



Celostna prometna strategija občine Šempeter-Vrtojba

PREDLOG

Ljubljana, maj 2017



KAZALO VSEBINE

UVOD	1
1. TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA ZA VIŠJO KAKOVOST BIVANJA OBČANK IN OBČANOV	2
2. VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	3
2.1. Cilj in namen CPS.....	3
2.2. Proces in vsebina priprave CPS	4
2.3. Območje urejanja	5
2.4. Časovni kontekst dokumenta	5
3. STRATEŠKI IZZIVI	6
3.1. Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti	6
3.2. Staranje prebivalstva.....	6
3.3. Razvoj gospodarstva in logistike	6
3.4. Pomanjkanje parkirnih mest	7
3.5. Prometno načrtovanje ni celostno.....	7
3.6. Kakovost življenja lahko izboljšamo.....	7
4. STRATEŠKE PRILOŽNOSTI.....	8
4.1. Majhnost občine in pripravljenost na spremembe	8
4.2. Potencial hoje in kolesarjenja	8
4.3. Potencial javnega potniškega prometa in železnice	8
4.4. Učinkovitejša poraba sredstev	9
4.5. Dostop do sredstev in znanja.....	9
4.6. Sodelovanje s sosednjimi občinami.....	9
5. PROMETNA VIZIJA.....	10
6. 5 STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	12
7. STEBER A: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA.....	12



7.1.	Dosežki in izzivi	13
7.2.	Cilji	13
7.3.	Ukrepi	14
7.4.	Akcijski načrt	15
8.	STEBER B: UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNE OBLIKE MOBILNOSTI	16
8.1.	Dosežki in izzivi	16
8.2.	Cilji	17
8.3.	Ukrepi	17
8.4.	Akcijski načrt	19
9.	STEBER C: IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA	20
9.1.	Dosežki in izzivi	20
9.2.	Cilji	21
9.3.	Ukrepi	22
9.4.	Akcijski načrt	24
10.	STEBER D: RAZVOJ UČINKOVITEGA IN PRIVLAČNEGA JAVNEGA PREVOZA	25
10.1.	Dosežki in izzivi	25
10.2.	Cilji	26
10.3.	Ukrepi	27
10.4.	Akcijski načrt	29
11.	STEBER E: OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA	30
11.1.	Dosežki in izzivi	30
11.2.	Cilji	31
11.3.	Ukrepi	32
11.4.	Akcijski načrt	34



UVOD

Občina Šempeter-Vrtojba se ponaša s prelepo naravno in kulturno dediščino. Tudi naslednjim generacijam želimo omogočiti varno odraščanje, čist zrak, cvetoče trge in ulice, učinkovito mobilnost in dostopnost do vseh vrst storitev ter podjetno in gospodarsko uspešno okolje, ki je hkrati privlačno za bivanje in delo. Kako ob hitrem razvoju prometa uresničiti takšno vizijo? Odgovor ponuja celostno načrtovanje prometa oziroma načrtovanje, ki v središče postavlja ljudi.

Ključni korak v tej smeri je priprava Celostne prometne strategije. To je strateški dokument, ki oriše najučinkovitejše zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi občina s sodelovanjem občank in občanov 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.



1. TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA ZA VIŠJO KAKOVOST BIVANJA OBČANK IN OBČANOV

Dosedanji razvoj prometnega sistema je v razvitem svetu, v katerega sodi tudi Slovenija, zagotovil množično mobilnost ljudi. Razvoj mobilnosti je temeljil predvsem na ukrepih, ki so spodbujali uporabo avtomobila (motornega prometa). To je omogočilo večjo svobodo, udobnost, neodvisnost in dostopnost do dela in storitev. Sočasno pa je tak razvoj škodoval rabi prostora, okolju in zdravju ljudi. Škodljiv vpliv na prebivalce se je odražal v onesnaženju zraka, prekomernem hrupu, slabi prometni varnosti, vizualni degradaciji prostora, odvzemanju javnih površin in časovnih zamudah. Motorni promet je kljub velikemu napredku in dvigu življenjske ravni postal resna grožnja okolju in kakovosti življenja v mestih. V urbanih okoljih je postal promet glavni onesnaževalec ozračja (prašni delci, dušikovimi oksidi in ozon) in zelo pomemben dejavnik preoblikovanja prostora. V Sloveniji so se emisije iz prometa po letu 1990 podvojile in predstavljajo okoli 30 % vseh emisij toplogrednih plinov.

Zaradi vse večje ozaveščenosti glede negativnih vplivov motornega prometa na ljudi in okolje, se je za zagotovitev ekološko sprejemljivejše mobilnosti vzpostavil trajnosten pristop načrtovanja prometa. Ta v središče načrtovanja postavlja človeka, njegove potrebe po mobilnosti in celostno ter enakovredno obravnava vse možnosti za mobilnost ljudi.



2. VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostna prometna strategija občine (CPS) je strateški dokument izrednega pomena za trajnostno načrtovanje prometa in reševanje vseh s prometom povezanih izzivov. Dokument ne prinaša samo razmisleka o boljše izkoriščeni prometni infrastrukturi, ampak konkretno s predlaganimi ukrepi opredeljuje, na kakšen način bomo dosegli pozitivne učinke na zadovoljstvo in zdravje ljudi ter na okolje, povečali mobilnost prebivalcev in izboljšali dostopnost do delovnih mest in storitev.

S pripravo strategije se Ministrstvo za infrastrukturo in prostor ter Občina Šempeter-Vrtojba navezujeta na aktivnosti oziroma pobude Evropske komisije. Ta je leta 2006 s Tematsko strategijo o urbanem okolju postavila mejnik na poti k izboljšanju trajnostnega urbanega razvoja v Evropi s povezavo dveh sorodnih področij lokalne politike: okoljskega upravljanja ter načrtovanja mestnega prometa.

2.1. Cilj in namen CPS

Cilj Celostne prometne strategije je opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov trajnostne mobilnosti, katerih izvajanje bo Občini Šempeter-Vrtojba prineslo:

- trajnostno reševanje izzivov v prometu v splošno korist občanov in občank z enakopravno obravnavo vseh prometnih udeležencev (kolesarji, pešci, potniki, vozniki, idr.);
- zmanjšanje negativnih učinkov prometa na zdravje in izboljšanje prometne varnosti ljudi z dvigom osveščenosti za trajnostno obnašanje;
- privlačnejše javne površine, ki pripomorejo k večji povezanosti ljudi;
- izboljšano podobo občine;
- dodatno spodbudo razvoju na področju turizma, nepremičnin in konkurenčnosti podjetij;
- možnost kandidature za nepovratna evropska sredstva za realizacijo celostne prometne strategije;
- izboljšanje kakovosti bivanja zdajšnje in prihodnjih generacij.

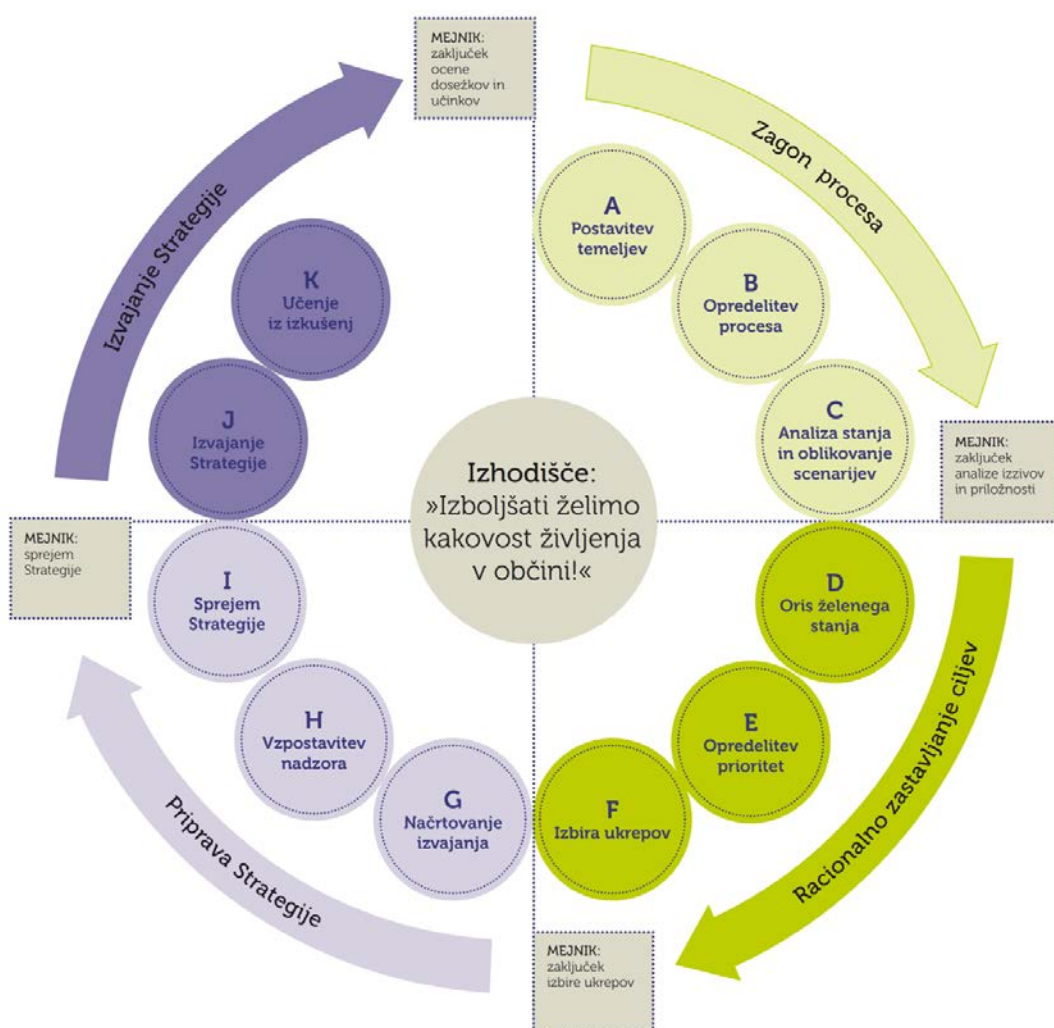


2.2. Proces in vsebina priprave CPS

CPS je dokument, za katerega obstajajo zavezujoče smernice za izdelavo, izdelane na evropski ravni (Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan), Slovenija pa jih je privzela, prilagodila in izdala v publikaciji Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012).

