



KORAK ZA PRIHODNOST
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA

O B Č I N E
A J D O V Š Č I N A





Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
AJDOVŠČINA

VSEBINA

- 1 | Korak za prihodnost – korak za trajnostno mobilnost
/ stran 7
- 2 | Prednosti celovitega načrtovanja prometa
/ stran 9
- 3 | Proces izdelave CPS
/ stran 11
- 4 | Ključni izzivi in priložnosti
/ stran 13
- 5 | Vizija razvoja
/ stran 17
- 6 | Štirje stebri celovitega načrtovanja prometa
/ stran 21
- 7 | Akcijski načrt
/ stran 31
- 8 | Spremljanje in nadzor
/ stran 37
- 9 | Viri in literatura
/ stran 39

Veseli me, da so se v ključnih fazah izdelave Celostne prometne strategije dejavno vključili občanke in občani ter jasno izrazili svoja pričakovanja glede prihodnje prometne ureditve in tako sooblikovali vizijo, ki bo osnova za vse naše naslednje korake. Dragoceno je tudi spoznanje, ki je dozorelo v javni razpravi, da za kakovost prometa niso odločilni število avtomobilov in kilometri asfalta, ampak rešitve, ki so v prvi vrsti osredotočene na človeka.

Prepričan sem, da bo uresničevanje vizije zagotovilo uravnotežen, učinkovit in sodobno oblikovan prometni sistem ter s tem vsem našim občanom povečalo varnost in prijetnejše bivanje. Bistveni del strateškega dokumenta je namreč akcijski načrt, ki nas zavezuje, da za ves nabor ukrepov zagotovimo sredstva za njihovo izvedbo ter določimo časovne roke in nosilce. Naj nam bo uresničevanje CPS izziv v iskanju drugačnih načinov mobilnosti, odgovoren odnos do okolja pa ves čas pred očmi.

Tadej Beočanin,
župan Občine Ajdovščina



1



47 % anketiranih občanov meni, da naj bo cilj celostnega načrtovanja prometa čim več prijetnih javnih prostorov, urejenih po meri človeka.

KORAK ZA PRIHODNOST – KORAK ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

Priprava celostne prometne strategije za Občino Ajdovščina pomeni odločilen korak k uvajanju dolgoročnih in trajnostnih rešitev na področju urejanja prometa. Cilj strategije je vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, ki bo izboljšal pogoje bivanja in dela v občini. Prebivalcem in obiskovalcem bodo na voljo ugodni, za zdravje prijazni, varni in udobni načini mobilnosti, ki bodo vplivali na zdravje in počutje prebivalcev, na videz in privlačnost kraja ter izboljšali možnosti za uspešen razvoj.

Izkušnje uspešnih evropskih in drugih mest kažejo, da je celostno načrtovanje prometa ključno za uspešen razvoj, zadovoljstvo in za zdravje ljudi. Celostno urejen promet prinaša raznovrstne pozitivne učinke na različnih področjih. Močno vpliva na življenjske stroške posameznikov pa tudi organizacij, občin in države. Pomemben posreden vpliv ima na zdravje ljudi in družbeno povezanost ter na počutje krajanov. V pretekli praksi se je na račun ureditev, ki so udobne predvsem za motorni promet, vse pre pogosto zanemarjal vidik pešcev in kolesarjev.

Za prihodnji razvoj mobilnosti v pravo smer je zato priprava strategije ključnega pomena. Strategija je celovito pripravljen dokument, saj

je nastajal v tesnem sodelovanju s prebivalci in z drugimi pomembnimi akterji, in sicer z jasno vizijo, s cilji in z upoštevanjem širših družbenih koristi, ki jih prinaša kakovostno in celostno urejanje prometa. Izhodišča in način priprave strategije so preizkušeni v veliko evropskih državah in mestih. V nasprotju s tradicionalnimi načini priprave projektov za urejanje prometa strategija predstavlja okvir, osredotočen na javni interes, in ne na interes kapitala, ki ima vse pre pogosto slabe dolgoročne učinke. Občina Ajdovščina in njeni prebivalci ter organizacije bodo na podlagi strategije od zdaj lahko s skupnimi prizadevanji prispevali k učinkovitejšemu urejanju prometa in lepši prihodnosti za vse.

Občina Ajdovščina se je z izdelavo strategije pridružila drugim občinam, ki si prizadevajo za do človeka in okolja prijaznejše načine mobilnosti. Želja je, da strategija postane eden ključnih dokumentov občine, ki bo predstavljal dobro izhodišče za nadaljnje trajnostno urejanje prometa. Prizadevanja občine so bile pri snovanju strategije usmerjena v čim tesnejše sodelovanje z občankami in občani, saj je glavni cilj strategije poiskati prave rešitve za njihove potrebe.

Strategija vključuje analizo prometnih izzivov in priložnosti,

vizijo razvoja prometa v prihodnosti, strateške cilje ter prioritete, ki določajo ključna področja ukrepanja pa tudi konkretne ukrepe. Pomemben del strategije je akcijski načrt do leta 2021, v katerem so opredeljeni kratkoročni ukrepi z vidika potrebnih sredstev, terminskega načrta izvedbe in odgovornosti za izvajanje. Vključuje tudi merljive cilje in kazalnike, ki bodo omogočili spremljanje uspešnosti izvajanja strategije v prihodnosti. Pripravljena je kot občinski strateški dokument, ki celovito ureja lokalni promet na celotnem območju občine, se pa največji prometni izzivi pojavljajo v najbolj naseljenih, urbanih območjih Ajdovščine.

Občina je sredstva za izdelavo strategije pridobila na Javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, različna sredstva za sofinanciranje ukrepov za trajnostno mobilnost pa bodo za občine s sprejeto strategijo na voljo tudi v prihodnje.

Pri pripravi strategije so bile upoštevane Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, 2012).

2

KORISTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

- *Izboljšuje kakovost bivanja: prednostno se načrtuje za ljudi in ne za avtomobile in promet. Ureja se kakovostni javni prostor, izboljšuje se varnost za vse udeležence.*

- *Pozitivno učinkuje na okolje in zdravje: zmanjšuje se količine toplogrednih plinov, prebivalce se spodbuja k aktivnemu gibanju po vsakodnevnih poteh.*

- *Izboljšuje mobilnost in dostopnost: zagotavlja se dobro dostopnost do različnih storitev za vse prebivalce.*

- *Celostno obravnava mobilnost: načrtovanje vključuje različne oblike mobilnosti in se ne osredotoča le na nekatere.*

- *Vključuje javnost v procese odločanja: javnost sodeluje pri odločitvah pa tudi pri izvajanju strategije.*

- *Zagotavlja trajnostni razvoj: usmerja se v ravnotežje med gospodarskim razvojem, kakovostjo okolja in socialno enakostjo.*

- *Presoja dolgoročne učinke stroškov in koristi urejanja prometa: dolgoročni učinki imajo prednost pred kratkoročnimi koristmi.*

PREDNOSTI CELOVITEGA NAČRTOVANJA PROMETA

V zadnjih desetletjih motorni promet skokovito narašča. Nove obvoznice in širše ceste le začasno rešujejo prometne stiske; navadno njihov učinek izzveni v zelo kratkem času, nove, pogosto še večje težave pa se pojavijo hitreje, kot je bilo predvideno. Izkušnje različnih mest, ki so se ne dolgo nazaj soočala s podobnimi težavami, so strokovnjake in mestne uprave pripeljale do spoznanja, da mora razvoj prostora in prometnic določati količino in pretočnost prometa in ne nasprotno, predvsem če želijo doseči večji trajnostni učinek.

Celovito načrtovanje prometa v slovenski praksi pomeni nov pristop urejanja prometa. Sloni na trajnostnih načelih urejanja prostora – ob hkratnem zagotavljanju razvoja poudarja pomen kakovosti bivalnega okolja in skrbi za vključenost različnih socialnih skupin. Posledica je učinkovit in hiter promet s hkratnim minimalnim negativnim vplivom na okolje in naše zdravje.

Pristop celostnega načrtovanja prometa se v številnih ključnih izhodiščih razlikuje od tradicionalnih pristopov.

Izvajanje in upoštevanje strategije pomeni začetek razvoja lokalnega prometa v smer, ki vodi do prijetnega mesta, polnega uličnega vrveža, z dobro razvitim, s hitrim in

z učinkovitim javnim prometom na račun bolje izkoriščenih prometnih površin, čistejšega okolja, manj hrupa in večje prometne varnosti. Učinki, ki jih imajo ureditve prometa na lokalnih ravneh, vplivajo na različna področja, predvsem na okolje, počutje in na zdravje. Posredno pa kakovostno urejen promet in javni prostori, namenjeni pešcem, bistveno povečujejo varnost in zmanjšujejo število nezgod.

