-krat)**
- _ Brv čez Sočo, odpiranje desnega brega (2-krat)
- _ Selitev tovorne železniške postaje iz NG v Prvačino (2-krat)
- _ Zmanjšanje prometa – več uporabe JPP (2-krat)
- _ **Priprava čezmejnega mobilnostnega načrta (NG-Gorica)**
- _ **Prenova/obnova cest na sekundarni in terciarni ravni (hitra cesta, Solkan)**
- _ **Prenova glavne ceste Bača-Idrija**

Navedeni ukrepi, na katere so učinki vezani, in njihova pojavitvev:

U.17 (5-krat), R.22 (4-krat), R.34 (3-krat), Ro.35 (3-krat), R.23 (2-krat), Ro.43 (2-krat), Ro.7 (2-krat), U.35, U.16, R.21, Ro.47, Ro.45, U.38

UPRAVLJAVSKI UČINKI

- _ **Vzpostavljanje bolj celovitega načrtovanja kolesarskega območja, označevanje skupnega kolesarskega omrežja na nivoju regije (4-krat)**
- _ **Sprejetje CPS in priprava politike mobilnosti (4-krat)**
- _ **Neustrezna politika parkiranja: Kidričeva, ni učinka, parkirišča prekomerno zasedena (3-krat)**
- _ **Univerzalno urbanistično oblikovanje pri obnovi središča NG omogoča boljše poselitveno izrabo prostora ter prilagoditve na poplavno ogroženost prostora Posočja in Vipavske doline (3-krat)**
- _ Boljša čezmejna povezljivost omrežja (2-krat)
- _ Vzpostavljanje večje dostopnosti medkrajevnega JPP – Nomago (2-krat)
- _ **Priprava trajnostnih urbanih strategij -> Nova Gorica; 2014-2020**
- _ Nadaljevanje zapiranja središča za vozila z dopolnjevanjem alternativnih oblik mobilnosti (kavalirček, skiroji)
- _ Vzpostavitev kombinacije šolskih in rednih prevozov za krepitev vzdržnosti javnega prometa
- _ Izdelana prometna študija vzhodnega dela mesta Nova Gorica
- _ V OPN določilo glede št. parkirnih mest za el. vozila pri javnih stavbah (zakon o učinkoviti rabi energije)

Navedeni ukrepi, na katere so učinki vezani, in njihova pojavitvev:

Ro.37 (4-krat), U.17 (2-krat), R.32 (3-krat), Ro.21 (2-krat), R.22, R.23, R.38, R.42

Udeležence smo povprašali tudi o tem, kateri učinki so po njihovem čezmejni. Na področju gospodarstva niso izpostavili nobenega učinka kot čezmejnega, največ takšnih je bilo na družbenem področju in sicer:

- _ mehki ukrepi trajnostne mobilnosti, večanje ozaveščenosti: teden mobilnosti (5-krat);
- _ boljša regijska, državna in mednarodna povezanost območja; ustvarjanje širšega mednarodnega prostora s t.i. medmestno železnico, ki bi GO povezala z Ajdovščino (Vipavsko dolino), Posočjem in Krasom in



_ urejanje kolesarske povezave Gorizia-Nova Gorica.

Na okoljsko-prostorskem področju so kot čezmejne učinke udeleženci zaznali pripravo čezmejnega mobilnostnega načrta Nova Gorica-Gorica, prenavo cest na sekundarni in terciarni ravni (hitra cesta, cesta do Solkana) in prenavo glavne ceste Bača-Idrija. Kot čezmejni upravljalni učinek je bila izpostavljena samo priprava trajnostnega urbane strategije v Novi Gorici. Skupno bi lahko ocenili, da je imela Strategija manjše čezmejne učinke.