Priprava Celostne prometne strategije sledi fazam in korakom, opredeljenih v Smernicah. Poleg trajnostnega in celovitega pristopa novost pri pripravi skladno s Smernicami predstavlja participativni pristop, ki vključuje tako strokovno kot splošno javnost v vseh fazah načrtovalskega procesa.

Vsebina dokumenta temelji na minimalnih standardih iz javnega razpisa za sofinanciranje Celostnih prometnih strategij v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 (Ministrstvo za infrastrukturo, 2015) in dodatnih zahtevah Občine Šempeter-Vrtojba.



Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012)



3. STRATEŠKI IZZIVI

Kljub številnim ukrepom, v zadnjih letih izvedenim v Občini Šempeter-Vrtojba, smo prepoznali številne strateške izzive, vezane na področje prometa in mobilnosti.

3.1. Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti

Iz analize stanja je ugotovljeno, da v Občini Šempeter-Vrtojba največji delež prebivalcev, delovnih imigrantov in obiskovalcev svoje vsakodnevne poti opravlja z osebnim avtomobilom, v katerem se uporabniki večinoma prevažajo sami. Osebni avto se uporablja tudi v primerih, ko so poti kratke in bi jih bilo mogoče opraviti peš ali s kolesom. Na uporabo osebnih vozil ima vpliv tudi nadpovprečna stopnja motorizacije, ki znaša 612 osebnih vozil na 1000 prebivalcev. Navedeno posledično povzroča rast motornega prometa v občini.

Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo zmanjšala uporabo motornih vozil in hkrati omogočala ekonomski, družbeni in gospodarski razvoj.

3.2. Staranje prebivalstva

Leta 2016 je imela Občina Šempeter-Vrtojba okrog 6.300 prebivalcev (3.115 moških in 3.164 žensk). Povprečna starost občanov je 44,3 let in je višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (42,4 let), in se povečuje hitreje kot v Sloveniji. Pričakuje se, da se bo v naslednjih 20-ih letih število prebivalcev Občine Šempeter-Vrtojba, starejših od 65 let, povečalo za okoli 50 odstotkov.

Zaradi trenda staranja družbe se bodo spreminjale tudi potrebe po mobilnosti. Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo na širšem območju omogočala mobilnost starejših.

3.3. Razvoj gospodarstva in logistike

V Občini Šempeter-Vrtojba je skoraj 4.500 delovnih mest in je t.i. zaposlitveno središče. 63 % delovno aktivnih prebivalcev občine Šempeter-Vrtojba za opravljanje svojega dela emigrira v druge občine, predvsem v Novo Gorico, Ljubljano ter bližnje občine. Največ delovnih imigrantov v občino Šempeter-Vrtojba prihaja iz občine Nova Gorica, Šempeter-Vrtojba, Ajdovščina, Miren-Kostanjevica, Renče-Vogrsko, Brda ter Kanal. Prevladujejo delovna mesta v sekundarnem in terciarnem sektorju, katera za svoje delovanje potrebujejo učinkovit tovorni promet. Z razvojem podjetij in večanjem števila delovnih mest je pričakovati tudi večje število delovnih migracij in še večji obseg tovarnega prometa.

Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo omogočala gospodarski razvoj ob minimalnih obremenitvah okolja in družbe.



3.4. Pomanjkanje parkirnih mest

Za Občino Šempeter-Vrtojba je značilna visoka stopnja motorizacije, ki je nad slovenskim povprečjem. Občina je z 4.500 delovnimi mesti t.i. zaposlitveno središče. Poleg tega v Šempetru deluje tudi regijska bolnišnica z urgentnim centrom Splošna bolnišnica dr. Franca Drganca, v kateri dela okoli 1.000 oseb ter ima okoli 25.000 hospitaliziranih bolnikov in okoli 120.000 ambulantnih pregledov.

Zaradi tega prihaja do velikih pritiskov na parkirna mesta v Šempetru, kar ob obstoječi prometni ureditvi in infrastrukturi, povzroča pomanjkanje parkirnih mest. Posebej izrazit problem predstavlja širše območje bolnice.

Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo zmanjšala težave s parkiranjem in hkrati omogočala ekonomski, družbeni in gospodarski razvoj ter delovanje bolnišnice.

3.5. Prometno načrtovanje ni celostno

Trajnostni razvoj je Občina Šempeter-Vrtojba že vključila v večino ključnih strateških dokumentov. Kljub trajnostnim načelom pa zaradi ovir predvsem maloštevilne upravo, načrtovanje prometa ni celostno.

Izziv predstavlja vzpostavitev kadrovskih sistemskih, upravnih in tehničnih pogojev za usklajenost med različnimi področji načrtovanja.

3.6. Kakovost življenja lahko izboljšamo

Kakovost bivanja sestavlja širok nabor dejavnikov, med katerimi imata pomembno vlogo urejenost prostora in prometnega sistema, saj sta z njima definirana dostopnost in mobilnost. Občina Šempeter-Vrtojba se je zavzela za višjo kakovost bivanja že s sprejetjem Celostne prometne strategije čezmejne Goriške regije, saj si želijo povečati privlačnost in kakovost urbanega dela Šempetra pri Gorici, Vrtojbe, obiskovanje in druženje.

Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo izboljšala kakovost življenja v Občini Šempeter-Vrtojba.



4. STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

Med oblikovanjem Celostne prometne strategije smo v Občini Šempeter-Vrtojba prepoznali nekatere pomembne priložnosti.

4.1. Majhnost občine in pripravljenost na spremembe

Željo po spremembi prometa in mobilnosti v Občini Šempeter-Vrtojba so občani izrazili tako v anketi kot na javnih razpravah in delavnicah, kjer je večji delež prebivalcev pri celostnem načrtovanju prometa izrazil željo po večji vlogi trajnostnih oblik mobilnosti, predvsem urejanja javnega, kolesarskega in peš prometa, s poudarkom na ureditvi za vse uporabnike in na povečanju prometne varnosti. Hkrati nam majhnost občine omogoča, da pomembnejše spremembe dosežemo z manj zahtevnimi ukrepi.

Pripravljenost širše javnosti na spremembe predstavlja ključno strateško priložnost Občine Šempeter-Vrtojba.

4.2. Potencial hoje in kolesarjenja

Občina po površini obsega 15 km² in spada med manjše občine v Sloveniji. Z večinoma ravninskim terenom je v 15 minutah peš dostopno skoraj celotno naselje Šempeter ali Vrtojba, zato sta zelo primerni za pešačenje. Poleg tega so ugodne tudi klimatske razmere ter privlačno okolje, kar še poveča potencial za razvoj kolesarskega prometa. S kolesom je v 15 minutah dostopna večina občine.

Zaradi geografskih značilnosti in privlačnega okolja ima Občina Šempeter-Vrtojba velik potencial in priložnost za razvoj vsakodnevnega pešačenja in kolesarjenja.

4.3. Potencial javnega potniškega prometa in železnice

V Občini Šempeter-Vrtojba je vzpostavljene veliko infrastrukture za izvajanje javnega potniškega prometa, vključno z železnico. Ponudbo javnega potniškega prometa v občini sestavlja mestni, medkrajevni in železniški potniški promet, ki pa je premalo izkoriščen.

Priložnost se kaže v boljši izrabi obstoječe in nadgrajene ponudbe javnega potniškega prometa ter v njegovi integraciji in uvedbi enotne vozovnice, ki sta že v teku.



4.4. Učinkovitejša poraba sredstev

Izkušnje kažejo, da vlaganja v trajnostno mobilnost prinašajo ekonomske koristi in tako pomenijo strateško priložnost občine za učinkovitejšo porabo sredstev.

4.5. Dostop do sredstev in znanja

Intenzivno ukvarjanje s trajnostnim prometom v EU nam omogoča enostaven dostop do sredstev, znanj, informacij in izmenjave izkušenj. Celostna prometna strategija in potrjen akcijski načrt za njeno izvedbo sta pogoj za kandidaturo občine na razpisih za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020.

Priložnost vidimo v sofinanciranju izvedbe ukrepov celostne prometne strategije s strani EU ter tudi drugih subjektov.

4.6. Sodelovanje s sosednjimi občinami

Pri trajnostnem prometnem načrtovanju in izvajanju Strategije želimo izkoristiti možnosti regijskega in medobčinskega sodelovanja, še posebej s sosednjimi občinami: mestno občino Nova Gorica, občini Renče-Vogrsko in Miren-Kostanjevica in občino Gorica v Italiji.

Potencial sodelovanja je prepoznan predvsem na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav, promociji ter večjih državnih investicij.



5. PROMETNA VIZIJA

Ena temeljnih osnov Celostne prometne strategije je priprava vizije prometa, ki stremi k trajnostni mobilnosti. Vizija v kratki obliki jasno definira želeno stanje v prihodnosti in tako začrta smer dolgoročnega razvoja. Ker smo želeli promet umestiti v širši družbeni kontekst s poudarkom na kvalitetnem urbanem razvoju, je priprava vizije Občine Šempeter-Vrtojba izhajala iz vprašanja 'V kakšni občini želimo bivati?' in je temeljila na intenzivnem vključevanju javnosti in članov širše delovne skupine CPS. Upoštevali smo vrednote zdravja, varnosti udeležencev, varstva okolja, socialne vključenosti in pravičnosti in potrebe vseh občanov, obiskovalcev in gospodarstva ter jih vključili v vseh pet stebrov CPS. Ugotovili smo, da si želimo bivati v občini, kjer:

