

Izdelava Celostne prometne strategije Mestne občine Slovenj Gradec

ZAPISNIK

Faza: III.

Zadeva: širša delovna skupina za izdelavo Celostne prometne strategije Mestne občine Slovenj Gradec – delavnica

Kraj, datum: MPIK Slovenj Gradec, 20. 10. 2016

Prisotni: dr. Peter Pungartnik (MO Slovenj Gradec), Rozalija Lužnik (MO Slovenj Gradec), Boštjan Temnikar (MO Slovenj Gradec), mag. Aljoša Krivec (MO Slovenj Gradec), Stojan Rozman (Društvo paraplegikov Koroške), Marko Rožej (Polijska postaja Slovenj Gradec), Mitja Pungartnik (civilna javnost), Dragica Skledar (MO Slovenj Gradec), mag. Mateja Kukovec (ZUM d.o.o.), David Troš (PNZ d.o.o.), mag. Peter Zajc (RRA Koroška), Uroš Rozman (RRA Koroška)

Opravičeno odsotni: Petra Rus (ŠTD Ojstra rida), dr. Marko Renčelj (Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Maribor)

Peter Zajc na kratko predstavi namen priprave Celostne prometne strategije MO Slovenj Gradec in namen današnje delavnice. V nadaljevanju člani projektne skupine predstavijo (predstavitve so sestavni del zapisnika)

- pregled dosedanjih aktivnosti (Peter Zajc),
- motorni, mirujoči promet in javni potniški promet – izzivi in priložnosti (David Trošt),
- pogoji za pešačenje – izzivi in priložnosti (Mateja Kukovec),
- pogoji za kolesarjenje – izzivi in priložnosti (Uroš Rozman).

V nadaljevanju poteka diskusija o izzivih in priložnostih ter vmesnem poročilu II. faze o oblikovanju temeljev

(http://www.slovenjgradec.si/modules/uploader/uploads/news/files_news/cps_analiza_stanja_web_copy1.pdf).

Dr. Peter Pungartnik pove, da je gradivo pripravljeno zgledno, tudi vključenost vsebin je dobra. Še posebej koristen se mu zdi objektivni pogled projektne skupine na obravnavane tematike, saj člani projektne skupine pretežno niso iz lokalnega okolja. Meni, da je trajnostna mobilnost nekaj, kar je politika občina, s Celostno prometno strategijo pa se jo bo nadgradilo. Pri tem izpostavi, da se poraba sredstev občinskega proračuna v znatni meri veže na "pritiske lokalnih veljakov", kar ni optimalno z vidika reševanja problemov. Saj na ta način problemi ne bodo reševani prioriteto, po pomembnosti – to velja tudi za EU sredstva. Vprašanje komu ali čemu dati prioriteto pa ni enostavno. Danes se skoraj slehernemu posamezniku zdi ali pa misli, da ve vse o prometu. Glede na to, da je mesto Slovenj Gradec mesto Glasnik miru, bi bilo smotno tudi na področju trajnostne mobilnosti v ožjem urbanem delu dati prioriteto pešcem. Vendar so, kljub stroki, prioritete na koncu stvar odločanja občinskega sveta.



MESTNA OBČINA
SLOVENJ GRADEC



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

Izdelava Celostne prometne strategije Mestne občine Slovenj Gradec

Rozalija Lužnik doda, da je težava mesta, ker skoraj nima mešanih površin, temveč skoraj izključno čiste površine (stanovanjske soseske, trgovski centri, poslovne cone – tudi za obrtnike ...). Nekdaj so bile trgovine znotraj soseske S8, danes te skoraj izključno v trgovskih centrih. Ko se načrtuje blokovska gradnja, bi bilo potrebno v mislih imeti tudi druge dejavnosti. Smotrno bi bilo razmisliti o načinih zagotavljanja storitev tistim, ki jim je to onemogočeno (npr. nakupi za starejše). Glede pogojev za pešačenje poda primer Legenske planote, ki je imela pred časom polno poti. Vendar so se te ob prodaji zemljišč kar izgubile in pojavile so se slepe ulice, ki to nekoč niso bile. Podobna ugotovitev velja za obvodni prostor (npr. Muratova ulica, Kopališka ulica ...).