Koristi naprednih prometnih sistemov se kažejo v boljših življenjskih pogojih (boljše kolesarske in peš povezave, dobro delujoči javni promet, več zelenih in odprtih površin, namenjenih druženju in preživljanju prostega časa), boljšem zdravju prebivalcev in v izboljšanju ekonomske slike območja.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Težave se rešuje z novo infrastrukturo.	Infrastruktura predstavlja le enega izmed mogočih načinov reševanja težav.
Odločanje poteka v zaprtem krogu strokovnjakov in predstavnikov občine oziroma države.	Odločitve se sprejemajo ob posvetovanju oziroma sodelovanju s prebivalci.
Bistveni cilj načrtovanja je zagotoviti hitrost in pretočnost, predvsem za avtomobilski promet.	Bistveni cilj je ljudem zagotoviti boljšo dostopnost in tako izboljšati kakovost bivanja.
Načrtuje se predvsem večje in dražje investicijske projekte.	Načrtuje se stroškovno učinkovito na način vpeljevanja postopnih izboljšav.
Načrtovanje je domena prometnih inženirjev.	V načrtovanje se vključujejo različne stroke in sektorji pa tudi javnost.
Izvedba posameznih projektov, ki redko temelji na skupni strateški presoji.	Izvedbe temeljijo na strateški presoji, ki je osredotočena predvsem na to, ali so projekti usklajeni z zastavljenimi cilji.

**Prilagojeno po Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012).*

3

PROCES IZDELAVE CPS



Občina Ajdovščina ima že tradicijo vključevanja občanov v odločevalske postopke. V letu 2016 je uspešno izvedla pionirski projekt Moje pobude, ki je izpeljal idejo participativnega proračuna.

Številni dogodki in priložnosti za sodelovanje javnosti pri pripravi strategije so ena najpomembnejših novosti v metodologiji priprave te strategije. Med pripravo strategije so bili izvedeni: štiri javne razprave, tri delavnice, dva dogodka na prostem, anketa, spletni vprašalnik, več kot 40 intervjujev in veliko sestankov z občino, da bi uskladili potrebe, stališča in želje prebivalcev občine ter usmerili razvoj prometa v bolj trajnostno smer. V proces priprave strategije so bili v prvi vrsti vključeni lokalni prebivalci, predstavniki različnih ustanov in organizacij ter podjetij, ki delujejo v občini, pa tudi predstavniki občinske uprave in krajevnih skupnosti.

Vključevanje javnosti je na eni strani omogočilo načrtovalcem pridobivanje podatkov o specifičnih značilnostih lokalnega prometa, saj so podatki, pridobljeni od tistih, ki kraj poznajo z vidika vsakdanjega življenja, nenadomestljivi. Hkrati je sodelovanje z javnostjo prispevalo k legitimnosti Celostne prometne strategije, ker odraža mnenja, želje in izzive, ki so jih izrazili lokalni prebivalci in drugi akterji. Ne nazadnje pa velja, da če so prebivalci v pripravo strateških

dokumentov vključeni že v zgodnih fazah, bolje razumejo kontekst in temelje ukrepov ter namene in cilje, ki jih z ukrepi zasledujemo, posledica pa je večja naklonjenost ukrepom, vključenim v CPS. Ključno vlogo pri izvajanju strategije ima občina, vendar je brez tega, da bi jo izvajali tudi drugi deležniki (npr. javne ustanove, kot so: šole, vrtci, knjižnice, krajevne in vaške skupnosti, svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu idr.) in celotna javnost, ni mogoče zares učinkovito izvajati. Želja občine in deležnikov je, da bi bila strategija živ dokument, ki je v stalnem in tesnem stiku z realnimi potrebami uporabnikov. Ukrepi, ki jih predvideva strategija, se namreč tičejo vseh občanov, torej tudi prebivalcev v različnih skupnostih, šolarjev, podjetnikov in različnih organizacij. Prav vsi lahko prispevajo k njenemu čimprejšnjem izvajanju na osebni ravni ali organizirano. Dobra pokritost občine z javnim potniškim prometom omogoča, da se na primer v službo ali po opravkih posamezniki odpravijo z avtobusom ali vlakom, predvsem kratke razdalje pa lahko opravijo peš ali s kolesom. Večja podjetja ali ustanove v občini se lahko odločijo za sprejetje

mobilnostnega načrta, s čimer lahko prispevajo k spreminjanju potovalnih navad zaposlenih. Občina bo učinke ukrepov, ki jih določa strategija, spremljala, ustreznost strategije pa preverjala vsakih nekaj let in jih po potrebi nadgrajevala.

»Uspešnost praks vključevanja javnosti merimo po stopnji upoštevanja želja vključenih« (Arnstein, 1969). Pri oblikovanju celostne prometne strategije smo poskušali po najboljših močeh upoštevati želje lokalne skupnosti, razen če bi bile te v izrazitem nasprotju z načeli trajnostnega razvoja ali kadar bi bile predlagane ureditve lahko nevarne. Veselilo nas je, ker so bili taki primeri redki.

Na splošno v Sloveniji, razen izjem, nimamo veliko izkušenj s participativnim načrtovanjem prostora ali prometa. Čeprav obstajajo dobre prakse s tega področja, je bilo med oblikovanjem celostnih prometnih strategij izpeljanih izjemno veliko praks vključevanja javnosti, in to v precej kratkem obdobju. Nadvse pomembno je, da izvajanje strategije ljudem pokaže, da je njihovo vključevanje v proces oblikovanja strategije imelo določen vpliv na urejanje prometa.

4



Strateška obravnava prometa prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj (Smernice za pripravo ..., 2012).

KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

Ključni izzivi izhajajo iz ugotovitev analize stanja prometa in rezultatov aktivnosti, opravljenih v procesu izdelave strategije (javne razprave, anketa, intervjuji itn.).

1. Zaradi slabih pogojev, ki jih ponujajo prostorske ureditve, premalo ljudi pešači in kolesari

Eden ključnih izzivov spreminjanja prometnih navad Ajdovcev je gotovo povečati delež pešcev in kolesarjev. Ta je trenutno zelo majhen, saj Ajdovce glede na izsledke ankete in javnih razprav od pešačenja odvrta predvsem neudobni in/ali preozki pločniki, pomanjkanje urejenih prehodov za pešce in moteča parkirana vozila. Predvsem izobraževalne ustanove in mladi si zato želijo več do pešcev prijetnih prostorov, ki bi omogočali varno pešačenje v šolo tudi mlajšim, starejši šolarji pa si želijo javne

prostore, v katerih bi se lahko družili in zadrževali na prostem. Parkirana vozila trenutno onemogočajo ene in druge.

V Ajdovščini vsakodnevnega kolesarjenja na delo ali v šolo skoraj ne poznajo. Razlogi so po mnenju prebivalcev različni; kolesarjenje pogosto onemogoča veter, nedvomno pa na majhen delež kolesarjev vpliva slaba in nevarna infrastruktura oziroma dejstvo, da takšne infrastrukture v

naseljih in zalednih območjih občine ter med naselji ni. Kolesarijo tako večinoma le rekreativni in športni kolesarji. V mestu so tudi javne ustanove slabo opremljene za obisk s kolesom. Med različnimi razlogi za majhen delež vsakodnevnih kolesarjev pa so gotovo tudi prometne navade. Nekateri izmed intervjuvancev so pojasnjevali, da ljudje preprosto niso navajeni kolesariti.

“ 73 % anketiranih občanov meni, da je treba v središču kraja uvesti oziroma povečati območje za pešce.”



2. Avtomobili zasedajo večino javnega prostora

Praksa urejanja prometa v Ajdovščini je zadnja leta, desetletja nekoliko več pozornosti namenjala avtomobilskemu prometu. Večina ali celo velika večina obiskovalcev javnih ustanov do cilja prispe z avtomobilom. Pogosto poskušajo parkirati v neposredni bližini stavbe. Nekatere izmed ustanov so brez avtomobila slabo dostopne, čeprav so namenjene starejšim ali mladim, ki pogosto niso vozniki.

