



OBČINA ŠKOFJA LOKA

Kabinet župana

Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka ♦ T: 04 511 23 00 ♦ F: 04 511 23 01 ♦ E: obcina@skofjaloka.si ♦ U: www.skofjaloka.si

Številka: 371-36/2016

Datum: 19. junij 2017

OBČINA ŠKOFJA LOKA OBČINSKI SVET

ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA SEJI OBČINSKEGA SVETA OBČINE ŠKOFJA LOKA

PRIPRAVILI: Omega consult d.o.o., Gregorčičeva 7, 1000 Ljubljana
Občina Škofja Loka, Občinska uprava

NASLOV: **PREDLOG CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE ŠKOFJA LOKA – druga obravnava**

POROČEVALEC: mag. Miloš Bajt, podsekretar

PREDLAGATELJ: Župan

PREDLOG SKLEPA: **Sprejme se predlog Celostne prometne strategije občine Škofja Loka – druga obravnava, v predloženem besedilu..**

Priloga:

- Predlog Celostne prometne strategije občine Škofja Loka

1. Pravni temelj

Pravna podlaga za sprejem Celostne prometne strategije je Statut Občine Škofja Loka (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 3/2016 – uradno prečiščeno besedilo, 35/2016 in 26/2017, v nadaljnjem besedilu: Statut).

2. Obrazložitev

Celostna prometna strategija je strateški dokument, ki oriše najučinkovitejše zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi občina s sodelovanjem občanov in občank izboljša privlačnost in kakovost življenjskega prostora in pomaga uresničiti svoje razvojne potenciale. Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobrih praks mnogih evropskih mest oziroma občin, ki že uresničujejo bistvena načela tega pristopa. Dokument je izdelan po Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012).

Z namenom pridobitve širšega konsenza in z namenom priprave kvalitetnega ter usklajenega dokumenta postopek sprejema Celostne prometne strategije Občine Škofja Loka, poteka po dvofaznem postopku.

Občinski svet je predlog Celostne prometne strategije Občine Škofja Loka v prvi obravnavi obravnaval na svoji 22. redni seji dne 18.5.2017 ter jo sprejel s predlogi iz razprave. V navedenem času je bil predlog Celostne prometne strategije Občine Škofja Loka dan tudi v javno obravnavo, in sicer je bil objavljen na spletni strani Občine Škofja Loka. Zainteresirana javnost je lahko podajala pobude, pripombe in predloge do 31.5.2017.

Do pripomb in predlogov, ki so bili dani v prvi obravnavi strategije na seji Občinskega sveta Občine Škofja Loka in na seji Odbora za cestno infrastrukturo in prometno varnost, smo se opredelili, medtem ko s strani zainteresirane javnosti pripomb in predlogov ni bilo. V nadaljevanju so podani odgovori in opredelitve:

1. Za sedanje stanje na izhodiščnih točkah je treba vnesti izhodiščne vrednosti.

Pri pripravi Celostne prometne strategije Občine Škofja Loka (v nadaljnjem besedilu: CPS) so bile v okviru analize stanja prometa v občini opredeljene vrednosti številnih kazalnikov stanja (prometne obremenitve, hitrosti vozil, št. nesreč, prepeljani potniki, karta hrupa, karta onesnaženja po različnih polutantih, itd.), pridobljene z različnimi metodami (anketa, prometni model, podatki avtobusnega prevoznika, posnetek prometne infrastrukture s sistemom VIPOS, razne javno dostopne in plačljive baze podatkov,...) in so prikazane v vsebinskem poročilu 1. faze priprave CPS 'Poročilo o postavitvi temeljev, opredelitvi procesa ter analizi stanja in oblikovanja scenarijev'.

Končna publikacija CPS prikazuje najbolj ključne kazalnike - modal split (uporaba prometnega sredstva) po namenih potovanj (izhajajoč iz izvedene ankete) in število prometnih nesreč.

Predvideva se, da bodo decembra 2017 občine, ki so pripravile CPS, pozvane k pripravi poročil z izhodiščnimi vrednostmi opredeljenih kazalnikov. V sklopu tega bo v Občini Škofja Loka vzpostavljen sistem spremljanja in vrednotenja izvajanja ukrepov in doseganja ciljev CPS. Osnutek delovnega načrta je bil že izdelan v okviru 3. faze priprave CPS.