- bo poseben poudarek dan ranljivejšim skupinam v prometu, otrokom, upokojujencem, pešcem, kolesarjem in gibalno ter senzorno oviranim, katerim bo, s kombinacijo premišljenih ukrepov, infrastrukturnih posegov in naložbami v opremo, izboljšana prometna varnost, dostopnost in udobnost potovanja.
- bo vpeljan integriran javni prevoz, ki bo povezal mestne in primestne, avtobusne in železniške linije, uskladil vozne rede in frekvence prevozov, prilagodil vozni park in uvajal ekološko varčnejša vozila. Vzpostavljene bodo prestopne točke med oblikami prevozov, ki bodo glede na potrebe ustrezno opremljene s kolesarnicami, izposojo koles, informacijskimi portali, idr.
- bodo peš in kolesarske poti med seboj optimalno povezane v učinkovito mobilno mrežo s poudarkom na varnem in udobnem poteku v prostoru. Skupaj s sodobno in vizualno privlačno opremo, enotnimi in jasnimi označbami, urejenimi prestopnimi točkami in zasaditvami drevja in okrasnih rastlin bodo postale ne samo poti, temveč tudi prostor srečevanj, turističnih vedut, sprehodov in razmišljanj ter okusne spremljevalne ponudbe, ki bodo poti nadgradile v bivalni in turistični presežek.
- bo mirujoč promet urejen s sistemom opremljenih parkirišč in režimi parkiranja, ki bodo označena z ustrezno signalizacijo ter vodenjem do parkirišč, z objavo sheme mirujočega prometa in sprotnimi informacijami o zasedenosti parkirišč s pomočjo spletnega portala in mobilne aplikacije. Uvedena bo posebna cona ob šolah za dostavo in prevzem otrok.
- bosta dostava in vodenje tovornega prometa organizirani na optimalen način v prostoru in času za vse deležnike, pri tem pa bo izkoriščen potencial prometne lege občine v prid razvoju poslovnega in gospodarskega okolja tudi s pomočjo novega intermodalnega poslovno-logističnega centra na območju bivšega MMP Vrtojba s povezavo cesta-železnica.
- bo celostna ureditev prometa v občini predstavlja priložnost za gospodarski, urbanistični, turistični in ekološko trajnostni tehnološki razvoj. Izvedba ukrepov skupaj s programi izobraževanja bo spodbudila osveščenost prebivalcev o rabi alternativnih ter okolju in ljudem prijaznejših oblik



mobilitati. Tako se bodo zmanjšali škodljivi izpusti plinov in emisije hrupa v naseljih, s tem pa se bo izboljšala kakovost življenja prebivalcev na vseh nivojih bivanja.

Prometna vizija Občine Šempeter-Vrtojba se glasi:

S celostno ureditvijo in organizacijo prometa po načelih trajnostne mobilnosti bo občina Šempeter – Vrtojba prebivalcem in obiskovalcem privlačen in prijazen kraj bivanja. Bivalni prostor bo celovito urejen in varen ter bo nudil priložnosti za nove družbene in gospodarske dejavnosti. Z dobro dostopnostjo do ključnih turističnih in gospodarskih območij se bosta dodatno okrepili tako lokalna identiteta kot podoba in prepoznavnost občine v širšem prostoru.

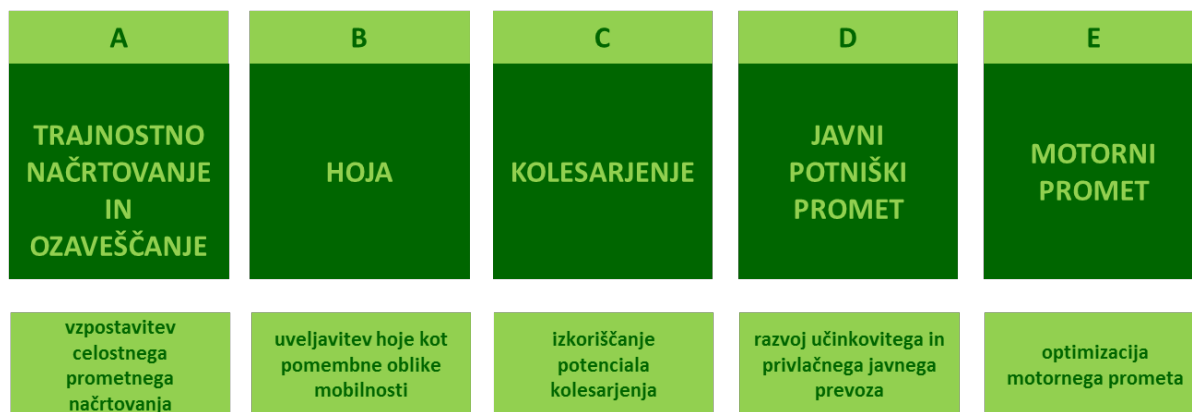
Za uresničitev zastavljene prometne vizije smo opredelili naslednje strateške cilje:

- spodbujati in nadgrajevati trajnostno mobilnost ter izkoristiti potenciale hoje in kolesarjenja,
- uravnotežiti dostopnost (za vse uporabnike) in potovalne navade,
- minimizirati število žrtev in poškodovanih v prometnih nesrečah,
- zagotoviti kakovostno življenje zadovoljnih prebivalcev v občini, ki je:
 - sodobna, urejena in trajnostno naravnana in ki spoštuje okolje ter skrbi za sožitje mesta in podeželja,
 - občina z zdravim, uspešnim in tehnološko naprednim gospodarstvom, ki temelji na kakovostnem tehničnem znanju ljudi in naprednih šolah,
 - prostor z visoko kulturo bivanja in kakovostno ponudbo javnih storitev za občane vseh starosti in z živahnim turističnim utripom.



6. 5 STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

Celostna prometna strategija Občine Šempeter-Vrtojba opredeljuje pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini, imenovanih tudi strateški stebri uspešne prihodnosti Občine Šempeter-Vrtojba. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev.



Slika 3: Stebri celostne prometne strategije Občine Šempeter-Vrtojba

7. STEBER A: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Vzpostavitev celostnega načrtovanja prometa je osnova prometne strategije, ki podaja okvir in izhodišča ostalim strateškim stebrom in iz njih izhajajočih ukrepov. Trajnostni razvoj za izboljšanje kakovosti bivanja je Občina Šempeter-Vrtojba že vključila v večino ključnih strateških dokumentov. Vzpostavitev celostnega načrtovanja prometa kot temelja za pripravo in izvajanje celostne prometne strategije (in ostalih strateških dokumentov občine) pa bo z vključitvijo in povezavo vseh obravnavanih strateških stebrov (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet) predstavljala osnovo za izboljšanje sistemskih, upravnih, tehničnih in finančnih pogojev uspešnega in učinkovitega upravljanja prometa in mobilnosti.



7.1. Dosežki in izzivi

Občina Šempeter-Vrtojba ima maloštevilno upravo, kar predstavlja oviro za celovito obravnavo in upravljanje prometnega sistema.

Načrtovalske prakse, ki se v zadnjem obdobju uveljavljajo v Občini Šempeter-Vrtojba, so v skladu z usmeritvijo trajnostnega načrtovanja. Načelo trajnostnega razvoja je zajeto tako v letu 2012 sprejetem Lokalnem energetskega konceptu občine kot v Urbanističnem načrtu za naselji Šempeter in Vrtojba (2013), v letu 2014 sprejetima Občinskem prostorskem načrtu in Celostni prometni strategiji čezmejnje Goriške regije ter v Akcijskem načrtu za trajnostno energijo občine iz leta 2015. Izdelava CPS občine je naslednji ključni korak, ki potrjuje usmerjenost občine v trajnostno naravnano načrtovalsko prakso.

Občina tudi redno izvaja promocijske akcije na temo trajnostne mobilnosti, od leta 2016 pa sodeluje tudi v Evropskem tednu mobilnosti. Občina se redno prijavlja na projekte in pridobiva sofinancerska sredstva. Pri projektih veliko sodeluje s sosednjimi občinami in regijo, tudi čezmejno.

7.2. Cilji

Tabela 1: Cilji in ciljne vrednosti za vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti kazalnikov
Sprejeti in izvajati CPS	Sprejet/revidiran/prenovljen CPS	I. 2017 sprejet CPS Občine Šempeter Vrtojba kot osnovni dokument načrtovanja in urejanja prometa; dokument se revidira vsaki dve leti in prenavlja vsakih pet let
Sprejeti občinski proračun, ki bo uravnotežil sredstva med prometnimi sistemi	Delež sredstev v proračunu po posameznih potovalnih načinih	Uravnotežena sredstva v proračunu po posameznih prometnih podsistemih od I. 2018 naprej (investicije v infrastrukturo, redno vzdrževanje in mehke ukrepe)
Izboljšati načrtovalske prakse prometa in prostora v smeri celostnega in trajnostnega načrtovanja	Integriran pristop Občine k planiranju	Integriran/celosten pristop Občine k izdelavi in izvajanju strateških dokumentov od I. 2017
Vključevati se v projekte na temo trajnostne mobilnosti	Število prijav na projekte	Občina se od I. 2017 (še naprej) redno prijavlja na projekte trajnostne mobilnosti
Vključevati javnost v proces načrtovanja in odločanja	Število promocijskih akcij na temo trajnostne mobilnosti	Nadaljevanje sodelovanja na ETM in poleg tega izvedena vsaj ena promocijska akcija v smeri trajnostne mobilnosti (prvo sodelovanje je bilo leta 2016)
	Sodelovanje javnosti v procesih planiranja	Nadaljevanje zagotavljanja transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti (strokovne in splošne, večjih generatorjev prometa)
	Sistem spremljanja	Vzpostavljen sistem spremljanja pobud in predlogov občanov do I. 2018
Sistematično spremljati področje mobilnosti	Sistem spremljanja	Vzpostavljen sistem spremljanja števila, navad in zadovoljstva uporabnikov od I. 2017
	Sistem spremljanja	Vzpostavljen sistem spremljanja kakovosti infrastrukture najkasneje po I. 2022



7.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Šempeter-Vrtojba predvideva na področju vzpostavitve celostnega prometnega načrtovanja naslednje ukrepe:

A1 Sprejetje, zagon, revizija in prenova CPS

Sprejetje CPS Občine Šempeter-Vrtojba v letu 2017 predstavlja začetek izvajanja strategije ter s tem začetek dolgoročnega procesa celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa. Na operativni ravni se bo dinamično upravljal prometni sistem in povpraševanje. Z izdelano in sprejeto strategijo ter potrjenim akcijskim načrtom si bo Občina Šempeter-Vrtojba zagotovila potrebne pogoje za kandidaturo za Evropska sredstva. Tekom procesa izvajanje strategije bomo redno spremljali kazalce in izvajali revizijo strategije na vsaki dve leti (leta 2019 in 2021) ter izvedli prenovu vsakih pet let (leta 2022).

A2 Sprejem proračuna s sredstvi, uravnoteženimi po posameznih prometnih podsistemih

Občina bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju prometa uravnotežena tako po vseh prometnih podsistemih oziroma stebrih kot po vrsti ukrepov (investicije v infrastrukturo, vzdrževanje in mehke ukrepe).