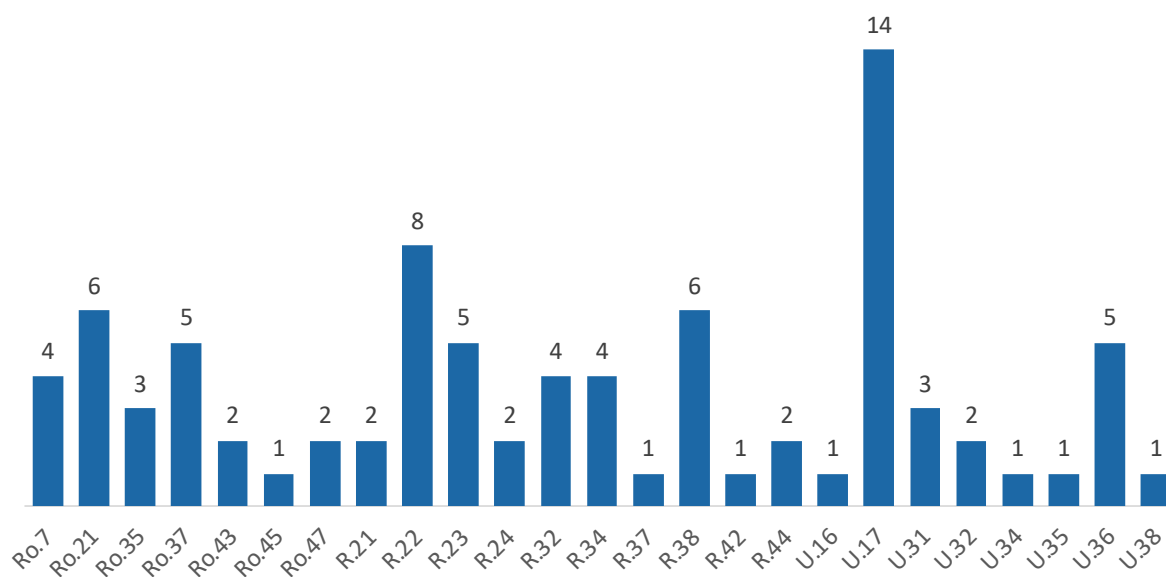
Preglednica 2: Opisi ukrepov, ki so se najpogosteje navajali pri identifikaciji učinkov Strategije na pilotnem območju

Številka ukrepa	Opis ukrepa	Število pojavitev
U.17	Kolesarsko omrežje: načrt ureditve in kategorizacije državnih in primestnih kolesarskih poti ter spremljajoče opreme. Prednostne naloge: povezava že zgrajenih kolesarskih odsekov v večje logično zaključene celote, zagotavljanje višjega standarda, ravni prometnih danosti za kolesarje, dodatno zmanjšanje števila prometnih nesreč, ter zgraditev lokalnih kolesarskih povezav, ki se povezujejo z državnim kolesarskim omrežjem in zagotavljajo kolesarjem večjo mobilnost.	14
R.22	Elektrifikacija: elektrifikacija regionalnih železniških prog bi omogočila večjo učinkovitost obstoječe infrastrukture.	8
Ro.21	Mestno omrežje Nova Gorica: na nekaterih delih omrežja v Novi Gorici nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Eden glavnih strateških ciljev je preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljinski in ciljno-izvorni promet v mestu, zagotovijo se tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju.	6
R.38	Reorganizacija vozniških redov	6
Ro.37	Omejevalna politika parkiranja: zmanjševanje števila km, ki jih prevozi osebni avtomobil v urbanem okolju; povečanje deleža pešaškega in kolesarskega prometa; povečanje deleža javnega potniškega prometa; povečanje št. potnikov v avtomobilu - v urbanem okolju; zmanjšanje porabe goriva na enoto tovora; izboljšanje energetske učinkovitosti vozil; uvedba ukrepa omejitvene parkirne politike s plačljivim parkiranjem in omejevanjem površin.	5
R.23	Obnova, nadgradnja ali novogradnja drugih prog: s študijami posameznih odsekov bo ugotovljena potreba po obnovi/nadgradnji prog, ki niso bile zajete v posebnih ukrepih, pri čemer se bodo upoštevali zasnova delovanja ter gospodarski in okoljski vidiki - regionalne proge in proge do sosednjih držav, ki niso zajete v omrežje TEN-T.	5
U.36	Informacijska platforma: ozaveščanje javnosti o administracijskem prizadevanju in prednostih javnega prevoza, za ozaveščanje o sprejetih ukrepih bodo organizirane promocijske kampanje.	5