Kot problem se kaže tudi prehitra vožnja, ki je ena izmed pogostejših kršitev prometnih predpisov. Nekatere ceste, npr. Goriška, namreč omogočajo sorazmerno velike hitrosti. Moteč je predvsem tranzitni promet, saj veliko

avtomobilov drvi skozi stanovanjska območja, da bi si skrajšali pot. Na Idrijski cesti težave povzročajo predvsem tovorni promet, ki skoraj onemogoča pešačenje in kolesarjenje.

Zaradi vsega naštetega si prebivalci občine želijo ukrepov, ki bi pešcem ponovno naklonili dostojno mesto pri ureditvah javnega prostora.

“ 42 % anketiranih občanov meni, da je avtomobilov preveč in da naj se jim omeji dostop ter s tem izboljša pogoje za pešačenje, kolesarjenje in za javni potniški promet.”

3. Ljubljana, Nova Gorica ter javne ustanove in trgovine v regiji so preslabo povezane z javnim prometom

Slika razvoja javnega prometa je v Ajdovščini precej klavrna. Železniškega potniškega prometa ni več. Na voljo so le še avtobusi, ki jih trenutno uporabljajo predvsem srednješolci, čeprav so namenjeni vsem. Podatki pa kažejo, da se tudi mladi na medmestni ravni vse manj vozijo z avtobusi, saj ga nadomeščajo nove oblike deljenja prevozov (na primer prevozi.org) in uporaba kombijev. Za študente je javni promet aktualen, le če je subvencioniran.

Problem se kaže tudi v slabi



povezanosti okoliških krajev z Ajdovščino. Nekatere ustanove, npr. Dom starejših občanov Ajdovščina in Zdravstveni dom Ajdovščina, si želijo bližjega postajališča, v nekaterih oddaljenih krajih pa avtobusne postaje niso dovolj dobro urejene.

Razvijanje javnega prometa je v občini Ajdovščina pa tudi širše v regiji ključnega pomena, saj bi lahko koristil tudi razvoju turizma. Turisti so namreč brez javnega prometa bistveno manj mobilni od lokalnih prebivalcev.

4. Nezdruge potovalne navade?

Kultura »od vrat do vrat« je v Ajdovščini precej prisotna. To pomeni, da so prebivalci vajeni parkirati zelo blizu cilja potovanja in se jim zdi tudi razmeroma kratka pot od parkirišča do cilja predolga za pešačenje. Ravno

pešačenje od avtomobila do vrat pa je pogosto najbolj prijeten del poti, saj pred vrati knjižnice, šole, bloka ali drugih večjih stavb pogosto lahko srečaš znance in prijatelje ter si izmenjaš besedo ali dve. Na nekaterih ustanovah si želijo novih parkirnih mest za obiskovalce ali zaposlene, čeprav je kar nekaj razpoložljivih parkirnih prostorov, ki so na voljo nedaleč stran. Nekateri domačini so med pripravo te strategije poudarili, da s parkiranjem običajno nimajo težav, še posebej takrat, kadar zadnjih nekaj sto metrov prehodijo.

“ 70 % anketiranih občanov meni, da je krepitev javnega prometa za prometni razvoj občine pomembna.”

Odločitev, da se bomo vozili z avtom, ima več posledic. Zmanjšuje razvoj javnega prevoza in priložnosti za kolesarjenje ali hojo. To je slabo tudi za naše zdravje.

Če se le odločimo za aktivnejše oblike mobilnosti, se razgibamo mimogrede. S tem storimo veliko zase in za okolje na poti do službe, šole ali ko zavijemo na lepše. Pustimo avto doma vsaj za krajše razdalje! (Plevnik, 2016)



5

VIZIJA RAZVOJA



“ Občina Ajdovščina bo v prihodnje razvoj prometa načrtovala celovito in usklajeno, na temeljih obstoječega stanja in prepoznanih potencialov ter z namenom povišanja kakovosti bivanja.

Prizadevala si bo za urejanje prijetnih javnih prostorov po meri človeka, pri čemer bo v prvi vrsti zagotavljala dobre pogoje za vse občane, predvsem za ranljive skupine. Javni prostori bodo namenjeni srečevanju in druženju, nekateri izmed njih pa bodo namenjeni le pešcem in kolesarjem.

Občina si bo prizadevala tudi za urejanje tranzitnega in dostavnega prometa, tako da bo ta čim manj moteč za lokalne prebivalce.

Kot ena izmed občin severnoprimske regije bo spodbujala in sodelovala pri razvoju javnega potniškega prometa, s čimer bo okrepila tudi svojo prepoznavnost in dostopnost.



94 % anketiranim občanom je predlagana vizija trajnostnega prometnega razvoja všeč in se lahko z njo poistovetijo.

“ Dobra praksa se mora v prvi vrsti osredotočiti na izboljšanje pogojev za pešačenje in kolesarjenje ter razbremeniti javni prostor avtomobilov. Pri tem bo treba posebno pozornost nameniti ranljivim skupinam, ki bi jim ureditve morale zagotavljati nemoteno in varno gibanje.

Za celostno načrtovanje prometa, za katerega si bo občina v prihodnje prizadevala, je dobro zasnovana vizija izjemno pomembna. Na podlagi aktivnosti, ki so bile izvedene med pripravo CPS-anket, intervjujev in analiz, smo na delavnici s ključnimi deležniki, nato pa še na javni razpravi zasnovali celovito vizijo razvoja prometa, ki bo občino dolgoročno vodila v do človeka in okolja prijaznejši in bolj trajnostni razvoj.

Pri dozdajšnjem načrtovanju prometne infrastrukture je pogosto manjkala prav strateški pogled v prihodnost, saj gradnja novih prometnic pogosto rešuje težave le kratkoročno, dolgoročno pa povzroča nemalo težav, tudi z vzdrževanjem. Občina Ajdovščina bo zato od zdaj prometni vidik bolj upoštevala tudi pri razvoju in umeščanju dejavnosti v prostor, na primer gospodarstva, posebej turizma in družbenih dejavnosti. S strategijo bi med drugim želeli vzpostaviti dobro prakso strateškega odločanja, ki bo z vpetostjo v druga področja delovanja občine povzročila boljše ekonomske, okoljske in družbene učinke.

Dobra praksa se mora v prvi vrsti osredotočiti na izboljšanje pogojev za pešačenje in kolesarjenje ter

razbremeniti javni prostor avtomobilov. Pri tem bo treba posebno pozornost nameniti ranljivim skupinam, na primer starejšim, otrokom in oviranim, ki bi jim ureditve morale zagotavljati nemoteno in varno gibanje. Del javnih prostorov, na primer Lavričev trg, bi morali nameniti le pešcem in kolesarjem, saj bi bil prostor tako prijetnejši, bolj vabljljiv, sčasoma bi se na trgu lahko odvijale različne priložnosti za druženje.

Javni promet bo občina poskušala razvijati v sodelovanju z drugimi občinami v regiji, saj le dobro delujoč javni promet lahko ponudi ustrezno možnost potovanja predvsem za mlade in starejše ter vse tiste, ki niso vozniki.

Težave s tranzitnim prometom pestijo veliko krajev v Sloveniji. Po eni strani tranzitni promet ogroža prebivalce sosesk, skozi katere kot po bližnjicah vozijo poznavalci lokalnih cest, po drugi strani pa na nekaterih območjih pešce in stanovalce ogroža tovorni tranzitni promet. Občina bo dolgoročno z ukrepi stremela k uravnavanju poteka tranzitnega in dostavnega prometa.