A3 Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev o dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava Občine Šempeter-Vrtojba izvajala potrebne koordinacije ter se redno izobraževala na področju trajnostne mobilnosti,

A4 Spremljanje razpisov na temo trajnostne mobilnosti in prijava

Uprava Občine Šempeter-Vrtojba bo redno spremljala razpise za pridobivanje projektov in sredstev na temo trajnostne mobilnosti ter pripravljala dokumentacijo za prijavo.

A5 Promocijske, izobraževalne in ozaveščevalne akcije za vse stebre

Vsako leto bomo v sklopu Evropskega tedna mobilnosti izvajali različne programe ter prirejali dogodke in promocijske akcije. V sodelovanju z drugimi subjekti bomo redno in sistematično izvajali promocijske, izobraževalne in ozaveščevalne akcije za vse ciljne skupine prebivalstva. Dan bo tudi večji poudarek na izvajanju nadzora in sankcij s strani redarskih in policijskih služb. Eden izmed ključnih ukrepov CPS je vključevanja javnosti, ki bo lahko s pobudami sodelovala pri reševanju skupnih prometnih problemov. Občina bo redno spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov predvsem večjih generatorjev prometa (Splošne bolnišnica dr. Franca Drganca, srednja in velika podjetja), s katerimi se bo celostno urejalo mobilnost.

A6 Sistem za spremljanja pobud in predlogov občanov

Za namen pridobivanja pobud in predlogov občanov bomo vzpostavili poseben sistem.



A7 Sistem za spremljanje števila, navad in zadovoljstva uporabnikov

V sklopu izvajanja in revizije strategije se bo spremljalo in vrednotilo ključne kvalitativne in kvantitativne kazalce prometa in mobilnosti v občini, zato bomo vzpostavili sistem za redno spremljanje in vrednotenje, ki bo postal osrednje orodje za spremljanje strategije. Podatki se bodo zbirali z različnimi metodami.

A8 Integracija vsebin trajnostne mobilnosti pri izdelavi/izvajanju strateških dokumentov

V sklopu izvajanja CPS se bo okrepila povezava med vsemi strokovnimi službami, relevantnimi za načrtovanje prometa in mobilnosti (predvsem prostorsko in prometno načrtovanje).

7.4. Akcijski načrt

Tabela 2: Akcijski načrt za vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
A1	Sprejetje, zagon, revizija in prenova CPS	OŠV	60.000 EUR	OŠV, drugi viri						
A2	Sprejem proračuna s sredstvi, uravnoteženimi po posameznih prometnih podsistemih	OŠV	/	v okviru rednega dela OŠV						
A3	Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev o dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	OŠV, MONG	/	v okviru izobraževanj na državni in EU ravni						
A4	Spremljanje razpisov na temo trajnostne mobilnosti in prijava	OŠV, MONG	/	v okviru rednega dela OŠV						
A5	Promocijske/izobraževalne/ozaveščevalne akcije za vse stebre	OŠV, SPVCP, šola, vrtci, MONG	3.000 EUR letno	OŠV, SPVCP, šola, vrtci, MONG						
A6	Vzpostavitev sistema za spremljanje pobud in predlogov občanov	OŠV	2.000 EUR letno	OŠV						
A7	Vzpostavitev sistema za spremljanje števila, navad in zadovoljstva uporabnikov ter poročanje	OŠV	10.000 EUR kolesarski števec in 2.500 EUR letno	OŠV						
A8	Integracija vsebin trajnostne mobilnosti pri izdelavi/izvajanju strateških dokumentov	OŠV	/	v okviru rednega dela OŠV						



8. STEBER B: UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNE OBLIKE MOBILNOSTI

Hoja je najbolj naravno, dostopno, okolju prijazno in zdravo gibanje in je primerna (učinkovita) za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Je najbolj družabna oblika mobilnosti, saj omogoča neposredno interakcijo in komunikacijo ter zagotavlja svobodo in samostojnost, tudi otrokom in starejšim. Je osnovna oblika mobilnosti, saj predstavlja izhodiščni in zaključni del vsake poti, bodisi z avtomobilom, javnim prevozom ali kolesom. V primerjavi z ostali potovalnimi načini je prostorsko in infrastrukturno najmanj zahtevna.

Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v območjih kot je Občina Šempeter-Vrtojba. Hoja predstavlja enega izmed nosilnih stebrov, na katerih bo vzpostavljena trajnostna mobilnost v občini.

8.1. Dosežki in izzivi

Občina po površini obsega slabih 15 km² in spada med manjše občine v Sloveniji, zato je veliko dejavnosti dostopnih na krajših razdaljah. Z večinoma ravninskim terenom je v 15 minutah peš dostopni skoraj celotni naselji Šempeter ali Vrtojba, zato sta zelo primerni za pešačenje.

V mestu je tudi nekaj povezav (bližnjic), nedostopnih za druge prometne načine, ki so pomemben del infrastrukture oziroma javnega prostora. Na določenih območjih so izvedeni tudi ukrepi za umirjanje prometa. Osnovne šole so v fazi vključitve v program šolskih poti.

V zadnjih letih je bilo izvedenih veliko investicij, namenjenih izboljšanju pogojev za pešce. Čeprav je veliko infrastrukture za pešačenje dobro urejene, izgradnja omrežja ni zaključena.

Na območju okoli bolnice so številne peš površine zasedene s parkiranimi avtomobili, saj primanjkuje parkirnih mest. Primanjkuje tudi urbane opreme in zelenih površin, ki bi hojo naredili prijetnejšo, ter ustreznih označb za usmerjanje pešcev. Površine niso zvezno prilagojene gibalno in senzorno oviranim osebam.

Po podatkih ankete je s površinam za pešce zadovoljnih večina respondentov (62%), z varnostjo šolskih poti 52% ter s prilagojenostjo prometnih površin in opreme starejšim ter gibalno in senzorno oviranim osebam 31 % respondentov. Po podatkih ankete hodi peš na delo 3 %, po nakupih in opravkih 13%, ter za poti prostočasne dejavnosti 37 % respondentov.

V zadnjih letih se je število prometnih nesreč z udeležbo pešcev povečalo (4 nesreče leta 2015), vendar se število nesreč s hudimi tesnimi poškodbami in smrtnimi žrtvami pešcev ne povečuje (do 1 nesreča na leto).



Občani si želijo pešačiti, saj je 95 % respondentov ankete pripravljenih kratko pot do 1 km namesto z osebnim avtomobilom opraviti peš (vsaj občasno). Vendar pri tem zahtevajo izboljšanje pogojev za pešačenje.

8.2. Cilji

Tabela 3: Cilji in ciljne vrednosti za uveljavitev hoje kot pomembne oblike mobilnosti

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti kazalnikov
Vzpostaviti sklenjene, varne in udobne peš povezave v Šempeter-Vrtojba	Dolžina novih peš povezav	Vzpostavljeno celovito omrežje peš povezav v Občini do l. 2025
	Število zasajenih dreves in urbane opreme	Povečana privlačnost - urbana oprema (javna razsvetljava, klopce, pitniki,...) in ozelenitev ključnih obstoječih peš povezav do l. 2025
Prilagoditi peš infrastrukturo vsem udeležencem v prometu, predvsem ranljivejšim skupinam	Število lokacij z vsem uporabnikom prilagojeno peš infrastrukturo	Vsem uporabnikom (predvsem otrokom in gibalno ter senzorno oviranim) prilagojene obstoječe peš povezave do l. 2025
Izboljšati informiranost glede peš površin	Delež poti z ustrezno signalizacijo	Celovito označene obstoječe peš površine (horizontalna in vertikalna signalizacija) do l. 2020
	Informacijski sistem	Vzpostavljen informacijski sistem, prilagojen predvsem šolarjem ter gibalno in senzorno oviranim, do l. 2020
Povečati delež hoje	Delež opravljenih kratkih poti peš	Povečanje deleža opravljenih kratkih poti peš za 20% do leta 2022
Zmanjšati število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah	Število nesreč s poškodovanimi pešci	Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50% in odprava smrtnih žrtev do l. 2022

8.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Šempeter-Vrtojba predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

B1 Sistematično odpravljanje nevarnih mest za pešce (predvsem na šolskih poteh in za gibalno in senzorno ovirane)

Pomemben ukrep za izboljšanje pogojev za pešačenje je tudi sistematično odpravljanje pomanjkljivosti v infrastrukturi in opremi za pešce ter zmanjševanje števila nevarnih mest. Na podlagi sistema za spremljanje zadovoljstva uporabnikov bomo redno odpravljali pomanjkljivosti in nevarna mesta, tako da bodo uporabna in varna za vse uporabnike, predvsem na šolskih poteh in za gibalno in senzorno ovirane (otroci, starejši, gibalno in senzorno ovirani, osebe z otroškimi vozički).

B2 Ureditev in označitev šolskih poti

Občina Šempeter-Vrtojba vzpostavlja sistem šolskih poti. Šolske poti se bo stalno nadgrajevalo, izvajali bomo načrte za njihovo ureditev in označitev.

**B-E1 Priprava dokumentacije za prometno infrastrukturo (ukrep se nanaša na več stebrov)**

Za ukrepe in projekte izvajanja strategije bomo pripravljali različno dokumentacijo (študije izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, idr.) ter izvajali nadzor in investicijski inženiring.

B-E2/3 Ureditev površin z urbano opremo in hortikultura ureditev (ukrep se nanaša na več stebrov)

Privlačne površine za pešce so pomemben dejavnik pogojev za pešačenje. V ta namen bomo površine za pešce uredili z ustreznimi materiali, opremili z manjkajočo urbano opremo (mesta za počitek, koši za smeti, pitniki, tematske karte), zasadili več zelenja in izboljšali osvetlitev površin.

B-E4 Ureditve in obnove (ukrep se nanaša na več stebrov)

Čeprav je infrastruktura za pešačenje v občini dokaj dobro razvita, je potrebno omrežje pešpoti sistematično nadgrajevati. V prvi fazi bomo dogradili predvsem manjkajoče odseke, da bomo vzpostavili celovit in povezan sistem pešpoti. V nadaljnjih fazah bomo postopno izvajali razširitev omrežja pešpoti v občini. Pešpoti bodo neposredne, varne ter prijetne in privlačne za hojo, celostno urejene in opremljene ter prilagojene vsem uporabnikom.

B-E5 Redno vzdrževanje prometne infrastrukture (ukrep se nanaša na več stebrov)

Občina bo nadgradila sistem rednega vzdrževanja peš površin. Za redno vzdrževanje bo zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva.

