

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJE OBČINE BOROVNICA

ČETRTI JAVNI POSVET IN DELAVNICA ZA PRIPRAVO CPS BOROVNICA

OBRAVNAVA OSNUTKA AKCIJSKEGA NAČRTA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST V OBČINI BOROVNICA

V dvorani nad vrtcem so maloštevilni udeleženci **19. 9. 2017** v okviru priprave *Celostne prometne strategije Občine Borovnica* na **četrtem javnem posvetu** v obliki delavnice obravnavali osnutek *Akcijskega načrta za izvedbo Celostne prometne strategije Občine Borovnica*. Osnutek je predstavil vodja priprave CPS Borovnica *Andrej Klemenc*, delavnico pa je moderirala *Milena Marega*.

Udeleženci so podali svoja mnenja, komentarje in priporočila na predloge ukrepov v sklopu štirih nosilnih vertikalnih stebrov akcijskega načrta: motorni promet, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet ter horizontalnega stebra podpornih ukrepov za izvajanja strategije na vseh področjih.

Motorizirani promet

Vsi so se strinjali da je za varno sobivanje različnih skupin udeležencev v prometu potrebno temeljito posodobiti cestno infrastrukturo v občini, do odprave kritičnih oz. nevarnih mest pa le ta ustrezno evidentirati in označiti. Voznike motornih vozil bo potrebno tako s prometnimi znaki kot z ozaveščevalnimi akcijami tudi bolj opozarjati na vse bolj številčno divjad na cesti. V zvezi z umirjanje prometa v občinskem središču pa je bila večina udeležencev mnenja, da bi tudi na najbolj ozkih in prometnih cestah zadoščala omejitev hitrosti na 40 km/h in da ne bi bilo smiselno na zelo omejenih površinah uvajati režima deljenega skupnega prostora (t. i. »shared space«). Predlagali so, da se v okviru občinske uprave oblikuje režijski obrat za vzdrževanje prometne infrastrukture in prometnega sistema v občini in da se izvede študija o »pametnem sistemu urejanja prometa na Zalarjevi ulici«.

Hoja in kolesarjenje

Pri varnosti pešcev so poleg pomanjkanja pločnikov med naselji ter v samem občinskem središču izpostavili tudi nevarne podhode pod železniško progo, zlasti podhod v Jele, ki ga ob veliki količini padavin zalije, tako da je tudi za pot v šolo edina praktična možnost nevarno ilegalno prečkanje železniške proge. Izpostavili so, da je potrebno pri gradnji nove dostopne poti do osnove šole skozi območje LIKO poleg varne šolske poti zagotoviti tudi varen dostop do šolskega parkirišča, ob gradnji šolskega prizidka pa tudi ustrezno kolesarnico. Predlagali so, da se organizira šola varne vožnje po cestah v občini tako za mlade kot starejše kolesarje ter opozorili, da je potrebno ob gradnji kolesarskih stez oz. skupnih površin za kolesarje in pešce posebej paziti na to, da bo uvozi in izvozi do parcele urejeno tako, da ne bodo upočasnjevali in/ali ogrožali kolesarjev.

Javni potniški promet

Poleg prenove in povečanja varnosti železniške postaje in postajališč javnega avtobusnega prometa pričakujejo tudi vzpostavitev novih postajališč, tudi postajališč potniških vlakov pri stari železniški postaji ter na Bregu pri Borovnici. Pričakujejo tudi povečanje frekvence potniških vlakov ter srednjeročno tudi uvedbo taktnega železniškega potniškega prometa. Občinski svetnik *Matjaž Ocepek* je opozoril, da sama gradnja sodobnega »parkiraj in se pelji« parkirišča in kolesarnice pri železniški postaji Borovnica ne bo prispevala k bistvenem povečanju deleža potniškega prometa, če ne bodo na eni strani do železniške postaje urejene varne poti za kolesarje in pešce, predvsem pa če na drugi strani ne bo prišlo do vzpostavitve sistema mestnega potniškega železniškega prometa v Ljubljani ter širitve enotne vozovnice na vse kategorije potnikov. Šolske prevoze bi bilo potrebno integrirati v sistem javnega potniškega prometa, slednjega pa narediti bolj prijaznega do potnikov s posebnimi potrebami, prav tako pa tudi bolj odzivnega in fleksibilnega za potrebe posameznih uporabnikov.