V preglednici 2 so podani opisi ukrepov, ki so bili najpogosteje navedeni pri identifikaciji učinkov Strategije na pilotnem območju. Najpogosteje je bil omenjen ukrep **U.17 – Kolesarsko omrežje: načrt ureditve in kategorizacije državnih in primestnih kolesarskih poti ter infrastrukture** (14 navedb), ki naslavlja cilj izboljšanja državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije in izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih. Drugi najpogostejši ukrep (8 navedb) je ukrep **R.22 – Elektrifikacija regionalnih železniških prog za večjo učinkovitost obstoječe infrastrukture**, ki naslavlja cilj izboljšanja prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami ter cilj izboljšanja državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije. Pogostejše navedbe so imeli še ukrepi Ro.21 (mestno omrežje Nova Gorica), Ro.37 (omejevalna politika parkiranja), R.23 (obnova, nadgradnja ali nadgradnja drugih prog), R.38 (reorganizacija vozniških redov) in U.36 (informacijska platforma).

Kot kaže slika 11, je bilo sicer omenjenih 25 ukrepov, od tega s področja železniškega prometa 10 od 29, cestnega prometa 7 od 37 in s področja mestnega javnega prometa 8 od 22. V grobem bi lahko rekli, da je na izbrano območje učinkovala ena tretjina ukrepov na področjih železniškega in mestnega javnega prometa, na področju cestnega je bilo takšnih ukrepov le ena tretjina.

Slika 11: Prikaz pogostosti navedb posameznih ukrepov Strategije na pilotnem območju glede na identificirane učinke





3.2 Identifikacija problemov na področju prometa in predlogi ukrepov za prenovo Strategije

Drugi del delavnice je bil namenjen razpravi o prometnih izzivih na območju občine Šempeter-Vrtojba in Mestne občine Nova Gorica. Delo po skupinah se je nadaljevalo, identificirali so se problemi na področju prometa, ki se na območju pojavljajo in jih Strategija ni naslovila. Ugotavljali smo tudi, kateri od identificiranih problemov izhajajo iz obmejnega/čezmejnega statusa območja in kateri ukrepi so potrebni, da bi z njimi naslovili obstoječe probleme na področju prometa. Omenjene probleme smo razdelili na dve skupini: na pogosteje omenjene probleme (glej preglednico 3), skupno 16, in na manj pogosteje omenjene probleme, ki se jih je nabralo 15 (glej preglednico 4).

V prvi skupini so zlasti problemi, ki se nanašajo na nacionalno raven in so posledica čezmejnosti obravnavanega območja. Kot take lahko izpostavimo premajhno decentralizacijo javnih služb, ki bi pozitivno vplivala na mobilnost, nepovezanost sistemov potniškega prometa v čezmejnem prostoru, pomanjkanje meddržavnega sodelovanja, slabo povezanost Nove Gorice v mednarodni prostor, slaba železniška povezava in druge. Udeleženci so predlagali tudi ukrepe, s katerimi želijo nasloviti izpostavljene probleme, ki bi jih morali vključiti v prenovljeno Strategijo razvoja prometa. To so npr. komisija za čezmejno usklajevanje prometnih vprašanj, vzpostavitev čezmejnega multimodalnega centra, modernejši vlaki in elektrifikacija proge, priprava ustrezne prometne politike glede na administrativno raven glede globalnih usmeritev, kot je število avtomobilov na prebivalca itd. Prav tako je bila izpostavljena potreba po nabiranju idej za skupne čezmejne projekte in pripravo prijav na razpise, ki jo je potrebno nasloviti predvsem na lokalni ravni v kontekstu čezmejnega prostora.