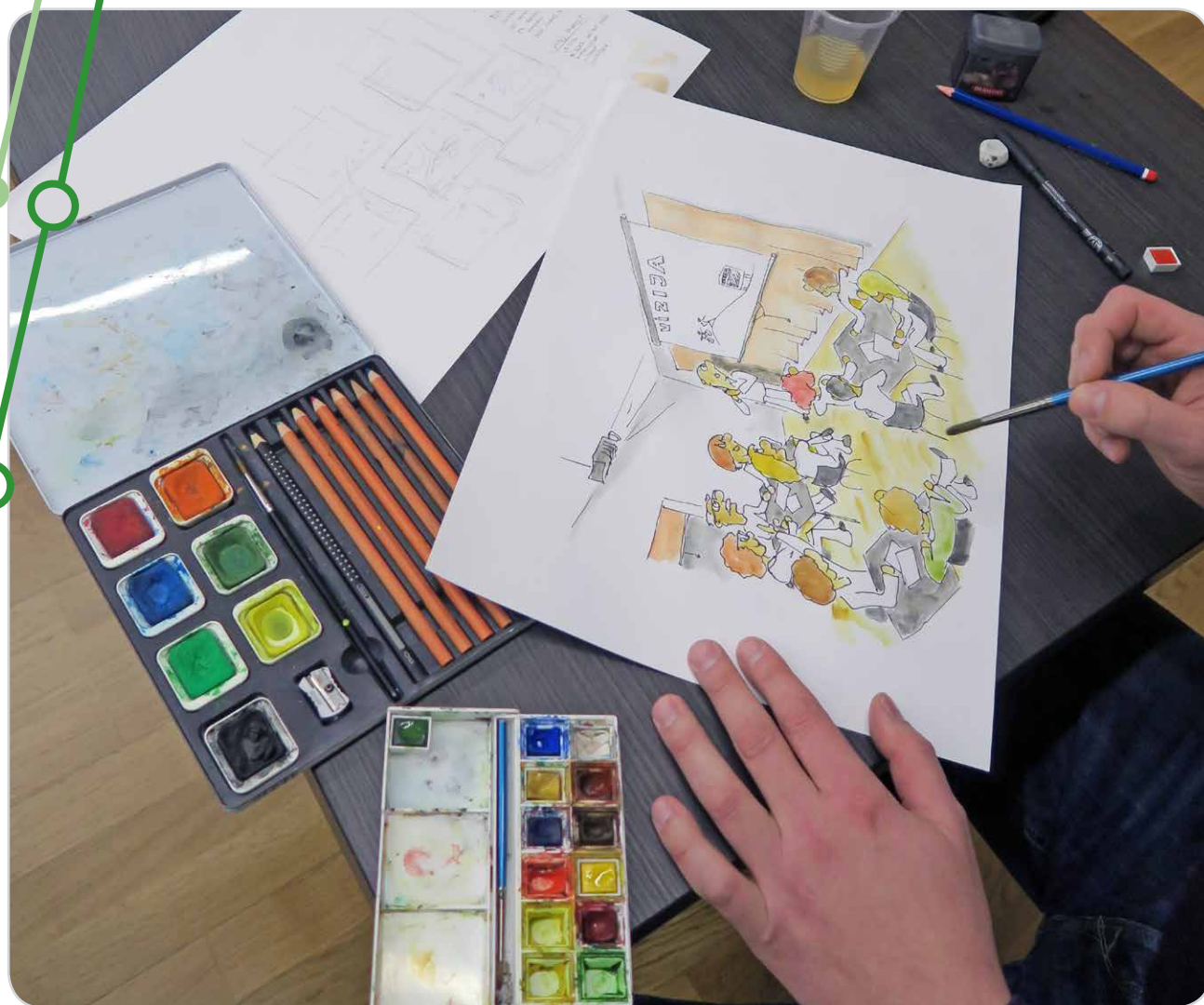
O ČEM BI ŽELELI BRATI ČEZ 20 LET V LOKALNEM ČASOPISU?

Na eni izmed delavnic so udeleženci predlagali časopisne naslove, ki bi si jih želeli brati čez 20 let v lokalnem časopisu. Eden izmed njih se glasi:

Že 10 let vsak dan nova ponudba na Lavričevem trgu (nobene potrebe po WiFi-ju)

»Odkar so se na Lavričevem trgu ponovno napolnile izložbe in je postalo mestno jedro središče druženja in zabave, se še komaj spominjamo natrpanega trga s pločevino. Na 10. tradicionalnem božično-novoletnem sejmu rekordno število ljudi – zasenčil je celo Andrejev semenj.«

6



V Sloveniji vsako leto izgubimo skoraj 2 milijardi evrov zaradi posledic, ki jih s prometom povzročimo okolju in zdravju (Plevnik, 2016).

ŠTIRJE STEBRI CELOVITEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Prometna strategija Občine Ajdovščina bo vizijo trajnostnega razvoja prometa uresničevala na podlagi ukrepov, ki so razvrščeni v štiri osnovne prioritete stebre oz. področja. Posamezni ukrepi so povezani z enim, pogosteje pa z več področji in se med seboj prepletajo. Nekateri ukrepi podpirajo drug drugega in imajo v kombinaciji sinergijske, povečane učinke. Ukrepi in prioritetni stebri celovitega urejanja prometa izhajajo iz ključnih ugotovitev analize stanja prometa v občini in mnenj občanov o potrebnih spremembah ter se osredotočajo na učinkovite, naložbeno skromnejše in do okolja prijaznejše ukrepe.

ŠTIRJE STEBRI CELOVITEGA NAČRTOVANJA PROMETA

- I. Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje po vsej občini.*
- II. Omejevanje in umirjanje motornega prometa na račun odprtega javnega prostora.*
- III. Vzpostavitev linij in voznih redov javnega potniškega prometa skladno s potrebami.*
- IV. Do človeka in okolja prijaznejša mobilnost.*



I. IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO IN KOLESARJENJE PO VSEJ OBČINI

“ 86 % anketiranih občanov meni, da je treba izboljšati varnost za kolesarjenje, 82 % občanov pa meni, da je treba izboljšati varnost za pešačenje.

Pešačenje in kolesarjenje sta najbolj trajnostna načina mobilnosti s številnimi pozitivnimi učinki, ki sežejo na različna področja – na primer področje osebnega zdravja, osebnega proračuna, družabnosti in okolja. Primerna sta predvsem za krajše razdalje, kar ob upoštevanju ozaveščenosti prebivalcev o trajnostni mobilnosti odlično dopolnjuje druge načine trajnostne mobilnosti, na primer javni promet ali sopotništvo. Občina Ajdovščina bo ponovno vzpostavila pogoje, ki bodo občane vabili k vsakodnevni pešačenju. Ključno je, da pri tem sodelujejo občina s svojimi posegi in prebivalci s trudom za spremembe k bolj zdravim in trajnostnim potovalnim navadam.

V Ajdovščini pešajo večinoma le še prebivalci središča naselja, so na prvi javni razpravi povedali Ajdovci. Razlog za to je v pomanjkanju in slabi urejenosti pešpoti, predvsem v industrijsko-trgovski coni Ajdovščina, ki velja za pešce neprijazno, pa tudi v samem središču mesta ter okoliških vaseh (Cesta, Lokavec, Potoče, Žapuže). Obstoječi pločniki so preozki

in nepovezani, zunaj mestnega središča pa jih pogosto sploh ni. Ponekod pešačenje otežujejo parkirana vozila. Podobno je tudi s kolesarskimi potmi. Le redkokje je kolesar na cesti dobrodošel. Zaradi velike količine prometa in visokih hitrosti je posebej nevarna regionalna cesta, ponekod pa kolesarji vozijo po pločnikih. Ob javnih ustanovah ni ustreznih mest za parkiranje koles. Kolesarske steze in povezave so skupaj z javnim prometom najšibkejša področja urejanja prometa v občini.

Občina Ajdovščina se bo v prihodnosti osredotočila na skrb za izboljšanje pogojev za hojo. Skrbela bo, da bo pešcem na voljo več površin, da bodo pločniki širši, pri čemer bo na voljo dovolj prostora, da bodo prehodi za pešce osvetljeni. Posebej se bo osredotočila tudi na izboljšanje dostopnosti za ovirane in si skupaj z njimi prizadevala za ureditve, ki bodo namenjene vsem, tudi njim. Lotila se bo prenove nekaterih ulic in trgov, Lavričev trg bo namenila pešcem ter pri tem smiselno uredila tranzitni in dostavni promet. Za varnejše pešačenje

bo tudi z drugimi ukrepi umirjala tranzitni avtomobilski promet.

Da bi spodbudili uporabo kolesa kot prevoznega sredstva za vsakodnevne opravke, bo treba urediti povezano mrežo kolesarskih poti v samem naselju in jo navezati na okoliške kraje. Občina bo nadaljevala projekt regionalnih kolesarskih poti in ga postopno začela izvajati. Regionalne kolesarske povezave so pomembne za domačine in obiskovalce ter bodo pomagale tudi pri razvoju drugih področij, na primer turizma. Spodbujanja kolesarjenja se bo lotila tudi z urejanjem varnih kolesarnic ob vseh javnih ustanovah pa tudi ob nekaterih avtobusnih postajah, saj bo kolesarjenje pomemben način mobilnosti pri kombiniranju prevoznih sredstev, na primer kolesarjenja in javnega prometa.