Boštjan Temnikar pove, da o teh vprašanih potekajo pogovori tudi znotraj Komisije za prostor pri Skupnosti občin Slovenije. Predvsem pri vprašanju statičnega prometa gre za dolgoročen proces spreminjanja navad. Stihija nastaja tam, kjer občina s svojimi vzvodi ne dosega ciljev. Pri tem izpostavi, da so se s spremembo režima mirujočega prometa (plačljiva parkirna mesta) težave premaknile malo navzven (območje Druge osnovne šole Slovenj Gradec, območja znotraj spalnih naselij). Vendar urejanje nekaj stane in verjetno bo slej kot prej smotrno razmišljati o garažni hiši za območje starega mestnega jedra.

Marko Rožej pove, da je na Glavnem trgu živel pet let in da je tudi po njegovih izkušnjah spreminjanje navad najtežje. Opaža, da se veliko kolesarjev vozi po pločnikih, saj se tam počutijo varne. Pri pešcih pa opaža, da za lastno varnost ne naredijo dovolj (npr. ne spoštujejo prehodov za pešce). Pred kratkim so ravno izvedli akcijo deljenja kresničk, ki skozi leta izkazuje za zelo dobro sprejeto. Doda še, da se mu vzpostavitev južne obvoznice zdi zelo primerna.

Stojan Rozman doda, da je analiza stanja le osnova za občinske službe za izvajanje ukrepov. Vsaj glede invalidov (gibalno oviranih kot tudi drugih) bi bilo smotrno najprej rešiti povezave med javnimi ustanovami. Kot zgled poda primer rekonstrukcije vodovoda na Francetovi cesti in so se hkrati odstranile arhitektonske ovire (ukrepi za slabovidne pri tem žal ne sledijo z istim tempom). V okviru Sveta za invalide vsako leto popisuje ovire, pri čemer ugotavlja, da je vsako leto manj stvari za odpraviti. Je pa še precej rezerve v prevozi oseb in drugih storitvah (npr. nakupi), kot je bilo izpostavljeno v uvodni predstavitvi in v debati. Precejšno težavo vidi npr. v zožitvah Celjske ceste, saj je to hkrati mestna ulica in državna cesta. Izpostavi še potrebo po izboljšanju vozne površine na nekaterih pločnikih, zato gibalno ovirani marsikdaj namesto pločnika uporabljajo kar cesto. Težavo v stanovanjski soseski S8 za gibalno ovirane predstavljajo luknjasti tlakovci.

Peter Zajc v nadaljevanju povzame ključne izzive in priložnosti na območju mesta in občine Slovenj Gradec:

1. **Izboljšati načrtovalske prakse** (sodelovanju oddelkov občinske uprave in izvajalcev, sodelovanje (tudi) v EU projektih na temo trajnostne mobilnosti, stalno izobraževanje in izmenjava dobrih praks).
2. **Kolesarjenje** (določitev prioriteten koridorjev v mestu, vzpostavljanje varnih šolskih poti, nadaljevanje vzpostavljanja povezav s sosednjimi naselji).

Izdelava Celostne prometne strategije Mestne občine Slovenj Gradec

3. **Hoja** (nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti – v mestu in izven, oblikovanje mestnih javnih površin, nadaljevanje odpravljanja ovire za invalide).
4. **Motorni promet** (vzpostavitev južne obvoznice, urejanje mestnega središča).
5. **Mirujoči promet** (urejanje mestnega središča, parkirna politika in režimi – optimizacija upravljanja).
6. **Javni potniški promet** (prevozi na klic znotraj mesta in na hribovitem območju).

Udeleženci se strinjajo, da so to ključni izzivi in priložnosti.

Peter Zajc pove, da so v spletni anketi med odločevalci (občinski svetnik, predsedniki četrtnih in vaških skupnosti) ter zaposlenimi v občinski upravi bili anketiranci pozvani, da si predstavljajo mesto in občino Slovenj Gradec čez 5 let in ocenijo, kje na področju trajnostne mobilnosti bosta mesto in občina. Na voljo so bile štiri predstave (tabela 1).