Med manj pogosteje omenjenimi problemi je bilo manj takšnih, ki se nanašajo na nacionalno raven, prav tako jih ima manj čezmejni vidik. Kot izključno nacionalni problemi so bili omenjeni celostna prometna strategija država, ki je po mnenju udeležencev le delno učinkovita, nepovezanost prostorskega in prometnega načrtovanja, oznake in vodenje prometa na državnih cestah, ki mora pokriti tudi čezmejni vidik. Izpostavljen je bil problem štetja prometa in spremljanja prometnih tokov na obravnavanem območju. Kot lokalno izpostavljene probleme so udeleženci omenili premajhno vidljivost ponudbe JPP in potrebo po digitalizaciji, nepoznavanje lokacij avtobusnih postaj, neustrezno omrežje in povezanost državnih in lokalnih povezav, vključno s peš in kolesarskimi povezavami ter status kolesarske ceste, ki poteka po Vojkovi – status bi bilo potrebno urediti na nacionalni ravni.



Preglednica 3: Pogosteje omenjeni problemi, predlogi njihovega reševanja, upravljavske ravni in čezmejnosti. !

Problem	Predlog ukrepa	Upravljav. raven (lokalna/ regionalna/ nacionalna)	Problem, povezan s čezmejn. območja
Premajhna policentričnost in odsotnost decentralizacije služb javnega sektorja	Nujnost decentralizacije državne uprave	N	Ne
*Nepovezanost sistemov potniškega prometa na čezmejni ravni (na meji je treba menjati vlake, v It lahko vozi le IT strojevodja, v SI le slovenski, slaba povezanost starogoriške železniške postaje (IT) in goriške železniške postaje (SI), t.i. južna in severna železniška postaja: ni omogočen medmestni železniški promet, ni prevozov z ene postaje na drugo, le peš ali po kolesarski poti 5 km)	Predlog za vzpostavitev čezmejnega multimodalnega centra; skupna vstopna točka za usmerjanje na podlagi poizvedovanja	N	Da
*Pomanjkanje meddržavnega sodelovanja SI-IT (upravljavski vidik) (EZTS GO omogočajo sodelovanje, a nimajo vpliva na že vzpostavljen sistem upravljanja)	Uvede naj se meddržavno iniciativo, komisijo	N	Da
*Stara, dotrajana železnica; frekvenca, praktičnost iz Gorice, Trsta, Vidma (nekompatibilnost in neelektrificirano omrežje)	Elektrifikacija železniških prog do mestnih občin, sodobnejši vlaki, vikend "turistični vlak" (Gorica-NG-Solkan-Bohinj)	N+R+L	Da
*Slaba osveščenost prebivalcev glede trajnostne mobilnosti (miselnost, da se da povsod parkirati)	Priprava prometne politike glede na identificirano raven: parkiranje na javnih parkiriščih (N, R, L), boljše ozaveščenje in popularizacija trajnostne mobilnosti (N, R, L), vzpostavitev car-sharinga (N), zmanjšanje števila avtomobilov na gospodinjstvo (N), zmanjšanje stroškov na gospodinjstvo in obsega površin za parkiranje (N, L), boljša omejitvena parkirna politika (N)	N+R+L	Da
*Slaba povezanost železniškega s sistemom mestnega in cestnega prometa (ni enotne prestopne točke)	Umestitev čezmejnih povezav v celovito prometno omrežje EU, (Comprehensive network), prenova TEN-T uredbe; multimodalnost: predlog za selitev AP na območje ŽP za vzpostavitev multimodalnega centra, ki bo funkcionalno tako za mesto kot za meddržavno povezanost, navezati tudi na letališče Ronki.	N+R+L	Da
*Slaba prometna povezanost NG v širši mednarodni prostor	Letalske povezave: Brnik-Lj-NG-Gorica-Benetke. Železniški promet: Lj-Benetke (pretekli projekti), kot tržaško letališče-Gorica	N+R+L	Da
Vedno višje poletne temperature (podnebne spremembe, vročinski valovi in povečane koncentracije ozona)	Pri načrtovanju predvideti tudi senčenje zaradi vse višje temp. poleti in omogočanje trajnostne mobilnosti. Ozelenitev mesta – ureditev zelenih peš in kolesarskih poti, ki bodo omogočale pešačenje in kolesarjenje tudi poleti.	N+R+L	Ne



