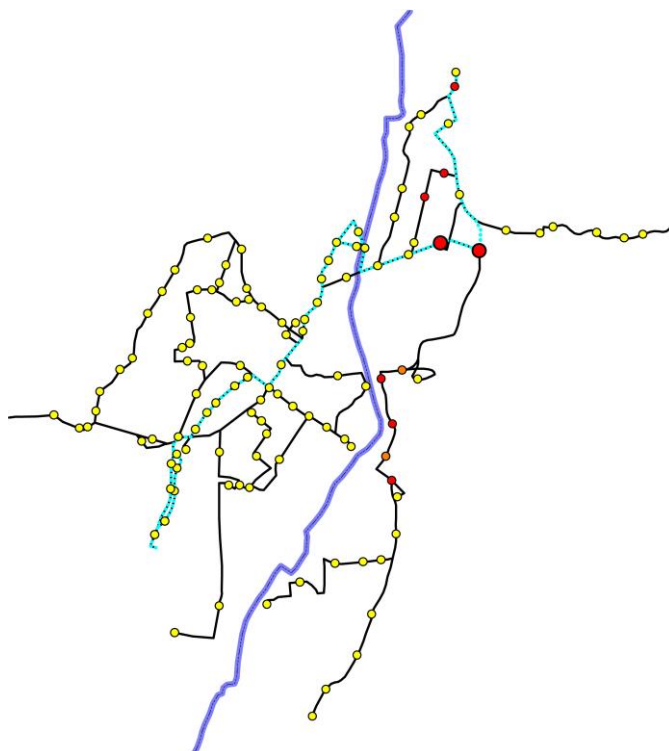


Javni avtobusni potniški prevoz na čezmejnem območju na Miljskem polotoku in Goriškem



Za Občino Šempeter-Vrtojba študijo izdelal:

Geografski inštitut Antona Melika
Znanstvenoraziskovalni center SAZU
Ljubljana, 2013



Avtorja študije:

Matej Gabrovec
Jani Kozina



Kazalo

Kazalo	3
1 Uvod	5
2 Občini Koper in Milje	6
2.1 Analiza obstoječega omrežja javnega potniškega prometa	6
2.2 Predhodne študije	7
2.3 Predlog novih čezmejnih povezav	8
2.3.1 Število potencialnih potnikov	8
2.3.2 Usklajeno načrtovanje mednarodnega in notranjega javnega avtobusnega prometa	9
2.3.3 Predlog novih čezmejnih povezav – 1. faza	10
2.3.4 Predlog novih čezmejnih povezav – 2. faza	15
3 Občine Gorica, Nova Gorica in Šempeter - Vrtojba	17
3.1 Analiza obstoječega omrežja javnega potniškega prometa	17
3.2 Predhodne študije	20
3.3 Anketiranje potnikov mednarodne linije	20
3.4 Predlog novih čezmejnih povezav	20
3.4.1 Število potencialnih potnikov	20
3.4.2 Predlog novih čezmejnih povezav – 1. faza	21
3.4.3 Predlog spremenjene mednarodne mestne linije – 2.faza	27
3.4 Primerna postajališča javnega potniškega prometa na območju občin Šempeter-Vrtojba in Nova Gorica za postavitev sistema javljanja (elektronske table)	29
3 Smernice in ukrepi za spodbujanje uporabe javnega prometa	31
4 Viri in literatura	33

1 Uvod

Študija je pripravljena v skladu s projektno nalogo, ki jo je v sklopu projekta TRADOMO razpisala Občina Šempeter-Vrtojba. Projekt je del aktivnosti čezmejnega sodelovanja Slovenija – Italija 2007-2013. V skladu s projektno nalogo so v prvem delu študije predvideni naslednji rezultati:

- predlog trase proge javnega avtobusnega prevoza na meddržavnem območju občin Koper in Milje;
- predlog postavitve avtobusnih postajališč vzdolž meddržavne avtobusne linije Koper in Milje;
- predlog dopolnitve trase obstoječe meddržavne avtobusne linije Nova Gorica – Gorica z vključevanjem območja Občine Šempeter-Vrtojba;
- predlog postavitve informativnih elektronskih tabel z implementacijo tehnologije za posredovanje podatkov za območje občin Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba.

Drugi del študije bo podal smernice in ukrepe za spodbujanje uporabe teh linij in smernice za promocijo linij.

Študija obravnava čezmejno območje Slovenija – Italija na dveh konkretnih območjih:

1. Občini Koper in Milje,
2. Občine Šempeter- Vrtojba, Nova Gorica in Gorica.

V primeru obeh območij je v študiji najprej opravljena analiza obstoječega omrežja in organizacije javnega potniškega prevoza. V nadaljevanju so za obe območji pripravljene predlogi novih čezmejnih avtobusnih povezav in morebitnih sprememb potekov obstoječih linij. Izvedbo sprememb predlagamo v 2 fazah. Ukrepe prve faze predlagamo v letih 2014 in 2015, druge faze pa v letih 2015 in kasneje. Prva faza pomeni optimizacijo obstoječih linij z uvedbo nekaj novih voženj in ureditvijo prestopnih točk. Izvedljiva je v okviru obstoječih koncesijskih pogodb s prevozniki. Druga faza zahteva tesnejše sodelovanje lokalnih oblasti na obeh straneh meje, ki morajo skleniti ustrezne sporazume. Smiselno jo je uvesti v letu 2015 vzporedno s podelitvijo novih koncesij avtobusnim prevoznikom v Sloveniji in uveljavitvijo integriranega javnega potniškega prometa.

2 Občini Koper in Milje

V tem poglavju obravnavamo čezmejne povezave na območju občin Koper v Sloveniji in Milje v Italiji. V ospredju so povezave na območju Miljskega polotoka. V študiji obravnavamo javni promet med Koprom in Miljami, ne pa tudi med Koprom in Trstom. Slednji sicer poteka po robu obravnavanega območja preko mednarodnega mejnega prehoda Škofije, a ni namenjen potnikom v Milje in ima glede na miljsko občino tranziten značaj. V okviru študije analiziramo obstoječi javni potniški promet in podajamo predloge za nove čezmejne povezave na območju Miljskega polotoka zahodno od mednarodnega mejnega prehoda Škofije.

2.1 Analiza obstoječega omrežja javnega potniškega prometa

Podatke o omrežju linij in postajališč javnega potniškega prometa na obeh raziskovanih območjih, Gorica–Nova Gorica in Miljski polotok, smo pridobili iz različnih podatkovnih virov. V geografski informacijski sistem smo jih vnesli s pomočjo programskega paketa ESRI ArcGIS 10.0. Pri tem smo za kartografsko podlago uporabili Državno topografsko karto v merilu 1 : 50.000 (listi: 37, Nova Gorica; 38, Ajdovščina; 46, Sežana; 53, Koper). Kakovost vseh končnih podatkov smo testirali s pomočjo razpoložljivih gradiv in s terenskim ogledom. Podatki o omrežju linij javnega potniškega prometa na območju Miljskega polotoka so bili pridobljeni iz več različnih virov. Na slovenski strani so bili podatki o linijah pridobljeni iz veljavnega registra (Avris), podatki o postajališčih pa iz naloge Izdelava conskega sistema v RS (Gabrovec, Kotar 2008) ter iz podatkovnega sloja Medkrajevni avtobusni promet, ki ga hrani spletni portal Geopedia (2013). Na italijanski strani so bili podatki o linijah in postajališčih javnega potniškega prometa pridobljeni iz spletne strani Trieste Trasporti (2013).

Obstoječe omrežje javnega avtobusnega prometa je prikazano na sliki 1. Na prvi pogled sta na sliki vidni dve značilnosti. Na obravnavanem območju ni nobenih čezmejnih povezav. Tako slovenske kot italijanske linije imajo končne postaje blizu mejnih prehodov oziroma mejnih točk, v nekaterih primerih (Cerej, Lazaret) so obračališča tik ob meji. Prestop s slovenskega na italijanski avtobus je možen le na Lazaretu, kjer je razdalja med slovenskim in italijanskim postajališčem 300 m. Na ostalih mejnih prehodih, kjer bi bilo možno prestopanje, so razdalje daljše, gibljejo se med 700 m in 2 km. Peš prehodi preko meje so poleg mejne točke v Lazaretu možni še na mejnih točkah v Čamporah, Cereju in Premančanu, vendar pa zahtevajo okoli 15 minut hoje. Omrežje linij javnega potniškega prometa je gostejše na italijanski strani, kjer je tudi večja pogostost voženj.

V občini Milje javni avtobusni promet deluje v okviru tržaškega mestnega prometa, izvaja ga podjetje Trieste Trasporti. Na območju občin je 5 linij, ki povezujejo Milje s Korošci, Cerejem, Starimi Miljami in Lazaretom. Vse linije, razen linije 31, ki vozi Cerej, obratujejo vsak dan, tudi ob sobotah ter nedeljah in praznikih. Avtobusi so nizkopodni, primerni tudi za prevoz invalidov, število stojšč je v vozilih večje od števila sedežev, sedeži niso oblazinjeni, zato so avtobusi razmeroma neudobni za prevoze na večjih razdaljah. S Trstom so Milje povezane z zelo frekventno mestno linijo (interval je približno na 10 minut). Ta linija omogoča tudi povezavo s Koprom s prestopom v Žavljah na mednarodno linijo Trst – Koper.

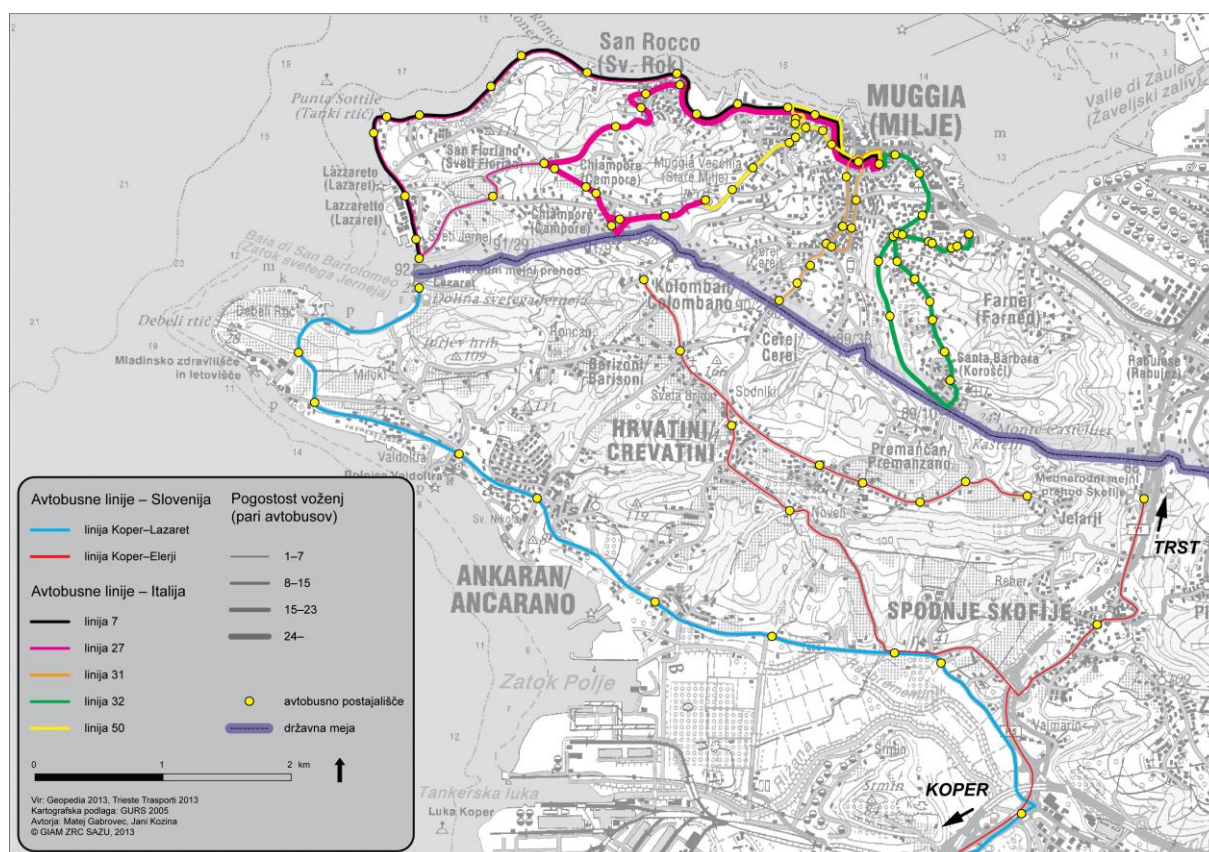
Tarifni sistem je enoten za celotno Tržaško pokrajino. Na voljo so enkratne, dnevne, tedenske, mesečne in letne vozovnice. Vozovnica za enkratno vožnjo, ki velja 60 minut na ozemlju celotnega tržaškega omrežja, stane 1,25 EUR, mesečna vozovnica pa 25,90 EUR za eno linijo oziroma 32,55 EUR za celotno omrežje.

Na obravnavanem območju v Republiki Sloveniji obratujeta dve medkrajevni avtobusni liniji. Obe se izvajata kot gospodarska javna služba na podlagi državne koncesije, ki je bila podeljena v skladu z Zakonom o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-1). V skladu z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-2E) se koncesij podaljšajo za obdobje do podelitve koncesije na podlagi javnega razpisa, vendar največ do 31. 12. 2015. Cene vozovnic so določene na državni ravni. S sklepom župana Mestne občine Koper št. K3401-18/2003, z dne 5.12.2006 in s spremembo sklepa z dne 10.1.2012 pa je določen del cene, ki jo krije potnik, razliko do polne cene pa krije Mestna občina Koper pod pogoji, določenimi v pogodbah s posameznimi prevozniki, izvajalci državne gospodarske javne službe. V sklepu je določeno, da je višina dela cene vozovnice, ki jo krije potnik, od 1.2.2012 0,80 €, del cene mesečne vozovnice pa 10 €. Polna cena je za razdaljo 11 do 15 km, to je med Koprom in Hrvatini ali Ankaranom, 2,30 EUR za enkratno vozovnico in 73,60 EUR za mesečno vozovnico.