Občina se bo posebej posvetila promociji trajnostne mobilnosti, pri čemer bo spodbujala pešačenje in kolesarjenje s ciljem povečati delež kolesarjev med zaposlenimi in šolarji pa tudi pri lastnih zaposlenih.



Cilji izvajanja ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje

Kazalnik	2017	2018	2019	2020	2021
Štetje prometa (povečanje deleža pešcev in kolesarjev).					Za 10 %.
Izvedba kolesarskih poti.					75 km poti.
Umestitev stojal za kolesa – po številu lokacij in izvedba varne kolesarnice ob postajališčih (npr. centralna avtobusna postaja).		1 x stojalo za kolesa	1 x stojalo za kolesa	1x stojalo za kolesa	1 x stojalo za kolesa, (skupno 4 stojala za kolesa) + 1 x varna kolesarnica.
Ureditev območja Kaste – peš cone.					Izvedba.
Izvedba površin za pešce in kolesarje (po številu projektov).				2	3 (skupno 5).
Dogovor za postavitve polnilnic za električna vozila					Izvedba dogovora.

II. OMEJEVANJE IN UMIRJANJE MOTORNEGA PROMETA NA RAČUN OPRTEGA JAVNEGA PROSTORA

“ 55 % anketiranih občanov meni, da je treba hitrost avtomobilskega prometa na nekaterih cestah in v središču občine zmanjšati.

Odpri javni prostor ponuja meščanom množico dejavnosti za druženje, igro, za rekreacijo v različnih, aktivnih ali pasivnih oblikah. Je skupna površina, na kateri se ljudje srečujejo, kjer se razvijajo lokalne skupnosti in kamor prihajajo obiskovalci. Privlačen odprt javni prostor privablja na ulice ljudi, zaradi katerih radi pridejo tudi drugi ljudje. Različni ljudje so dejavni na različne načine, mesto zaradi ljudi na ulicah postane živahno, njegovi prebivalci pa zadovoljni. Prevelika količina avtomobilov po navadi zavira živahen utrip mesta, saj so ljudje v avtomobilih, namesto da bi se srečevali, avtomobili pa povzročajo veliko težav – onesnažujejo okolje, zasedajo že tako skromno odmerjen prostor, zapirajo poglede ter so pogosto prehitri in preglasni, zato se zdijo pešcem pa tudi kolesarjem nevarni.

Ponovna oživitev ulic in trgov je eden večjih izzivov, s katerim se

soočajo številni kraji v Sloveniji in drugod. Izkušnje pa kažejo, da prav prostorske ureditve lahko bistveno pripomorejo k bolj živahnim mestnim središčem. Občina Ajdovščina bo zato na različne načine smiselno umirjala in omejevala promet na račun prijetnejšega javnega prostora. Urejanje parkiranja je pomemben dejavnik k urejanju javnega prostora pa tudi k spreminjanju potovalnih navad posameznikov in družbe. Ureditev področja parkiranja v kombinaciji z drugimi podpornimi ukrepi bo pripomogla k boljše izkoriščenemu javnemu prostoru, zagotavljanju parkiranja na primernih lokacijah in k spremembi potovalnih navad občank in občanov. Na dogodkih med pripravo CPS je bil promet pogosto izpostavljen kot moteč – predvsem velika parkirišča in nepravilno parkirani avtomobili ter prevelike hitrosti. Tudi življenje v vaških središčih po

mnenju udeležencev najbolj ovirajo parkirana vozila, ki zasedajo večino trgov. Z zmanjševanjem površin za avtomobile bi mestni in vaški trgi lahko spet postali zanimivi in prijetni javni prostori, namenjeni srečevanju in druženju prebivalcev vseh generacij. Kot večji izziv je bil poudarjen tudi tranzitni promet na območju nekdanje industrijske cone Lipa, ki ovira stanovalce, moteč pa je tudi za dijake bližnje srednje šole ter uporabnike športne dvorane.

Javni prostor v mestih sestavljajo ulice, trgi in parki. Občina bo predvsem na ulicah in trgih namenjala veliko pozornosti ureditvam, s katerimi bo umirjala promet. Pločniki bodo dovolj široki, križišča pa urejena tako, da bodo udobnejša za pešce in manj za avtomobile. Avtomobile bo sama ureditev spodbudila k počasnejši in previdnejši vožnji.



Cilji izvajanja ukrepov za omejevanje in umirjanje motornega prometa na račun odprtega javnega prostora

Kazalnik	2017	2018	2019	2020	2021
Ureditev območja Kastre – omejitev prometa.					Izvedba.
Ureditve ulic za umirjanje prometa (po številu projektov).					4.
Parkirna politika.			Izvajanje parkirne politike.		
Vnos vzhodne obvoznice v prostorske akte.					Izvedeno.

III. VZPOSTAVITEV LINIJ IN VOZNIH REDOV JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA SKLADNO S POTREBAMI

“ 71 % anketiranih občanov meni, da je treba izboljšati prostorsko pokritost občine z javnim prevozom.

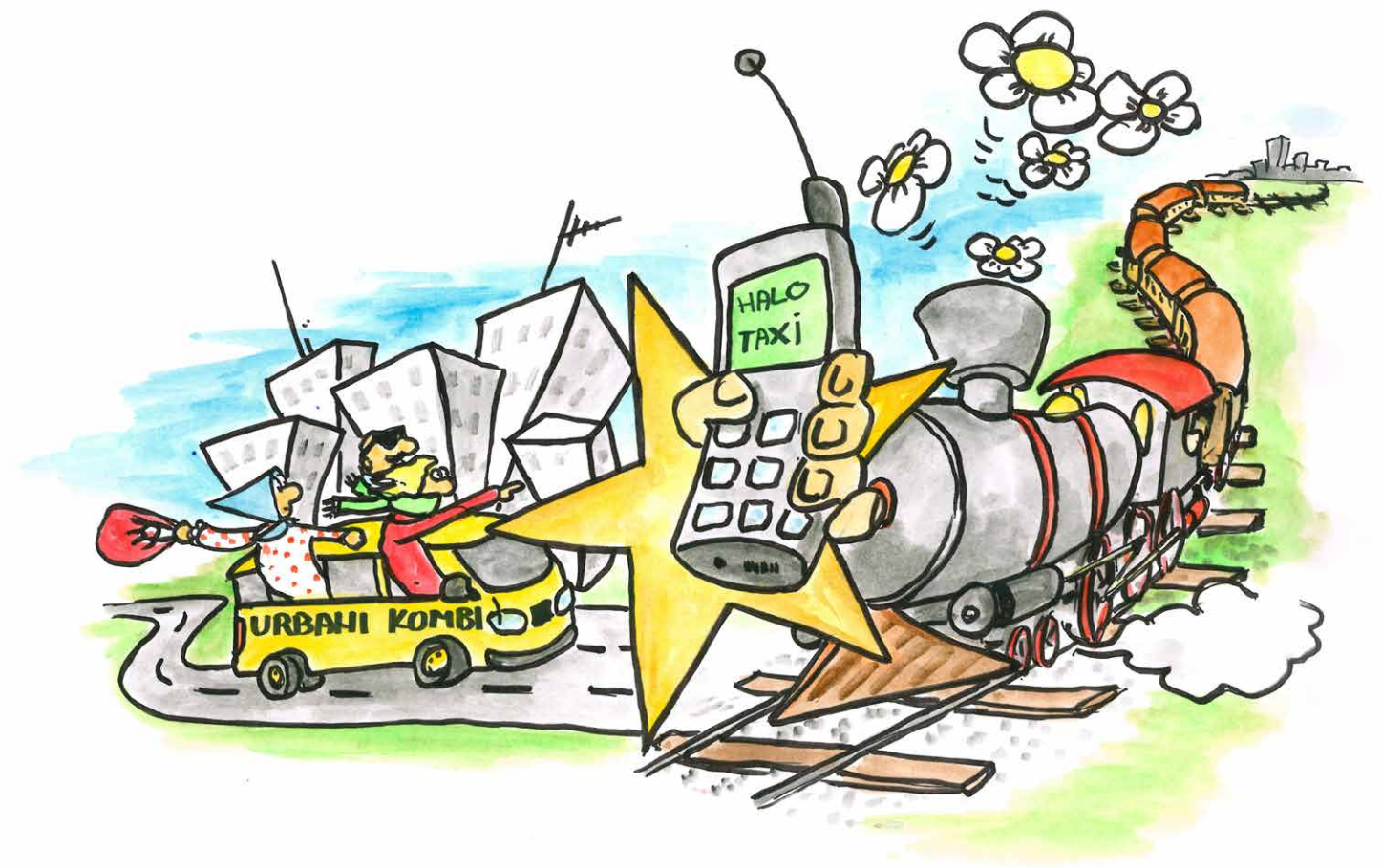
Izmed vseh načinov mobilnosti na zmanjšanje motornega prometa verjetno lahko najbolj vpliva javni promet. Če primerjamo prostor, ki ga za vožnjo potrebuje en avtobus, ki ga napolni 30 potnikov, s 30 potniki, ki sedijo vsak v svojem avtomobilu, si lahko predstavljamo, kako pomemben je v resnici razvoj javnega prometa za okolje, varnost in za počutje udeležencev v prometu. Ob tem ne smemo pozabiti na tiste skupine prebivalcev, ki niso ali ne morejo biti vozniki. Javni prevoz bi moral ponujati ustrezno alternativo avtomobilu, vendar se organizacija javnih prevozov sooča z različnimi težavami. Na žalost ugotavljamo, da ni v koraku s časom, število potnikov pa iz leta v leto upada.