Ker bo pri kazalnikih spremljanja doseganja ciljev zaradi primerljivosti rezultatov v času metoda pridobitve izhodiščnih vrednosti morala veljati tudi v letnem spremljanju rezultatov, smo smiselno določili take kazalnike, ki bodo realno podali situacijo v obravnavanem letu in ki bodo v celotnem obdobju poročanja za Občino najlažje dostopni in najmanj stroškovno zahtevni:

- število pešcev in kolesarjev na podlagi štetja
- število motornega prometa na podlagi avtomatskih števnih mest na cestah v občini Škofja Loka
- število prepeljanih potnikov MPP na podlagi podatkov MzI
- število prepeljanih potnikov medkrajevnega in železniškega potniškega prometa na podlagi podatkov MzI
- analiza prometnih nesreč iz baze MZNZ
- spremljanje kakovosti zraka na podlagi predvidene vzpostavitve merilcev

2. Zakaj v CPS ni celostno zajeto vse področje (npr. dostopi do visoko ležečih predelov občine)?

CPS obravnava območje celotne občine Škofja Loka. Posebej so obravnavani mestno območje, primestno območje, industrijska cona ter podeželje s hribovitim delom. Vse analize so bile izvedene za celotno občino (hrup, onesnaženost zraka, dostopnost do JPP, ...).

Vse skupine ukrepov se nanašajo na celotno občino, vendar so določeni ukrepi relevantni samo za določena območja (npr. ukrepi kot so P+R, prevozi na klic, ... so samo za podeželje).

V okviru ukrepov na področju motornega prometa je predvideno tudi redno vzdrževanje občinskih cest v vrednosti 7,7 mio EUR v prihodnjem 5-letnem planskem obdobju. Znotraj tega je v občinskem planu zajeta tudi ureditev hribovskih povezovalnih cest med občinami.

3. Prebivalci različnih področij v občini imajo različne interese glede dolgoročne strategije.

Za pridobitev mnenj in prepoznavo interesov prebivalcev občine je bila javnost vključena v celoten enoletni proces priprave Strategije – preko intervjujev, ankete, e-pošte, spletnega orodja, delavnic in javnih razprav. Celoten proces priprave z napovedjo dogodkov v okviru CPS je bil medijsko oglaševan – na spletu, radiu, v lokalnih novicah. Pri pripravi CPS je tako sodelovala vsa zainteresirana javnost.

4. Eno so želje in participacija javnosti (nestrokovne), drugo pa je tisto, kar bi morala ugotoviti stroka na podlagi dejstev in ekonomike. Potrebno je narediti prioritete (ali bo izhodišče ekonomska učinkovitost, trajnostni razvoj,...).

Za pripravo CPS je bil 7.7.2016 ustanovljen Projektni svet, sestavljen iz 30 predstavnikov različne strokovne javnosti, ki so aktivno sodelovali v celotnem enoletnem procesu priprave Strategije (intervjuji, delavnice, razprave).

Za določitev prioritet ukrepov Strategije je bila v fazi 2 'Racionalno zastavljanje ciljev' izdelana multikriterijska analiza, v okviru katere so bili ukrepi ocenjeni z vidika tehnične izvedljivosti, usklajenosti s cilji, podpore javnosti, časovne izvedljivosti, ekonomskih koristi, reverzibilnosti in zahtevnosti upravljanja in vzdrževanja. Na podlagi rezultatov analize so bili ukrepi uvrščeni v petletni akcijski načrt izvajanja.

5. Kako lahko procente iz anket apliciramo dejansko na neko splošno mnenje v občini?

Možnost izpolnitve ankete je imela vsa zainteresirana javnost, saj je bila anketa oglaševana v javnosti in objavljena tako na spletu kot v tiskani obliki. Za dodatno motivacijo je bila za izžrebane respondente napovedana in podeljena nagrada. Na anketo se je odzvalo in jo veljavno izpolnilo 238 respondentov. Respondenti izhajajo iz vseh starostnih skupin, iz različnih delov občine (različnih KS), so različnih izobrazb in statusov (zaposleni, dijaki, upokojenci). Skladno s pričakovanjem je največ odgovorov prispelo s področij z največ prebivalci.