B-C6 Celovita označitev peš in kolesarskih površin (ukrep se nanaša na več stebrov)

Celovita označitev peš površin z vertikalno in horizontalno signalizacijo je ključen element ustrezne infrastrukture za pešce, s katero se izboljšata predvsem orientacija in varnost pešcev ter ostalih uporabnikov. Najprej bomo izdelali študijo, na podlagi katere bomo celovito označili površine za pešce. Označitev bo vključevala tudi časovno dostopnost pomembnejših lokacij, mesta za počitek ter tematske in turistične vsebine. Za povečanje privlačnosti in prepoznavnosti pešačenje bomo vzpostavili dodatne promocijske oznake, kot so odtisi stopinj, slogani, ipd.. Označbe bodo usklajene z oznakami ostalih prometnih podsistemov.

B-E7 Prometno informiranje (ukrep se nanaša na več stebrov)

Ob dejstvu, da najkrajša povezava ni vedno tudi najvarnejša povezava, bomo izdelali celovit sistem informiranja, ki bo uporabnikom na enem mestu omogočal pregled peš povezav, tako osnovnih za vsakodnevne poti, kot tudi poti za rekreacijske in turistične namene. Glede na to, da se pogoji za mobilnost med različnimi deležniki razlikujejo, bo velik poudarek na povezavah, ki so namenjene šolarjem ter gibalno in senzorno oviranim osebam, zato bodo prikazane tudi dodatne vsebine in informacije, ki jih potrebujejo posamezne skupine deležnikov. Prikazana bodo tudi mesta za počitek, pitniki, sanitarije ter tematske in turistične vsebine. Izdajali bomo tudi informativne zloženke in brošure, informacijske in tematske karte z opisi, postavili bomo smerokaze in table.



8.4. Akcijski načrt

Tabela 4: Akcijski načrt za uveljavitev hoje kot pomembne oblike mobilnosti

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
B1	Sistematično odpravljanje nevarnih mest za pešce (predvsem na šolskih poteh in za gibalno in senzorno ovirane)	OŠV	2.000 EUR letno	OŠV						
B2	Ureditev in označitev šolskih poti	OŠV, šola	20.000 EUR	OŠV						
B-E1	Priprava dokumentacije za prometno infrastrukturo	OŠV	20.000 EUR letno ¹	OŠV, drugi viri						
B-E2	Urbana oprema	OŠV	I. 2017: 5.000 EUR, nato 10.000 EUR letno ¹	OŠV, drugi viri						
B-E3	Hortikultura ureditev	OŠV	5.000 EUR letno ¹	OŠV, drugi viri						
B-E4	Ureditve in obnove	OŠV	2.000.000 EUR ¹	OŠV, drugi viri						
B-E5	Redno vzdrževanje prometne infrastrukture	OŠV	106.000 EUR ¹	OŠV						
B-C6	Celovita označitev peš in kolesarskih površin	OŠV	3.000 EUR študija in 2.000 EUR letno izvedba ¹	OŠV, drugi viri						
B-E7	Prometno informiranje	OŠV, MONG	od I. 2020 2.000 EUR letno ¹	OŠV, MONG						

¹Strošek ukrepa se nanaša na več stebrov.



9. STEBER C: IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA

Kolesarjenje je najučinkovitejši način prevoza za premagovanje kratkih in srednje dolgih razdalj. V urbanih območjih omogoča tudi najhitrejše premagovanje krajši razdalj. Je poceni, ne zaseda veliko prostora in prometne infrastrukture ter je okolju prijazno, saj ne onesnažuje zraka in ne povzroča hrupa. Hkrati vsakodnevno kolesarjenje ugodno vpliva na zdravje ter posredno zmanjšuje porabo fosilnih goriv in težave s parkiranjem. Kolesarjenje sicer zahteva spretnost in vzdržljivost kolesarja, ima daljše potovalne čase na srednjih in dolgih razdaljah, povzroča izpostavljenost vremenskim pogojem ter je lahko omejeno pri premagovanju vzponov ter prevažanju potnikov in tovora. Kljub temu se je zaradi pozitivnega vpliva na kakovost bivanja kolesarjenje v mnogih evropskih mestih uveljavilo kot ugleden, učinkovit in enakovreden način opravljanja vsakodnevnih poti.

Zaradi geografskih značilnosti (prevladujoč ravninski teren, velikost občine, zgoščena poseljenost in dejavnosti, privlačno okolje) ima Občina Šempeter-Vrtojba velik potencial za razvoj vsakodnevnega kolesarskega prometa.

9.1. Dosežki in izzivi

Kljub ugodnim geografskim značilnostim potencial vsakodnevnega kolesarjenja še ni dovolj izkoriščen.

Kolesarska infrastruktura v občini je le delno zgrajena in ne omogoča varnega in udobnega kolesarjenja. Šempeter pri Gorici in Novo Gorico povezuje kolesarska pot, ki jo poleg velike števila kolesarjev uporabljajo tudi pešci, tekači, sprehajalci psov in drugi. Kolesarske povezave med in znotraj naselji, predvsem v Vrtojbi, večinoma potekajo po cestah. V samem središču Šempetra je urejenih več tipov prometnih ureditev za kolesarski promet, vendar površine v večini primerov niso sklenjene in zaključene.

Problematično je pomanjkanje ustreznih označb glede ureditve in vodenja kolesarskega prometa (vertikalna in horizontalna signalizacija), kar otežuje orientacijo in varnost kolesarjev.

Z vidika ostale kolesarske infrastrukture je prisotno pomanjkanje urbane opreme, parkirnih mest za kolesa in kolesarnic. Neustrezni pogoji za parkiranje koles so prisotni tudi v bližini avtobusnih ter železniških postajališč, zaradi česar so pogoji za intermodalnost slabi.

Prometna varnost kolesarjev se ne izboljšuje, saj se število prometnih nesreč z njihovo udeležbo ne zmanjšuje. V zadnjih petih letih je bilo povprečno 6 nesreč na leto. Največ med njimi jih je utrpelo lažje telesne poškodbe.

Po anketi je s kolesarskimi povezavami zadovoljnih 37%, nezadovoljnih pa 31% respondentov. Z urejenostjo in varnostjo parkirišč za kolesa je zadovoljnih 25% in nezadovoljnih 21% respondentov.



Glede na anketo je uporaba kolesa visoka glede na slovensko povprečje, in sicer za poti na delo uporablja 16 %, po nakupih 17%, za prostočasne dejavnosti 12% ter po opravkih 25% respondentov. V občini je zaradi lepe in raznolike pokrajine tudi veliko rekreativnih kolesarjev.

Za povečanje deleža vsakodnevnega kolesarjenja so potrebni večplastni ukrepi. Izboljšati je treba stanje kolesarske infrastrukture, predvsem v smeri zaključevanja manjkajočih odsekov ter širitve omrežja občinskih in medobčinskih kolesarskih povezav, ki bodo povezane, neposredne, udobne, varne in privlačne za kolesarjenje.

Željo po spremembah so izrazili tudi občani, saj je 91 % respondentov ankete pripravljenih prevoz z osebnim avtomobilom v naselju ali do bližnjih središč nadomestiti s kolesom (vsaj občasno).

9.2. Cilji

Tabela 5: Cilji in ciljne vrednosti za izkoriščanje potenciala kolesarjenja

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti kazalnikov
Vzpostaviti zvezno omrežje kolesarskih površin	Dolžina novih kolesarskih povezav	Vzpostavljeno cca 1,6 km kolesarskih povezav do l. 2020 oz. celovito omrežje kolesarskih povezav v Občini do l. 2030
	Število zasajenih dreves in urbane opreme	Povečana privlačnost - urbana oprema (javna razsvetljava, klopce, pitniki,...) in ozelenitev ključnih obstoječih kolesarskih povezav do l. 2025
Zagotoviti možnost izposoje in parkiranja koles	Delež javnih zgradb s parkirišči za kolesa	Postavljena parkirišča za kolesa ob javnih zgradbah do leta 2020
	Sistem za izposajo koles	Vzpostavljen sistem za izposajo koles do leta 2020 (v povezavi s sosednjimi občinami)
Izboljšati informiranost glede kolesarskih površin	Delež poti z ustrezno signalizacijo	Celovito označene obstoječe kolesarske površine (horizontalna in vertikalna signalizacija) v Občini do l. 2020
	Informacijski sistem	Vzpostavljen informacijski sistem, prilagojen vsem uporabnikom (portal, brošure, zemljevidi, informacijske table na ključnih lokacijah) do l. 2020
Povečati delež kolesarjev	Delež opravljenih kratkih poti s kolesom (štetje na ključnih presekih)	Povečanje deleža opravljenih kratkih poti s kolesom za 40% do leta 2022
Zmanjšati število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah	Število nesreč s poškodovanimi kolesarji	Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50% do l. 2022



9.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Šempeter-Vrtojba predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

C1 Izgradnja kolesarskih stojal ob javnih zgradbah in postajališčih

Primerna parkirna mesta za kolesa so pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje. Omogočati morajo varno (zaščita pred krajo in vandalizmom) in udobno parkiranje koles, tako za krajši kot daljši čas. Zelo pomembna je tudi bližina parkirnega mesta, zato bomo ob javnih zgradbah, pomembnejših lokacijah in postajališčih v občini vzpostavili mesta za parkiranje koles, predvsem kolesarska stojala, ki jih je možno vzpostaviti na enostaven in cenovno ugodnejši način. S tem ukrepom bomo vzpostavili tudi pogoje za intermodalnost ter dodatno povečali privlačnost uporabe tako koles kot javnega potniškega prometa. Zagotovljeno varno parkiranje koles omogoča tudi uporabo bolj kvalitetnih koles, ki so bolj udobna, in tako razširja krog uporabnikov.

C2 Gradnja (dopolnitev) manjkajočih kolesarskih povezav ter razširitev kolesarskega omrežja

Postopoma bomo dogradili manjkajoče odseke in širili omrežje občinskih in medobčinskih kolesarskih povezav, ki bodo povezane, neposredne, udobne, varne in privlačne za kolesarjenje. Celotno omrežje bodo sestavljale primarne, sekundarne ter rekreativne kolesarske povezave. Primarne povezave bodo hrbtenica omrežja, saj bodo nudile najvišjo raven ponudbe za kolesarje. Sekundarne povezave bodo dopolnjevale primarne. Rekreativne povezave bodo služile predvsem navezavi zelenega in hribovitega zaledja ter ključnih turističnih destilacij.