Glede na analize stanja v občini in pogovore z udeleženci javnih razprav, predstavniki organizacij ter glede na ankete je javni promet v občini slabo razvit. Rezultati ankete kažejo, da javni

prevoz med kraji v občini skoraj ni v uporabi, razen za prevoze v šolo (12 %), nekoliko več pa je tudi voženj v središča zunaj občine (6 %). Povpraševanje po javnem prometu je v dnevju precej neenakomerno, anketirance pa pri javnem prevozu najbolj motita počasna hitrost in visoka cena. Glede na to, da število uporabnikov javnega prevoza v splošnem upada, je treba v prihodnosti poiskati različne alternative javnemu prevozu, na primer oblike sopotništva, souporabe vozil ali prevoza na klic, v sodelovanju z drugimi občinami v regiji pa bi tudi obstoječ sistem javnih prevozov lahko bistveno nadgradili.

Z namenom učinkovitega razvoja javnega prometa bo zato občina izdelala temeljito analizo potreb po novih linijah in spremenjenih frekvencah javnega prometa ter analizo potrebe in možnosti organizacije prevoza na klic. Preverila bo opremljenost obstoječih parkirišč za udobno potovanje in

kombiniranje potovalnih načinov ter določila lokacije za prenovo. Pripravila bo študijo modela vzdržnega potniškega prevoza, primerne za občino, ter integracije različnih oblik javnega prevoza. Občina bo pripravila tipsko zasnovo postajališča, ki bo podlaga za urejanje in prenove postajališč v prihodnosti in bo dobro dostopen vsem, varen in urejen tako, da bo mogoča kombinacija prevozov, na primer kolo – avtobus. Skupaj z drugimi občinami v regiji si bo občina prizadevala in spodbujala idejo o oživitvi železniškega potniškega prometa.



Cilji izvajanja ukrepov za vzpostavitev linij in vozni redov javnega potniškega prometa skladno s potrebami

Kazalnik	2017	2018	2019	2020	2021
Posredovana pobuda Slovenskim Železnica za oživitev železniškega potniškega prometa v povezavi z drugimi občinami v regiji.				Izvedeno.	
Ureditve avtobusnih postajališč (npr. Batuje, Tevče - Koboli, Dolga Poljana, Budanje, Gaberje) (po številu projektov).			5.		

IV. DO ČLOVEKA IN OKOLJA PRIJAZNEJŠA MOBILNOST

“ V Sloveniji vsako leto izgubimo skoraj 2 milijardi evrov zaradi posledic, ki jih s prometom povzročimo okolju in zdravju. (Plevnik, 2016).”

Pomemben del načrtovanja in izvajanja trajnostnih prometnih rešitev je ozaveščanje prebivalcev o pomembni vlogi trajnostne mobilnosti. Prometne navade, posamezne rešitve in ureditve ter njihova uporaba so pogosto močno povezane z obveščanjem javnosti in s promocijo. V večini primerov se promocijske aktivnosti nanašajo na različna področja trajnostne mobilnosti, njihov skupni namen pa je ozaveščati in spodbujati dobro prakso, zato so združene v svojem namenskem prioritetenem področju.

Ozaveščanje, spodbujanje in promocija trajnostne mobilnosti igrajo pomembno vlogo pri upravljanju mobilnosti in prometa ter pri spreminjanju potovalnih navad posameznika. Ukrepi, kot so informiranje, promocijske prireditve, komuniciranje ter vključevanje javnosti pri pomembnejših odločitvah glede prometa, so bili v preteklosti pogosto

zapostavljeni, zato bo občina med prioritete aktivnosti za trajnostno načrtovanje prometa med drugim postavila tudi takšne »mehke« ukrepe.

Občina Ajdovščina bo z ozaveščanjem, s spodbujanjem in promocijo trajnostne mobilnosti skrbela za boljšo izkoriščenost obstoječih možnosti, hkrati pa bo prek promocijskih akcij poskrbela za boljšo prepoznavnost in učinkovitost posameznih infrastrukturnih ter drugih ukrepov. V sodelovanju z gospodarskimi družbami in drugimi javnimi ustanovami bo skrbela za bolj trajnostne rešitve ter za koordinacijo različnih dejavnosti in ukrepov za večjo učinkovitost. Z izdelavo mobilnostnih načrtov bo spodbujala drugačne, inovativne pristope za spreminjanje potovalnih navad zaposlenih, hkrati pa bo z izvajanjem projektov skrbela za varen dostop vseh udeležencev v prometu do pomembnejših ustanov.

Tehnologija lahko bistveno pripomore k urejanju učinkovitejših naselij. Občina Ajdovščina se bo v prihodnosti še naprej ukvarjala tudi s promocijo alternativnih, do okolja prijaznejših načinov mobilnosti, na primer avtomobilov na električni pogon. Trenutne smernice se bodo v prihodnosti gotovo razširile tudi v različne nove možnosti, povezane z aplikacijami pametnih tehnologij, ki bodo omogočale souporabo vozil in tako učinkovito zmanjšale število vozil v javnem prostoru pa tudi stroške, povezane z vzdrževanjem vozil in infrastrukture.