Prva linija poteka iz Kopra preko Ankarana do mejnega prehoda Lazaret, obratuje vsak dan, izvaja pa jo Arriva Dolenjska in Primorska. Druga linija poteka iz Kopra preko Spodnjih Škofij in Hrvatinov do Kolombana in Jelarjev, izvaja po jo podjetji Avtobusni prevozi Rižana.

Na obravnavanem območju ni neposredne mednarodne povezave med Koprom in Miljami, obratuje pa mednarodna linija med Koprom in Trstom, ki jo izvaja Arriva Dolenjska in Primorska. Na tej liniji je možna prestopna točka proti Miljam v Žavljah.

Slika 1: Omrežje avtobusnih linij na območju Miljskega polotoka



2.2 Predhodne študije

Na območju Miljskega polotoka ni bilo narejenih študij, ki bi obravnavale čezmejni javni avtobusni promet. Navajamo pa dve študiji, ki se te problematike delno dotikajo. V okviru ciljnega

raziskovalnega projekta Dnevna migracija na delovno mesto in šolo (Gabrovec in ostali 2008) je bila narejena analiza sestave potnikov na avtobusni liniji Koper – Ankaran – Lazaret. Na izbrani delavnik v mesecu maju leta 2008 so bili anketirani vsi potniki na omenjeni liniji, skupaj je bilo opravljenih 170 anket (nekaj potnikov je anketiranje odklonilo). Po namenu je približno tretjina potnikov potovala na delo, malenkost več v šolo, ostali pa so kot namen navajali preživljanje prostega časa, oskrbo in drugo. Osrednje vprašanje ankete se je nanašalo na razlog za izbiro avtobusnega prevoza. Daleč najpogostejši odgovor (109 od 146) je bil, da nimajo možnosti osebne prevoza. Po drugi strani je ugodno ceno kot razlog navedlo le 17 anketirancev, pomanjkanje parkirišč oziroma gnečo na cesti pa le po 2 anketirancev. Očitno torej je, da nizka cena sama po sebi še ne pomeni večjega priliva potnikov med zaposlenimi, pomembnejša je kakovost storitve javnega potniškega prometa (hitrost, frekvenca, udobje) na eni strani in pa morebitni ukrepi omejevanja uporabe osebne prevoza na drugi (Pelc 2009).

V okviru projekta Adria-A je bil izdelan multimodalni prometni model na čezmejnem slovensko – italijanskem območju. V modelu so bile obravnavane Goriška in Obalno-kraška regija v Sloveniji ter Tržaška, Goriška in Videmska pokrajina v Italiji. V študiji je bilo analizirano obstoječe povpraševanje po prometu, ugotovljeno je bilo, da le 8 % vsega prometa odpade na čezmejni slovensko-italijanski promet.

2.3 Predlog novih čezmejnih povezav

2.3.1 Število potencialnih potnikov

Pri načrtovanju novih čezmejnih povezav je potrebno oceniti število potencialnih potnikov. Pri tem lahko izhajamo iz trenutnega prometa na posameznih relacijah in določimo ciljni modal split oziroma delež potnikov, ki naj bi uporabljal javni potniški promet. Po podatkih popisa prebivalstva iz leta 2002 je delež dnevnih vozačev – zaposlenih v Sloveniji, ki uporabljajo javni prevoz, 10 %, med tem ko delež pri srednješolcih 80 % (Gabrovec, Bole 2009). Analize kažejo, da zaposleni v večji meri uporabljajo javni prevoz le v primerih, ko njihovo delovno mesto ni dostopno z osebnim vozilom in/ali ko je javni prevoz hitrejši od osebne. Pri potovanjih, ki imajo za namen oskrbo, prostočasne aktivnosti in podobno je delež uporabnikov javnega prometa na relacijah izven večjih mest zelo nizek. Na čezmejnih relacijah, kjer je delež poti na delo in v šolo nizek, lahko dosežemo 5 % delež uporabnikov javnega prometa le ob zelo kakovostni storitvi, to je ob vsaj enournem intervalu preko celega dneva. Na mejni točki Lazaret je bil povprečni dnevni letni pretok osebnih vozil v letu 2012 1444. Od tega je po naši oceni okoli četrtina vozil, ki prečka prehod zgolj z namenom nakupa goriva na bencinski črpalki na slovenski strani. Dejansko število čezmejnih potnikov na tej mejni točki je torej le okoli 1000. To pomeni, da je potencialno število dnevnih čezmejnih potnikov 50 ali manj, kar pomeni, da ni mogoče ekonomsko vzdržno uvesti mednarodne linije v primeru, da ima ta dovoljenje le za prevoz čezmejnih potnikov. Če pa ima prevoznik tako v Italiji kot v Sloveniji pravico prevažati tudi lokalne potnike, to je tiste, ki potujejo znotraj Slovenije ali Italije, potem ekonomika linij ni vprašljiva. Zaradi prepovedi kabotaže in drugih pravnih omejitev pa je pridobitev dovoljenja za prevoz potnikov znotraj Slovenije in/ali Italije na mednarodni liniji težka, zato uvedbo takih linij predlagamo šele v drugi fazi, to je v letu 2015 ali kasneje.

Po podatkih registrskega popisa 2011, ki ga je izvedel Statistični urad Republike Slovenije, v Italiji dela 286 prebivalcev občine Koper, v Kopru pa po podatkih Statističnega registra delovno aktivnega

prebivalstva (SRDAP) 82 prebivalcev Italije. Podatek je sicer zaradi zaposlitev na črno podcenjen, vendar pa je število z vidika organizacije javnega potniškega prometa zelo nizko. Poleg tega nimamo podatka, koliko od teh dnevnih vozačev dela oziroma živi v Miljah.

V Hrvatinih podružnično osnovno šolo z italijanskim učnim jezikom obiskujejo tudi učenci iz Italije iz občine Milje. Podružnična osnovna šola ima 5 razredov, od 6. do 9. razreda pa učenci nadaljujejo šolanje v osnovni šoli z italijanskim učnim jezikom Pier Paolo Vergerio il Vecchio v Kopru. V šolskem letu 2012/13 so bilo v podružnični šoli v Hrvatinih v 5. razredu 3 učenci iz Italije, v četrtem 12, v tretjem pa 11. V centralni šoli v Kopru je bilo v šolskem letu 2012/13 v zadnjih 3 letih 5 učencev iz Italije, ki so začeli šolanje v Hrvatinih. Zaradi večjega števila učencev iz Italije v nižjih razredih v Hrvatinih se bo v osnovno šolo Pier Paolo Vergerio il Vecchio v Kopru v šolskem letu 2013/14 predvidoma vozilo 8 učencev, v šolskem letu 2014/15 pa že 17. To pomeni, da je v tem šolskem letu za te učence že smiselno organizirati avtobusni prevoz iz Milj v Koper.

2.3.2 Usklajeno načrtovanje mednarodnega in notranjega javnega avtobusnega prometa

Čezmejni prometni tokovi so v primerjavi z notranjimi razmeroma šibki. To nam nazorno kažejo podatki štetja prometa. Tako je na primer bil v letu 2012 na regionalni cesti številka 406 Križišče Dekani – Lazaret po podatkih Direkcije RS za ceste povprečni letni dnevni promet osebnih vozil v Ankaranu 8184, na mejni točki Lazaret pa le 1444. Razmeroma majhen delež čezmejnega prometa kažejo že omenjeni rezultati študije ADRIA-A. Zato ekonomsko učinkovitega in hkrati kakovostnega čezmejnega javnega potniškega prometa ni mogoče organizirati, če le-ta ni usklajen z notranjim medkrajevnim in mestnim potniškim prometom. Pri tem je treba upoštevati določila slovenske, italijanske in mednarodne zakonodaje. V skladu z 10. členom Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe ima koncesionar izključno pravico v času trajanja koncesije izvajati javni linijski prevoz potnikov v Republiki Sloveniji na linijah in odhodi, za katere je dobil koncesijo. Ta pravica »se nanaša tudi na vse morebitne spremenjene linije in odhode, za katere ima pridobljeno koncesijo. V primeru uvedbe nove linije se koncesija za to linijo podeli koncesionarju, ki na tem območju že izvaja javno službo.« Če torej želimo na mednarodni liniji prevažati tudi notranje potnike, je zato v času veljavnosti koncesijskih pogodb, to je do 31. 12. 2015, najenostavnejša rešitev, da mednarodno linijo opravlja isti prevoznik kot notranjo linijo. Po letu 2015 pa predlagamo, da država gospodarsko javno službo javnega linijskega prevoza potnikov v cestnem prometu razširi tudi na čezmejni regijski promet, podobno kot je to urejeno v železniškem prometu (glej Uredbo o načinu izvajanja gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem železniškem prometu). Tako ureditev bi bilo po našem mnenju smiselno vključiti v zakon o javnem potniškem prometu, ki je v pripravi. V primeru mednarodnih avtobusnih linij med Slovenijo in Italijo pa je seveda logično, da prevoze opravljajo prevozniki obeh držav, kot je že urejeno na primeru mednarodne mestne linije med Gorico in Novo Gorico. V tem primeru pa se odpira vprašanje kabotaže, to je prevoza potnikov znotraj države s strani prevoznika, ki ima sedež v drugi državi. Kabotaža je v skladu z evropsko uredbo 1073 dovoljena za »linijske prevoze, ki jih izvaja prevoznik nerezident države članice gostiteljice v okviru mednarodnih linijskih prevozov v skladu s to uredbo, razen prevoznih storitev za potrebe mestnega središča ali urbane aglomeracije ali potrebe po prevozu med središčem in okoliškimi območji. Kabotaže se ne opravlja neodvisno od takega mednarodnega prevoza.« (člen 15c). V skladu s tem določilom italijanski prevoznik ne sme v okviru mednarodnih prevozov prevažati potnikov znotraj Koprja ali med Koprjem in sosednjimi naselji oziroma slovenski prevoznik ne sme v okviru mednarodnih prevozov prevažati potnikov znotraj Milj ali med Miljami in okoliškimi naselji v občini. Po tem določilu pa ni

sporno, da bi italijanski prevoznik prevzel potnike med Cerejem in Hrvatini, seveda v skladu z ustreznim dovoljenjem Ministrstva za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije. Uredba 1073 v 25. členu določa, da »države članice lahko sklenejo dvostranske in večstranske sporazume o nadaljnji liberalizaciji prevozov, za katere velja ta uredba, zlasti glede sistema dovoljenj in poenostavitve ali odprave kontrolnih dokumentov, zlasti v obmejnih regijah«. Predlagamo, da pristojni slovenski in italijanski organi sklenejo ustrezen sporazum, na podlagi katerega bi po letu 2015 usklajeno načrtovali javni avtobusni promet na obmejnem območju Kopra in Milj oziroma Gorice in Nove Gorice. Možnost dogovora med organi obeh držav omogoča že Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Italije o medsebojni ureditvi mednarodnega cestnega potniškega in tovarnega prevoza iz leta 1993. Zasnovo takih linij prikazujemo v nadaljevanju v sklopu 2. faze načrtovanja čezmejnega javnega potniškega prometa.

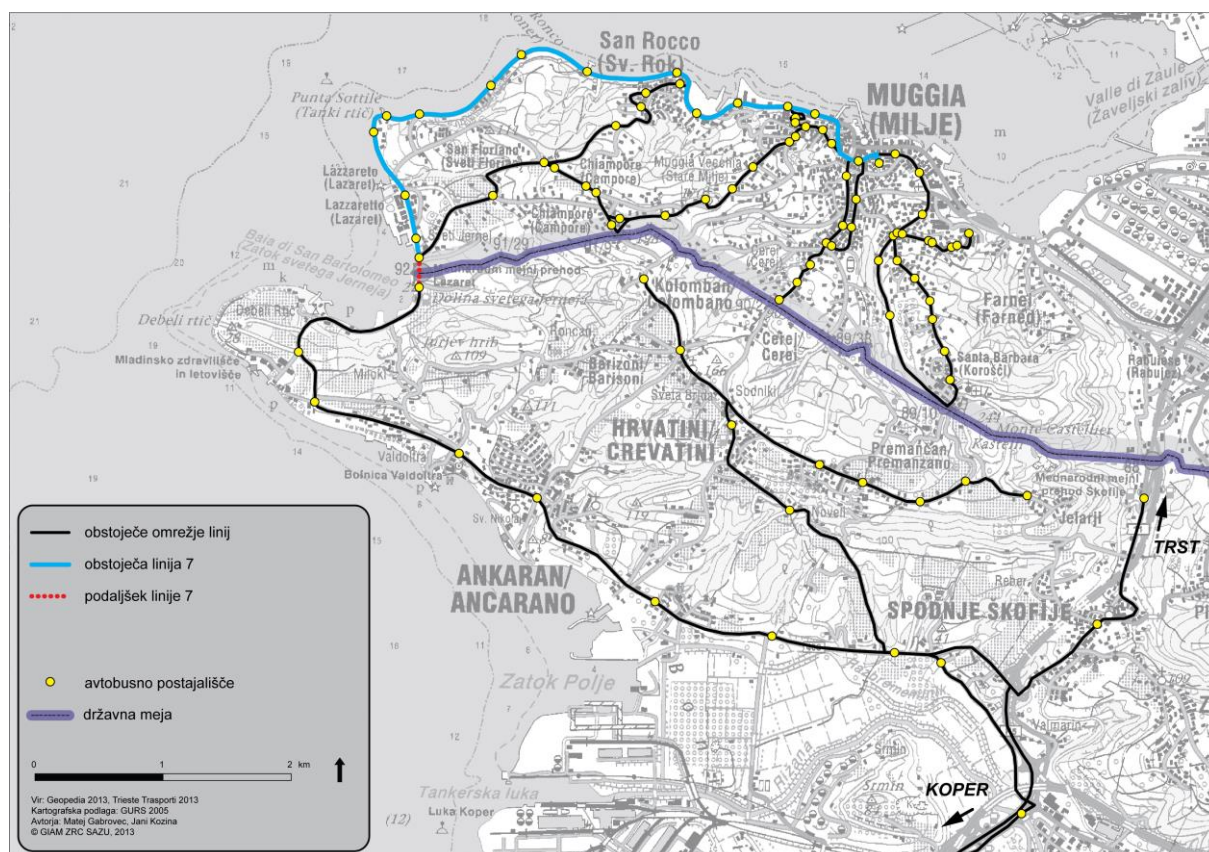
2.3.3 Predlog novih čezmejnih povezav – 1. faza

V prvi fazi predlagamo 3 novosti, to je uvedba skupne prestopne točke oziroma obračališča na Lazaretu, podaljšek italijanske linije št. 31 do Hrvatinov in uvedbo nove mednarodne linije Koper – Milje preko Hrvatinov.