<p>*Nepovezanost avtobusne in železniške postaje</p>	<p>Spodbujanje večje uporabe železniškega prometa za medkrajevni promet z Vipavsko dolino in čez mejo; vzpostavitev medmestne železnice, ki bo povezala Posočje in Kras (NG – Ajdovščina je zdaj kot slepo črevo); U: vzpostaviti nove postaje.</p>	<p>N+R</p>	<p>Da</p>
<p>*Specifičnost NG kot obmejnega mesta (NG je premalo prepoznana kot specifično obmejno mesto v strateških dokumentih)</p>	<p>Večji poudarek v strategiji na vlogi obmejnih mest ter njihove vpetosti zunaj državnih meja - večja pomoč države: uporaba IT/SLO zakonodaje, smernice, protokoli, usmeritve pri obmejno-specifičnih težavah, kot je enakopravnost v komunikaciji (problem posrednega poitalijančevanja)</p>	<p>N+L</p>	<p>Da</p>
<p>*Težave izvajanja skupnih čezmejnih projektov - različni zakonodaji, različna področja</p>	<p>Gradbena dovoljenja, dobrodošla izmenjava izkušenj glede ukrepov/pristopov na področju prometa, organizacija večjih prireditev</p>	<p>N+L</p>	<p>Da</p>
<p>*Peš in kolesarske povezave med bivanjskimi, javnimi in rekreacijskimi površinami se ne urejajo primerno in celovito, ni čezmejne kolesarske povezave, nevarna križišča, odseki. (nedokončana kolesarska proga, nevarni odseki, zasedenost s strani pešcev, nevarna križišča (Panovec), tudi na italijanski strani se ureja kolesarska proga, potrebno bi bilo povezati)</p>	<p>Celovite in varne ureditve, recimo ureditev varne krožne kolesarske poti Panovec-MIP-Koren; vzpostavitev kolesarske povezave na italijanski strani</p>	<p>R+L</p>	<p>Da</p>
<p>*Vlaki in negativni vplivi na okolje in okoliško prebivalstvo (zaradi hrupa in izpustov dizelskih lokomotiv ob sestavljanju kompozicij vagonov v mestu – na obmejnem območju Gorice in Nove Gorice, posledično tudi nepotreben tovorni promet skozi mesto – zamaški, hrup, onesnaženje zraka čez Rožno dolino)</p>	<p>Vzpostavitev »lunce«, ki omogoča boljšo manipulacijo z vlaki, prestavitev lokacije sestavljanja kompozicij vlakov na drugo lokacijo mesto, ker tudi ta lokacija deli mesto.</p>	<p>R+L</p>	<p>Da</p>
<p>Sofinanciranje mobilnosti (upravljavski vidik)</p>	<p>Namesto brezplačnega JPP naj se uvede brezplačna izposoja električnih koles ali javni prevoz na zahtevo ali taxi na klic (za prebivalce zalednih naselij, kjer avtobusni prevoz ni konkurenčen; sofinancirajo naj se drugi sistemi mobilnosti. Zdaj se financira le linija Šempeter – Nova Gorica. Potrebno je pripraviti predlog za vzpostavitev boljšega sistema povezanosti celotne doline in zalednih naselj v mobilnostni sistem – vzpostaviti P&R, nato bus in kolo; javni prevoz na zahtevo – naj se mobilnostni ukrepi prilagodijo potrebam ljudi in krajev v zaledju NG.</p>	<p>R+L</p>	<p>Ne</p>
<p>Premalo koriščen JPP in zastarela mreža javnega prometa (premalo frekvenčni vozni redi; linije JPP se niso prenovile in prilagodile potrebam prebivalcev, bivanjskih sosek itd.)</p>	<p>Večja frekvenca prevozov; prenova avtobusne in železniške proge, prenova vozni redov</p>	<p>L</p>	<p>Ne</p>
<p>Pomanjkanje idej za pripravo projektov (sredstva so zagotovljena, pomanjkanje idej in pripravljenosti)</p>	<p>Večje osveščanje in komunikacija razpisov</p>	<p>L</p>	<p>Ne</p>