C3 Vzpostavitev sistema za izposajo koles

V sodelovanju s sosednjimi občinami se bo vzpostavil sistem za avtomatizirano izposajo koles. Sistemi izposoje koles so sestavljeni iz mreže postaj in prirejenih koles ter omogočajo uporabnikom izposajo in uporabo koles ter vračilo na katerikoli poljubni postaji znotraj sistema, kot alternativa drugim oblikam prevoza. Z vidika dnevnega kolesarjenja je sistem primeren za občasno uporabo ter hkrati deluje kot ukrep za promocijo kolesarjenja. Predvidena je fazna vzpostavitev. V prvi fazi se bo vzpostavilo osnovno omrežje postaj za izposajo, katerega se bo nato postopno širilo in nadgrajevalo, tudi z električnimi kolesi. Širitev bo potekala ob sočasnem urejanju ustrezne kolesarske infrastrukture. Poskrbeli bomo za intermodalno umeščanje postaj, zato bo tudi ta ukrep pripomogel k integraciji različnih načinov prevoza in prometnih sredstev.

B-E1 Priprava dokumentacije za prometno infrastrukturo (ukrep se nanaša na več stebrov)

Za ukrepe in projekte izvajanja strategije bomo pripravljali različno dokumentacijo (študije izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, idr.) ter opravljali nadzor in investicijski inženiring.



B-E2/3 Ureditev površin z urbano opremo in hortikultura ureditev (ukrep se nanaša na več stebrov)

Za kolesarsko omrežje ne zadošča le, da je varno, udobno, povezano in neposredno vodeno, temveč mora biti tudi privlačno. V ta namen bomo kolesarske površine opremili z manjkajočo urbano opremo (mesta za počitek in parkiranje koles, stojala za samopopravilo koles, pitniki, tematske karte), zasadili več zelenja in izboljšali njihovo osvetlitev. Na izbrani lokaciji bomo predvidoma postavili tudi kolesarski števec, ki bo služil kot ukrep za promocijo kolesarjenja ter hkrati omogočili redno spremljanje števila kolesarjev.

B-E4 Ureditve in obnove (ukrep se nanaša na več stebrov)

Pomemben ukrep za izboljšanje kakovosti kolesarske infrastrukture je tudi sistematično odpravljanje pomanjkljivosti v kolesarskem omrežju ter zmanjševanje števila nevarnih mest. Na podlagi sistema za spremljanje zadovoljstva uporabnikov, bomo pomanjkljivosti in nevarna mesta na kolesarskem omrežju redno odpravljali.

B-E5 Redno vzdrževanje prometne infrastrukture (ukrep se nanaša na več stebrov)

Občina bo nadgradila sistem rednega vzdrževanja kolesarskih površin. Za redno vzdrževanje bo zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva.

B-C6 Celovita označitev peš in kolesarskih površin (ukrep se nanaša na več stebrov)

Celovita označitev kolesarskih površin z vertikalno in horizontalno signalizacijo je ključen element ustrezne kolesarske infrastrukture. S kontinuiranim vodenjem kolesarjev po ustrezni kolesarski infrastrukturi se predvsem olajša orientacijo in varnost kolesarjev. Najprej bomo izdelali študijo, na podlagi katere bomo celovito označili celotno kolesarsko omrežje, tako primarno in sekundarno kot rekreacijske poti. Označitev bo vključevala tudi dolžinsko dostopnost pomembnejših lokacij, mesta za počitek in parkiranje koles, stojala za samopopravilo koles, pitnike, intermodalne prestopne točke ter tematske in turistične vsebine.

B-E7 Prometno informiranje (ukrep se nanaša na več stebrov)

Celovit sistem informiranja bo uporabnikom na enem mestu omogočal pregled kolesarskih poti, in sicer tako funkcionalnih poti, na katerih se kolesari z namenom vsakodnevnih poti v/iz službe ali šole, do trgovine, urada, športnega ali kulturnega objekta ipd., kot tudi rekreacijskih poti, na katerih je kolesarjenje namenjeno sproščanju, spoznavanju okolice in/ali pridobivanju kondicije. Označena bodo tudi mesta za počitek in parkiranje koles, stojala za samopopravilo koles, pitniki, intermodalne prestopne točke ter tematske in turistične vsebine.



9.4. Akcijski načrt

Tabela 6: Akcijski načrt za izkoriščanje potenciala kolesarjenja

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
C1	Izgradnja in ureditev kolesarskih stojal (ob javnih zgradbah, postajališčih,...)	OŠV	od l. 2020 3.000 EUR letno	OŠV, drugi viri						
C2	Gradnja (dopolnitev) manjkajočih kolesarskih povezav in razširitev kolesarskega omrežja	OŠV	1.335.000 EUR	OŠV, sosednje občine, drugi viri						
C3	Vzpostavitev sistema za izposajo koles	OŠV, MONG, italijanska Gorica	50.000 EUR	OŠV, sosednje občine, drugi viri						
B-E1	Priprava dokumentacije za prometno infrastrukturo	OŠV	20.000 EUR letno ¹	OŠV, drugi viri						
B-E2	Urbana oprema	OŠV	l. 2017: 5.000 EUR, nato 10.000 EUR letno ¹	OŠV, drugi viri						
B-E3	Hortikultura ureditev	OŠV	5.000 EUR letno ¹	OŠV, drugi viri						
B-E4	Ureditve in obnove	OŠV	2.000.000 EUR ¹	OŠV, drugi viri						
B-E5	Redno vzdrževanje prometne infrastrukture	OŠV	106.000 EUR ¹	OŠV						
B-C6	Celovita označitev peš in kolesarskih površin	OŠV	3.000 EUR študija in 2.000 EUR letno izvedba ¹	OŠV, drugi viri						
B-E7	Prometno informiranje	OŠV, MONG	od l. 2020 2.000 EUR letno ¹	OŠV, MONG						

¹Strošek ukrepa se nanaša na več stebrov.



10. STEBER D: RAZVOJ UČINKOVITEGA IN PRIVLAČNEGA JAVNEGA PREVOZA

Javni potniški promet postaja privlačna alternativa avtomobilskemu prevozu na srednje in dolge razdalje. Povečuje izkoriščenost prometne infrastrukture (prometnic) in energije, izboljšuje splošno prometno varnost, zmanjšuje prometne zastoje, odvisnost od avtomobilov in probleme s parkiranjem ter je okolju prijaznejši od avtomobilov. Je ključen za preprečevanje socialne izključenosti, saj omogoča mobilnost tudi tistim prebivalcem, ki iz različnih razlogov ne morejo uporabljati drugih oblik prevoza (otroci, starejši, senzorno in gibalno ovirani ter osebe brez razpoložljivega avtomobila). Srečevanja in interakcije med potniki povečujejo družbeno povezanost in družabnost na poti. Uporaba javnega prometa zahteva prilagajanje poti linijam in voznim redom. Klasična oblika JPP je učinkovita predvsem na območjih večje gostote prebivalstva in družbenih dejavnosti. Na manj poseljenih območjih pa je smiselno organizirati alternativne oblike javnega prevoza, kot so prevozi na klic in integracija s šolskimi prevozi.

Z razvojem učinkovitega in privlačnega javnega prevoza v Občini Šempeter-Vrtojba želimo spremeniti potovalne navade in povečati uporabo JPP.

10.1. Dosežki in izzivi

Ponudbo javnega potniškega prometa v občini sestavlja mestni, medkrajevni avtobusni in železniški potniški promet ter nekaj taksi služb. Za šoloobvezne otroke, ki zaradi oddaljenosti ali neustreznih varnostnih pogojev ne morejo drugače dostopati do šole, so organizirani šolski prevozi, ki se opravljajo z avtobusi in kombiji. Mestni avtobus je brezplačen in vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka na vseh relacijah, ob sobotah, nedeljah in praznikih pa samo na relaciji Šempeter – Nova Gorica. V Vrtojbi ob sobotah, nedeljah in praznikih tudi ni medkrajevnega prometa.

Neposredno dostopnost (do 500 m) do mestnega prometa ima 92%, do medkrajevnega prometa 96% ter do železniškega prometa 17% prebivalcev občine Šempeter-Vrtojba, kar je bistveno boljše od povprečja Slovenije. S storitvijo mestnega in medkrajevnega prometa je neposredno dostopna tudi večina delovnih mest (95%), šolskih mest (100%) ter ostalih pomembnejših ciljev v občini. Slabšo dostopnost ima železniški potniški promet oziroma do 500 m le 17 % občanov. Možnosti za intermodalnost so slabo urejene.

Za dijake in študente je na državni ravni izvedena integracija medkrajevnega avtobusnega in železniškega potniškega prometa ter uvedena enotna vozovnica IJPP. Za preostale uporabnike je proces integracije in uvedbe enotne vozovnice še v teku.

Število potnikov v mestnem prometu je v zadnjih letih naraščalo, kar je predvsem posledica uvedbe subvencioniranih prevozov za dijake in študente. Obraten trend pa je v železniškem prometu, saj



število vstopov in izstopov potnikov na železniški postaji Šempeter-Vrtojba v zadnjih letih upada.

Uporabnikom sta na voljo dva informacijska portala z ločeno ponudbo prevozov, in sicer nacionalni informacijski portal IJPP z informacijami in načrtovalnikom poti za medkrajevni in železniški potniški promet ter portal prevoznika mestnega prevoza z voznorednimi podatki.

V anketi je skoraj polovica respondentov (47%) izrazila zadovoljstvo z mestnim prometom, slabše pa je zadovoljstvo z medkrajevnim avtobusnim (34%) in železniškim potniškim prometom (19%). Respondenti so izrazili potrebo predvsem po uskladitvi voznih redov, izboljšanju pogojev pri prestopanju in potovalnih časih ter intermodalnosti. Za pot na delo javni potniški promet uporablja 3% respondentov.

Za vzpostavitev učinkovitega in privlačnega JPP so potrebni večdimenzionalni ukrepi, osredotočeni predvsem na izboljšanje povezljivosti, informiranosti, kakovosti storitve, pogojev za intermodalnost ter na integracijo in uvedbo enotne vozovnice.

89 % respondentov ankete je pripravljenih za potrebe dnevnih migracij ali do drugih središč uporabljati JPP (vsaj občasno), ob pogoju nadgradnje JPP.