Prestopna točka oziroma skupno obračališče na Lazaretu

Na mejni točki Lazaret se omrežji slovenskega in italijanskega omrežja najbolj približata. Končni postajališči oziroma obračališči slovenske medkrajevne linije Koper – Lazaret in tržaške mestne linije št. 7 Milje – Lazaret sta le 300 m narazen. Na obstoječem postajališču na slovenski strani je dovolj prostora za 2 avtobusa, medtem ko je italijansko postajališče vzpostavljeno na vozišču in nima urejenega čakališča. Zato predlagamo, da se proga 7 podaljša do novega skupnega obračališča na slovenski strani. Poleg tega naj se v največji možni meri uskladijo vozni redi, tako da so prihodi in odhodi avtobusov na obeh linijah približno ob istem času. Deviacijo do novega obračališča naj naredi tudi proga 27 Milje – Stare Miljah na vožnjah, ki potekajo preko Lazareta in ob urah, ko je smiselna povezava s slovenskim omrežjem.

Slika 2: Podaljšanje linije 7 na območju mejne točke Lazaret



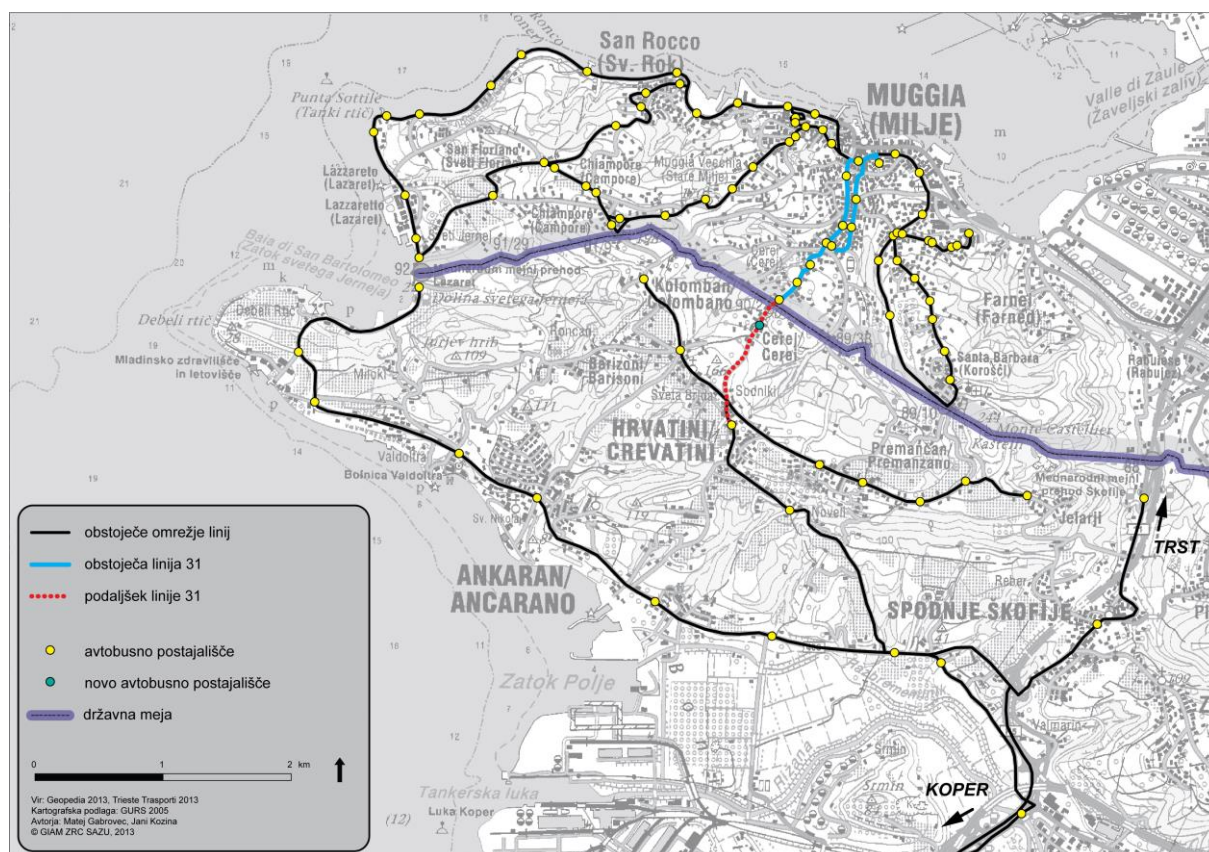
Podaljšanje tržajske linije št. 31 do Hrvatinov

Dolžina linije št. 31 Milje – Cerej je le 2 km, zato je tudi njena ekonomska učinkovitost nizka. Sedanje obračališče je neposredno ob mejni točki. Predlagamo podaljšanje do Hrvatinov, to je za 1 km. Linijo bi tako lahko uporabljali osnovnošolci iz Italije, ki se šolajo v podružnični osnovni šoli z italijanskim učnim jezikom v Hrvatinih, poleg tega pa bi bil tu omogočen prestop v smeri proti Kopru na slovensko linijo Elerji – Koper. Vozni red bi bilo treba uskladiti z navedeno slovensko linijo. Italijanski prevoznik bi ob takem podaljšanju ob sedanjem številu voženj prevozil le 12 dodatnih km, število potencialnih potnikov pa bi se precej povečalo.

Na slovenski strani velja omejitev mase vozil na 5 t, zato je treba uvedbo nove linije uskladiti z upravljalcem ceste.

Predlagamo uvedbo novega postajališča v Cereju. Ker na relaciji Cerej – Hrvatini ne obstaja javni linijski promet, predlagamo, da italijanski prevoznik v skladu s členom 15 c evropske uredbe št. 1073 zaprosi pristojno slovensko ministrstvo za dovoljenje prevoza potnikov na tej relaciji.

Slika 2: Podaljšanje linije 31 do Hrvatinov.



Uvedba nove mednarodne linije Koper – Milje

Motiv za uvedbo te nove linije so predvsem osnovnošolci, ki bodo potovali iz Milj v osnovno šolo z italijanskim učnim jezikom Pier Paolo Vergerio il Vecchio v Kopru. Teh učencev bo v šolskem letu 2014/15 predvidoma že 17. Na isti relaciji se vozijo tudi posamezni srednješolci, seveda pa bo linija namenjena tudi potnikom z drugimi nameni potovanja. Predlagamo 2 itinerarja linije. Prvi je Milje – Čampore – Hrvatini – Koper, drugi pa Milje – Cerej – Hrvatini – Koper. Po prvem itinerarju je dolžina linije v skladu s slovenskim daljinarjem in italijanskimi vozni redi 22 km oziroma 33 minut vožnje, po drugem pa 17 km oziroma 30 minut. Predlagamo, da se vozni red prilagodi urniku šole, kar pomeni, da jutranji avtobus pripelje na postajališče Koper Kosovelov trg nekaj minut pred 8. uro, kar pomeni, da odpelje iz Milj preko Čampor in Kolombana ob 7.20, iz Kopra pa odpelje ob 6.50 preko Cereja v Milje. Tako na italijanski strani s kombinacijo obeh itinerarjev opravi krožno vožnjo. Po končanem pouku se avtobus vrača ob 14.20 preko Čampor v Milje s povratkom preko Cereja. Ker imajo učenci tudi popoldanske dejavnosti, ki se zaključijo okoli 16.30, predlagamo, da se doda še ena vožnja okoli 17. ure. Ker gre za javno mednarodno avtobusno linijo, mora biti začetna postaja na glavni koprski avtobusni postaji, zatem pa avtobus ustavlja še na postajališčih na Vojkovem nabrežju, Kosovelovem trgu in pri Banki Koper.

Na novi mednarodni liniji bi avtobus tako prevozil 108 km dnevno, kar bi ob ceni 1,80 EUR/km (ta cena je osnova kompenzacij koncesionarjem v medkrajevnem avtobusnem prometu v Sloveniji) zneslo 194,40 EUR dnevno. Znesek je seveda odvisen od pogajanj s prevoznikom, navedeno oceno ocenjujemo kot maksimalno. Z uvedbo nove linije se bodo zmanjšali stroški šolskega avtobusa, ki vozi za potrebe osnovne šole Pier Paolo Vergerio il Vecchio, ker bo mogoče linijo ustrezno skrajšati, saj

bodo učenci iz Hrvatinih in Kolombana lahko uporabljali novo mednarodno linijo. Z uvedbo nove mednarodne linije, ki bo prevažala tudi potnike znotraj Slovenije, je potrebno ustrezno uskladiti tudi vozne rede linije Koper – Elerji in vozne rede šolskih avtobusov, ki obratujejo na tem območju kot posebni linijski prevoz. Pri redni liniji Koper Elerji bo možno ob urah, ko obratuje mednarodna linija, ukiniti deviacijo v Kolomban .

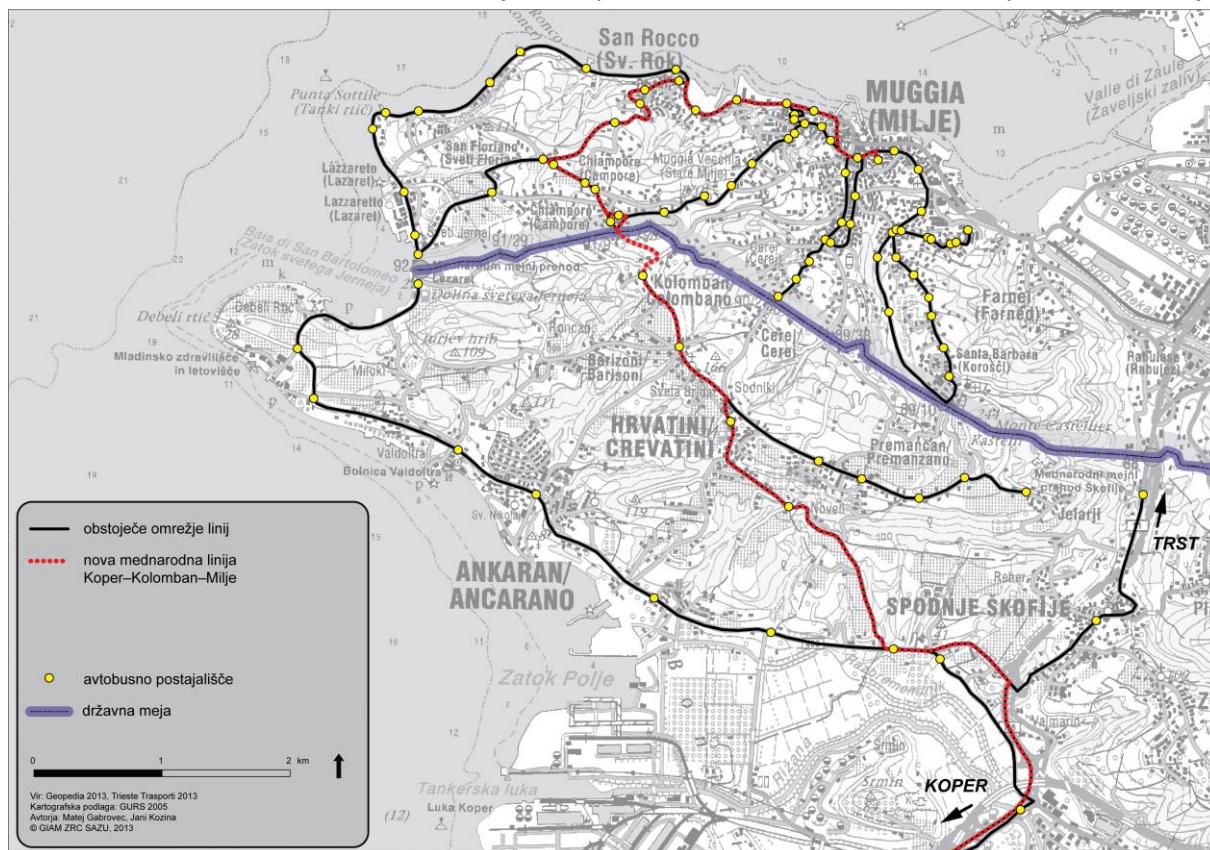
Na relaciji Koper – Hrvatini – Kolomban oziroma Cerej bo nova linija prevažala tudi notranje potnike, cene naj bodo enake kot na medkrajevni liniji Koper – Elerji, veljavne bode tudi terminske vozovnice te linije. Ker je v letu 2014 predvidena tarifna integracija javnega prometa v Sloveniji, predlagamo, da se tudi tarife nove linije prilagodijo novemu sistemu (Hočevan, Gabrovec in Anzeljc 2008). Predviden je conski sistem, predlagane cone imajo okvirno 10 km premera. Glede na to je predvideno, da bi bil Ankaran in Hrvatini oziroma celotno območje Miljskih hribov v koprski coni, torej bi vsi potniki na vseh relacijah obravnavanega območja plačevali enotno ceno (Gabrovec, Kotar 2008). Predlagamo, da se Milje obravnava kot druga cona, vsi mednarodni potniki bi torej plačali ceno za 2 coni. Predlagana cena v navedenih strokovnih podlagah (Hočevan, Gabrovec in Anzeljc 2008) za 2 coni je 2,30 EUR za enkratno vozovnico oziroma 45,00 EUR za mesečno vozovnico. Navedena mesečna vozovnica je lahko za učence in študente še dodatno subvencionirana. Navedene cene ocenjujemo kot maksimalne možne. Glede na to, da Mestna občina izdatno subvencionira vozovnice na mestnih in primestnih linijah, bi bila razlika med notranjimi in mednarodnimi cenami relativno visoka. Ker je cena vozovnice za celotno omrežje v Tržaški pokrajini 32,55 EUR, razdalja iz Milj do Kopra pa ni večja od razdalje do Trsta, bi kazalo ponuditi tudi ceno mesečne vozovnice, ki je primerljiva s tržaško.