Preglednica 4: Manj pogosteje omenjeni problemi na področju prometa, predlogi njihovega reševanja, upravljske ravni in čezmejnosti. !

Problem	Predlog ukrepa	Upravljav. raven (lokalna/ regionalna/ nacionalna)	Problem, povezan s čezmejn. območja
*Celostna prometna strategija - delno učinkovita (racionalizacija do določene mere)	Strokovna pomoč (na nacionalni ravni) pri izbiri pravih/ustreznih ukrepov za mestni promet, dimenzioniranje infrastrukture	N	Da
*Nepovezanost prostorskega in prometnega načrtovanja (ni odziva z italijanske strani)	Večji odziv s strani države	N	Da
Upravičenci do sredstev za sofinanciranje e-mobilnosti (upravljavski vidik) (upravičenci do državnih / evropskih sredstev za sofinanciranje e-mobilnosti (npr. električen avto): upravičene so le javne ustanove (npr. občina), ne pa tudi koncesionarji)	Prilagoditev razpisnih pogojev, naj bodo so sredstev za sofinancira je upravičene vse oblike javnih služb, ne glede na lastništvo ali koncesijo.	N	Ne
*Vodenje prometa na državnih cestah, tudi AC (upravljavski vidik) (v Sloveniji se vodi promet do Udin)	Navede naj se prvo mesto za mejo: Gorica (tako kot je v Italiji, da se navede prvo mesto za mejo: Nova Gorica). Namesto Udine, naj se uporabi slovensko poimenovanje Videm.	N	Da
*Centralizacija prebivalcev in gradnja novega avtocestnega omrežja (potencialno zaposlovanje na italijanski strani)	Okrepiti železnico - gradnja železniškega omrežja (hitra linija med mestnimi občinami), krepiti AP, določene javne službe prestaviti - decentralizirati	N+R+L	Da
Državno omrežje cest se ne nadgrajuje (obremenjenost državnih cest v mestu – obremenjena so križišča državnih cest)	Poleg obvoznic potrebne tudi vpadnice , ki bi razbremenile obstoječe cestno omrežje, tudi za manj emisij (čakanje, zaviranje, pospeševanje). NG ne potrebuje samo obvoznice, tudi nove VPADNICE.	N+R+L	Ne
Štetje prometa (upravljavski vidik)	Vzpostaviti informacijski model, ki bo spremljal stanje v prometu in bo uporaben pri načrtovanju in razvoju; vzpostaviti t.i. nacionalni prometni model, ki bo širše uporaben.	N+R+L	Ne
*Finančno zahtevnejše vzpostavljanje in zagotavljanje infrastrukture (potrebno je več dogovarjanja, več sredstev, ni racionalno)	Večja pomoč države: uporaba IT/SLO zakonodaje, smernice, protokoli, usmeritve pri obmejno-specifičnih težavah, kot je enakopravnost v komunikaciji (izbor jezika)	N+L	Da
*Različni kolesarski sistemi za izposojajo (potreba po skupnem sistemu)	Uvedba skupnega »bike-sharing« sistema, izposojajo koles GO-to-GO	R+L	Da