6. Ekonomičnost in učinkovitost se da izračunati.

V Strategiji so ovrednotene skupine ukrepov. Analiza stroškov in koristi posameznih projektov znotraj skupin ukrepov se bo izdelovala tekom izvajanja strategije in bo del priprave dokumentacije (študije variant, investicijski programi,...).

7. Zakaj bo sistem spremljanja kakovosti infrastrukture kot pogoj za njeno učinkovito uporabo in vzdrževanje vzpostavljen šele leta 2025?

V CPS je bil zastavljen cilj, da se sistem za spremljanje kakovosti infrastrukture vzpostavi v obdobju do leta 2025 (lahko tudi prej). Ta sistem je bil nadalje vključen v petletni akcijski načrt, s predvideno vzpostavitvijo v letu 2019. V izogib nejasnosti je ciljno leto z l. 2025 spremenjeno na l. 2019.

8. Kje se kaže uravnoteženost ukrepov?

V CPS se vsebinsko daje enak poudarek vsem stebrom (načrtovanje, hoja, kolesarjenje, JPP, motorni promet). Stroški investicij različnih skupin projektov pa se lahko zelo razlikujejo (predvsem mehki ukrepi so bistveno cenejši). Poleg tega se določeni projekti nanašajo na več skupin ukrepov in vplivajo na več stebrov (npr. novogradnja rešuje problematiko nevarnih mest, investicija lahko vključuje tudi ureditev površin za pešce in kolesarje in predstavlja boljšo infrastrukturo za izvajanje JPP, ipd.)

9. Vprašanje je, če so izhodišča, sprejeta za severno obvoznico pred desetimi leti, dejansko še aktualna.

Postopki glede severne obvoznice bolj intenzivno tečejo zadnja tri leta in bistvenih sprememb ni in tudi ni bilo bistvenih pripomb oz. so se te ponavljale.

10. Občinski uradniki bi morali biti zgled pri uporabi javnega prevoza, kolesa in peš.

V ta namen CPS predvideva izdelavo mobilnostnega načrta za javno upravo. Predvideva se tudi zamenjava službenih vozil na okolju prijaznejše vire.

11. V strategiji ni konkretnih projektov. Predlagam vključitev kolesarske povezave Škofja Loka – Visoko.

Strategija je strateški dokument, usklajen s Smernicami za pripravo CPS (MzI, 2012) in opredeljuje cilje in svežnje oz. skupine ukrepov, ki bodo pripeljali do teh ciljev. Znotraj teh skupin ukrepov pa se bodo tekom izvajanja strategije določali posamezni projekti (npr. pločnik od – do), za katere se bo predhodno pripravila ustrezna dokumentacija (študije variant, investicijski programi,...). 'Zrele' projekte ima občina že v svojih planih. Med njimi tudi označitev kolesarskih povezav med Škofjo Loko in Kranjem, Medvodami, Železniki in Gorenjo vasjo.

12. Koliko je bilo udeleženih v anketi?

Veljavno izpolnjenih je bilo 238 anket. Respondenti izhajajo iz vseh starostnih skupin, iz različnih delov občine (različnih KS), so različnih izobrazb in statusov (zaposleni, dijaki, upokojnenci).

13. Kako uspešni bodo projekti CPS pri pridobivanju EU sredstev?

Na področju trajnostne mobilnosti je predvideno sofinanciranje ukrepov iz sredstev Kohezijskega sklada in Sklada za podnebne spremembe. Pogoji sofinanciranja posameznih ukrepov bodo znani ob samih razpisih, s tem da je za Kohezijski sklad pogoj sprejeta Celostna prometna strategije.

14. Kdaj bo narejena kolesarska pot Škofja Loka – Reteče – čez Godešič in do Visokega?

Mišljena je kolesarska povezava v sklopu projektiranja prometno nevarnih mest na Godešiču z navezavo na krožno križišče za IC trata - sever oziroma Lipico. V letošnjem letu načrtujemo povezavo preko železniškega nadvoza na trasi drugega tira. Do Visokega v letošnjem letu ni predvidena investicija ampak le označitev trase.