Z uvedbo nove linije ne bi samo omogočili dostopa osnovnošolcem iz Italije v Koper, ampak bi tudi bistveno izboljšali kakovost povezav Hrvatinih s Koprom. Nov prihod ob 7.50 bi zelo koristil učencem, ki imajo začetek pouka ob 8h ali 8.30 ter zaposlenim, ki začnejo delo med 8. in 9. uro, prav tako pa bi se izboljšale tudi povezave v popoldanskem času. Zato lahko pričakujemo tudi povečanje števila potnikov na relaciji Hrvatini – Koper.

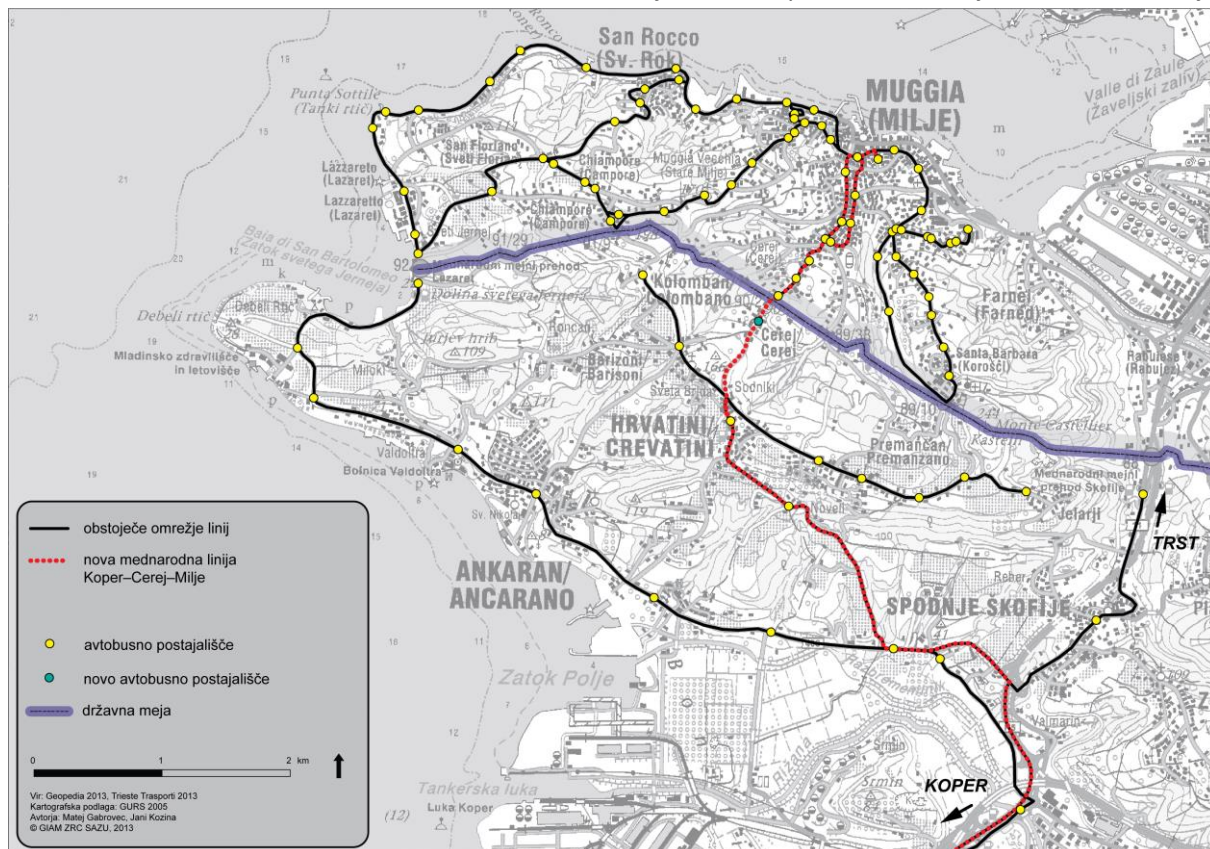
Za potrebe uvedbe navedene linije je treba Ministrstvu za infrastrukturo in prostor predlagati spremembo daljinarja. Predlagati je treba dve novi postajališči: Cerej in Koper Kosovelov trg. Lokacija prvega postajališča naj bo v središču vasi pri nekdanji pralnici ob hiši Cerej 19, drugega pa na istoimenskem mestnem postajališču, ki doslej ni bilo v registru medkrajevnih postajališč. Prav tako je treba predlagati nove relacije, in sicer:

Začetek relacije	Konec relacije
Cerej	Cerej MP
Cerej	Hrvatini
Cerej MP	Cerej
Čampore MP	Lovran
Hrvatini	Cerej
Koper	Moretini
Koper Banka	Moretini
Koper Kosovelov trg	Koper Banka
Koper V. n.	Koper Kosovelov trg
Lovran	Čampore MP
Moretini	Koper
Moretini	Koper V. n.

Slika 3: Nova mednarodna linija Koper – Kolomban – Čampore – Milje



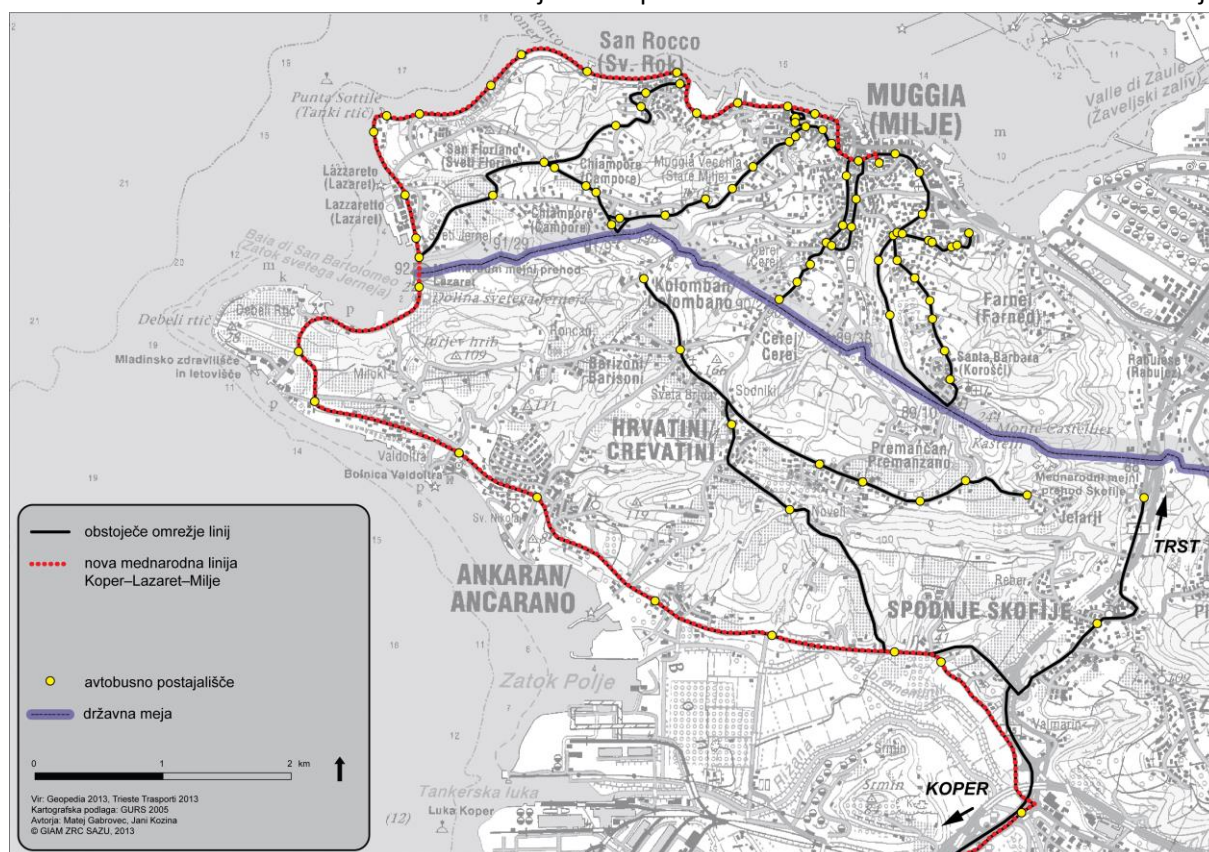
Slika 4: Nova mednarodna linija Koper –Cerej – Milje



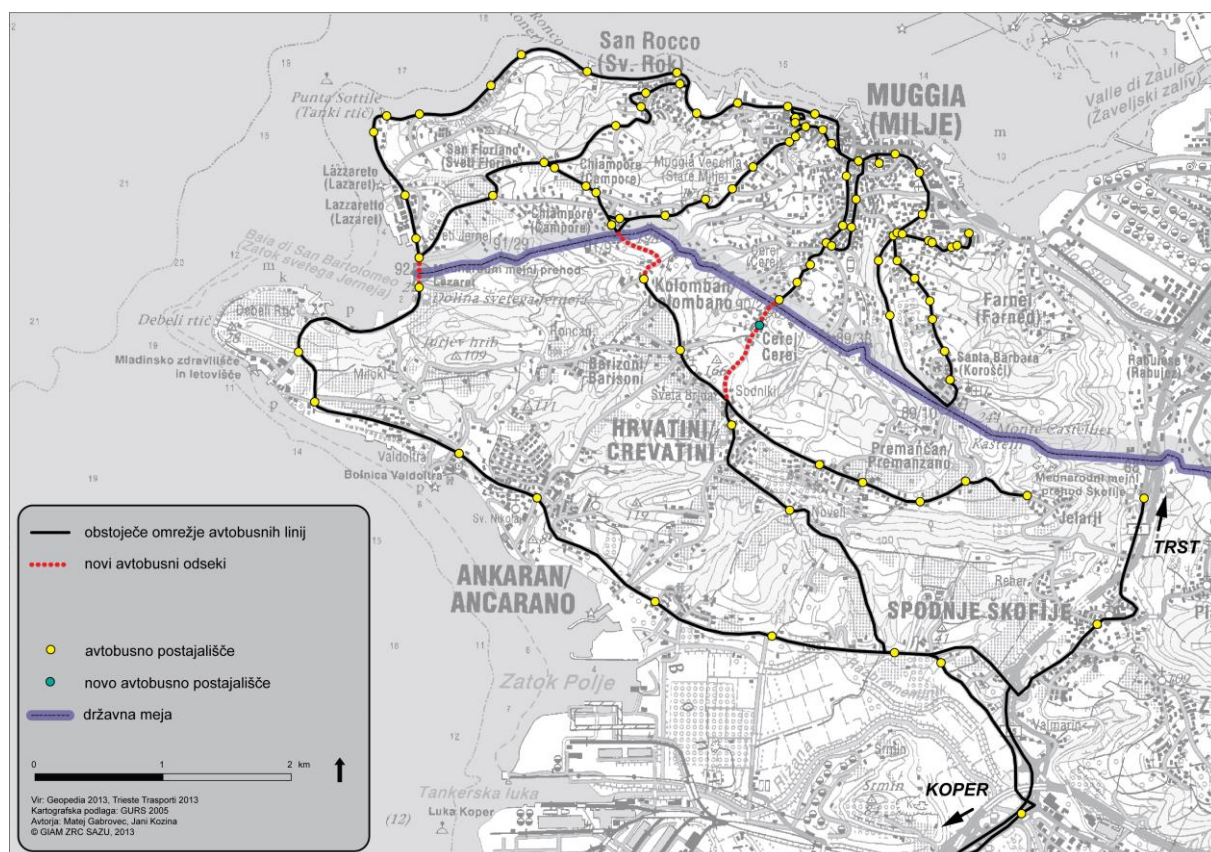
2.3.4 Predlog novih čezmejnih povezav – 2. faza

V tej fazi, ki je izvedljiva po letu 2015, predvidevamo skupno načrtovanje javnega potniškega prometa med Miljami in Koprom, kar pomeni, da bi večina linij povezovala obe mesti. Pogoji za tak potek linij pa je usklajeno podeljevanje koncesij na slovenski in italijanski strani, kar pomeni predhodno sklenitev sporazuma med koncedenti na obeh straneh meje, to je med Slovenijo na eni strani ter Furlanijo Julijsko krajino na drugi ter med občinama Koper in Milje. Za skupne povezovalne linije bi bilo treba poenotiti tudi vozni park. Vozila trenutnega slovenskega voznega parka niso prilagojena paraplegikom in materam z otroškimi vozički, vozila italijanskega prevoznika pa so manj udobna za daljše relacije. Za nove mednarodne linije torej predlagamo nizkopodne avtobuse z oblazinjenimi sedeži, tako bi se kakovost prevozov izboljšala na obeh straneh meje. V skladu s pravnimi rešitvami, opisanimi v poglavju 2.3.2 bi imeli slovenski in italijanski prevozniki pravico do kabotaže oziroma pravico do prevažanja potnikov znotraj obeh držav. Hrbtenico sistema javnega prometa na Miljskem polotoku bi predstavljale 3 linije, in sicer Koper – Kolomban – Čampore – Milje (slika 3), Koper – Cerej – Milje (slika 4) ter Koper – Ankaran – Lazaret – Milje (slika 5). Seveda bi sistem dopolnjevale prilagojene obstoječe linije. Pregledno prikazuje nove odseke linij z obstoječim omrežjem slika 6.