Predstava	Opis	Delež anketirancev
Predstava 1	Kljub manjšim izboljšavam v mestu in bližnjih vaseh, je avtomobil še vedno glavno , vsakodnevno prevozno sredstvo	46
Predstava 2	Izvršujejo se zadnji deli programa izboljšav. Kolesarjenje in javni potniški promet sta dobro sprejeti alternativni za vsakodnevna potovanja v mestu in na območju občine. Trajnostna mobilnost je dobro sprejeta s strani skupnosti. Podpora omejevanja uporabe avtomobila se večja.	37
Predstava 3	Priprava programa izboljšav je v teku, rezultati so že vidni na ulicah, predvsem v mestu. Ljudje odkrivajo nove načine prevoza za vsakodnevna potovanja. Izboljšane so kolesarske poveze med mestom in bližnjimi vasi . Skupnost znatno bolj podpira trajnostno mobilnost. Omejevanje uporabe avtomobila in dostop sta še vedno kontroverzni temi.	12
Predstava 4	V teku je skoraj celoten program izboljšav. Avtomobil ni več glavno prevozno sredstvo v mestu, še vedno pa prevladuje na podeželju . Trajnostna mobilnost ima široko podporo, vključno s prepovedjo in omejevanjem uporabe avtomobila, dostopa in parkiranja.	5

Tabela 1: predstave o razvoju trajnostne mobilnosti v mestu in občini v naslednjih 5 letih

Velika večina si je predstavlja, da bo avtomobil še vedno glavno vsakodnevno prevozno sredstvo, večal pa se bo pomen kolesarjenja in javnega potniškega prometa.

Izdelava Celostne prometne strategije Mestne občine Slovenj Gradec

Z analizo potovalnih navad je bilo ugotovljeno, da se v Mestni občini Slovenj Gradec okoli **70 % potovanj** opravi z **osebnim avtomobilom** in **slabe 3 % z javnim prometom**. S **kolesom** se opravi nekoliko **manj kot 5 %** vseh potovanj, **skoraj 22 %** potovanj se opravi **peš**.

Pri nadaljnjem oblikovanju vizije, prioritet in ukrepov spodbujanja bolj trajnostnih oblik mobilnosti, je smiselno izhajati iz treh možnih scenarijev (tabela 2).

Scenarij	Opis
Scenarij 1: nadaljevanje obstoječih politik	Nadaljevanju obstoječih politik in izvajanja ukrepov občine.
Scenarij 2: poudarjeno zeleni scenarij	Radikalna sprememba politik in uvedba celovitih ukrepov na vseh področjih.
Scenarij 3: uravnotežen scenarij	Nadgradnja obstoječih politik in uvedba celovitih ukrepov na prioritetnih področjih.

Tabela 2: možni scenariji oblikovanja vizije, prioritet in ukrepov

Glede na ugotovljeno v analizi stanja, odgovore odločevalcev in zaposlenih v občinski upravi ter ocene zmožnosti proračuna MO Slovenj Gradec bo smotrno, da se vizija, prioritete in ukrepi celostne prometne strategije oblikujejo v smislu **scenarija 3: uravnotežen scenarij**. Ta pomeni nadgradnjo obstoječih politik in uvedbo celovitih ukrepov na prioritetnih področjih.

Pri tem se zasleduje **Vizija 2030 iz Trajnostne urbane strategije**: "Slovenj Gradec je kulturno, upravno, zdravstveno in izobraževalno središče Koroške regije. Je privlačno in varno bivalno okolje za vse kategorije prebivalstva. Mesto omogoča idilične pogoje za razvoj ustvarjalnosti in podjetništva. V največji možni sledi sonaravnemu razvoju ter spretno uporablja prednosti majhnosti in naravne danosti bližnjega podeželja."

Udeleženci se strinjajo z oblikovanjem scenarija in izhodišči za oblikovanje vizije, prioritet in ukrepov celostne prometne strategije.