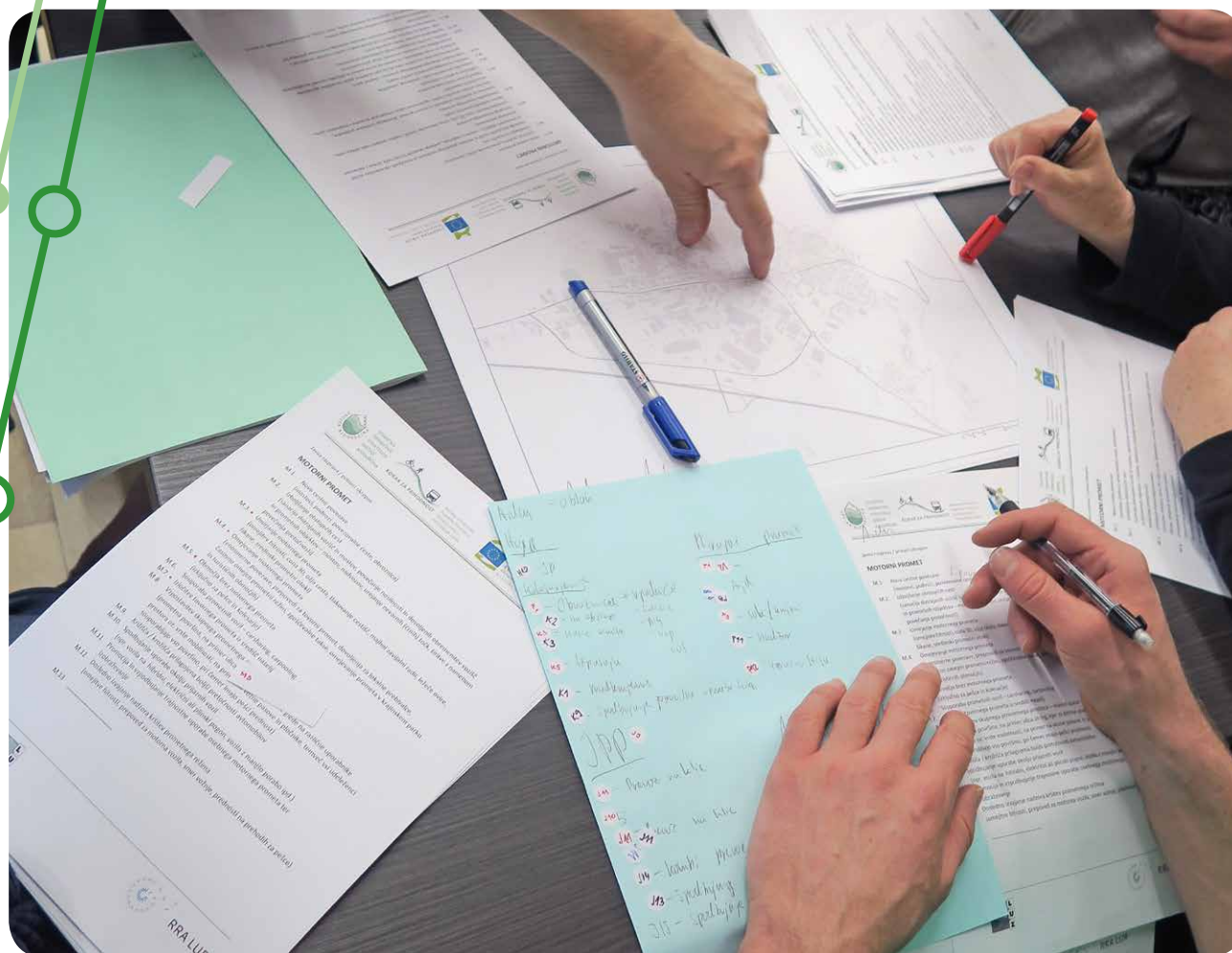


Cilji izvajanja ukrepov za spodbujanje do človeka in okolja prijaznejše mobilnosti

Kazalnik	2017	2018	2019	2020	2021
Spodbujanje in promocija.		Podvojitvev sredstev.	Ohranjanje.	Ohranjanje.	Ohranjanje.
Dogovor za postavitev polnilnic za električna vozila.					Izvedba načrta.

7

AKCIJSKI NAČRT



Akcijski načrt je najbolj oprijemljiv del strategije, ki izhaja iz vseh aktivnosti in sodelovanj z deležniki med pripravo CPS. Določa nabor ukrepov skupaj s potrebnimi sredstvi, z odgovornostmi in s časovnimi roki za njihovo izvedbo, kar predstavlja podlago za spremljanje izvajanja strategije v naslednjih petih letih.



Nabor ukrepov izhaja iz sodelovanj z javnostmi (4 javne razprave, 2 delavnici z vabljenimi udeleženci, anketa, intervjuji in drugi dogodki) pa tudi iz strokovnih ugotovitev. Kot najpomembnejši ukrepi pa so prepoznani tisti, ki vodijo k urejanju pešcem in kolesarjem namenjenih območij v naseljih, pri čemer so posebej izpostavljene regionalne kolesarske poti za vsakodnevno kolesarjenje in ureditev območja za pešce v središču Ajdovščine. Za bolj trajnostno prometno prihodnost mesta bo treba zagotoviti več sredstev za mehkejša ukrepe, kot je spodbujanje trajnostnih načinov mobilnosti in spreminjanje potovalnih navad z različnimi akcijami in dogodki, pa tudi za konkretnije ureditve, na primer izboljšanje preglednosti in varnosti za pešce in kolesarje na zavoju ceste Ajdovščina-Col na robu naselja. Po mnenju udeležencev delavnice pa naj bi dokončno izboljšanje varnosti omenjenega območja zagotovila šele t. i. vzhodna obvoznica, ki je izrazito dolgoročna rešitev, katere prvi korak bo vnos obvoznice v prostorski akt.



PRIORITETNI STEBRI:

- I. Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje po vsej občini.*
- II. Omejevanje in umirjanje motornega prometa na račun odprtega javnega prostora.*
- III. Vzpostavitev linij in voznih redov javnega potniškega prometa skladno s potrebami.*
- IV. Do človeka in okolja prijaznejša mobilnost.*

Stebri	Svežnji ukrepov	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Rok izvedbe
I., II., IV	Strokovne podlage za urejanje območij v mestu, na obstoječih cestah in poteh, namenjenih pešcem in kolesarjem (izbor prioriteten lokacij, način urejanja, vrsta ukrepov, faznost, kategorizacija, projektna dokumentacija).	OA	OA, zunanji viri (100.000 EUR)	2017–2021
I., II., IV	Krožišče – cestna baza s komunalno ureditvijo.	OA	OA, RS, zunanji viri (500.000 EUR)	2019
I., II., IV	Pločnik ob obvoznici Ajdovščina – površine za pešce in kolesarje.	OA	OA, zunanji viri (1,300.000 EUR)	2018–2021
I., II., IV	Pločnik Vipavska cesta – površine za pešce in kolesarje.	OA	OA, zunanji viri (300.000 EUR)	2021
I., II., IV	Projekti in izvedba površin za pešce in kolesarje na Tovarniški cesti .	OA	OA, zunanji viri (108.000 EUR)	2021
I., II., IV	Cesta Ajdovščina–Lokavec–Predmeja. Površine za pešce in kolesarje.	OA	OA, zunanji viri (300.000 EUR)	2017–2021
I., II., IV	Pločnik Skrilje.	OA	OA (33.000 EUR)	2020
I.	Ureditev prehodov za pešce v Ajdovščini.	OA	OA, zunanji viri (13.000 EUR)	2018–2021
II., IV.	Izdelava mobilnostnih načrtov za šole, javne ustanove, za večje zaposlovalce.	OA, šole, vrtci, večji zaposlovalci	OA, zunanji viri (5.000 EUR/mob. načrt)	2021
II., IV.	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP, povečanje deleža kolesarjev med zaposlenimi in šolarji z motivacijo in s promocijo ali finančnimi spodbudami.	OA, javni zavodi, NVO, podjetja (tudi zavarovalnice)	OA, zunanji viri (do 5.000 EUR letno)	Kontinuirano
I., IV.	Izvedba kolesarskih poti na podlagi IDZ »Zasnove regionalnega kolesarskega omrežja Severne Primorske (Goriške razvojne regije. (Locus, d. o. o., št. proj. 571/2015)« (lastništvo, projektna dokumentacija, soglasja, izvedba).	OA, regija, država	OA (in sosednje občine), RS, zunanji viri (15 km/leto)	2021
I., IV.	Uvedba in širitev sistema za izposajo koles in vozil na alternativni pogon (komunikacija s partnerji, lokacije ...).	OA, zasebni investitorji	OA, zasebni investitorji	2021

Stebri	Svežnji ukrepov	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Rok izvedbe
I., IV.	Načrti in izvedba pilotne varne kolesarnice ob postajališčih JPP (npr. centralna avtobusna postaja Ajdovščina) skladno s CPS (spodbujanje intermodalnosti, dostopnost) s postopno umestitev stojal za kolesa (varne kolesarnice) pred vse javne ustanove, ob postajališča JPP.	OA, javni zavodi	OA, zunanji viri (30.000 EUR)	2021
I., II., IV.	Ureditev območja Kastre – izvedba peš cone v starem mestnem jedru – Kastru – vključno s Cesto 5. maja z arheološkimi raziskavami in s komunalno ureditvijo.	OA	OA, RS, zunanji viri (3,000.000 EUR)	2017–2021
I., II., IV.	Ureditev ceste Quiliano–Lokavska cesta s komunalno ureditvijo.	OA	OA, zunanji viri (827.000 EUR)	2017–2019
I., II., IV.	Ureditev Bevkove ulice – površine za pešce in kolesarje, dostop do šole.	OA	OA, RS, zunanji viri (187.000 EUR)	2017–2021
I., II., IV.	Ureditev križišča na cesti Batuje–Selo s komunalno ureditvijo.	OA	OA, RS, zunanji viri (180.000 EUR)	2018
I., II., IV.	Ureditev stanovanjskega območja Ribnik SBII s komunalno ureditvijo.	OA	OA, RS, zunanji viri (70.000 EUR)	2018
I., II., IV.	Ureditev ceste proti izviru Hublja s komunalno ureditvijo.	OA	OA, RS, zunanji viri (155.000 EUR)	2018–2019
I., II., IV.	Mostovi – ureditev mostov čez Hubelj.	OA	OA, RS, zunanji viri (250.000 EUR)	2017–2021
I., II., IV.	Prilagoditev površin za pešce za gibalno ovirane osebe.	OA	OA, RS, zunanji viri (15.000 EUR)	2019
I., IV.	Analiza, načrtovanje in izvedba območij za mirujoči promet v naseljih s ciljem zagotavljanja kakovostnega javnega prostora v naseljih.	OA	OA, zunanji viri (250.000 EUR)	2018–2021
II., IV.	Oblikovanje in izvajanje parkirne politike ter dostavnih režimov.	OA	OA, zunanji viri (100.000 EUR)	2018–2021
I., II., IV.	Okrepitev izvajanja nadzora in sankcij za nedovoljeno parkiranje, prekoračitve hitrosti in ustavljanja tovornih vozil na cesti – redarska služba in policija.	OA, redarska služba	–	2020