Slika 5: Nova mednarodna linija Koper – Ankaran – Lazaret – Milje



Slika 6: Novi predvideni odseki omrežja avtobusnih linij na Miljskem polotoku



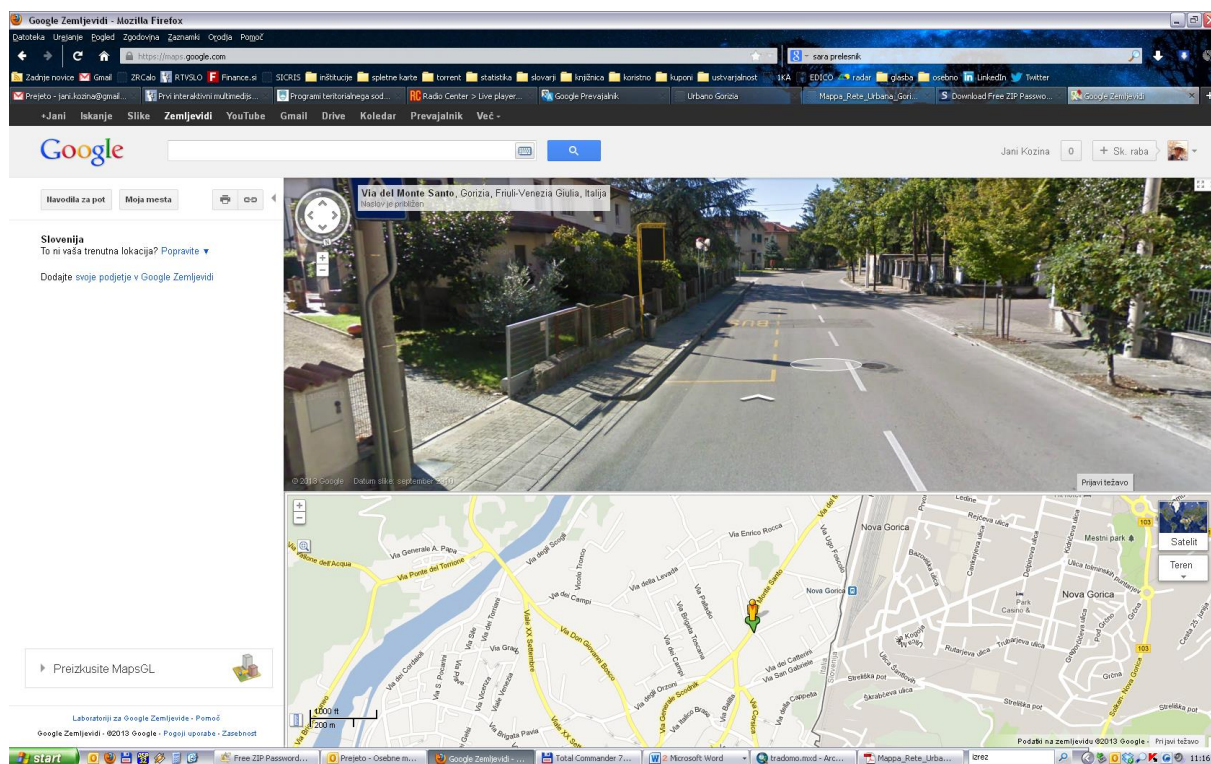
3 Občine Gorica, Nova Gorica in Šempeter - Vrtojba

Na območju Gorice in Nove Gorice že obstaja mednarodna linija, ki povezuje obe mesti, ne obstaja pa neposredna povezava Gorice s Šempetrom. Predmet študije v tem poglavju je torej dopolnitev in optimiziranje obstoječih povezav.

3.1 Analiza obstoječega omrežja javnega potniškega prometa

Podatki o omrežju linij javnega potniškega prometa na območju Gorica–Nova Gorica so bili pridobljeni iz Mestnega načrta Nova Gorica / Gorica (2007). Na tej karti so označena tudi postajališča javnega potniškega prometa za novogoriško stran, ki smo jih zajeli, ne pa tudi za goriško. V slednjem primeru smo uporabili spletno aplikacijo Google Maps Street View (slika 7). Pravilnost poteka linij in postajališč javnega potniškega prometa na italijanski strani smo dodatno preverili s shemo javnega potniškega prometa goriškega prevoznika APT Gorizia (La mappa ..., 2013) (slika 8) in študije o integraciji goriškega in novogoriškega avtobusnega mestnega prometa (Scenario 2).

Slika 7: Izsek iz spletne aplikacije *Google Maps Street View* za zajemanje podatkov o lokacijah postajališč javnega potniškega prometa v Gorici.

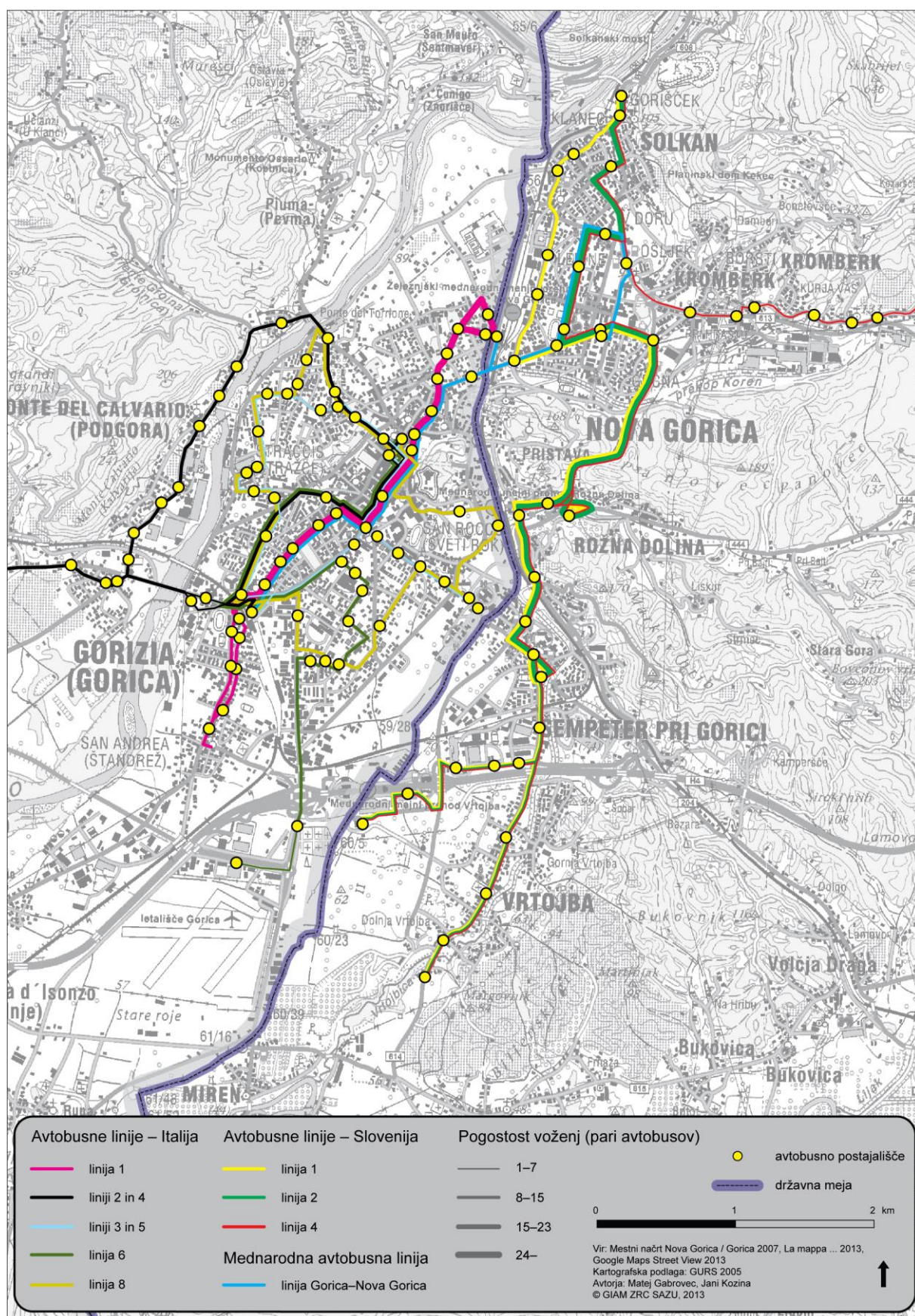


Slika 8: Shema javnega potniškega prometa prevoznika APT Gorizia v Gorici (La mappa ..., 2013).



Omrežje avtobusnih linij v Gorici in Novi Gorici je predstavljeno na sliki 9. V Gorici obratuje 7 linij, od tega so 4 krožne, v Novi Gorici pa 3. Vse 3 imajo končno postajo v Šempetru pri Gorici, posamezne vožnje teh linij pa se nadaljujejo do Vrtojbe ali do mednarodnega mejnega prehoda v Vrtojbi. Na skici v Gorici ni predstavljena linija, ki povezuje železniško postajo z gradom, na slovenski strani pa niso prikazane variantne vožnje posameznih linij, ki imajo 2 ali manj odhoda dnevno (Stara gora, Agroživilska šola v Šempetru). Na italijanski strani ima najvišjo frekvenco linija 1, ki povezuje Štandrež s Trgom Evrope oziroma Piazza della Transalpina, ob katerem je na slovenski strani novogoriška železniška postaja. Linija obratuje ob delavnikih v 15 minutnem intervalu in med drugim povezuje obe železniški postaji – goriško z novogoriško. V Sloveniji imata najvišjo frekvenco voženj liniji 1 in 2, ki povežujeta po 2 različnih itinerarjih Solkan s Šempetrom preko Nove Gorice. Obe obratujeta v približno enournem intervalu, kar skupaj pomeni 2 povezavi na uro ob delavnikih dopoldne. Popoldne in ob vikendih so povezave redkejšje. Podobno kot na območju Miljskega polotoka je tudi v primeru Goriške javni promet na italijanski strani bolj pogost kot na slovenski strani. Na italijanski strani stane vozovnica za eno vožnjo 1,20 EUR, mesečna vozovnica pa 25,80 EUR za eno linijo oziroma 32, 10 EUR za celotno omrežje. Na voljo so tudi vozovnice za 10 voženj, dnevne in petnajstdnevne vozovnice ter terminske vozovnice, ki veljajo samo izven konic. Na slovenski strani je mestni promet brezplačen. Poleg mestnega prometa v obeh državah obstaja tudi mednarodna mestna linija, ki ob delovnikih v enournem intervalu povezuje Gorico z Novo Gorico, izvajata pa jo prevoznika iz obeh držav, Avrigo Nova Gorica in Apt Gorizia. Gorica je s Slovenijo preko Nove Gorice povezana še z mednarodno linijo v Idrijo, ki obratuje enkrat dnevno ob delovnikih, ter z linijo na Sveto goro, ki obratuje sezonsko dvakrat dnevno ob nedeljah. Obe liniji izvaja Avrigo iz Nove Gorice.

Slika 9: Omrežje mestnega avtobusnega prometa na območju Gorice in Nove Gorice.



3.2 Predhodne študije

V letu 2006 je bil za širše območje Nove Gorice izdelan načrt trajnostne mobilnosti (Špendl 2006). Avtorji študije so na področju javnega potniškega prometa kot glavni cilj predlagali izboljšanje frekvenc voženj, in sicer naj bi bila minimalna frekvenca voženj na širšem mestnem območju Nove Gorice 20 minut. Z avtorji študije se strinjamo, da bi le taka frekvenca voženj pritegnila uporabnike, ki imajo na voljo tudi osebni prevoz. Številne študije dokazujejo, da je frekvenca voženj pomembnejša od cene pri odločitvi za uporabo javnega potniškega prometa. Zato bi pri morebitni racionalizaciji mestnega prometa moralo biti zmanjšanje frekvenc skrajni ukrep. V analizi, ki jo je pripravilo podjetje Avrigo (2012) zato ne moremo podpreti ukrepov, ki zmanjšujejo število voženj. Bolj smiselni so ukrepi omejevanja osebnega prometa. Sprejemljiva bi bila tudi ponovna uvedba plačljivega mestnega prometa, vendar le ob hkratnih omejevalnih ukrepih osebnega prometa in hkratni izboljšavi kakovosti mestnega prometa, predvsem povečanju frekvenc.

Glede mednarodnega prometa je bila izdelana študija o povezavi omrežij mestnega prometa v Gorici in Novi Gorici (Scenario 2, v nam dostopnem izvodu ni navedena letnica izdelave). Študija predlaga 5 prestopnih točk v bližini meje (Transalpina, Via Rafut, Casa Rossa, Via Vittorio Veneto in Sant'Andrea). Na teh točkah bi potniki lahko prestopali z novogoriškega na goriški mestni promet in obratno. Posamezne slovenske in/ali italijanske mestne linije bi do teh prestopnih točk naredile nekaj 100 m dolge ovinke. Slabost tega predloga je podaljšanje potovalnih časov na obstoječih linijah, potniki iz Gorice v Novo Gorico in obratno pa bi še vedno morali prestopati. Zanimiva pa je predlagana vizualna ureditev prestopnih točk.