10.2. Cilji

Tabela 7: Cilji in ciljne vrednosti za razvoj učinkovitega in privlačnega javnega prevoza

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti kazalnikov
Povečati kakovost storitve glede poteka linij in frekvenc JPP	Število servisnih kilometrov / časovni interval med odhodi / dostopnost	Povečana kakovost ponudbe JPP do l. 2018 (nove linije, odhodi, alternativne oblike prevoza, ipd.)
	Zaključen projekt IJPP	Sinhronizirani vozni redi, integriran JPP ter uvedena enotna vozovnica do l. 2018
	Število prestopnih točk	Vzpostavljene prestopne točke do l. 2022
Urediti dostopnost JPP za gibalno in senzorno ovirane osebe ter kolesarje	Delež vsem prilagojenih postaj	100% delež postaj/postajališč, dostopnih gibalno in senzorno oviranim osebam do l. 2025
	Delež prilagojenih vozil	100 % delež vozil MPP prilagojen osebam z omejeno mobilnostjo (do l. 2020)
Izboljšati informiranost o JPP	Informacijski sistem	Vzpostavljen informacijski sistem, prilagojen vsem uporabnikom (portal, brošure, zemljevidi, informacijske table na ključnih lokacijah) do l. 2020
Povečati uporabo JPP	Število potnikov	Povečanje števila prepeljanih potnikov medkrajevnega in železniškega potniškega prometa za 15 % do leta 2025
	Število potnikov	Povečanje števila prepeljanih potnikov MPP za 20 % do leta 2025



10.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Šempeter-Vrtojba predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

D1 Sinhronizacija voznih redov

Na državni ravni bo izvedena sinhronizacija voznih redov med mestnim, medkrajevnim in železniškim potniškim prometom, kar bo uporabnikom omogočalo optimalnejše prestopanje ter s tem izboljšalo povezljivost z JPP.

D2 Uvedba enotne vozovnice

Na državni ravni poteka vzpostavitev enotne vozovnice javnega potniškega prometa tudi za preostale uporabnike (za dijake in študente je enotna vozovnica že uvedena). Z enotno vozovnico bodo uporabniki nemoteno uporabljali različne vrste in prevoznike javnega prevoza. Proučili bomo tudi možnost vključitve drugih storitev v enotno kartico vozovnice IJPP, predvsem različne prometne sisteme (avtomatiziran sistem za izposojlo koles, parkiranje v plačljivih conah).

D3 Integracija JPP

Na državni ravni poteka integracija vseh prevoznikov v javnem potniškem prometu - tako cestnih kot železniških. S tem se bodo vzpostavili pogoji za uvedbo enotne vozovnice in tarifnega sistema tudi za preostale uporabnike (za dijake in študente je enotna vozovnica že uvedena) ter za sinhronizacijo voznih redov in optimizacijo ponudbe. Integriran javni potniški promet (IJPP) uporabnikom prinaša izboljšanje dostopnosti in učinkovitosti javnih prevoznih sredstev ter boljše in prijaznejše storitev, poleg tega pa prinaša tudi učinkovitejšo porabo finančnih sredstev.

D4 Uvedba vozil MPP, prilagojenih osebam z omejeno mobilnostjo

Avtobusi mestnega prevoza bodo nizkopodni in opremljeni z invalidskimi rampami ter z zvočnimi in vizualnimi napovedniki postaj in postajališč. Ukrep bomo izvajali fazno.

D5 Uvedba novih linij / prilagoditev odhodov na osnovi preučitve potreb in možnosti

Preučili bomo potrebe in možnosti razširitve in poteka omrežja linij in postajališč ter števila in časov odhodov. Šolske prevoze, ki se izvajajo z avtobusi, je smiselno vključiti v redni javni potniški promet.

D6 Brezplačna uporaba MPP ali sofinanciranje uporabnikov

Občina Šempeter-Vrtojba bo še naprej zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva in subvencionirala javni potniški promet.



D7 Prenova pomembnejših postajališč

Trenutno postajališča in oprema niso povsem prilagojena gibalno in senzorno oviranim osebam ter drugim osebam z omejeno mobilnostjo. Ker želimo, da je javni potniški promet v Občini Šempeter-Vrtojba dostopen vsem, bomo pomembnejša postajališča prilagodili tako, da bodo opremljena s čakalnicami z nadstreški, klopmi in po potrebi s kolesarskimi stojali, da bodo ustrezala nizkopodnim avtobusom, informacije bodo prikazane tudi v pisavi za slepe in slabovidne (v brajici), dodane bodo taktilne oznake. Postajališča bodo označena z ustrezno prometno signalizacijo. Prenovo bomo izvajali fazno.

D8 Nadgradnja sistema obveščanja za vse uporabnike

V sklopu informatizacije javnega potniškega prometa načrtujemo uvedbo prikazovalnikov časov prihodov in odhodov avtobusov. S tem ukrepom si bodo potniki lahko skrajšali čakalni čas oziroma ga učinkoviteje uporabili.

D9 Vzpostavitev prestopnih točk

V občini se bo razvijal kombiniran prometni sistem. Na mestih, kjer se prometni tokovi medsebojno združujejo in povezujejo ter kjer je možno zagotoviti učinkovito prepletanje različnih prometnih podsistemov, bodo vzpostavljene prestopne točke oziroma intermodalna vozlišča. S tem se bodo vzpostavili pogoji za intermodalnost, ki bodo uporabnikom omogočali kombinacijo različnih načinov prevoza in prometnih sredstev na svoji poti.

B-E1 Priprava dokumentacije za prometno infrastrukturo (ukrep se nanaša na več stebrov)

Za ukrepe in projekte izvajanja strategije bomo pripravljali različno dokumentacijo (izdelava študij izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, idr.) nadzor in investicijski inženiring

B-E5 Redno vzdrževanje prometne infrastrukture (ukrep se nanaša na več stebrov)

Občina bo nadgradila sistem rednega vzdrževanja postajališč. Za redno vzdrževanje bo Občina zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva.

B-E7 Prometno informiranje (ukrep se nanaša na več stebrov)

Celovit sistem informiranja bo vsem uporabnikom na enem mestu omogočal pregled prometnih informacij, voznih redov, napovedi prihodov in odhodov ter intermodalno načrtovanje poti z javnim potniškim prometom. To bo prispevalo k izboljšanju kakovosti storitve JPP in informiranosti uporabnikov.



10.4. Akcijski načrt

Tabela 8: Akcijski načrt za razvoj učinkovitega in privlačnega javnega prevoza

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
D1	Sinhronizacija voznih redov	Mzl	*	*pristojnost Mzl						
D2	Uvedba enotne vozovnice	Mzl	*	*pristojnost Mzl						
D3	Integracija JPP	Mzl	*	*pristojnost Mzl						
D4	Uvedba vozil MPP, prilagojenih osebam z omejeno mobilnostjo	prevoznik, OŠV, MONG	*	*pristojnost prevoznika						
D5	Uvedba novih linij / prilagoditev odhodov na osnovi preučitve potreb in možnosti	Prevoznik, OŠV, MONG	*	*pristojnost prevoznika						
D6	Brezplačna uporaba MPP ali sofinanciranje uporabnikov	OŠV, MONG	160.000 EUR letno	OŠV, MONG						
D7	Prenova pomembnejših postajališč, prilagojenih osebam z omejeno mobilnostjo ter opremljenost	OŠV	35.000 EUR	OŠV, drugi viri						
D8	Nadgradnja sistema obveščanja za vse uporabnike	OŠV	14.000 EUR	OŠV, drugi viri						
D9	Vzpostavitev prestopnih točk	OŠV	*	*že zajeto med ostalimi ukrepi (npr. sistem za izposajo koles)						
B-E1	Priprava dokumentacije za prometno infrastrukturo	OŠV	20.000 EUR letno ¹	OŠV, drugi viri						
B-E5	Redno vzdrževanje prometne infrastrukture	OŠV	106.000 EUR ¹	OŠV						
B-E7	Prometno informiranje	OŠV, MONG	od 2020 2.000 EUR letno ¹	OŠV, MONG						

¹Strošek ukrepa se nanaša na več stebrov.



11. STEBER E: OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Uporaba avtomobila in ostalih oblik motoriziranega prometa je pomembna (nepogrešljiva) in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti predvsem, kjer ostale oblike mobilnosti niso učinkovite ali so neizvedljive. Tovorni promet je ključen za zagotavljanje prevoza blaga in ustvarjanja pogojev za ekonomski, družbeni in gospodarski razvoj. V zadnjem času se področje motoriziranega prometa močno spreminja, vse več je souporabe vozil ter pojavljajo se oblike deljenega lastništva. Poleg tega avtomobili in tudi druga motorna vozila postajajo vse bolj energetske učinkoviti in z manj ali celo nič izpusti. Z razvojem varnostnih in voznih pripomočkov, kot so samodejno zaviranje, sistem za prepoznavanje pešcev in kolesarjev, sistem za opozarjanje in preprečevanje zapustitve voznega pasu, idr., postajajo vozila in drugi udeleženci v prometu varnejši. Drastične spremembe na tem področju pa prinaša razvoj samovozečih vozil.

S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil in racionalnega tovarnega prometa lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja, zmanjševaje zastojev, parkirno problematiko in onesnaževanja okolja v občini.

11.1. Dosežki in izzivi

Občina Šempeter in Vrtojba leži ob mednarodnem prometnem vozlišču. Skozi občino poteka cestna povezava čezmejnega pomena - hitra cesta Razdrto–Vrtojba (H4), ki se priključuje na omrežje daljinskih evropskih cestnih povezav. Šempeter predstavlja priključno točko na omrežje hitre ceste tudi za regijsko središče Nova Gorica. Državni cestni povezavi regijskega pomena potekata proti Tolminu oziroma Soški dolini (na sever) in Sežani oziroma Krasu (na jug). Pomembna prometnica je državna cesta proti Volčji Dragi oziroma Vipavski dolini (proti jugovzhodu). Mreža občinskih cest je dokaj dobro razvita in omogoča sorazmerno dobro dostopnost. V zadnjem obdobju promet na državnih cestah narašča. Z izgradnjo obvoznih cest se je sicer promet čez naselja Šempeter in Vrtojba zmanjšal. V občini je veliko tovornih vozil, predvsem na območju mejnega prehoda Vrtojba in poslovno-industrijske cone Šempeter.

Stopnja motorizacije v občini je nad slovenskim povprečjem in znaša 612 osebnih vozil na 1000 prebivalcev, vendar v zadnjem obdobju pada. Povprečna starost osebnih vozil je 10 let.