15. Ali je kombiniranje poti v oddaljene kraje s šolskim prevozom skladno z zakonodajo?

Že nekaj časa se predvideva vključevanje šolskih prevozov, ki se izvajajo z avtobusi, v redni linijski promet. Ta ukrep je izvedlo že kar nekaj občin v Sloveniji.

16. Ključni problem je, kako bomo regulirali tovorni promet in kako bomo ohranjali naše ceste.

CPS znotraj stebra motornega prometa predvideva vrsto ukrepov za reguliranje tovornega prometa: izgradnjo obvoznih in povezovalnih cest ter koridorjev za vodenje tovornega prometa, nadgradnjo sistema vzdrževanja občinskih cest, režime dostave, parkirišča za tovornjake.

17. Dvomim, da bomo z mehкими ukrepi tako veliko dosegli.

Za izvajanje določenih mehkih ukrepov bo potrebno predhodno zagotoviti urediti ustrezne pogoje (npr. ne bo se spodbujalo kolesarjenja kjer kolesarska infrastruktura ne bo ustrezna). Za zagotovitev teh pogojev se veliko skupin ukrepov nanaša na infrastrukturne projekte.

18. Pri ciljnih pogrešam izhodišča: npr. koliko je sedaj prepeljanih potnikov JPP (10% več v osmih letih je malo).

V letu 2015 je bilo z mestnim prometom prepeljanih okrog 290.000 potnikov. 10% je realno dosegljiva vrednost, vsekakor pa ni prenizka. Za doseg te vrednosti bo velik vpliv imela integracija JPP.

19. 73% ljudi se vozi na delo z osebnimi vozili in za to večino bomo naredili zelo malo.

V CPS se veliko ukrepov nanaša na področje optimizacije motornega prometa (odpravljanje nevarnih mest, izgradnja novih obvoznih in povezovalnih cest, vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture, režimi parkiranja,...).

Poleg tega bo vsak uporabnik, ki bo spremenil potovalne navade in bo zamenjal osebni avto z drugim prevoznim sredstvom (kolo, peš, JPP), izboljšal prometne razmere uporabnikom motornih vozil (manj motornih vozil na prometnem omrežju).

20. Posamezni izrazi v strategiji (npr. javni prevoz na klic, sharrow) niso razumljivi.

'Prevoz na klic' je oblika ponudbe javnega potniškega prometa, ki se izvaja ob predhodnem naročilu prevoza. 'Sharrow' je prometna ureditev / talna označba, ki določa souporabo voznega pasu (kolesarjev in motornega prometa). Publikaciji CPS je dodan slovarček izrazov in kratic.

21. Železniška postaja – ali je primerna in usposobljena za prevzem povečanega tovarnega prometa?

Akcijski načrt CPS v okviru JPP predvideva celovito ureditev železniške postaje, kar pa je povezano tudi s posodobitvijo Gorenjske proge. Investicija je sicer v pristojnosti SŽ oziroma Ministrstva za infrastrukturo.

22. Procesne in organizacijske ovire pri celostnem prometnem načrtovanju

Tekst pri poglavju prometnega načrtovanja je korigiran (Trajnostni razvoj je Občina Škofja Loka že vključila v večino ključnih strateških dokumentov. Prometno načrtovanje in urejanje se lahko nadgradi predvsem pri upravljanju mobilnosti, spremljanju potovalnih navad in potreb ter vrednotenju učinkov ukrepov.).

3. Predlog za odločanje

Občinskemu svetu Občine Škofja Loka predlagam, da po postopku za sprejem odloka na podlagi prvega odstavka 16. člena Statuta Občine Škofja Loka (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 3/2016 - uradno prečiščeno besedilo, 35/2016 in 26/2017) sprejme naslednji

SKLEP:

Sprejme se predlog Celostne prometne strategije občine Škofja Loka – druga obravnava, v predloženem besedilu.

OBČINA ŠKOFJA LOKA

mag. Miha Ješe

župan

Priloga:

- Celostna prometna strategija občine Škofja Loka, predlog