3.3 Anketiranje potnikov mednarodne linije

Da bi ugotovili potovalne navade in sestavo obstoječih potnikov na mednarodni liniji smo izvedli anketiranje potnikov. Anketiranje so 22. 3. 2013 izvedli študenti geografije Fakultete za humanistične študije Koper Univerze na Primorskem. Anketirali so vse potnike na dopoldanskih vožnjah med 8. in 13. uro. Izvedenih je bilo 30 anket, nekaj potnikov ni želelo odgovarjati. Tretjina potnikov je imela stalno bivališče v Italiji, tretjina v Novi Gorici, tretjina pa v drugih naseljih občine Nove Gorice ali drugih slovenskih občin. Zanimivo je, da ni bilo nobenega potnika iz občine Šempeter-Vrtojba. Prevladujejo upokoenci, ki predstavljajo dve tretjini vseh potnikov. Le en potnik je kot namen potovanja navedel šolanje, ostali so kot namen navajali oskrbo, prostočasne in druge dejavnosti. Le 3 potniki izmed anketiranih potujejo dnevno, ostali pa večkrat tedensko ali občasno. Zanimalo nas je tudi, ali imajo potniki možnost uporabe osebnega avtomobila ali jim je javni prevoz edina možnost potovanja. 8 potnikov od 30 jih je izjavilo, da imajo voziško dovoljenje in da imajo na voljo uporabo avtomobila. Potnike smo spraševali tudi po predlogih za spremembo vozniških redov. Največkrat je bila izražena želja po bolj pogostih vožnjah in uvedbi nedeljskih voženj, poleg tega pa so predlagali še predprodajo vozovnic, da bi se zmanjšala poraba časa ob nakupu vozovnic na vozilu, ter povezavo s Qlandio in Šempetrom.

3.4 Predlog novih čezmejnih povezav

3.4.1 Število potencialnih potnikov

Podatki Direkcije RS za ceste kažejo, da je čezmejni osebni promet razmeroma velik. Na mejni točki Rožna Dolina je bil povprečni dnevni letni promet osebnih vozil v letu 2012 9343. Na območju mesta Gorica je več mejnih prehodov, torej je skupen čezmejni promet po grobi oceni dvakrat večji. Po drugi strani je bilo po podatkih Avrigo leta 2012 na mednarodni mestni liniji prepeljano 18.453

potnikov (upoštevana sta oba prevoznika). Delež čezmejnih potnikov, ki uporabljajo javni promet, torej ne dosega niti 1 %. Ob privlačnejši storitvi, ki pomeni predvsem večjo frekvenco, je torej potencial za povečanje števila potnikov zelo velik.

3.4.2 Predlog novih čezmejnih povezav – 1. faza

V prvi fazi bistveno povečanje frekvence čezmejnega mestnega avtobusa ni smiselno niti ekonomsko upravičeno, če prevozniki nimajo dovoljenja za opravljanje kabotaže. Zato v tej fazi predvidevamo naslednje ukrepe: ureditev čezmejne prestopne točke pri novogoriški železniški postaji, podaljšanje italijanskih linij 3 in 5 do Šempetra pri Gorici ter povečanje frekvence in spremembo trase na mednarodni mestni liniji. Četrty možen ukrep je povezava Mirna z Novo Gorico mimo goriškega pokopališča.

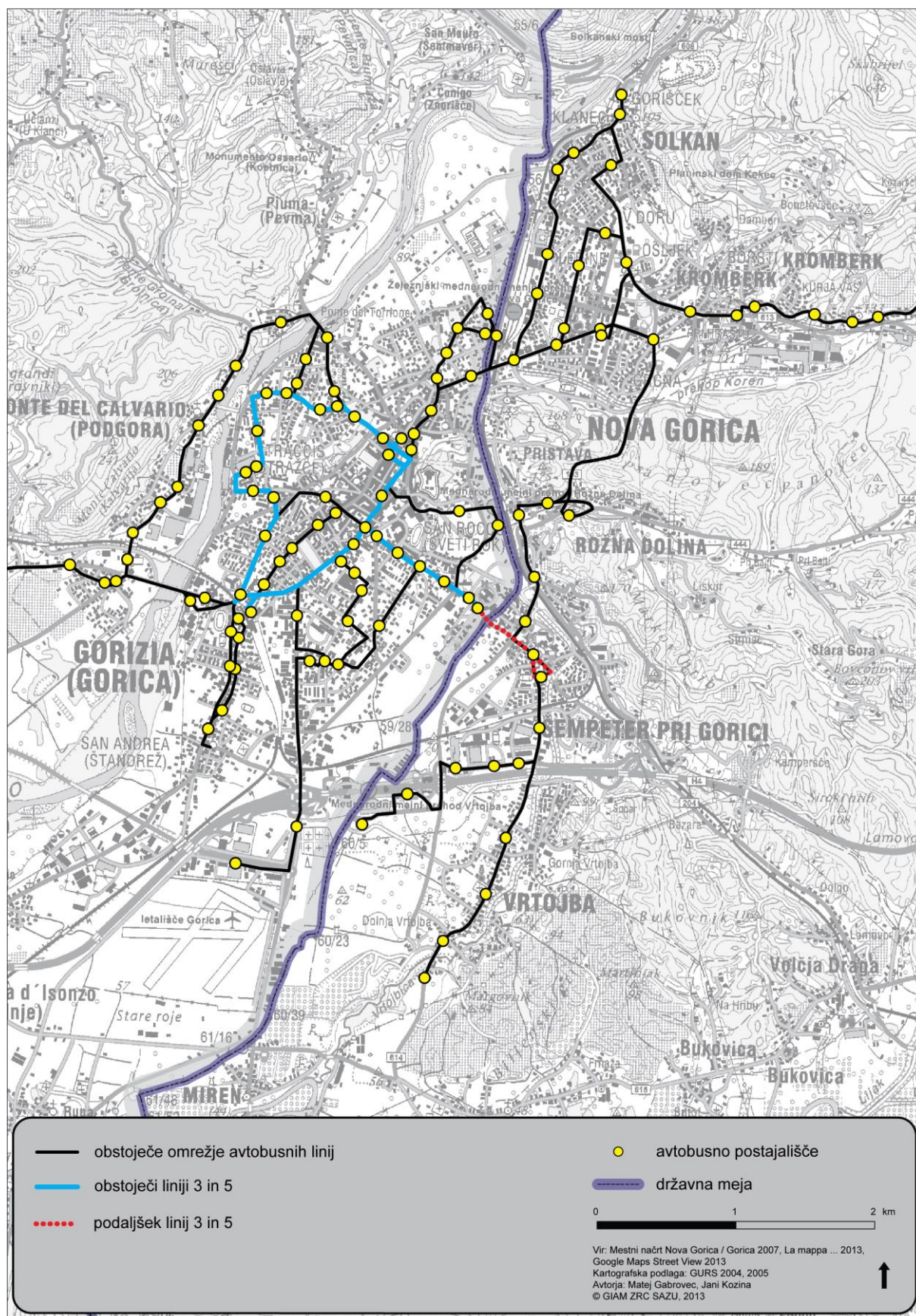
Prestopna točka na Trgu Evrope (Piazza della Transalpina)

V neposredni bližini novogoriške železniške postaje je na trgu Piazza della Transalpina začetna postaja italijanske proge 1, ki vozi mimo goriške železniške postaje v Štandrež. Ta proga je idealna povezava obeh železniških postaj. Žal je povezava le pogojno uporabna, kajti za potovanje z goriškimi mestnimi avtobusi je obvezen nakup vozovnic v predprodaji, ta pa na Trgu Evrope ni organizirana. Zato predlagamo uvedbo prodaje vozovnic v trafiki na novogoriški železniški postaji in postavitve kartomata na italijanskem postajališču. Na novogoriški železniški postaji je smiselno postaviti tudi ustrezne usmerjevalne table.

Podaljšanje goriških linij 3 in 5 do Šempetra pri Gorici

Obe italijanski krožni liniji imata obračališče pri bolnici na Via Vittorio Veneto. Od tam je do središča Šempetra le 700 m, do končne postaje slovenskih avtobusov pri pošti pa 1 km. Minimalno podaljšanje italijanskih linij bi tako povežalo Šempeter z Gorico. Obe liniji skupaj imata 15 povezav ob delavnikih, podaljšanje bi ob delavnikih pomenilo 30 dodatnih km dnevno, kar bi okvirno pomenilo 75 EUR na dan dodatnih stroškov. Ob nedeljah je 10 dnevnih voženj, kar pomeni 20 dodatnih km. Potek podaljšane linije je prikazan na sliki 10. Ker obstoječi italijanski prevoznik ne bi prevažal potnikov znotraj Slovenije, za uvedbo take linije ni pravnih ovir. Potrebno pa bi bilo v Šempetru uvesti predprodajo vozovnic za goriški (italijanski) mestni promet.

Slika 10: Podaljšanje goriških linij 3 in 5 do Šempetra

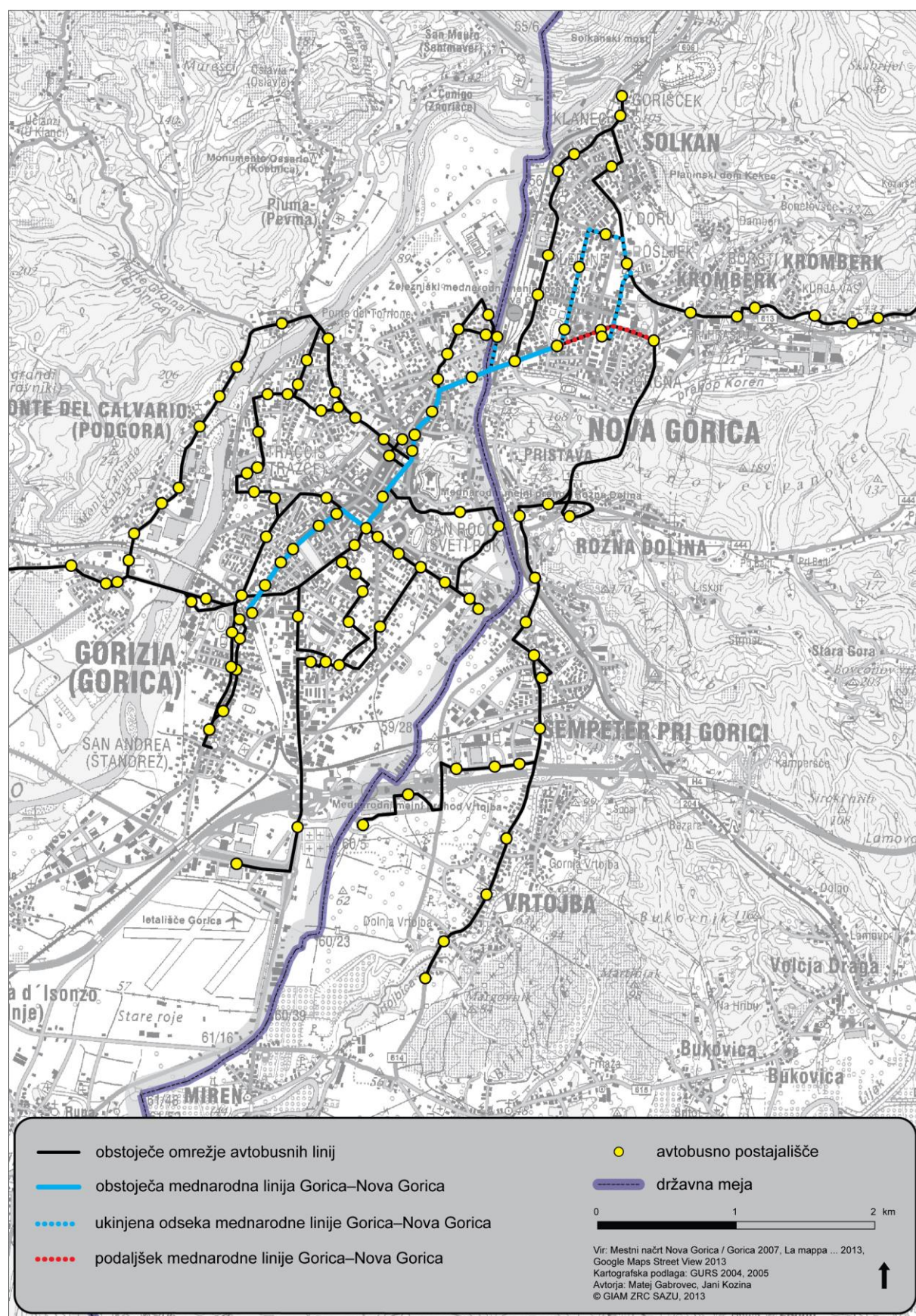


Spremenjena mednarodna linija Gorica – Nova Gorica

Po veljavnem voznem redu mednarodna mestna linija obratuje 10 krat dnevno me 8. in 20. uro z opoldanskim presledkom med 13. in 15. uro. Prevoze subvencionirata obe občini. Poleg tega 2 para voženj opravi še Avrigo z avtobusno linijo, ki povezuje Idrijo z Gorico, ob nedeljah od marca do novembra pa tudi z mednarodno linijo, ki povezuje Gorico s Sveto goro. Glede na terenski ogled in anketiranje potnikov predlagamo naslednje spremembe. Linija naj obratuje v enournih intervalih od sedmih zjutraj do osmih zvečer, kar pomeni 14 parov voženj dnevno. Pri itinerarju naj se ukine deviacija do novogoriške železniške postaje. Ta je z goriško železniško postajo že tako povezana s italijansko progo 1, potnikov na relaciji med železniško postajo in središčem Nove Gorice pa v skladu z obstoječim dovoljenjem tako ne sme prevažati. Ker pri italijanskih potnikih prevladuje motiv nakupovanja, predlagamo podaljšanje do Grčne oziroma do nakupovalnega središča Qlandia, kjer bi avtobus obrnil na krožišču. Predlagamo tudi ukinitvev deviacije po Cankarjevi ulici. Večina potnikov namreč vstopi na glavni avtobusni postaji, potovalni čas do Gorice je zanje zato nesorazmerno dolg. Potnikom, ki potujejo na severni del Gorice, je potrebno omogočiti udoben prestop na mestnem postajališču ob avtobusni postaji, kar pomeni, da je potrebno ustrezno uskladiti vozne rede. Zaradi skrajšanja trase s 7 na 5 km, bodo avtobusi na predlagani liniji kljub 4 dodatnim odhodom prevozili enako km kot danes.

Trenutna cena enosmernih vozovnic je 1 EUR, kar je manj od cene enkratne vozovnice v Gorici. To ni logično razmerje, zato predlagamo podražitev na 1,30 EUR, kar je tudi osnovna cena za najkrajšo razdaljo v slovenskem medkrajevnem prometu. Predlagamo pa uvedbo povratne vozovnice po ceni 2 EUR ter možnost nakupa v predprodaji, oboje bo pospešilo vožnje avtobusov.