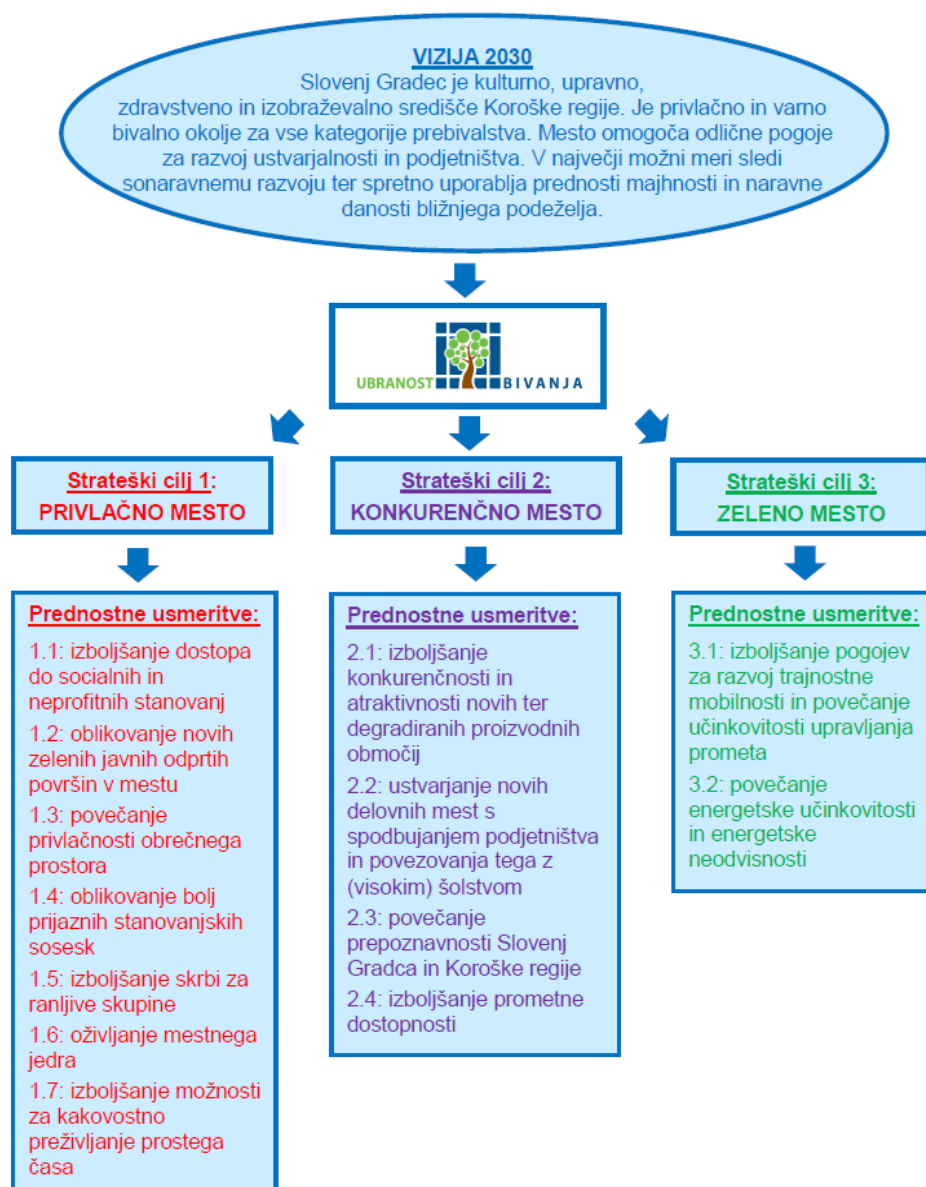


MESTNA OBČINA
SLOVENJ GRADEC



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

Izdelava Celostne prometne strategije Mestne občine Slovenj Gradec



Slika 1: Trajnostna urbana strategija mesta Slovenj Gradec – TUS MSG 2015–2030

Zapisal: mag. Peter Zajc