S širitvijo območja nadzorovanega parkiranja se nekoliko omejuje uporabo avtomobilov v ožjem mestnem središču. Kljub temu pa v Šempetru primanjkuje javnih parkirnih mest, predvsem na širšem območju Splošne bolnišnica dr. Franca Drganca.

Prometna kultura voznikov je kljub izvajanim aktivnostim na področju vzgoje in preventive v prometu še vedno dokaj slaba. Analiza splošne prometne varnosti kaže na zniževanje števila prometnih nesreč v obdobju 2011–2013 (s 118 na 85 nesreč), porast v letu 2014 (116 nesreč) in rahel upad v letu 2015 (106 nesreč). Prevladujejo nesreče brez iz z lažjimi telesnimi poškodbami. Od leta 2013 število nesreč



s hudimi telesnimi poškodbami pada, je pa od leta 2013 do 2015 vsako leto zabeležena ena smrtna žrtev.

Pogoji za intermodalnost niso ustrezni, zato vozniki osebnih vozil ne kombinirajo delov poti z drugimi načini prevoza.

Za spodbujanje uporabe električnih vozil je v občini vzpostavljena električna polnilnica.

Po anketi je večina respondentov zadovoljna s pretočnostjo prometa v občini (59%). S stanjem in vzdrževanostjo cest je zadovoljnih 45 %, s pogoji za parkiranje 46 %, z vodenjem tranzitnega prometa 46 % z vodenjem tovornega prometa 45 % ter s splošno prometno varnostjo 55% respondentov. Kljub temu se večina dnevnih potovanj opravi z avtomobilom, v katerem se uporabniki večinoma prevažajo sami.

Za povečanje privlačnosti in kakovosti urbanega dela Šempetra in Vrtojbe za bivanje, obiskovanje in druženje, bomo izvedli več ukrepov.

11.2. Cilji

Tabela 9: Cilji in ciljne vrednosti za optimizacijo motornega prometa

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti
Zmanjšati delež motoriziranega prometa v občini	Delež poti motoriziranega prometa (štetje na presekih / anketa)	Zmanjšanje deleža opravljenih mestnih poti motoriziranega prometa za 5% do leta 2025
		Zmanjšanje deleža uporabe avtomobila za poti na delo za 10% do leta 2024
		Zmanjšanje stopnje motorizacije za 1 % do leta 2022.
		Postopna zapora mestnega jedra v Šempetru za motoriziran promet
Izboljšati parkirne razmere	Izdelana študija	Izdelana študija za vzpostavitev sistema parkirišč in režimov parkiranja do leta 2018. Na podlagi tega sprejem in izvajanje trajnostne parkirne politike.
Povečati prometno varnost vseh udeležencev v prometu	Število prometnih nesreč	Zmanjšanje števila nesreč z motoriziranimi udeleženci za 50% do l. 2022
Izboljšati dostopnost razbremeniti naselij/mesta	Dolžina novih državnih cest	Izgrajene državne obvozne in povezovalne ceste do l. 2030
Urediti tovorni promet in dostavo	Režim dostave	Uveden režim dostave v občutljiva območja do l. 2022
	Center	Urejen inter/multimodalni poslovno-logistični center s povezavo cesta-železnica do leta 2022 (v sodelovanju z investitorji)
	Dolžina koridorjev	Urejena prometna infrastruktura za potrebe logistike ter uvedeni koridorji za vodenje tovornega prometa do l. 2020
Izboljšati informiranost o cestni infrastrukturi	Informacijski sistem	Vzpostavljen informacijski sistem, prilagojen vsem uporabnikom (portal, brošure, zemljevidi, informacijske table na ključnih lokacijah) do l. 2020 - predvsem parkirna mesta



11.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Šempeter-Vrtojba predvideva na področju motoriziranega prometa naslednje ukrepe:

E1 Izdelava prometne študije za ureditev sistema in režimov parkiranja v občini

V prvi fazi izvajanja strategije se bo izdelala prometna študija za ureditev sistema in režimov parkiranja v občini Šempeter-Vrtojba. S parkirno politiko želimo v mestnem središču spodbujati kratkotrajno parkiranje in uporabo vozil na alternativni pogon ter širiti območje nadzorovanega parkiranja. Preučile so bodo tudi možnosti informatizacije parkirišč, s katero bi lahko vzpostavili sistem vodenja mirujočega prometa. S tem bi se voznikom preko informacijskih tabel, spleta in aplikacij posredovalo informacije o lokacijah, cenah in zasedenosti parkirišč. V sistem parkirišč bodo vključena vsa javna parkirišča.

E2 Prilagoditev parkirišč za vse uporabnike

Obstoječa parkirišča bomo prilagodili ter opremili z manjkajočo opremo, tako da bodo dostopna in varna za vse uporabnike, tudi starejše, gibalno ovirane in osebe z otroškimi vozički.

E3 Umirjanje prometa

Kljub temu, da je v občini že veliko območij z ukrepi za umirjenje prometa, bomo uvedli dodatna območja, saj želimo izboljšati prometno varnost in kakovost okolja ter hkrati izboljšati pogoje za kolesarjenje in hojo.

E4 Vzpostavitev parkirnih mest na obrobju mesta (avtodomi)

Na obrobju mesta bomo vzpostavili parkirišče za avtodome (t.i. camper stop parkirišče), s katerim bomo še dodatno spodbujali turizem v občini.

E5 Pilotni projekt zapore mestnega jedra za motoriziran promet

Preučili bomo možnosti postopne zapore mestnega jedra za motoriziran promet. V sklopu različnih promocijskih akcij in dogodkov, predvsem v času evropskega tedna mobilnosti, bomo začasno (pilot) izvedli popolno zaporo mestnega jedra. Ukrep bomo predhodno medijsko podprli ter s tem seznanili širšo javnost. Hkrati bomo s pomočjo sistema za spremljanje zadovoljstva uporabnikov pridobivali povratne informacije glede ukrepa.

E6 Izvedba protihrupnih ukrepov

V sodelovanju z drugimi subjekti, predvsem nosilci virov hrupa (npr. DARS, SŽ), bomo po potrebi izvajali protihrupne ukrepe.

E7 Urejen inter/multimodalni center s povezavo cesta-železnica

V sodelovanju z investitorji se bo uredil inter/multimodalni poslovno-logistični center s povezavo cesta-železnica.



E8 Ureditev režima dostave v občutljiva območja

Dostava v občutljiva območja in eventualno v območja zapore mestnega jedra, bo ustrezno regulirana glede na lastnost območja, obseg tovora, lastnosti vozil in časovni okvir za izvajanje dostave.

E9 Uvedba koridorjev za vodenje tovornega prometa

Za vodenje tovornega prometa bomo uvedli koridorje, ki bodo preusmerili predvsem tranzitni tovorni promet, ki poteka skozi naselja ali občutljiva območja. Vodenje tovornega cestnega prometa do industrijskih delov bo urejeno izven bivalnih območij. Pri določitvi koridorjev bomo upoštevali celotni družbeni strošek. Hkrati bomo za namen zmanjševanja števila tovornih vozil na cestnem omrežju spodbujali preusmeritev prevoza tovora s cest na železnico. Prepovedi in omejitve na državnih cestah so sicer v domeni države.

B-E1 Priprava dokumentacije za prometno infrastrukturo (ukrep se nanaša na več stebrov)

Za ukrepe in projekte izvajanja strategije bomo pripravljali različno dokumentacijo (študije izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, idr.) ter izvajali nadzor in investicijski inženiring.

B-E4 Ureditve in obnove (ukrep se nanaša na več stebrov)

Pomemben ukrep za izboljšanje prometne varnosti motoriziranega prometa je sistematično odpravljanje pomanjkljivosti v infrastrukturi in obcestju ter zmanjševanje števila potencialnih nevarnih mest. Na podlagi vzpostavitve sistema za spremljanje kakovosti infrastrukture in sistema za spremljanje zadovoljstva uporabnikov bomo tako pomanjkljivosti kot nevarna mesta redno odpravljali.

B-E5 Redno vzdrževanje prometne infrastrukture (ukrep se nanaša na več stebrov)

Občina bo nadgradila sistem rednega vzdrževanja občinskih cest. Za redno vzdrževanje bo zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva.

B-E7 Prometno informiranje (ukrep se nanaša na več stebrov)

Celovit sistem informiranja bo uporabnikom na enem mestu omogočal pregled prometnih informacij, lokacij, cen ter razpoložljivosti parkirišč in polnilnic na alternativne vire. Preko prestopnih točk bo omogočeno intermodalno načrtovanje poti. V primeru informatizacije sistema parkirišč bomo vzpostavili sistem vodenja mirujočega prometa.



11.4. Akcijski načrt

Tabela 10: Akcijski načrt za optimizacijo motornega prometa

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
E1	Izdelava prometne študije za ureditev sistema in režimov parkiranja v občini	OŠV	10.000 EUR	OŠV						
E2	Ureditev parkirišč za vse uporabnike	OŠV	190.000 EUR	OŠV						
E3	Umirjanje prometa	OŠV	30.000 EUR	OŠV						
E4	Vzpostavitev parkirnih mest na obrobju mesta (avtodomi)	OŠV	500.000 EUR*	OŠV, drugi viri (*strošek celotne javne infrastrukture)						
E5	Pilotni projekt zapore mestnega jedra za motoriziran promet	OŠV	10.000 EUR	OŠV						
E6	Izvedba protihrupnih ukrepov	DARS	*	*pristojnost DARS						
E7	Ureditev inter/multimodalnega centra s povezavo cesta-železnica	vlagatelji	*	*pristojnost vlagateljev						
E8	Uvedba režima dostave v občutljiva območja	OŠV	10.000 EUR	OŠV						
E9	Uvedba koridorjev za vodenje tovornega prometa	OŠV	5.000 EUR	OŠV						
B-E1	Priprava dokumentacije za prometno infrastrukturo	OŠV	20.000 EUR letno ¹	OŠV, drugi viri						
B-E4	Ureditve in obnove	OŠV	2.000.000 EUR ¹	OŠV, drugi viri						
B-E5	Redno vzdrževanje prometne infrastrukture	OŠV	106.000 EUR ¹	OŠV						
B-E7	Prometno informiranje	OŠV, MONG	od l. 2020 2.000 EUR letno ¹	OŠV, MONG						

¹Strošek ukrepa se nanaša na več stebrov.