Stebri	Svežnji ukrepov	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Rok izvedbe
I.	Vnos vzhodne obvoznice v prostorske akte z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje.	OA	–	2018
I.	Ureditev Idrijske ceste ter izboljšanje preglednosti in ureditev pločnika pa tudi prehodov na območju ovinka na stiku ceste Col–Ajdoščina z zaledjem s komunalno ureditvijo.	OA	OA, zunanji viri (134.000 EUR)	2017–2018
I., II., IV.	Zmanjšanje dovoljene osne obremenitve za tovorni promet na lokalnih in javnih poteh, na katerih je to mogoče (s pomočjo izvedenca gradbene stroke s strokovnim pregledom).	OA	OA, zunanji viri (20.000 EUR/leto)	2020
III.	Analiza potreb prebivalstva po potniškem prometu (s preveritvijo in z določitvijo linij in lokacij JPP ter postajališča in s preverjanjem potreb po prevozu na klic). Študija in priprava modela vzdržnega potniškega prevoza, primerne za občino, ter integracije različnih oblik javnih prevozov (šolarji, občani).	OA	OA, zasebni investitorji, zunanji viri (10.000 EUR)	2020
III.	Pobuda za oživitev železniškega potniškega prometa v povezavi z drugimi občinami v regiji.	OA, svet regije	–	2018
III.	Ureditev avtobusnih postaj (npr. Batuje, Tevče - Koboli, Dolga Poljana, Budanje, Gaberje).	OA	OA, zunanji viri (75.000 EUR)	2017–2020
III.	Preveritev mogočih lokacij za sopotništvo skladno z merili CPS in trajnostnega načrtovanja ter dogovor o souporabi obstoječih parkirišč za tovorna vozila (spodbujanje podjetij h komunikaciji).	OA	–	2020
IV.	Idejne zasnove sanacij degradiranih območij z vidika vpliva prometa na umeščanje dejavnosti v prostor (npr. Lipa – spreminjanje namembnosti; dolgoročno).	OA	OA, zunanji viri (20.000 EUR)	2021
IV.	Priprava načrta postavitve polnilnic za električna vozila.	OA	OA, zunanji viri (7.000 EUR)	2021
I., II., IV.	Ureditev ceste Ajdoščina–Nova Gorica, krožišče s komunalno ureditvijo.	OA	OA, zunanji viri (200.000 EUR)	2017, 2019

Stebri	Svežnji ukrepov	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Rok izvedbe
I., II., IV.	Ureditev križišča Col s komunalno ureditvijo.	OA	OA, zunanji viri (140.000 EUR)	2021
I., II., IV.	Ureditev krožišča regionalne ceste (obvoznice) s Tovarniško cesto in cesto v Dolenje (hitra cesta) s komunalno ureditvijo.	OA	OA, RS (700.000 EUR)	2019–2021



8

SPREMLJANJE IN NADZOR



Skupaj z akcijskim načrtom sta izvajanje in spremljanje posledic ukrepov iz strategije ključna za uresničevanje zelenih ciljev. Iz izkušenj se lahko sproti učimo, kateri ukrepi so bolj in kateri manj učinkoviti, v prihodnosti pa jih po potrebi preoblikujemo in mogoče ciljne vrednosti dosežemo še prej ali pa zanje porabimo manj denarja.

Spremljanje učinkov strategije se bo izvajalo enkrat letno, in sicer po posameznih prioritetenih stebrih – glede na kazalnike. Do konca leta 2017 bo občina pripravila izhodiščne vrednosti posameznih kazalnikov skupaj z metodologijo merjenja učinkov, da bo zajem podatkov pri poročanju primerljiv.



Spremljanje ni samo nujen predpogoj za vrednotenje strategije, ampak nam omogoča, da na podlagi nastalih ugotovitev strategijo prilagajamo, spreminjamo in dopolnjujemo (Vključevanje javnosti ..., 2015).

A guide of good practices on sustainable urban mobility SUM Project (2014). http://www.sumproject.eu/sites/default/files/guides/good_practice_en/A_GUIDE_OF_GOOD_PRACTICES_SUMPROJECT.pdf

Arnstein, Sherry R. (1969). A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Planning Association*, Vol. 35, No. 4.

Balfour, J. L. in Kaplan, G. A. (2002). Neighborhood environment and loss of physical function in older adults. *American Journal of Epidemiology*, Vol. 155, No. 6. Oxford Academic

Barter, P. (2013), Cars are parked 95 % of the time. *Reinventing Parking*. www.reinventingparking.org/2013/02/cars-are-parked-95-of-time-lets-check

Karta prometnih obremenitev (2014). Direkcija RS za infrastrukturo. http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu

Kolesarjem prijazna infrastruktura, Osnutek smernic za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (2017). RS Ministrstvo za infrastrukturo.

OECD, International Transport Forum (2013). *Cycling, Health, and Safety*. OECD Publishing/ITF

Plevnik, A. (2016). *Okolje, promet in zdravje*. Naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor – Agencija RS za okolje in Ministrstvo za infrastrukturo, izdelovalec: UIRS.

Plevnik, A. (2017), *Mobilnostni načrti za podjetja in ustanove: izkušnje iz Slovenije*. Predstavitev. <http://www.trajnostnamobilnost.si/>.

Pucher, J. in Buehler, R. (2015). *Walking and Cycling for Healthy Cities*. *Built Environment*, Vol. 36, No. 4. Alexandrine Press.

P + R, Predlog smernic za vzpostavitev sistema P + R (parkiraj in se pelji) in umeščanje prestopnih točk P + R v urbanih naseljih. (2017). RS Ministrstvo za infrastrukturo.

Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012). Ministrstvo za infrastrukturo.

Statistični urad Republike Slovenije (2016). www.stat.si.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004). Ur. l. RS 76/04. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj.

Trajnostno mestno prometno načrtovanje, Priručnik. (2007) Rupperecht Consult v sodelovanju s sodelavci projekta PILOT.

Urbani sprehodi Jane's walk, IPoP, <http://ipop.si/urbani-sprehodi-janes-walk/>. 24.4.2017.

Vključevanje javnosti v pripravo predpisov, Priručnik za načrtovanje in izvajanje posvetovalnih procesov. (2015). RS Ministrstvo z javno upravo.



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE AJDOVŠČINA

Naročnik:
Občina Ajdovščina
Cesta 5. maja 6 a
5270 Ajdovščina

Št. projekta: 7995

Izvajalca:
LUZ, d.d.
Verovškova ulica 64
1000 Ljubljana

RRA LUR
Tehnološki park 19
1000 Ljubljana

Ljubljana, april 2017

Skrbnica pogodbe na občini:

Irena Raspor, vodja Oddelka za okolje in prostor, OA

Delovna skupina na občini:

Irena Raspor, vodja Oddelka za okolje in prostor

Jošt Černigoj

Marica Žen Brecej

Špela Praček

Aleksandra Hain

Vodja strokovne skupine:

Karla Jankovič, univ. dipl. inž. kraj. arh., LUZ, d.d.

Izdelovalci:

LUZ, d.d.:

Urška Kranjc, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Klemen Milovanović, univ. dipl. inž. grad.

Tomaž Blaž, univ. dipl. inž. grad.

Matej Hašaj, univ. dipl. inž. geod.

Dr. Petra Vertelj Nared, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Kaja Lipuš, dipl. geograf. (UN)

Tanja Murko, dipl. kraj. arh.

RRA LUR:

Dr. Aidan Cerar, univ. dipl. soc.

Gaja Trbižan, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Katja Butina, univ. dipl. ekon.

Barbara Boh, univ. dipl. soc.

Matej Gojčič, univ. dipl. inž. arh.

Nataša Mršol, univ. dipl. geog. in soc.

Ilustracije: Matija Kete

Slikovno gradivo: arhiv Občine Ajdovščina, LUZ, d.d.
in RRA LUR



RRA LUR