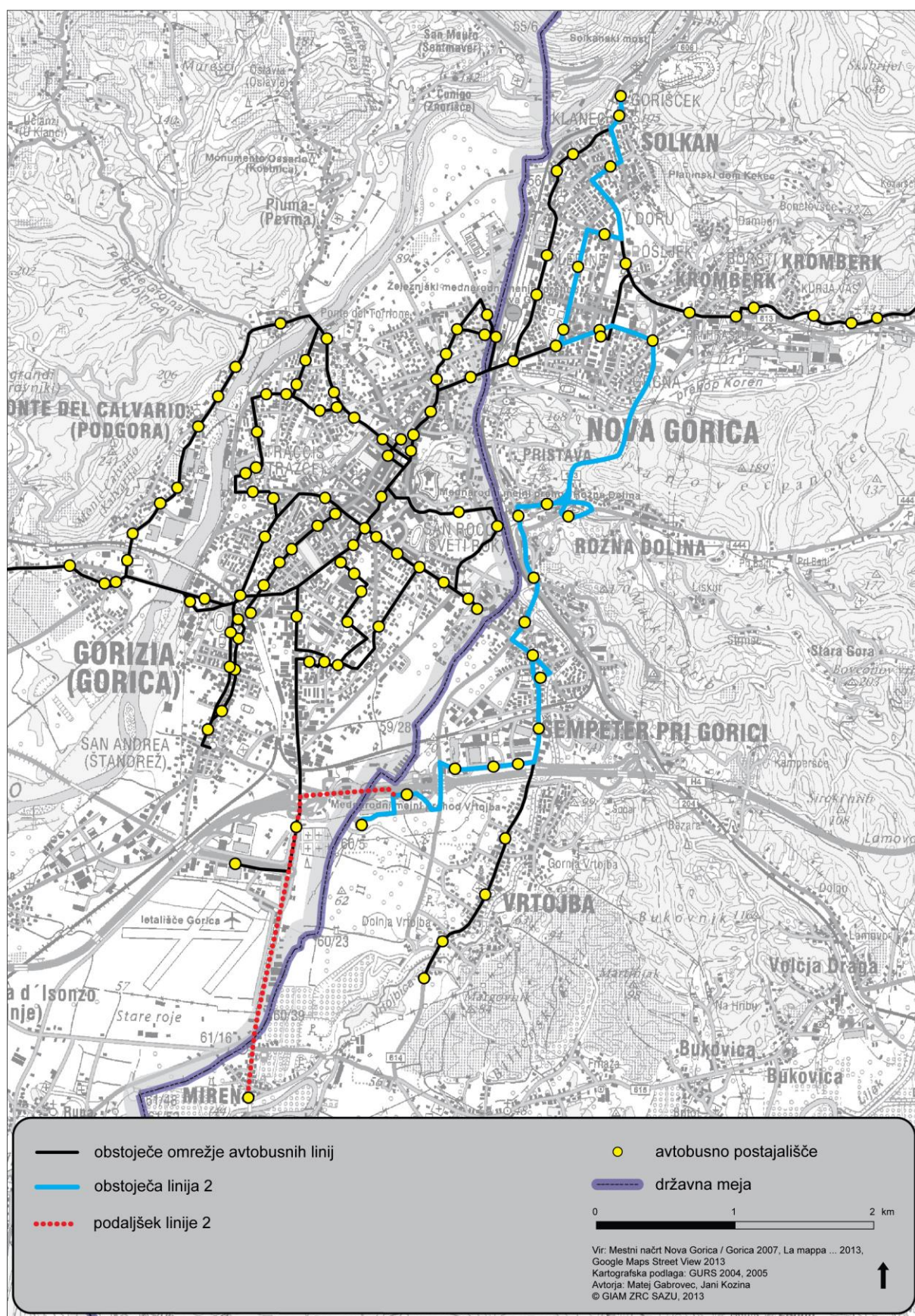
Slika 11: Spremenjena trasa mednarodne linije Gorica – Nova Gorica



Podaljšanje slovenskih mestnih linij z mednarodnega mejnega prehoda v Vrtojbi preko Italije do Mirna

Miren ima glede na standarde dostopnosti, ki jih predvideva Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe, premalo dnevnih povezav z Nove Gorico. S podaljšanjem mestnih linij z mejnega prehoda Vrtojba do Mirna preko italijanskega ozemlja, kot ga prikazuje slika 12, bi dosegli več ciljev. Z organizacijo prestopne točke pri goriškem pokopališču in uskladitvijo voznega reda z italijansko linijo št. 6 bi z javnim prometom povezali Miren in poslovno cono ob vrtojbenskem mejnem prehodu z Gorico, poleg tega pa bi izboljšali javni prevoz med Mirnom in Novo Gorico.

Slika 12: Podaljšanje slovenskih mestnih linij preko Italije v Miren

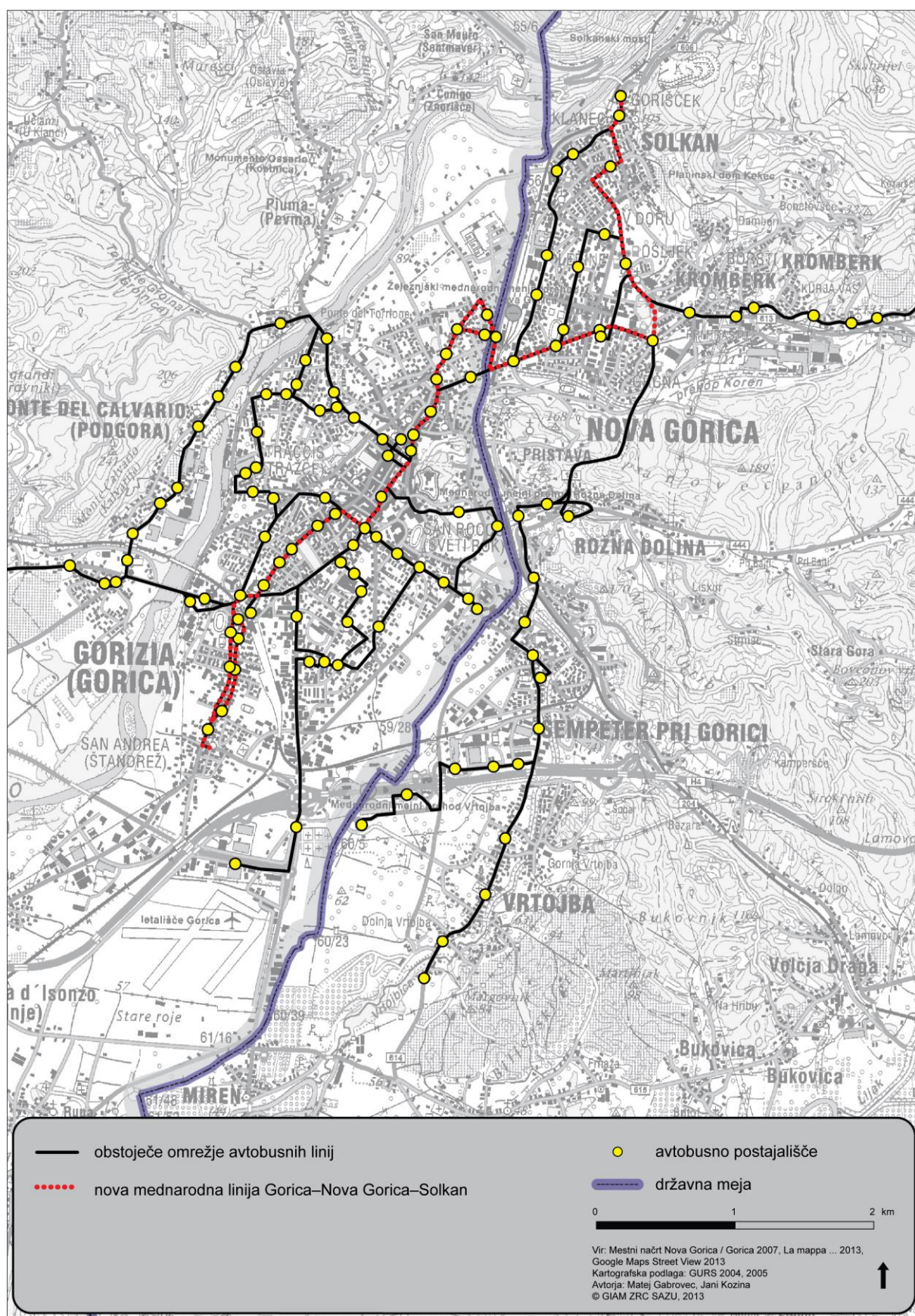


3.4.3 Predlog spremenjene mednarodne mestne linije – 2.faza

V tem predlogu predpostavljamo, da se slovenske in italijanske pristojne oblasti dogovorijo, da slovenski in italijanski prevozniki lahko opravljajo kabotažo, kot je opisano v poglavju 2.3.2. V tem primeru je mednarodna mestna linija bistveno bolj ekonomsko učinkovita, saj lahko prevažata tudi notranje potnike. Predlagamo, da se italijanska linija št. 1 preko Trga Evrope nadaljuje na slovensko stran, kjer nadaljuje vožnjo po Erjavčevi ulici do Grčne in nato do Solkana. Taka povezava bi omogočila povezavo novogoriške železniške postaje s središčem Gorice in Nove Gorice, linija bi v smeri jugozahod – severovzhod povezala najgostejše naseljene predele obeh mest. Predlog itinerarja je prikazan na sliki 13. Predlagamo 15 minutni interval ob delavnikih in vsaj enourni interval ob nedeljah.

Za izvajanje te linije bi bilo treba spremeniti prometno ureditev na Trgu Evrope (Piazza della Transalpina), omogočiti bi bilo treba prehod meje samo za potrebe javnega linijskega mestnega prometa. Poleg tega bi bilo treba na Grčni pri nakupovalnem središču Qlandia urediti postajno točko na Vojkovi cesti v smeri proti Solkanu.

Slika 13: Itinerar mednarodne mestne linije – 2. faza



3.4 Primerna postajališča javnega potniškega prometa na območju občin Šempeter-Vrtojba in Nova Gorica za postavitev sistema javljanja (elektronske table)

Kriteriji za določitev postajališč

Pri izbiri postajališč, na katerih naj bi postavili elektronske table – prikazovalnike predvidenih prihodov avtobusov – smo upoštevali 3 kriterije:

- število potnikov
- število linij in avtobusnih voženj na postajališču
- oddaljenost od začetne postaje

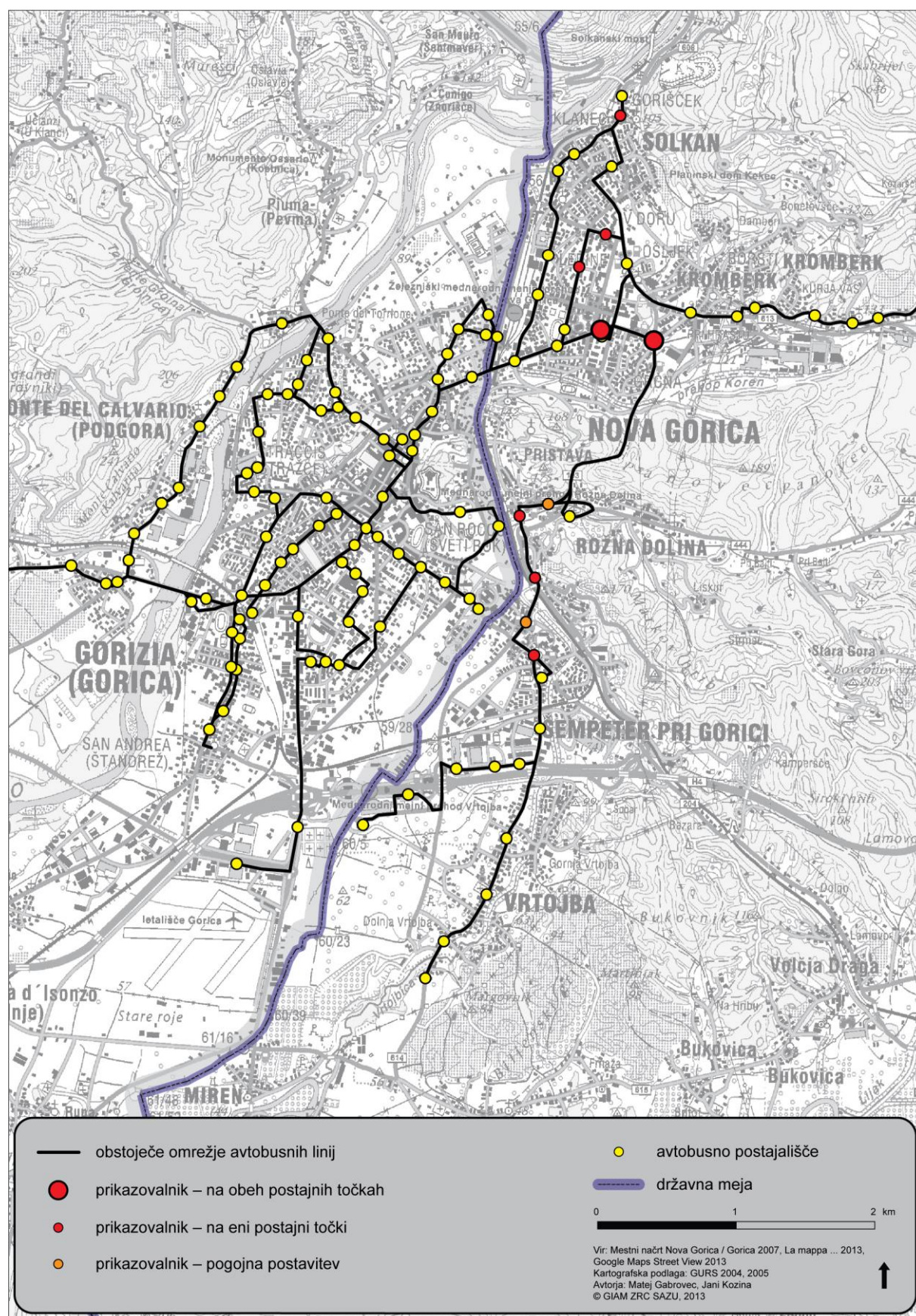
Navadno so na elektronskih tablah navedeni predvideni prihodi tistih avtobusov, ki so že odpeljali z začetne postaje, predviden čas prihoda pa izračunan s pomočjo GPS tehnologije glede na trenutni položaj avtobusa in povprečen čas vožnje. Če je začetna postaja oddaljena manj kot 5 minut vožnje, se informacija o prihodu avtobusa prikaže prepozno. Povprečen potnik bo odsotnost informacije razumel kot podatek, da v kratkem na postajališče ne bo pripeljal noben avtobus. Ker so mestne linije na območju občin Nova Gorica in Šempeter - Vrtojba razmeroma kratke, do tega problema prihaja na velikem delu postajališč. Zato predlagamo, da se informacija o predvidenem prihodu v vsakem primeru prikaže 15 minut pred odhodom avtobusa po voznem redu. Ko avtobus odpelje z začetne postaje, pa se seveda informacija popravlja glede na dejansko lokacijo avtobusa in predviden prihod glede na prometne razmere v tistem trenutku. Tak način prikazovanja je posebej pomemben na postajališču Šempeter trg in Solkan trg, ki sta oddaljeni le 1 minuto vožnje od začetne postaje. Če bi se informacija pojavila šele eno minuto pred prihodom avtobusa, od nje ne bi bilo prave koristi.