Nemoderniziranost železniške infrastrukture na naravne nesreče (Most na Soči – poplavno območje, ob visokih vodah ali ko odprejo jez pri Doblarju, voda zalije železniški predor, spodjeda železniški progo)	Nadgradnja železnice	R+L	Ne
Zastoji prometa (kadar so na HC Razdrto – Gorica večja dela in so urejeni obvozi skozi Rožno dolino prihaja do zastojev promet)	Ureditev obvozne in vpadnih cest za NG.	R+L	Ne
*Premajhna vidljivost ponudbe JPP, potreba po digitalizaciji (informiranje na obeh straneh meja)	Celostna grafična podoba, MAS sistem (mobility as a service) razvoj aplikacije	L	Da
Nepoznavanje lokacij avtobusnih postaj	Prenova avtobusnih postaj (urbana intervencija), reorganizacija JPP - prenova mreže, večje osveščanje	L	Ne
Državne prometnice - cestni križ ločuje dele mesta	Potrebno poskrbeti za povezanost teh območij s peš in kolesarskimi povezavami kot npr. Varda, Kromberk. Načrtovanje peš in kolesarskih povezav bi moralo biti v primeru reševanja problema državnih cest predmet državnega načrtovanja.	L	Ne
Državna kolesarska cesta poteka ob državni cesti - Vojkova (vse cestne oznake to potrjujejo, a je država ne prizna za državno kolesarsko cesto, imenujejo jo »obrobni cestni pas«. Ker je Vojkova najbolj prometna, je tudi najbolj nevarna za kolesarje)	Država naj prizna kolesarsko povezavo ob Vojkovi kot državno in jo v skladu s tem statusom tudi uredi in vzdržuje (vzdrževalec mora biti dorečen).	L	Ne

*Identificirani problemi, ki izhajajo iz obmejnega/čezmejnega statusa območja "



SKLEPNI DEL

Delavnica se je zaključila s povzemanjem rezultatov razprave in opredelitvijo nadaljnjih aktivnosti projekta, ki se bodo izvajale in v katere se bodo vključili tudi deležniki. Rezultati te in druge delavnice bodo oblikovani v sporočilo za Ministrstvo in infrastrukturo. Tako bodo lahko služili kot izhodišče za prenovo Strategije razvoja prometa v RS in hkrati tudi odziv na javni poziv za zbiranje pobud za dopolnitev strategije.



Kako sektorske politike prispevajo k prostorskim
(ne)ravnovesjem: Prostorski učinki politik



Seznam prisotnih

Dogodek: 1. DELAVNICA - JN TA: presoja učinkov prometne strategije
Datum: 26. 5. 2022
Lokacija: Mestna občina Nova Gorica

Št.	Ime in priimek	Inštitucija	Podpis
1	MANCA KROFELI	UL BF	
2	MARJA DEBEVEC	UL BF	
3	MARJA MAKOT	UL BF	
4	INES IMPŠE	MOP	
5	BLANKA BARTOL	MOP	
6	BLANKA ŽULČIČ	AŽV	
7	ANDREJA IČOVIČ HARNAJ	MONG + RRA	
8	MORIJAN ŠIRČEK	MONG	
9	BLANKA FILIPIČ	MONG	
10	ANDREJA FORŠANČIČ	RRARODAROVSKINA	
11	MATEJ VREHO	MZI	
12	NEJA PAULIN	MONG	
13	DOMEN MOLETIČ	MONG	
14	NATAŠA ŽIGAVEC	MONG	
15	IRINA BACANIČ	MONG	
16	NATAŠA IČOVIČ	MONG	
17	TADEJ ŽAUCER	MZI	
18	ANDREJ PODVČ	MZI	
19	MATEJA ŽORATI	MONG	
20	TOMAZ KURAJ	ERTI 60	
21	ALEKSANDRA	MONG	
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			