Glede na zgoraj navedene kriterije predlagamo postavitev prikazovalnikov na naslednjih postajališčih:

1. Prikazovalniki na obeh vstopnih točkah
 - a. Nova Gorica AP (mestno postajališče)
 - b. Grčna
2. Prikazovalniki na eni vstopni točki (v smeri Nova Gorica)
 - a. Šempeter trg
 - b. Šempeter Podmark
 - c. Rožna Dolina meja
 - d. Solkan trg
 - e. Lavričeva
 - f. Cankarjeva
3. Prikazovalniki na eni vstopni točki (v smeri Nova Gorica) – pogojna postavitev
 - a. Šempeter bolnišnica
 - b. Rožna Dolina Primex

Postajališča pod točko 3 imajo manj potnikov kot pod 1 in 2, zato je postavitev prikazovalnika manj smiselna. Na vseh ostalih postajališčih je število potnikov tako nizko, da po naši oceni postavitev prikazovalnika ni smiselna. Postavitev prikazovalnika tudi nima smisla na začetnih postajah avtobusnih linij v Solkanu in v Šempetru pri pošti.

Slika 14: Predlagane lokacije prikazovalnikov



3 Smernice in ukrepi za spodbujanje uporabe javnega prometa

Načrtovanje in spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa ne sme biti enostransko, ampak mora biti vpeto v celovito trajnostno prometno načrtovanje. V tem smislu je bil za območje Nove Gorice že izdelana kakovosten dokument (Špendl 2006). V 7 letih so se seveda spremenile razmere v mestu, napredovala pa je tudi stroka prometnega načrtovanja. V okviru projekta Integrirani javni potniški promet v Sloveniji je bila zasnovana metodologija izdelava mestnih prometnih načrtov, pripravljeni pa so bili vzorčni primeri (Plevnik, Balant in Mladenovič 2012). Na osnovi opisane metodologije predlagamo izdelavo trajnostnih prometnih načrtov za obravnavana čezmejna območja.

Učinkovito orodje za promocijo uporabe javnega potniškega prometa je izdelava mobilnostnih načrtov za posamezna podjetja, zgled pri tem seveda lahko dajo organi javne uprave ali javni zavodi. V postopku izdelave mobilnostnih načrtov strokovnjaki svetujejo zaposlenim, kako prihajati na bolj trajnosten način na delovno mesto. Primeri takih mobilnostnih načrtov so bili izdelani za Ministrstvo za zunanje zadeve in Ministrstvo za promet (Plevnik, Mladenovič in Ružič 2011).

Izdelava prometnih in mobilnostnih načrtov za lokalne skupnosti in podjetja presega namene te študije, tu zato navajamo nekaj ukrepov za spodbujanje javnega prometa.

Prvi pogoj je kakovostna informacija, ki je prisotna v vseh medijih. Na voljo morajo biti ustrezne spletne aplikacije, ki omogočajo načrtovanje poti od vrat do vrat. Taka aplikacija je že bila zasnovana v okviru projekta Integrirani javni potniški promet v Sloveniji, žal pa zaradi tehničnih in organizacijskih problemov še ne deluje. Seveda morajo biti tudi na spletnih straneh vseh lokalnih skupnosti povezave na ustrezne podatke o javnem prometu, ki pa ne smejo biti omejene le odhode iz začetnih in končnih postaj, ampak morajo nuditi podatke o odhodih z vseh postajališč.

Pomembna je tudi vidnost postajališč na terenu. Dobrodošlo je enotno oblikovanje čakalnic in ureditev postajališč, ki poveča vidnost in prepoznavnost javnega prometa. Na vsakem postajališču morajo biti na vidnem mestu vozni redi in shemi avtobusnih prog. Ni dovolj, da je vozni red le komaj opazno nalepljen na kakem drogu javne razsvetljave. Elektronski prikazovalniki odhodov so seveda odlična nadgradnja, vendar pa ne sme izostati klasična informacija.

Občane je potrebno informirati o vsaki spremembi voznih redov, še posebej intenzivno pa ob vseh večjih izboljšavah. O vseh spremembah je treba obveščati v lokalnih medijih, ob korenitejših izboljšavah pa je smiselno pripraviti tudi zloženke, ki se jih razdeli po gospodinjstvih.

Učinkovito je obveščanje ob selitvah. Ob takih dogodkih spreminjamo svoje mobilnostne navade, zato je ob tem trenutku ključna dobra informacija o javnem prometu. Zloženke o javnem prometu bi zato lahko delili priseljencem ob prijavi novega bivališča. V primeru plačljivega javnega prometa lahko ob tej priložnosti priseljencu tudi podarimo prvo mesečno vozovnico.

Pomembno je obveščanje o dostopu z javnim prometom ob priložnosti vabil na različne prireditve in sestanke. Vabljenca je treba na prvem mestu informirati o možnosti prihoda z javnim prometom, šele na drugem pa o dostopu z osebnim prometom in možnostih parkiranja. Če je frekvenca javnega prometa nizka, je potrebno tudi čas sestankov in prireditev prilagoditi voznim redom.

Ob večjih prireditvah je potrebno organizirati dodatne prevoze javnega prometa, dobra poteza je, da je javni prevoz že vključen v ceno vstopnice.

Učinki spodbujanja javnega prometa bodo učinkovitejši, če bodo povezani z omejitvijo osebnega prometa. Seveda pa omejevanje osebnega prometa ne sme biti samo sebi namen, ampak mora voditi k izboljšanju bivalnega okolja, to je k zmanjševanju onesnaženja ozračja, povečanju zelenih in peš površin in podobno.

Noben ukrep spodbujanja uporabe javnega prometa pa ne bo učinkovit, če javni promet ne bo kakovosten. Na prvem mestu je čas potovanja, ki ne sme biti bistveno daljši od osebnega prevoza, enako pomembna pa je tudi frekvenca. Ta bi morala biti v mestih vsaj 15 ali 20 minutna, drugod pa vsaj enourna in polurna v konicah. Le v primeru takih frekvenc se bodo za javni promet odločili tudi tisti, ki imajo tudi možnost uporabe osebnega prevoza.

4 Viri in literatura

APT Gorizia. Internet: <http://www.apgorizia.it/> (11. 4. 2013).

Arriva Slovenija. Internet: <http://www.arriva.si/> (21. 6. 2013).

Avrigo. Mestni promet. Internet: http://www.avrigo.si/potniski_prevozi/mestni_promet/vozni_red/ (21. 5. 2013).

Avrigo, 2012: Razionalizacija mestnega prometa v Mestni Občini Nova Gorica in Občini Šempeter – Vrtojba. Pdf datoteka, 48 s.

Avris, Avtobusni voznooredni informacijski sistem. Register_2013R04. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

Avtobusni prevozi Rižana. Internet: <http://www.ap-rizana.si/> (21. 6. 2013).

Direkcija RS za ceste. Prometne obremenitve. Internet: http://www.dc.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/ (20. 6. 2013).

Državna topografska karta Republike Slovenije 1:50.000. 37, Nova Gorica. 2005. 1:50.000. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Geodetska uprava Republike Slovenije.

Državna topografska karta Republike Slovenije 1:50.000. 38, Ajdovščina. 2004. 1:50.000. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Geodetska uprava Republike Slovenije.

Državna topografska karta Republike Slovenije 1:50.000. 46, Sežana. 2005. 1:50.000. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Geodetska uprava Republike Slovenije.

Državna topografska karta Republike Slovenije 1:50.000. 53, Koper. 2005. 1:50.000. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Geodetska uprava Republike Slovenije.

Gabrovec, M., Kotar, M. 2008: Izdelava conskega sistema v Republiki Sloveniji. Ljubljana: Agencija za promet.

Gabrovec, M., Bole, D., Žura, M., Lep, M., Plevnik, A., Pelc, S. 2008: Dnevna prometna migracija na delovno mesto in v šolo. Ljubljana, Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU.

Gabrovec, M., Bole, D., 2009: Dnevna mobilnost v Sloveniji. Ljubljana: Založba ZRC (Georitem 11).

Geopedia. Internet: www.geopedia.si (11. 4. 2013).

Google Maps. Internet: <http://maps.google.com/> (10. 4. 2013).

Hočevár, M., Gabrovec, M., Anzeljc, V. 2008: Izdelava tarifnega sistema v Republiki Sloveniji. Ljubljana: Agencija za promet.

Integrirani javni potniški promet (IJPP). <http://test.jpp.si/portal/web/guest/54> (21. 6. 2013).

La mappa della rete urbana di Gorizia e delle singole linee. APT Gorizia. Internet: http://www.apgorizia.it/ProxyVFS.axd/Mappa_Rete_Urbana_Gorizia_con-linee.pdf?rnode=14373&stream=allegato1|orig&ext=.pdf (11. 4. 2013).

Mestna občina Koper. Primestni potniški promet. Internet: http://www.koper.si/index.php?page=staticplus&item=360&tree_root=104 (21. 6. 2013).

Mestni načrt Nova Gorica / Gorizia. 2007. 1 : 12.500. Ljubljana, Geodetski zavod Slovenije.

Osnovna šola Pier Paolo Vergerio il Vecchio Koper, Podružnica Hrvatini. Podatki o številu učencev po razredih v šolskem letu 2012/13.

Pelc, S. 2009: Primer Ankarana. V: Gabrovec, M., Bole, D. 2009: Dnevna mobilnost v Sloveniji. Ljubljana: Založba ZRC (Georitem 11), s. 73-81.

Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L. 2012: Izdelava mestnih prometnih načrtov. Ljubljana: Urbanistični inštitut.

Plevnik, A., Mladenovič, L., Ružič, L. 2011: Mobilnostni načrt Ministrstva za promet. Ljubljana: Urbanistični inštitut.

Progetto "Adria A – Accessibilità e sviluppo per il rilancio dell'area dell'Adriatico interno". Multimodal Transport Model – Final Report, 2013. Torino: Trenco.

Scenario 2. Gorizia: ?. Pdf datoteka, 69 s.

Statistični urad Republike Slovenije. Registrski popis 2011, stanje 1. 1. 2011. Ljubljana.

Statistični urad Republike Slovenije. Statistični register delovno aktivnega prebivalstva (SRDAP), stanje 31. 12. 2011. Ljubljana.

Špendl, R. 2006: Načrt trajnostne mobilnosti na širšem mestnem območju Nove Gorice. Končno poročilo. Domžale.

Trieste trasporti. Internet: <http://www.triestetrasporti.it> (25. 5. 2013).

Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem železniškem prometu. Uradni list Republike Slovenije 99/2008.

Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe. Uradni list Republike Slovenije 73/2009.

Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006. Uradni list Evropske unije L300/88, 14. 11. 2009.

Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70. Uradni list Evropske unije L315/1, 3. 12. 2007.

Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-1) Uradni list Republike Slovenije 59/2001 in 63/2004). Ljubljana.

Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-2) Uradni list Republike Slovenije 131/2006, 5/2007, 123/2008, 28/2010, 49/2011, 57/2012 in 39/2013. Ljubljana.

Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Italije o medsebojni ureditvi mednarodnega cestnega potniškega in tovornega prevoza. Uradni list Republike Slovenije 44/1993. Ljubljana.

Standardni projekt Tradomo - Izboljšanje trajnostne dostopnosti in mobilnosti na čezmejnem programskem območju je sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev.

Vrednost projekta: 2.662.989,50 €

Trajanje projekta: 30 mesecev od 10. septembra 2012

Projekt spodbuja trajnostno mobilnost in dostopnost na slovensko-italijanski meji. Na obalnem območju je cilj povečanje privlačnosti in konkurenčnosti funkcionalno čezmejnega območja; izboljšati dostopnost in trajnostno mobilnost med mesti in podeželjem, ter vzpostavitev javnega potniškega in pomorskega prevoza.

Partnerji projekta



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTÀ DI CAPODISTRIA



MESTNA OBČINA
NOVA GORICA



Comune di Muggia



Občina
Šempeter-Vrtojba



provincia di gorizia
province di gorizia
pokrajina gorica



PROVINCIA
di TRIESTE



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR

Projekt sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev

Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO



Ministero dell'Economia
e delle Finanze



cooperazione territoriale europea
programma per la cooperazione
transfrontaliera
Italia-Slovenia
2007-2013
evropsko teritorialno sodelovanje
program čezmejnega sodelovanja
Slovenija-Italija



Investiamo nel
vostro futuro!
Nalozba v vašo
prihodnost!
www.ita-slo.eu

Progetto cofinanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale
Projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj