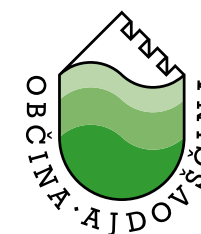




OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE AJDOVŠČINA





OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE
AJDOVŠČINA



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Kazalo vsebine

Nagovor župana IV - V

01	AJDOVŠČINA PRIHODNOSTI	1
	Uvod	2 - 4
	Priprava druge generacije OCPS	5 - 7
	Vizija	8 - 10
	Cilji	11 - 12
02	STEBRI CELOVITEGA NAČRTOVANJA	
	PROMETA V OBČINI AJDOVŠČINA	13
	Uvod	14
	Prioritete	15
	1. Celostno prometno načrtovanje	16
	1.1 Analiza stanja	
	1.2 Ključni izzivi in priložnosti	
	1.3 Strateško vodilo in ambicije	
	1.4 Ukrepi	
	1.5 Akcijski načrt	
	2. Hoja	23
	2.1 Analiza stanja	
	2.2 Ključni izzivi in priložnosti	
	2.3 Strateško vodilo in ambicije	
	2.4 Ukrepi	
	2.5 Akcijski načrt	

3. Kolesarjenje	31
3.1 Analiza stanja	
3.2 Ključni izzivi in priložnosti	
3.3 Strateško vodilo in ambicije	
3.4 Ukrepi	
3.5 Akcijski načrt	
4. Javni potniški promet	39
4.1 Analiza stanja	
4.2 Ključni izzivi in priložnosti	
4.3 Strateško vodilo in ambicije	
4.4 Ukrepi	
5. Motorni promet	47
5.1 Analiza stanja	
5.2 Ključni izzivi in priložnosti	
5.3 Strateško vodilo in ambicije	
5.4 Ukrepi	
5.5 Akcijski načrt	
6. Mirujoči promet	57
6.1 Analiza stanja	
6.2 Ključni izzivi in priložnosti	
6.3 Strateško vodilo in ambicije	
6.4 Ukrepi	
6.5 Akcijski načrt	



foto: Občina Ajdovščina

Nagovor župana

Spoštovane občanke in občani!

Pred vami je nova Občinska celostna prometna strategija Občine Ajdovščina, ki utrjuje vsebino, zastavljeno v poprejšnji prometni strategiji, ter riše nove načrte in poti za obdobje naslednjih let. Današnji hitri ritem življenja narekuje še hitrejše prilagajanje na novo realnost, pri čemer je izjemno pomembno prisluhniti potrebam lokalnega okolja. Prav iz tega razloga je njeno snovanje temeljilo na širokem sodelovanju javnosti – občanke in občani ste s svojimi predlogi, razpravami in udeležbo na delavnicah pomembno prispevali k oblikovanju vizije in rešitev, ki bodo v prihodnje zaznamovale naš prostor.

Pričakovanja našega območja so visoka že zaradi njegove zgodovine. Lega Ajdovščine je namreč pomembno vplivala tako na značaj tukajšnjega okolja kot na značaj nas, njegovih prebivalcev. Vojaki, popotniki, furmani in drugi, ki jih je burja gnala čez Ajdovščino, so bili tisti, ki so skupaj z lokalnim prebivalstvom sooblikovali današnje poti. In če so bile spremembe včasih nagle, je trenutni tempo, ki narekuje novosti, še toliko hitrejši. Temu smo se kot družba tudi prilagodili. Tako danes število mimoidočih koles beležijo merilniki, starejše občane po opravkih vozijo prostovoljci, naše nebo pa preletavajo električna letala.

Z novo strategijo in novo vizijo za nadaljnja leta bomo posegli še više. Naše mesto bo od severa do juga prepleteno s še več peš- in kolesarskimi potmi, ki se bodo širile tudi v naselja zunaj urbanega območja. Po mestu se bo pretakal mestni javni potniški promet v obliki majhnih ali srednje velikih vozil. Občani bodo imeli tako v mestu kot na podeželju še več možnosti prevoza na zahtevo. V našem okolju se bodo premikala vozila na trajnostni pogon, kar bodo omogočale novo umeščene polnilnice in polnilni parki. Mesto bodo s širšo regijo znova povezovali železnica in drugi okolju prijazni načini potovanja. Tako domačinom, ki vsak dan odhajajo po svojih opravkih, kot popotnikom, ki se prvič mudijo v našem zgodovinskem mestu, pa bo na voljo toliko možnosti in priložnosti, da bo lahko njihova izbira potovanja v prvi vrsti trajnostna.

Spremembe se zgodijo po korakih. Verjamem, da bomo tudi občani z že izvedenimi ukrepi in s tem, kar bomo zgradili v prihodnje, s spremembami na boljše tlakovali še odličnejšo pot našim zanamcem in tako na njej pustili tudi svoj neizbrisen pečat.

Pa srečno pot!

Tadej Beočanin, župan

01

AJDOVŠČINA PRIHODNOSTI

Uvod

Občinska celostna prometna strategija Občine Ajdovščina (OCPS) predstavlja strateški okvir, katerega cilj je spodbujanje trajnostne, vključujoče in učinkovite mobilnosti. Njeno osrednje poslanstvo je obvladovanje prometnih izzivov v lokalnem okolju, osredotoča pa se na uvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti, ki so zasnovani tako, da celovito zajemajo vse prometne načine ter omogočajo sinergijsko povezovanje tako med samimi ukrepi kot z ostalimi področji načrtovanja. Nova prometna strategija Občine Ajdovščina tako ni le prometna strategija, temveč eno od gonil celostnega pristopa k ustvarjanju bolj trajnostnega, pravičnega in zdravega okolja.

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22), ki je krovni zakon na področju izvajanja politik trajnostne mobilnosti pri nas, opredeljuje namen celostnega prometnega načrtovanja kot vzpostavitev sistema za uresničevanje prometne politike v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja. Sledeč smernicam, ki jih zakon navaja, je bil leta 2023 objavljen razpis Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, na katerem je Občina Ajdovščina uspešno pridobila sredstva za sofinanciranje nove prometne strategije.

S celostnim prometnim načrtovanjem bomo z novo strategijo, kot navaja zgoraj omenjeni zakon, prispevali k izboljšanju učinkovitosti in uravnoteženosti prometnega sistema in njegovih podsistemov, učinkovitejšemu upravljanju prometnega povpraševanja, izboljšanju dostopnosti v prometnem sistemu za vse prebivalce zaradi enakovrednega dostopa do dobrin, zmanjšanju škodljivih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje zaradi emisij toplogrednih plinov, obremenitev s hrupom in onesnaževanja zraka, ohranjanju kulturne dediščine, telesni dejavnosti z omogočanjem aktivne mobilnosti, izboljšanju kakovosti prometnih omrežij ter povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

Občina Ajdovščina bo tako z uvajanjem trajnostnih ukrepov ustvarjala boljše življenjske pogoje za svoje občane. Z nadgradnjo poprejšnjih ukrepov in obstoječih praks bo z nadaljnjim vlaganjem v infrastrukturo, kot so kolesarske steze, pešpoti, postaje za izposajo koles ter izboljšanje javnega prevoza, zmanjševala zastoje in onesnaževanje ter občane spodbujala k bolj trajnostnemu načinu življenja.

foto: Jan Čermelj



Priprava druge generacije OCPS

Metodologija in postopek priprave

Občina Ajdovščina nadaljuje pot celostnega prometnega načrtovanja v občini, ter svoje dosedanje izkušnje in dosežke nadgrajuje z izdelavo **občinske celostne prometne strategije druge generacije**.

Poseben poudarek smo pri pripravi OCPS namenili vključevanju javnosti. To je predstavljalo enega od temeljnih pristopov v celotnem postopku priprave OCPS, saj je pomembno prispevalo k legitimnosti in sprejemljivosti dokumenta ter povečalo transparentnost načrtovanja. Postopek je potekal odprto in vključujoče, pri odločanju pa smo upoštevali javni interes.

Postopek vključevanja javnosti smo zasnovali na podlagi Nacionalnih smernic za vključevanje javnosti ter dosedanjih izkušenj delovne skupine. V ta namen smo oblikovali širšo delovno skupino, ki je vključevala glavne deležnike. Izvedli smo anketo, s katero smo pridobili vpogled v potovalne navade občanov in njihovo zadovoljstvo s prometnim načrtovanjem v občini.

Poleg tega smo organizirali javne razprave, vzpostavili spletno platformo, ki je občanom omogočala oddajanje pripomb, predlogov in komentarjev na temo prometa, ter izpeljali vrsto dogodkov in delavnic, namenjenih trajnostni mobilnosti. Ti dogodki niso potekali zgolj v okviru Evropskega tedna mobilnosti, temveč tudi v širšem časovnem okviru, kar je omogočilo učinkovitejšo vključitev javnosti. V postopek smo aktivno vključili tudi predstavnike gospodarstva in podjetij, ki so svoja stališča, izzive in predloge prispevali bodisi z anketo bodisi v okviru razprav.

Za zagotavljanje ustreznosti in kakovosti dokumenta je bila v sklopu postopka izvedena tudi večfazna zunanja presoja, ki jo je opravil usposobljen presojevalec.

Priprava OCPS je obsegala šest sklopov aktivnosti, ki so omogočili učinkovito in celovito obravnavo vizije, izzivov, priložnosti in prioritet na področju trajnostne mobilnosti:

- 1 Ureditev razmer za delo**
Sklop predstavlja zagon aktivnosti in vzpostavitev temeljev za uspešen začetek izvajanja in priprave OCPS, skupaj z oblikovanjem projektne skupine ter pripravo delovnega načrta izvajanja.
- 2 Vzpostavitev postopka**
V okviru sklopa je bil določen časovni načrt, ki je opredelil ključne aktivnosti, vzpostavljeno je bilo sodelovanje med sektorji v občini in s sosednjimi občinami, obsegal pa je tudi vključevanje ključnih deležnikov z vzpostavitvijo širše delovne skupine ter zastavljen Načrt vključevanja javnosti.
- 3 Oris zelenega stanja**
Sklop je vključeval opredelitev vizije ter ciljev OCPS Občine Ajdovščina, ki predstavljajo dolgoročen pogled na razvoj občine na področju trajnostne mobilnosti.
- 4 Analiza obstoječega stanja**
Sklop je obsegal celovito analizo trenutnega stanja v občini, v sklopu katere so bili evidentirani in prepoznani glavni izzivi in priložnosti, prav tako je bil izdelan tudi Načrt spremljanja kazalnikov, ki predstavlja orodje za sistematično spremljanje napredka ter doseganja zastavljenih ciljev.
- 5 Opredelitev smeri ukrepanja**
Na podlagi celovitega pregleda stanja so bile v tem sklopu določene konkretne smeri ukrepanja na področju spodbujanja trajnostne mobilnosti z opredelitvijo strateških vodil ter oblikovanjem svežnjev ukrepov, ki so bili vključeni v akcijski načrt izvajanja ukrepov OCPS.
- 6 Priprava in potrditev strategije**
Za zaključek postopka je bila pripravljena končna OCPS Občine Ajdovščina z akcijskim načrtom, ki je bila potrjena in sprejeta na občinskem svetu.

Ena od novosti, ki izhaja iz Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023), je tudi uvedba **enotnih kazalnikov učinka izvajanja in izvedbe OCPS**.

Enotni kazalniki učinka izvajanja OCPS so naslednji: delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini, delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo, delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih, delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo, dolžine poti na delo. Enotni kazalnik izvedbe OCPS meri delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta. Poleg teh bo občina spremljala še tri dodatne kazalnike, in sicer: število kolesarjev na podlagi števca kolesarjev, podatki o prometnih nesrečah (s hudimi telesnimi in smrtnimi poškodbami ter z udeleženiimi pešci in kolesarji) ter število izvedenih delavnic in aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti.

Vizija

Občina Ajdovščina sledi celoviti prometni preobrazbi, ki podpira nadaljnji družbeni in gospodarski razvoj skupnega prostora. To bo dosegla s celostnim prostorskim načrtovanjem v mestu in na podeželju, z učinkovitimi prometnimi povezavami tako znotraj občine kot z večjimi notranjimi in čezmejnimi središči ter z razumevanjem in vključevanjem različnih potreb. S spodbujanjem okolju prijaznih in zdravju koristnih potovalnih navad bomo krepili kakovostno življenje v varni, privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Vizija OCPS Občine Ajdovščina predstavlja zastavljeno smer dolgoročnega razvoja na področju načrtovanja in urejanja prometa. Vizija je bila zasnovana na podlagi aktivnosti v sklopu priprave OCPS, ključnega pomena pa sta zagotovitev široke podpore javnosti in upoštevanje različnih interesov. K njenem oblikovanju so bili povabljeni tako člani širše delovne skupine kot občani v okviru javne razprave.

Vizija temelji na vrednotah, ki so prepoznane kot najpomembnejše in izhajajo iz sprejete Strategije razvoja Občine Ajdovščina do 2030 (konkurenčna, trajnostna, družbeno odgovorna, prepoznavna in učinkovita). Pri nadaljnjem razvoju občine predstavljajo vodilo in podlago novi OCPS, ki spodbuja skupnost k doseganju trajnostnih prometnih rešitev.

Na podlagi vizije je bilo opredeljenih devet ciljev, ki podrobneje določajo želene spremembe, smeri ter področja, ki jih občina želi doseči z implementacijo trajnostnih prometnih rešitev. Pri opredelitvi ciljev je bilo pomembno sodelovanje vseh ključnih deležnikov, vključno z lokalno skupnostjo in širšo javnostjo ter prometnimi strokovnjaki, kar zagotavlja, da cilji odražajo potrebe in želje skupnosti in so prilagojeni lokalnim specifikam.

foto: Jan Čermelj



Cilji

Cilji Občinske celostne strategije Občine Ajdovščina:

- 1. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
- 2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti
- 3. Odgovornost in spoštovanje na vseh področjih
- 4. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
- 5. Mrežna povezanost ruralnega in mestnega okolja in sodobna infrastruktura
- 6. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
- 7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa
- 8. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti
- 9. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Zastavljeni cilji odražajo prioritete in zagotavljajo strateške smernice izvajanja ukrepov ter spodbujajo premik k trajnostni mobilnosti.

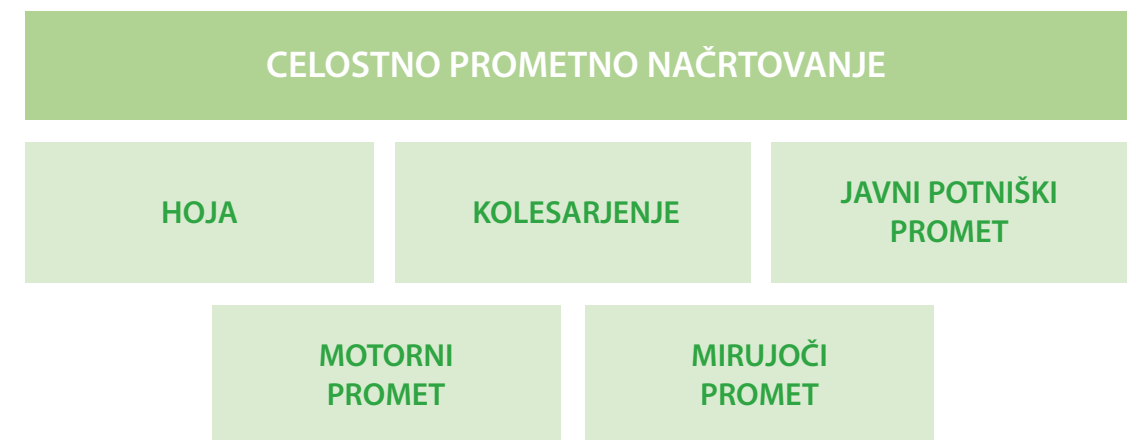
Spremembe, ki jih želimo doseči s posameznim ciljem, so bile kvantificirane s ciljnimi vrednostmi. Te predstavljajo konkretizacijo zelenih dosežkov v primerjavi s sedanjim stanjem. Zasnovane so tako, da so jasno zapisane, omogočajo merjenje in spremljanje ter realno doseganje zastavljenih ciljev v določenem časovnem okviru.

CILJ	CILJNA VREDNOST	KAZALNIK	IZHODIŠČNA VREDNOST
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Do leta 2032 povečati delež potovanj, ki jih občani opravijo z vsemi oblikami JPP, na 3 %	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	0,5 % (leta 2024)
Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti	Do leta 2032 povečati delež hoje kot načina potovanja na 15 %	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	8,4 % (v letu 2024)
Odgovornost in spoštovanje na vseh področjih	Vsako leto izvesti ali se udeležiti vsaj 11 delavnic in aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti	Število izvedenih ali obiskanih delavnic in aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti	9 delavnic (v letu 2024)
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Do leta 2032 prepoloviti število prometnih nesreč s hudimi telesnimi in smrtnim poškodbami (4 nesreče v obdobju 2030–2032) ter z udeležbo pešcev in kolesarjev (6 nesreč v obdobju 2030–2032)	Število prometnih nesreč s hudimi telesnimi in smrtnimi poškodbami v občini (triletno povprečje) ter prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev in pešcev v občini (triletno povprečje)	8 hudih telesnih in smrtnih poškodb (v obdobju 2020–2022) 13 pešcev in kolesarjev (v obdobju 2020–2022)
Mrežna povezanost ruralnega in mestnega okolja in sodobna infrastruktura	Do leta 2032 povečati delež potovanj, ki jih občani opravijo s kolesom, na 7 %	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	1,9 % (v letu 2024)
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Do leta 2032 povečati število kolesarjev (na podlagi števca kolesarjev) za 20 % (25.058 kolesarjev)	Število kolesarjev na podlagi števca kolesarjev	20.882 kolesarjev (v letu 2023)
Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Do leta 2032 znižati delež uporabe avtomobila kot načina prevoza za vsakodnevne poti na 75 %	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	81,6 % (v letu 2024)
Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Do leta 2032 povečati delež poti v šolo, ki jih učenci opravijo peš, s kolesom in z JPP na 80 %	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	75,4 % (v letu 2024)
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Do leta 2032 zmanjšati delež dolžin poti na delo pri večjih zaposlovalcih v občini, ki so daljše od 30 km, na 15 %	Dolžine poti na delo	20 % (v letu 2024)

STEBRI CELOVITEGA NAČRTOVANJA PROMETA V OBČINI AJDOVŠČINA

Uvod

V sklopu priprave OCPS Občine Ajdovščina je opredeljenih pet stebrov strategije, ki naslavlja ključna področja prometa in mobilnosti v občini (hoja, kolesarjenje, javni prevoz, avtomobilski promet ter mirujoči promet), povezuje pa jih krovni steber, ki obravnava celostno prometno načrtovanje.



Vizijo in želene cilje bo Občina Ajdovščina uresničevala z izvajanjem ukrepov, ki so razvrščeni v okviru stebrov strategije. Pri oblikovanju ukrepov so bila upoštevana načela trajnostnega razvoja, ki izpostavljajo pomen zmanjševanja negativnih vplivov na okolje, povečevanja dostopnosti in zagotavljanja varnosti za vse uporabnike prometnega sistema. Javnost je bila aktivno vključena skozi ves postopek oblikovanja ukrepov, saj so lahko občani v času priprave podajali svoje predloge in mnenja o stanju prometa v občini, kar je prispevalo k večji usklajenosti strategije z dejanskimi potrebami in pričakovanji občanov.

Ukrepi so zasnovani na podlagi obširne analize stanja v občini, izkazanih potreb lokalne skupnosti ter mnenj občanov o potrebnih spremembah ter opredeljenih prioritet smeri ukrepanja.

Ukrepi so zastavljeni tako, da uravnoteženo obravnavajo vsa področja strategije in omogočajo čim večjo sinergijo med samimi ukrepi, ob tem pa tudi medsektorsko povezovanje z ostalimi vidiki načrtovanja. Zastavljeni svežnji ukrepov predstavljajo temelje za izvedbo učinkovitih, družbeno odgovornih in dolgoročnih rešitev, ki bodo prispevale k bolj povezani, vključujoči in trajnostno naravnani skupnosti.

Prioritete

Prioritete OCPS Ajdovščina:

- Vzpostavitev privlačne urbane infrastrukture za pešce z ozelenjevanjem obstoječih ter izvedbo novih površin za pešce
- Povezava Ajdovščine in sosednjih naselij s kolesarsko infrastrukturo
- Širjenje sistema javnega potniškega prometa (JPP) z integracijo mestnega potniškega prometa in razširitvijo storitev prevoza na klic
- Povečanje prometne varnosti s fokusom na stanovanjska in storitvena območja ter območja šolskih poti z uvedbo ukrepov umirjanja motornega prometa ter zmanjšanjem tranzitnega prometa
- Zmanjšanje obremenitev mestnega središča Ajdovščine z motornim prometom z uvedbo ukrepov parkirne politike



foto: Tamara Vidmar

1. Celostno prometno načrtovanje

1.1 Analiza stanja

Občina Ajdovščina že več let dosledno uresničuje načela celostnega prometnega načrtovanja, pri čemer sledi dolgoročni viziji razvoja trajnostne mobilnosti ter izboljšanja kakovosti bivanja svojih prebivalcev. Prvi pomemben korak na tej poti je bil narejen leta 2017 z izdelavo OCPS prve generacije, s katero je občina začrtala temeljne cilje, ukrepe in smernice za prehod v bolj trajnostno urejen prometni sistem.

V nadaljnjih letih so bili cilji trajnostne mobilnosti vključeni tudi v druge strateške in prostorske dokumente. Na ta način je občina prometne usmeritve postopoma povezovala z razvojem prostora, varovanjem okolja, gospodarskimi interesi in kakovostjo življenja. Pomemben poudarek je bil ves čas namenjen tudi **vključevanju javnosti**, pri čemer si je občina nenehno prizadevala nadgrajevati svoje pristope ter zbirati mnenja in predloge ključnih deležnikov – od prebivalcev in civilne družbe do podjetij in institucij.

1.2 Ključni izzivi in priložnosti

Glavni izzivi spodbujanja trajnostnih oblik prometa so predvsem v načrtovanju in izvajanju učinkovitih ukrepov in dobrih prometnih praks, ki bodo pozitivno vplivali na spreminjanje potovalnih navad občanov. Pomanjkanje celovitega pristopa k prometnem načrtovanju pogosto vodi v izvajanje ukrepov, ki so nepovezani in ne odražajo lokalnih potreb in prioritet. Ključno priložnost predstavljata implementacija in izvrševanje »mehkih ukrepov« trajnostne mobilnosti, saj s spodbudami in promocijo pozitivno vplivamo na potovalne navade občanov, z izvajanjem smotrnih in ustrezno zastavljenih ukrepov pa zagotavljamo boljše pogoje za pešačenje, kolesarjenje ter JPP. Dodatno pozornost je treba posvetiti povezovanju in usklajenosti načrtovanja prometne politike s preostalimi sektorji, medobčinskemu povezovanju ter izobraževanju občinske uprave in drugih odločevalcev na področju celostnega prometnega načrtovanja, saj le tako lahko celostno obravnavamo razvoj občine.

Vse dosedanje izkušnje, znanje in zavezanost načelom trajnostnega razvoja je občina celostno združila v pripravi in sprejetju **nove OCPS druge generacije**, s katero nadgrajuje začetno vizijo in uvaja konkretne rešitve, prilagojene aktualnim potrebam in prihodnjim izzivom.

1.3 Strateško vodilo in ambicije

V prihodnje bo prioriteta izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti. Načrtovanje in izvajanje ukrepov bosta temeljila na zanesljivih podatkih ter primerih dobrih praks, ob izboljšanem medsektorskem povezovanju ter rednem sodelovanju in komunikaciji z občani in ključnimi deležniki. Cilj je v okviru občinske uprave vsako leto izvesti ali se udeležiti najmanj 11 delavnic in aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti, in sicer z namenom povečanja deleža izvedenih ukrepov OCPS.

1.4 Ukrepi

1. Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja ter JPP v sklopu različnih delavnic in promocij

Ozaveščanje o koristih in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti imata v celostnem prometnem načrtovanju ključno vlogo. Občina se je v okviru OCPS zavezala k uvajanju dodatnih aktivnosti in delavnic na temo trajnostne mobilnosti, zato bo vsako leto izvajala aktivnosti, kot so informiranje, promocije in vključevanje javnosti v postopke načrtovanja. Posebej bo aktivna pri vključevanju mladostnikov, saj ti predstavljajo ciljno skupino za oblikovanje trajnostnih potovalnih navad v prihodnosti.

2. Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov OCPS

Občina Ajdovščina (predvsem v okviru prostorskega načrtovanja) že izvaja različne aktivnosti vključevanja javnosti v postopke načrtovanja. S cilnim vključevanjem vseh deležnikov ter vzpostavitvijo komunikacije med občino in občani bo omogočeno usklajevanje različnih interesov, s čimer se bo povečalo doseganje načrtovanih ciljev ter okrepil občutek vključenosti in soodgovornosti prebivalcev, kar bo prispevalo k legitimnosti sprejetih rešitev in zmanjševanju konfliktov. Občina bo sodelovanje javnosti in ključnih deležnikov omogočala s pomočjo javnih razprav, delavnic in posvetov z namenom zagotavljanja transparentnosti postopka ter vključevanja potreb prebivalcev in upoštevanjem dejanskih potreb in izzivov lokalnega okolja.



foto: Pipistrel

3. Izdelava mobilnostnih načrtov za javne ustanove in večje generatorje prometa

Glavnino potovanj v prometnih konicah predstavljajo vsakodnevne poti na delo in šole. Javne ustanove, večji zaposlovalci, trgovska središča ter druge ustanove zato predstavljajo pomembne deležnike pri načrtovanju in upravljanju učinkovitega prometa in reševanju izzivov v lokalnem okolju. Ustanove lahko z implementacijo različnih ukrepov vplivajo na prometne tokove v svoji okolici ter spodbujajo alternative osebnemu motornemu prometu.

Mobilnostni načrt upravlja mobilnost na ravni lokacije in podaja orodja, kako najučinkovitejše integrirati pogostejšo hojo, kolesarjenje ter uporabo javnega prevoza in racionalnejšo rabo avtomobila. Prioritetno bodo izdelani mobilnostni načrti za javne ustanove v občini, vsaj eden letno, v okviru prostorskih dokumentov pa bomo določili pogoje za večje generatorje prometa, ki se na novo umeščajo v prostor.

4. Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinskih strateških dokumentih in izvedbenih aktih

Občina bo zagotavljala integracijo trajnostne mobilnosti v občinske strateške in programske dokumente (Strategija razvoja občine, Strategija turizma itn.). S tem bo trajnostna mobilnost postala temeljna vsebina razvoja občine. Občina bo v nadaljnjih postopkih sprememb in dopolnitev vključila relevantne vsebine OCPS, usmerjala prostorski razvoj na področjih trajnostnega prometa ter vključila usmeritve za umeščanje velikih generatorjev prometa na način, ki bo omogočal dostop z več različnimi prometnimi načini. Celovit pristop k načrtovanju bo omogočal usklajevanje ukrepov ter učinkovitejšo rabo virov.



foto: Tamara Vidmar

I Celostno prometno načrtovanje I

5. Vključevanje v programe Evropskega teritorialnega sodelovanja v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov ter v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnoteženi razvoj celotne Evropske unije s ciljem naslavljanja konkretnih rešitev trajnostne mobilnosti

Občina se bo še naprej aktivno vključevala v programe Evropskega teritorialnega sodelovanja, vključno s čezmejnimi, transnacionalnimi in medregionalnimi programi ter drugimi evropskimi kohezijskimi politikami. S sodelovanjem bo občina zagotavljala dodatna finančna sredstva za uresničevanje inovativnih projektov, ki naslavlajo konkretne izzive v lokalnem prostoru ter v okviru katerih se izvajajo ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Povezovanje z drugimi regijami in državami bo prispevalo k uravnoteženemu razvoju ter krepitvi integriranih pristopov k mobilnosti, kar bo omogočalo trajnosten in usklajen razvoj na ravni cele Evropske unije.

6. Aktivnosti za spremljanje izvajanja kazalnikov OCPS in poročanje na Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo

Zagotavljanje merljivosti sprememb omogoča nabor kazalnikov, s katerimi bo občina spremljala doseganje ciljnih vrednosti med postopkom izvajanja OCPS. Za potrebe priprave in spremljanja učinkov OCPS je ministrstvo, pristojno za celostno prometno načrtovanje, predpisalo pet obveznih kazalnikov, poleg teh pa bo Občina Ajdovščina spremljala še tri dodatne kazalnike, ki bodo omogočali dodatni vpogled v učinkovitost OCPS. Občina je v okviru postopka priprave OCPS izdelala načrt spremljanja kazalnikov, ki opredeljuje način spremljanja in poročanja pristojnemu ministrstvu.

7. Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regionalne CPS

Regionalna celostna prometna strategija predstavlja razvojni dokument o usmerjanju in upravljanju prometa na območju regije s ciljem povezave načrtovanja in upravljanja prometa ter krepitve trajnostne mobilnosti. Občina Ajdovščina bo v okviru regionalnega projekta sodelovala pri pripravi krovnega strateškega dokumenta, ki bo opredeljeval prioritete razvoja prometa v Severno Primorski (Goriški) razvojni regiji in bo vključen v vse nadaljnje sektorske strateške dokumente. Medobčinsko povezovanje bo omogočalo izvajanje obsežnejših projektov, ki presegajo meje občine in vplivajo na povezljivost znotraj regije.

1.5 Akcijski načrt: Celostno prometno načrtovanje

	UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST
C.1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja ter JPP v sklopu različnih delavnic in promocij	1.000 €/leto	srednja	Občina Ajdovščina, izobraževalne ustanove, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Ajdovščina
C.2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov OCPS	1.000 €/leto	majhna	Občina Ajdovščina (financiranje v okviru proračuna – letna postavka)
C.3	Izdelava mobilnostnih načrtov za javne ustanove in večje generatorje prometa	7.000 €/načrt	srednja	Občina Ajdovščina in večji generatorji prometa
C.4	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinskih strateških dokumentih in izvedbenih aktih	1.000 €/leto	majhna	Občina Ajdovščina
C.5	Vključevanje v programe Evropskega teritorialnega sodelovanja v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov ter v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnoteženi razvoj celotne Evropske unije s ciljem naslavljanja konkretnih rešitev trajnostne mobilnosti	1.500 €/leto	velika	Zunanji partnerji in Občina Ajdovščina
C.6	Aktivnosti za spremljanje izvajanja kazalnikov OCPS in poročanje na MOPE	2.500 €/leto	srednja	Občina Ajdovščina
C.7	Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regionalne CPS	2.500 €/leto	srednja	Občina Ajdovščina, Severno Primorska (Goriška) razvojna regija

VIR FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	VREDNOST UKREPA
Občina Ajdovščina (financiranje v okviru proračuna – letna postavka)									8.000 €
Občina Ajdovščina									8.000 €
Zunanji viri in Občina Ajdovščina (financiranje v okviru proračuna – letna postavka)									50.000 €
Občina Ajdovščina									8.000 €
Zunanji viri in Občina Ajdovščina									12.000 €
Občina Ajdovščina									20.000 €
Občina Ajdovščina									7.500 €

2. Hoja

2.1 Analiza stanja

V Ajdovščini so osrednje mestne prometnice (večina krajevnih in lokalnih cest) opremljene s peš infrastrukturo oziroma s hodniki za pešce. Občina v zadnjih letih še bolj aktivno ureja javne površine za pešce v sklopu prenove mestnih in krajevnih (vaških) središč in skrbi za utrditev obstoječih peš povezav ter ustvarja nove, s poudarkom na območjih, kjer bi bilo treba primarno urejati nove površine za pešce.



foto: Tamara Vidmar

Občani imajo tudi sicer veliko priložnosti za pešačenje. K temu je veliko pripomogel projekt ozelenitve mesta Ajdovščina, ki je površine ob glavnih prometnicah naredil privlačnejše za pešce. Na območju občine sta trenutno vzpostavljeni dve območji umirjenega prometa z omejitvijo dostopa motornega prometa, ki se nahajata v Vipavskem Križu ter na območju Kastre, v mestu Ajdovščina, in ki sta primarno namenjeni peščem. Pomembno peš povezavo v Ajdovščini predstavljajo površine ob Hublju, ki bodo ob končni ureditvi delovale kot sklenjena zelena os v smeri sever—jug.

Izzivi ostajajo ob prometno bolj obremenjenih cestah, predvsem na območju obstoječih gospodarskih in trgovskih con v Ajdovščini, kjer so veliki generatorji prometa. Vprašanja varnosti pešpoti so ključna tudi pri šolskih in občolskih območjih, kjer stremimo k nenehnemu izboljševanju pogojev varnega prihoda v šolo.

K spodbujanju pešačenja bi torej še dodatno pripomogla vzpostavitev novih povezav, ki bi sledile širitvi mesta in njegovemu trajnostnemu razvoju. Sem sodijo povezave sever—jug (Tovarniška cesta), povezava vzhod—zahod v profilu regionalne ceste II. reda v odseku 0387, nadaljevanje peš povezave južnega dela Ceste 5. maja in povezave med stanovanjskimi območji na vzhodnem delu mesta z industrijskimi conami.

Pomemben vidik spodbujanja pešačenja je tudi zagotavljanje privlačnega okolja in ureditev, ki so prijazne in udobne za uporabnike. Občina tako intenzivno ureja javne površine v sklopu projekta Ozelenitve javnih površin v Ajdovščini in njeni okolici, ki obsega prenovo obstoječih in urejanje novih zelenih površin. Modro-zelena javna infrastruktura pomembno prispeva h kakovosti bivalnega okolja z zagotavljanem varnosti in udobja uporabnikov (senčenje, pestrost prostora itn.), vse bolj pa se kaže tudi njena vloga pri zmanjšanju klimatskih vplivov (zadrževanje meteornih voda, zmanjševanje toplotnih otokov itn.). Občina se zavzema za vzdrževanje obstoječih ureditev in jih razvija tudi z različnimi pobudami in projekti, kot je npr. Moja pobuda, s katero lahko občani predlagajo različne ukrepe po svoji meri.

Za večjo raven dostopnosti Občina Ajdovščina skrbi tudi s sledenjem Strateškemu načrtu dostopnosti za Občino Ajdovščina, na podlagi katerega se nadaljuje urejanje prostora za zagotovitev ustrezne dostopnosti za vse uporabnike s poudarkom na različnih ciljnih skupinah.



foto: Alenka Čadež Kobol

2.2 Ključni izzivi in priložnosti

Glavni izzivi se kažejo predvsem v pomanjkanju infrastrukture za pešce na ruralnih območjih občine, pomanjkljivo ozaveščanje pešcev o udeležbi v prometu, zagotavljanje ustreznega nivoja varnosti predvsem za najranljivejše udeležence ter izvedba ustreznih ukrepov za spreminjanje potovalnih navad občanov. Izzive za urejanje območij predstavljajo tudi naselja s svojim vzorcem pozidave, za katerega so značilni ožji cestni profili, zato je tam potreben celostni pristop k umirjanju prometa.

Za izboljšanje pogojev za hojo je bilo prepoznanih več priložnosti, predvsem vzpostavitev površin za pešce v naseljih, ozelenitev poti in ureditev urbane opreme ter nadaljevanje akcij za ozaveščanje pešcev o varnosti v prometu.

2.3 Strateško vodilo in ambicije

Vodilo na področju hoje je urejanje privlačnega, dostopnega in povezanega javnega prostora za vse občane, s poudarkom na umeščanju ozelenjene infrastrukture in izboljšanju povezav za pešce, s čimer želimo spodbuditi hojo kot način vsakodnevne mobilnosti. Zastavljena ambicija na področju hoje je do leta 2032 povečati delež zaposlenih, ki na delo prihajajo peš, in sicer s 6 % (leta 2024) na 10 %.

2.4 Ukrepi

1. Izgradnja infrastrukture za pešce v mestu Ajdovščina za izboljšanje dostopnosti

Ureditev kakovostne infrastrukture za pešce pomembno pripomore k privlačnosti prostora za hojo. Površine morajo biti zasnovane tako, da omogočajo neposredne povezave med glavnimi cilji potovanja, so prilagojene vsem skupinam uporabnikov (starejši, otroci, gibalno in senzorično ovirane osebe itn.) in ponujajo višjo raven udobja z ozelenitvijo, osenčenjem ter zagotovitvijo ustreznih širin.

Prioritetno sta predvideni ureditev infrastrukture za pešce in kolesarje ob južni obvoznici mesta Ajdovščina in na severnem delu Vilharjeve ulice ter infrastruktura za pešce ob Lavričevi cesti za zagotavljanje dostopnosti in povezanosti stanovanjskih in storitvenih območij.



Ajdovski sejem (Semenj Sv. Ivana 25.6.1928, zapuščina Stipe Štekar)

2. Ureditev infrastrukture za pešce v primestnih naseljih

Sistematično urejanje površin za pešce s povezovanjem že obstoječe infrastrukture ter izgradnjo nove, povečuje privlačnost območij za pešačenje. Občina bo pristopila k faznemu urejanju infrastrukture za pešce v več naseljih. Obseg projektov bo prilagojen lokalnim potrebam ter omejitvam z izvedbo pešpoti, hodnikov ali pasov za pešce za povezovanje bivanjskih, storitvenih in rekreacijskih območij v posameznih naseljih.

Predvideno je urejanje peš povezav v okolici osnovnih šol, vaških igrišč, dostopi do postajališč JPP ter območja, kjer prihaja do konfliktov z motornim prometom. Prioritetno se obravnavajo območja krajevnih skupnosti Batuje, Vipavski Križ, Male Žablje, Velike Žablje.

3. Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce

Za spodbujanje hoje in zagotavljanje varnega pešačenja je ključno tudi redno in celovito vzdrževanje obstoječe infrastrukture za pešce. Z doslednim upravljanjem teh površin lahko dolgoročno ohranimo njihovo kakovost, varnost in uporabnost za vse, zlasti za ranljive skupine. V ta namen se bodo izvajali redni pregledi infrastrukture za pešce s poudarkom na pravočasnem odpravljanju poškodb in drugih morebitnih nevarnosti.

4. Vzpostavitev novih povezav prek reke Hubelj in vzpostavitev pešpoti ob reki Hubelj

Prostor ob reki Hubelj predstavlja zeleno os mesta Ajdovščina, ki ponuja privlačen prostor za ureditev parkovnih površin in peš povezav. Z vzpostavitvijo površin za pešce in kolesarje bodo te ob končni ureditvi delovale kot sklenjena povezava v smeri S–J ob celotni dolžini vodotoka. Za zagotavljanje dovolj pogostih prehodov čez vodotok in navezavo območij na obeh bregovih Hublja se predvidi vzpostavitev novih premostitev za pešce in kolesarje ter preureditev obstoječih mostov.

5. Ureditev varnih šolskih poti z izgradnjo infrastrukture za pešce ter ustrezno signalizacijo za opozarjanje voznikov na prisotnost otrok

Otroci predstavljajo najranljivejše udeležence v prometu, zato je potrebno posvetiti posebno pozornost pri uvajanju prometnih ureditev, ki bodo omogočale višjo raven prometne varnosti. Za osnovne šole v občini so že izdelani načrti varnih šolskih poti, ki opredeljujejo konfliktna točka in območja v prometu. Območja OŠ Danila Lokarja Ajdovščina, OŠ Šturje, OŠ Col, OŠ Otlica, OŠ Dobravlje in njihovih podružnic bodo prednostno obravnavana in urejena tako, da bo otrokom omogočen varen dostop do šole peš ali s kolesom.



foto: Alenka Čadež Kobol

6. Ureditev novih in obstoječih prehodov za pešce

Urejanje prehodov za pešce se bo izvajalo z namenom zagotavljanja prometne varnosti, boljše dostopnosti z izboljšanjem povezav ter spodbujanja hoje kot načina vsakodnevne mobilnosti in povečevanja kakovosti urbanega prostora. Prioritetno se bodo urejali prehodi za prečkanje prometno najbolj obremenjenih cest v naseljih Lokavec ter Kožmani (Log) in na več lokacijah v Ajdovščini ter v sklopu urejanja površin za pešce in avtobusnih postajališč, ki še niso ustrezno opremljena s prehodi, in sicer v naseljih Batuje, Budanje, Potoče in Gojače.

7. Prilagoditev površin za pešce skladno s strateškim načrtom dostopnosti za Občino Ajdovščina

Strateški načrt dostopnosti podaja pregled stanja in rešitve dostopnosti za slepe in slabovidne ter gibalno ovirane osebe ter splošne napotke za oblikovanje mestnega prostora. V okviru načrta so bile opredeljene ključne ovire ter opredeljeni ukrepi za sanacijo neustrezno izvedenih površin. S postopno izvedbo predlogov urejanja, ki so podani v načrtu, bo zagotovljena ustrezna stopnja dostopnosti javnih površin in objektov za vse skupine uporabnikov.

8. Novelacija Strateškega načrta dostopnosti za Občino Ajdovščina

Občina Ajdovščina je Strateški načrt dostopnosti sprejela leta 2018, od takrat pa je bilo, predvsem v središču mesta Ajdovščina, izvedenih več novih ureditev. Z novelacijo dokumenta bosta omogočena pregled aktualnega stanja ter opredelitev potrebnih ukrepov, v okviru priprave dokumenta pa bo pripravljen program realizacije načrta, ki odraža trenutne problematike in prioritete.

9. Ozelenitev in ureditev urbane opreme na obstoječi in novi infrastrukturi za pešce in kolesarje

Zasaditev dreves in zelenja ob poteh zagotavlja senco, izboljšuje mikroklimo ter zmanjšuje učinke toplotnih otokov v urbanih območjih, postavitev klopi, košev za smeti, pitnikov, informacijskih tabel itn. pa povečuje privlačnost površin za uporabnike. V sklopu različnih projektov in ureditev bo občina nadaljevala prenovu obstoječih in urejanje novih zelenih javnih površin v naseljih ter pomembnejših turističnih točkah.

2.5 Akcijski načrt: Hoja

	UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST
H.1	Izgradnja infrastrukture za pešce v mestu Ajdovščina za izboljšanje dostopnosti			
H.1.1	Infrastruktura za pešce in kolesarje ob južni obvoznici mesta Ajdovščina	100.000 €	velika	Občina Ajdovščina, DRSI
H.1.2	Infrastruktura za pešce ob Lavričevi cesti	40.000 €	srednja	Občina Ajdovščina
H.1.3	Infrastruktura za pešce in kolesarje na severnem delu Vilharjeve ulice	40.000 €	srednja	Občina Ajdovščina
H.2	Ureditev infrastrukture za pešce v primestnih naseljih	15.000 €/leto	velika	Občina Ajdovščina
H.3	Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce	30.000 €/leto	srednja	Občina Ajdovščina
H.4	Vzpostavitev novih povezav prek reke Hubelj in vzpostavitev pešpoti ob reki Hubelj	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	velika	Občina Ajdovščina
H.5	Ureditev varnih šolskih poti z izgradnjo infrastrukture za pešce ter ustrezno signalizacijo za opozarjanje voznikov na prisotnost otrok	100.000 €/projekt	srednja	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
H.6	Ureditev novih in obstoječih prehodov za pešce	10.000 €/leto	srednja	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
H.7	Prilagoditev površin za pešce skladno s Strateškim načrtom dostopnosti za Občino Ajdovščina	5.000 €/leto	majhna	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
H.8	Novelacija Strateškega načrta dostopnosti za Občino Ajdovščina	5.000 €	majhna	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
H.9	Ozelenitev in ureditev urbane opreme na obstoječi in novi infrastrukturi za pešce in kolesarje	3.000 €/leto	srednja	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji

[illegible]

3. Kolesarjenje



foto: Tamara Vidmar

3.1 Analiza stanja

V Ajdovščini sta s kolesarsko infrastrukturo opremljeni glavni prometnici, ki potekata skozi mestno središče – Goriška cesta ter Vipavska cesta. Kolesarske površine so urejene kot ločena zunajnivojska obojestranska kolesarska steza in predstavljajo pomembno mestno povezavo v smeri V–Z, ozko grlo pa predstavlja most čez Hubelj, kar bo urejeno v sklopu celostne obnove in prilagoditve centralnega mostu čez reko Hubelj.

Zelo pomembno kolesarsko povezavo v občini predstavlja tudi kolesarska steza, ki povezuje Ajdovščino in Lokavec in je del državne daljinske kolesarske povezave R3 Ajdovščina–Čepovan–Most na Soči. Kolesarska steza se v Ajdovščini priključi na mestne kolesarske površine, kar omogoča sklenjeno povezavo iz Lokavca do središča Ajdovščine in naprej v smeri Vipave.

V fazi projektiranja se trenutno nahajata državna kolesarska povezava ob regionalni cesti R2-444, odsek 1473 Vipava–Ajdovščina ter državna kolesarska povezava na odseku Ajdovščina–Col v okviru regionalne kolesarske povezave R4 Logatec–Col–Ajdovščina–Komen. Predvidene so še državna regionalna kolesarska povezava R3 Ajdovščina–Čepovan–Most na Soči, državna glavna kolesarska povezava G5 Postojna–Razdrto–Ajdovščina–Nova Gorica ter občinska kolesarska povezava ob lokalni cesti LC 1102 Ajdovščina–Dolenje, ki tvorijo povezavo znotraj občine in na medobčinski, medregijski in državni ter širši ravni.

Navedene kolesarske povezave bi pomembno pripomogle k povezanosti mesta Ajdovščina z naselji in širše, znotraj mesta pa k povezanosti stanovanjskih, proizvodnih in storitvenih območij.

Leta 2023 je bil v občini vzpostavljen sistem izposoje električnih koles, ki trenutno deluje na treh lokacijah. Postaje za izposajo so locirane v naseljih Ajdovščina, Lokavec in Vipavski Križ.

Infrastruktura za parkiranje koles je v občini delno urejena. V mestu in na turističnih točkah so že postavljena ustrezno urejena stojala za parkiranje koles, postavljene pa so tudi postaje za popravilo koles. Dodatno pozornost je treba posvetiti ureditvi parkirnih mest za kolesa ob javnih ustanovah, ki so pogosto pomanjkljivo in neustrezno urejena.

3.2 Ključni izzivi in priložnosti

Glavni izzivi se kažejo predvsem v pomanjkanju kolesarske infrastrukture tako v naseljih kot zunaj njih. Velike prometne obremenitve in hitrosti motornih vozil omejujejo uporabo tranzitnih prometnic med naselji za vsakodnevne poti, dodaten omejitveni dejavnik pa so tudi velike razdalje med naselji v občini in razgibanost terena v hribovitem in goratem delu občine.

Ključne priložnosti za povečanje uporabe koles se kažejo v nadgradnji obstoječe kolesarske infrastrukture z vzpostavitvijo medkrajevnih povezav pa tudi z ureditvijo ustrezne infrastrukture za varno parkiranje koles na najpogostejših ciljnih vsakodnevnikih poti.

3.3 Strateško vodilo in ambicije

Vodilo na področju kolesarjenja je zagotavljanje pogojev za razvoj povezane mreže površin za kolesarje z ureditvijo varne, kolesarjem prijazne infrastrukture, ter vzpostavitev ustreznih možnosti za parkiranje koles. Zastavljena ambicija na področju kolesarjenja je do leta 2032 povečati delež zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom, in sicer z 2 % (leta 2024) na 5 % ter povečati delež uporabe kolesa pri poteh v šolo s 5 % (leta 2024) na 10 %.

3.4 Ukrepi

1. Izdelava in izvajanje načrta kolesarskih povezav na območju mesta Ajdovščina

Pri umeščanju kolesarske infrastrukture v urbana območja je treba upoštevati lokalne prostorske razmere in prilagajanje infrastrukture specifičnim potrebam uporabnikov. Načrt kolesarskih poti, ki bo predstavljal temeljni dokument za urejanje kolesarskih povezav v Ajdovščini, bo omogočal celovit pristop ter določal prioriteta območja urejanja kolesarske infrastrukture, kar bo omogočalo izvedbo projektov po posameznih fazah. Obravnaval bo tudi urejanje podporne infrastrukture, kot so parkirna mesta za kolesa, servisne točke in označevalne table.

2. Ureditev in označitev površin za kolesarje na območju mesta Ajdovščina

Ureditev sklenjenih in privlačnih kolesarskih povezav je eden ključnih korakov za povečanje obsega kolesarjenja. Za zagotovitev ustrezne povezanosti in zvišanja prometne varnosti se prioriteta uredi infrastruktura za pešce in kolesarje ob južni obvoznici Ajdovščina ter infrastruktura za kolesarje na Tovarniški cesti in Bevkovi ulici.

Tangirane prometnice, ki predstavljajo pomembne povezave na območju mesta, so prometno močno obremenjene, kar zmanjšuje varnost kolesarjev na vozišču, Bevkova ulica pa predstavlja tudi glavno povezavo (šolsko pot) do OŠ Šturje in vrtca (enota Ribnik I) ter dostop do preostalih javnih storitev na območju (Upravna enota Ajdovščina, Dom starejših občanov Ajdovščina). Izgradnja ločenih kolesarskih površin bo vsem skupinam uporabnikov na šolski poti omogočila ustrezno dostopnost s kolesom ter dostop do pomembnih oskrbnih in zaposlitvenih ciljev. Pomembna je tudi vzpostavitev površin za pešce in kolesarje ob reki Hubelj, ki predstavlja zeleno os mesta Ajdovščine in ponuja privlačen prostor za ureditev parkovnih površin, kolesarskih in peš povezav. Predvidena je povezava v smeri S–J, ob celotni dolžini vodotoka Hubelj. Za zagotavljanje ustreznega števila prehodov čez vodotok in navezavo območij na obeh bregovih Hublja je predvidena umestitev nove premostitve za pešce in kolesarje s preureditvijo obstoječih mostov.



foto: Marijan Močivnik

3. Povezovanje naselij z uporabniku prijaznimi kolesarskimi povezavami za potrebe dnevne mobilnosti

Izboljšanje medkrajevnih kolesarskih povezav in navezave okoliških naselij na občinsko središče omogočajo boljše pogoje za uporabo kolesa za potrebe dnevnih migracij. Z izgradnjo kolesarske infrastrukture, ki ločuje kolesarje od preostalega prometa, predvsem na odsekih zunaj naselij, kjer so hitrosti prometa višje, se bodo izboljšali pogoji za uporabo kolesa za potrebe dnevne mobilnosti občanov. Prioritetno se urejajo povezave v smeri vzhod–zahod, tj. infrastruktura za kolesarje na relaciji križišče za Kožmane–Ajdovščina–Črniče (ureditev trase je predvidena v okviru umeščanja državne glavne kolesarske povezave G5 Postojna–Razdrto–Ajdovščina–Nova Gorica) in infrastruktura za kolesarje na relaciji Ajdovščina–Budanje ter sever–jug, tj. infrastruktura za kolesarje na relaciji Ajdovščina–Dolenje, ki se bodo zaradi obsega del urejale po fazah oziroma po posameznih odsekih. Ureditev bo omogočala navezavo na predvidene državne kolesarske povezave in s tem vpetost v širše omrežje kolesarskih povezav.



foto: Marijan Močivnik

4. Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarje

Za spodbujanje kolesarjenja in zagotavljanje varne uporabe kolesarske infrastrukture je ključno redno in celovito vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin. Z doslednim upravljanjem teh poti lahko dolgoročno zagotovimo njihovo kakovost, varnost in funkcionalnost za vse uporabnike. V ta namen se bodo izvajali redni pregledi kolesarskih površin s poudarkom na pravočasnem odpravljanju poškodb, ovir ter drugih morebitnih nevarnosti, ki bi lahko ogrozile varnost kolesarjev.

5. Vzpostavitev pogojev za varno parkiranje koles - postavitve kolesarnic in stojal za kolesa

Na podlagi predhodnih analiz potreb bo občina pristopila k izboljšanju pogojev za parkiranje koles. Ureditev varnih kolesarnic in postavitve zadostnega števila stojal za kolesa ob javnih ustanovah in na območju mestnega središča ter polnilnic za električna kolesa bosta izboljšali uporabniško izkušnjo kolesarjev. V ureditve bodo vključene dodatne funkcionalnosti, kot so nadstreški za zaščito pred vremenskimi vplivi, stojala za vzdrževanje ter informacijske table z navodili za uporabo in podatki o kolesarskih poteh v okolici.

6. Vključitev parkirnih normativov za kolesa v prostorske akte

Vključitev parkirnih normativov za kolesa v občinske prostorske akte bo podajala usmeritve in obvezo umeščanja ustreznega števila parkirnih mest za kolesa predvsem za večje generatorje prometa, kot so trgovinski, storitveni, poslovni in proizvodno-obrtni objekti, ki predstavljajo pomembnejše cilje dnevnih poti.

3.5 Akcijski načrt: Kolesarjenje

	UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST
K.1	Izdelava in izvajanje načrta kolesarskih povezav na območju mesta Ajdovščina	40.000 €/projekt	srednja	Občina Ajdovščina
K.2	Ureditev in označitev površin za kolesarje na območju mesta Ajdovščina			
K.2.1	Infrastruktura za pešce in kolesarje ob južni obvoznici Ajdovščina	250.000 €	srednja	DRSI, Občina Ajdovščina
K.2.2	Infrastruktura za kolesarje na Tovarniški cesti	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	velika	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
K.2.3	Infrastruktura za kolesarje na Bevkovi ulici z navezavo na Idrijsko cesto	2.100.000 €	velika	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
K.3	Povezovanje naselij z uporabniku prijaznimi kolesarskimi povezavami za potrebe dnevne mobilnosti			
K.3.1	Infrastruktura za kolesarje Ajdovščina–Črniče in Ajdovščina–križišče za Kožmane, ki se bo izvajala po fazah (v okviru DKP G5 Postojna–Razdrto–Ajdovščina–Nova Gorica)	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	velika	DRSI, Občina Ajdovščina
K.3.2	Infrastruktura za kolesarje Ajdovščina–Budanje, ki se bo izvajala po fazah	40.000 €/leto	srednja	DRSI, Občina Ajdovščina
K.3.3	Infrastruktura za kolesarje Ajdovščina–Dolenje, ki se bo izvajala po fazah	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	velika	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
K.4	Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarje	20.000 €	srednja	Občina Ajdovščina
K.5	Vzpostavitev pogojev za varno parkiranje koles	5.000 €/leto	majhna	Občina Ajdovščina
K.6	Vključitev parkirnih normativov za kolesa v prostorske akte	5.000 €/projekt	majhna	Občina Ajdovščina

[illegible]

4. Javni potniški promet

4.1 Analiza stanja

Kljub temu da na območju občine poteka regionalna železniška proga Prvačina–Ajdoščina, trenutno ni vzpostavljenega javnega železniškega potniškega prometa. Z željo po nadaljnji trajnostni naravnosti občine in glede na realne potrebe občanov se zdi vnovična vzpostavitev železniškega prometa Ajdoščina–Nova Gorica še kako smiselna. Železniška proga trenutno služi transportu blaga, redni potniški promet pa je ukinjen že od leta 2015. Ta je bil v času obratovanja proge pomemben način prevoza predvsem za dijake, ki se šolajo v Novi Gorici. Danes vlak izjemoma še obratuje, in sicer za turistične namene. Nedavno je bila namreč uvedena posebna, izjemno obiskana turistična ponudba, imenovana Vinski vlak, ki ponuja degustacijo vin lokalnih pridelovalcev v Vipavski dolini.



foto: Tamara Vidmar

Linije regionalnega avtobusnega potniškega prometa potekajo po glavnih tranzitnih prometnicah v občini, pomanjkanje dostopa do linij avtobusnega prometa pa se kaže v severozahodnem ter južnem delu občine. Večina avtobusnih linij poteka skozi Ajdoščino in se navezuje na Vipavo in Novo Gorico, pomembnejše vozlišče JPP pa je tudi Col, prek katerega potekajo linije avtobusnega prometa v smeri proti Idriji in Predmeji. V Ajdoščini se nahaja dobro opremljena glavna avtobusna postaja, v občini pa je poleg glavne avtobusne postaje še 25 lokacij z avtobusnimi postajališči, ki so večinoma ustrezno opremljena.

Glede na umeščanje nove družbene infrastrukture (Zdravstveni center s helikoptersko nujno medicinsko pomočjo (HNMP)) ter Biotehnopolisa (center podjetij iz panog letalstva, biotehnologije, informacijskih, zelenih tehnologij, razvojno-raziskovalnih ustanov, letalskega muzeja s centrom znanosti, konferenčnim centrom in športnimi površinami) se že zdaj izkazuje potreba po vzpostavitvi JPP.

Na območju občine deluje storitev »prevoza na klic« v okviru Zavoda sopotniki, ki ponuja brezplačne prevoze starostnikom. Število uporabnikov in opravljenih prevozov z leti nenehno narašča, kar kaže na to, da je storitev med občani dobro sprejeta.

4.2 Ključni izzivi in priložnosti

Izzivi na področju JPP obsegajo pomanjkanje linij avtobusnega potniškega prometa v južnem in severnem delu občine, kjer je gostota prebivalstva nižja, ter vozni redi, ki ne omogočajo ustrezne frekvence voženj ter niso usklajeni s potrebami uporabnikov, prav tako pa nekatera postajališča niso urejena po standardih, ki zagotavljajo varno in udobno izkušnjo uporabnikom.

Kot ključne priložnosti se kažejo uspeh sistema prevoza na klic in s tem vzpostavitev različnih prilagodljivih načinov javnega prevoza z uvedbo manjših vozil, uvedba sodobnih tehnologij optimizacije poti, ki bi omogočile ureditev gostejše mreže postajališč ter ureditev obstoječih postajališč tako, da bi omogočala najvišjo raven storitev za uporabnike.

4.3 Strateško vodilo in ambicije

Vodilo na področju JPP je vzpostavljanje kakovostne in privlačne alternative osebnim vozilom z integracijo ter spodbujanjem različnih oblik JPP, ki bodo zagotavljale ustrezno raven storitev na celem območju občine s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah prebivalstva. Zastavljena ambicija na področju JPP je do leta 2032 povečati delež zaposlenih, ki za prihod na delo uporabljajo javni prevoz, in sicer z 0 % (leta 2024) na 2 %.

4.4 Ukrepi

1. Analiza potreb prebivalstva po potniškem prometu s predlogi novih linij JPP ter integracijo različnih oblik javnega prevoza za zagotavljanje zadovoljive pogostosti voženj na linijah v občini

Celovita analiza razvoja JPP, ki bo izdelana v okviru ukrepa, predstavlja temelj za optimizacijo omrežja, povečanje njegove učinkovitosti in prilagoditev potrebam uporabnikov. Cilj analize je podati predloge optimizacije in nadgradnje JPP v občini z zagotavljanjem čim boljše dostopnosti JPP za vse prebivalce in s tem povečanjem števila uporabnikov. Zelo pomemben vidik predstavlja zagotavljanje socialne vključenosti ranljivih skupin (starejši, gibalno ovirani, mladostniki) in uvajanje ponudbe JPP, ki je prilagojena njihovim potrebam.

Z vključevanjem različnih oblik JPP, kot so železniški promet, mestni potniški promet, različne oblike prevoza na klic, vzpostavljanje brezplačnih prevozov ob prireditvah, uvedba manjših električnih vozil v mestnem središču ipd., omogočamo fleksibilen sistem, ki se lahko prilagaja širšemu spektru uporabnikov z različnimi zahtevami.

2. Vzpostavitev mestnega JPP v Ajdovščini v obliki majhnih ali srednje velikih vozil z možnostjo vzpostavitve sistema prevoza na klic za vse skupine občanov

V okviru študije analize potreb po potniškem prometu bodo preučene možnosti vzpostavitve mestnega potniškega prometa na območju Ajdovščine z ovrednotenjem ekonomičnosti uvedbe posameznih linij. Glede na velikost mesta je smiselno izvajanje javnega prevoza z majhnimi ali srednje velikimi vozili, s tem pa zagotavljati višje frekvence prihodov/odhodov predvsem v obdobjih največje obremenitve, kot so jutranje in popoldanske konice.



foto: Klemen Batagelj

Cilj vzpostavitve mestnega potniškega prometa je ponuditi privlačno alternativo osebnemu avtomobilu za dostop do glavnih ciljev poti v mestu Ajdovščina. Glede na zgoraj omenjene tekoče razvojne načrte (Zdravstveni center s HNMP-jem in Biotehnopolis) se zdi najbolj smiselna vzpostavitev mestnega JPP v obliki majhnih ali srednje velikih vozil z možnostjo vzpostavitve sistema prevoza na klic za vse skupine občanov.

3. Zagotavljanje šolskih prevozov

Za zagotavljanje varnega, rednega in dostopnega prevoza otrok v osnovne šole bo občina nadaljevala z organizacijo šolskih prevozov v skladu s potrebami učencev. V sodelovanju s šolami, starši in izvajalci prevozov bo učinkovitost sistema redno spremljana ter po potrebi prilagojena, kar bo prispevalo k večji učinkovitosti, dostopnosti in trajnostni naravnosti celotne prometne ponudbe.

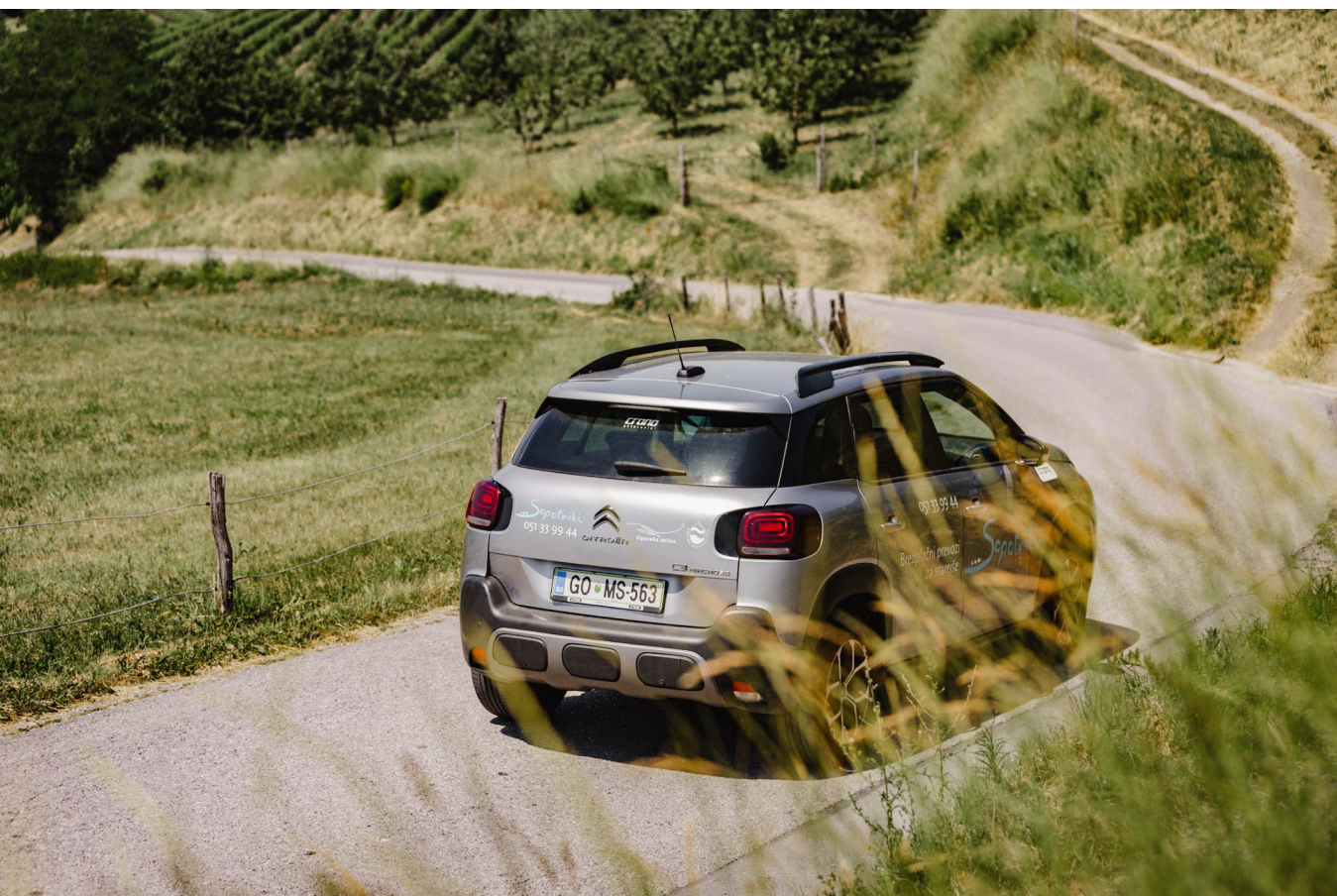


foto: Tamara Vidmar

4. Pobuda za ponovno vzpostavitev železniškega prometa Ajdovščina–Nova Gorica

Občina se s podajo pobude pristojnemu ministrstvu in upravljavcu železniških prog zavzema za ponovno oživitev železniškega potniškega prometa na relaciji Ajdovščina–Nova Gorica. Vzpostavitev linije bi ponudila alternativo motornemu prometu na območju somestja Ajdovščine in Nove Gorice ter v smeri Sežane. Velik potencial povezave se kaže v povečanju ponudbe javnega prevoza za dijake, ki se šolajo v Novi Gorici, posebno glede na lokacijo železniške postaje v Ajdovščini, ki je locirana v bližini mestnega središča, ter za potrebe dnevnih prevozov na delo iz okoliških naselij, ki se nahajajo ob prog.

6. Vzpostavitev novih in ureditev obstoječih avtobusnih postaj na najpogostejših tranzitnih območjih

Delež avtobusnih postajališč v občini še ni ustrezno opremljen z vsemi elementi, ki omogočajo udobno in varno uporabo (nadstrešnica, sedišča, koši za smeti in vozni red). Občina bo pristopila k urejanju celovite podobe avtobusnih postajališč in avtobusna postajališča opremila s tipskimi hiškami (čakalnicami) ter ustrezno urbano opremo. Prioritetno se urejajo avtobusna postajališča na območju naselij Batuje, Potoče, Budanje, Višnje, Lokavec ter na Idrijski cesti v Ajdovščini.

5. Spodbujanje in promocija projekta Sopotniki ter podobnih projektov prevozov na zahtevo

Zavod Sopotniki, ki med drugim deluje tudi na območju občine, ponuja starejšim občanom brezplačne prevoze na zahtevo. Storitve, ki je prilagojena potrebam uporabnikov, močno povečuje samostojnost in mobilnost predvsem tistih starejših, ki nimajo dostopa do JPP. Dodatna spodbuda ter promocija projekta bo osredotočena tako na predstavitev projekta starejšim, ki so potencialni uporabniki storitve, kot na spodbujanje prostovoljcev k sodelovanju. Vzpostavitev sistema prevoza na zahtevo za vse skupine uporabnikov omogoča alternativo linijskemu javnemu prometu, ki zaradi neekonomičnosti linij ne more pokrivati celotnega območja občine, možna pa je tudi vzpostavitev storitve ob večjih dogodkih ali samo na omejenih območjih, kot je mestno jedro.

4.5 Akcijski načrt: Javni potniški promet

	UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST
J.1	Analiza potreb prebivalstva po potniškem prometu s predlogi novih linij JPP ter integracijo različnih oblik javnega prevoza za zagotavljanje zadostne pogostnosti voženj na linijah v občini	15.000 €	srednja	Občina Ajdovščina
J.2	Vzpostavitev mestnega JPP v Ajdovščini, v obliki majhnih ali srednje velikih vozil z možnostjo vzpostavitve sistema prevoza na klic za vse skupine občanov	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	velika	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
J.3	Zagotavljanje šolskih prevozov	640.000 €/leto	srednja	Občina Ajdovščina
J.4	Pobuda za ponovno vzpostavitev železniškega prometa Ajdovščina–Nova Gorica	5.000 €	majhna	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
J.5	Spodbujanje in promocija projekta Sopotniki ter podobnih projektov prevozov na zahtevo	3.000 €/leto	srednja	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
J.6	Vzpostavitev novih in ureditev obstoječih avtobusnih postaj na najpogostejših tranzitnih območjih	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	srednja	DRSI, Občina Ajdovščina

VIR FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	VREDNOST UKREPA
Zunanji viri in Občina Ajdovščina									15.000 €
Zunanji viri in Občina Ajdovščina									vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja
Občina Ajdovščina									4.480.000 €
Zunanji viri									5.000 €
Zunanji viri in Občina Ajdovščina									24.000 €
Zunanji viri, DRSI in Občina Ajdovščina									vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja

5. Motorni promet



foto: Občina Ajdovščina

5.1 Analiza stanja

Dnevne poti na delo predstavljajo izjemno pomemben generator prometa. Ajdovščina spada med šibko bivalne občine, kar pomeni, da beleži pomanjkanje delovnih mest glede na število delovno aktivnega prebivalstva v občini. Največ delovnih migrantov, ki se na delo vozi iz občine, se vozi v Novo Gorico, Ljubljano ter bližnje občine v Severno Primorski (Goriški) razvojni regiji. Močno gospodarstvo in prepoznavnost podjetij v občini prinašata tudi močan dotok delovnih migrantov iz mestnih občin Nova Gorica, Ljubljana in Koper ter iz bližnjih občin v Severno Primorski (Goriški) razvojni regiji in občin iz sosednjih regij.

Najbolj obremenjen del cestnega omrežja v občini je hitra cesta H4, ki predstavlja glavno prometno povezavo med osrednjo Slovenijo in Severno Primorsko (Goriško) razvojno regijo ter v nadaljevanju Italijo in poteka v smeri vzhod–zahod prek Vipavske doline. Večina regionalnih prometnih povezav poteka v osrednjem delu občine v smeri vzhod–zahod, državne ceste, ki občino povezujejo v smeri sever–jug, so večinoma državne ceste nižjih kategorij, mesto Ajdovščina pa predstavlja osrednje vozlišče prometnega omrežja. Zaradi navedenega se kaže nujna potreba po umestitvi novih priključkov s hitre ceste v smeri mesta Ajdovščina.

Glavna mestna prometnica je regionalna cesta R2-444 Vipava–Nova Gorica, ki na območju naselja predstavlja mestno obvoznico in izloča tranzitni in tovorni promet ter ga vodi na priključek na hitro cesto HC-H4. Regionalna cesta R1-207 Idrija–Col–Ajdovščina predstavlja medregionalno povezavo Vipavske doline z Idrijo in predvsem Ajdovščine z naseljem Col, ki je občinsko lokalno središče, pomembno predvsem za prebivalce v severovzhodnem delu občine na območju kraških planot. Trenutna prometna ureditev vodi tranzitni, predvsem tovorni promet v in iz smeri Idrije prek strnjenih stanovanjskih območij. Iz tega razloga je predvidena umestitev vzhodne obvoznice.

Zgoraj omenjena nova družbena infrastruktura (Zdravstveni center s HNMP-jem), ki bo postavljena na zahodni rob mesta, predvideva umestitev novega krožišča, kar bo pomembno prispevalo k oblikovanju nove vstopne točke v mesto.

V zvezi s prometno varnostjo je treba omeniti, da so med najpogostejšimi vzroki prometnih nesreč v občini neprilagojena hitrost, neupoštevanje pravil o prednosti in nepravilna stran oziroma smer vožnje, posebej pa je treba opozoriti na visoke hitrosti in neupoštevanje omejitev znotraj naselij, sploh na območjih šolskih poti. Občina, ki aktivno deluje na področju povečanja varnosti ranljivih skupin, je v preteklosti pristopila k pripravi načrtov varnih šolskih poti v občini, na podlagi katerih postopoma uvaja umirjanje prometa na ožjih območjih šol.

Varno opravljanje voznškega izpita in pridobivanje voznškega dovoljenja želi Občina Ajdovščina urediti tudi na samem območju občine. To možnost lahko predstavlja trenutno odslužena površina na železniški postaji v Ajdovščini, kjer je nekoč že bil poligon za opravljanje voznškega izpita.

5.2 Ključni izzivi in priložnosti

Izzivi na področju motornega prometa se kažejo predvsem v obremenjenosti mestnih in tranzitnih prometnic, ves čas postopka priprave OCPS pa so bile najpogostejše izpostavljene neprilagojene hitrosti voznikov v navezavi s prometno infrastrukturo, ki je prilagojena motornemu prometu in omogoča visoke hitrosti predvsem na območjih naselij.

Ključno priložnost predstavlja uvajanje sodobnih načinov urejanja novih in preurejanja obstoječih prometnic s ciljem zagotavljanja večje prometne varnosti in privlačnosti območja za pešce in kolesarje.

5.3 Strateško vodilo in ambicije

Vodilo na področju motornega prometa je izvajanje aktivnosti za zmanjšanje deleža uporabe osebnega avtomobila za vsakodnevne poti ter izvajanje ukrepov umirjanja prometa z namenom povečanja prometne varnosti. Zastavljena ambicija na področju motornega prometa je do leta 2032 znižati delež uporabe avtomobila z 82 % (leta 2024) na 75 %.

5.4 Ukrepi

1. Umirjanje motornega prometa v naseljih predvsem s sodobnimi ukrepi

Izboljšanje prometne varnosti in umirjanje prometa predstavljata eno glavnih prioritet Občine Ajdovščina in sta ključnega pomena za povečanje prometne varnosti ter privlačnosti območja za pešce in kolesarje. Sodobni ukrepi, kot so zožitev profila vozišč na račun širjenja površin za pešce in kolesarje ter zasaditev vegetacije ob prometnicah, vplivajo na zmanjšanje hitrosti prometa, hkrati pa izboljšujejo pogoje za ostale uporabnike.

Uvajanje območij omejene hitrosti znotraj strnjenih naselij zmanjšuje obseg tranzitnega motornega prometa v preurejenih območjih ter povečuje varnost najbolj ranljivih udeležencev v prometu. Prioritetno se urejajo prometnice na območju naselij Črniče, Batuje, Vrtovin, Potoče, Brje, Dobravlje, Lokavec, Višnje, Otlica in Predmeja.



foto: Občina Ajdovščina

2. Območje umirjenega prometa v starem mestnem jedru Ajdovščine na območju Kastre

Občina bo nadaljevala celovito prenovo odprtih javnih površin v starem mestnem jedru Ajdovščine na območju Kastre. V sklopu ureditve zunanjih javnih površin Vilharjeve, Stritarjeve in Šibeniške ulice je predvidena obnova dostopnih javnih poti in komunalnih vodov, kar bo povečalo privlačnost mestnega jedra ter izboljšalo prometne razmere za vse uporabnike.

3. Ureditev nove povezovalne ceste s profilom za pešce in kolesarje na območju Lokavška cesta–Ulica Quiliano

V okviru urejanja prometnega omrežja bo občina izvedla novo povezovalno cesto med Lokavško cesto (regionalna cesta R3-609/2117) in Ulico Quiliano s premostitvijo vodotoka Lokavšček. Ulica Quiliano predstavlja glavni dostop do stanovanjskega naselja Gradišče, športno-rekreacijskega kompleksa z bazenom in kampom ter objektov srednje in osnovne šole, na območju pa se predvideva gradnja 20-oddelčnega vrtca. Na območju je tako lociranih več pomembnejših ciljev dnevnih potovanj, ki močno obremenjujejo prometnico, saj trenutno ves promet vodi skozi mestno središče. Z izvedbo povezovalne ceste bo tranzitni promet preusmerjen zunaj samega središča z nadaljnjo navezavo na južno obvoznico, cesta pa bo opremljena s površinami za pešce in kolesarje. Povezovalna cesta bo tako pomembno prispevala k izboljšanju prometne varnosti in zmanjšanju obremenitev okolja na območju izobraževalnih ustanov ter v mestnem središču.

4. Redno vzdrževanje cestne infrastrukture

Za zagotavljanje varnega in učinkovitega cestnega omrežja je ključno redno vzdrževanje cestne infrastrukture. Kakovost in varnost vozišč bo ohranjena z doslednim pregledovanjem in odpravljanjem poškodb in drugih nevarnosti. Vzdrževalna dela bodo obsegala tudi urejanje bankin, odvodnjavanje, košnjo obcestnih površin ter obnovo prometne signalizacije. Posebna pozornost bo namenjena prometno obremenjenim odsekom in kritičnim točkam, kot so križišča in območja v bližini šol.

5. Pobuda za umestitev novih priključkov s hitre ceste v smeri mesta Ajdovščina

Povečevanje motornega prometa na območju celotne občine ter razvoj obrtno-industrijskih območij na obrobju Ajdovščine povečuje obremenitev prometnega omrežja na območju priključkov na hitro cesto. Kritični so predvsem zastoji, ki segajo na območje hitre ceste, s čimer se močno zmanjša prometna varnost. Za zagotavljanje prometne varnosti ter ustreznosti cestnega omrežja na tem območju bo občina podala upravljavcu avtocestnega omrežja predlog za umestitev novega priključka na hitro cesto, ki bo omogočal razbremenitev obstoječega izvoza s hitre ceste.

6. Pobuda za umestitev vzhodne obvoznice

Za preusmeritev tranzitnega prometa v vzhodnem delu mesta na hitro cesto ter razbremenitev stanovanjskih območij in mestnega središča je dolgoročno predvidena umestitev vzhodne obvoznice, ki se pred vstopom v mesto odcepi od regionalne ceste in v nadaljevanju naveže na južno obvoznico. S povezavo obvoznih cest in preusmeritvijo tranzitnega prometa se bosta močno povečali kakovost bivanja ter prometna varnost v stanovanjskih območjih, z izvedbo ustrezne infrastrukture pa se bodo izboljšali pogoji za pešce in kolesarje. Občinska pobuda za umestitev vzhodne obvoznice v občinske prostorske akte (občinski prostorski načrt (OPN)) predstavlja prvi korak za zagotovitev pogojev za nadaljnjo izvedbo prometnice.

7. Izdelava prometne študije z razširjenim prometnim modelom, ki bo obravnaval širše območje Ajdovščine ter bližnja naselja

Prometna študija bo obravnavala prometni sistem na območju mesta Ajdovščina. Glede na podatke o prometnih tokovih in prometnih obremenitvah bo občina lahko oblikovala nadaljnje ukrepe upravljanja prometa, kot so urejanje enosmernih ulic, območij omejenega prometa, omejevanja tranzitnega prometa ipd.

8. Obnova in prilagoditev centralnega mosta čez reko Hubelj

Centralni most čez reko Hubelj predstavlja konfliktno točko v prometu zaradi svoje centralne lokacije ter prometnih obremenitev. Z rekonstrukcijo in obnovo bo zagotovljena ustrezna širina prometnih pasov ter omogočena umestitev ločenih, ustrezno dimenzioniranih površin za pešce in kolesarje. Ureditev bo pozitivno vplivala na prometno varnost ter dostopnost v mestnem središču.

9. Ukinitev motornega tranzitnega prometa skozi naselje Batuje

Lokalna cesta skozi naselje Batuje predstavlja najkrajšo pot iz zaledja do priključka na hitro cesto Selo, zato je vsak dan v času prometnih konic obremenjena s tranzitnim prometom. Značilni vzorec strnjene pozidave ne omogoča dovolj širine za ureditev dvosmernih prometnic kar pogosto onemogoča dostop lokalnemu prebivalstvu, ogroža kakovost zraka in povzroča obremenjenost območja s hrupom. Lokalne ceste v vaškem jedru so že opremljene s prometno signalizacijo, ki dovoljuje dostop le lokalnim prebivalcem, vendar ta ne zagotavlja spoštovanja režima. Za zmanjševanje števila kršitev se na območju uvedejo dodatni ukrepi za ukinitve motornega tranzitnega prometa.



foto: Klavdij Blažko

10. Državni polnilni park za električna vozila

Za zagotavljanje podporne infrastrukture za električna vozila bo občina v sodelovanju z zunanjimi partnerji pristopila k ureditvi državnega polnilnega parka za električna vozila. Ureditev goste mreže polnilnic na prometnem omrežju predstavlja dodatno spodbudo za nakup električnih osebnih vozil. Občina že ureja mrežo električnih polnilnic na območju mesta, dodatne kapacitete v okviru polnilnega parka pa bo zagotavljala na območju priključkov na hitro cesto.

11. Pobuda za ureditev poligona za opravljanje voznškega izpita

Občina si prizadeva, da bi varno opravljanje in pridobivanje voznških dovoljenj uredila tudi na samem območju občine. To bi občanom in prebivalcem na območju regije omogočalo dostop do storitev in usposabljanja za izvajanje izobraževanja na področju prometne varnosti. Površina za zagotavljanje vzpostavitve poligona bi bila zagotovljena na površini ob železniški postaji v Ajdovščini, kjer je včasih že bil poligon za opravljanje voznškega izpita. Občina bo podala agenciji, ki je pristojna za upravljanje usposabljanja za varno vožnjo, predlog za umestitev novega poligona za opravljanje voznškega izpita.

12. Ureditev krožišča za dostop do novega Zdravstvenega centra s helikoptersko nujno medicinsko pomočjo

Upravljavce državnih cest bo skupaj z občino pristopil k ureditvi novega krožišča na regionalni cesti R2-444 z izvedbo priključevanja načrtovanega Zdravstvenega centra z HNMP-jem. Ta bo predstavljal pomemben cilj potovanj v mestu ter območje prihodnjega razvoja mesta Ajdovščina, kar bo pomembno prispevalo k oblikovanju nove vstopne točke v mesto. Za zagotavljanje ustreznega in varnega odvijanja prometa je zato treba zagotoviti ustrezno prometno tehnično rešitev.

5.5 Akcijski načrt: Motorni promet

	UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST
M.1	Umirjanje prometa v naseljih predvsem s sodobnimi ukrepi	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	srednja	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
M.2	Območje umirjenega prometa v starem mestnem jedru Ajdovščine na območju Kastre	3.500.000 €	velika	Občina Ajdovščina
M.3	Ureditev nove povezovalne ceste s profilom za pešce in kolesarje na območju Lokavska cesta–Ulica Quiliano	1.000.000 €	velika	Občina Ajdovščina
M.4	Redno vzdrževanje cestne infrastrukture	400.000 €	srednja	Občina Ajdovščina
M.5	Pobuda za umestitev novih priključkov s hitre ceste v smeri mesta Ajdovščina	10.000 €	majhna	Občina Ajdovščina
M.6	Pobuda za umestitev vzhodne obvoznice	10.000 €	majhna	Občina Ajdovščina
M.7	Izdelava prometne študije z razširjenim prometnim modelom, ki bo obravnaval širše območje Ajdovščine ter bližnja naselja	80.000 €	majhna	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
M.8	Obnova in prilagoditev centralnega mosta čez reko Hubelj	1.000.000 €	velika	Občina Ajdovščina
M.9	Ukinitev motornega tranzitnega prometa skozi naselje Batuje	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	majhna	Občina Ajdovščina
M.10	Državni polnilni park za električna vozila	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	velika	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
M.11	Pobuda za ureditev poligona za opravljanje vozniškega izpita	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	majhna	Občina Ajdovščina v sodelovanju s pristojnimi partnerji
M.12	Ureditev krožnega križišča za dostop do novega Zdravstvenega centra s helikoptersko nujno medicinsko pomočjo	1.750.000 €	velika	DRSI

[illegible]

6. Mirujoči promet

6.1 Analiza stanja

Visoka stopnja motorizacije in potovalne navade prebivalstva pogojujejo velike potrebe po urejanju parkirnih površin za kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje v urbanih območjih. V občini je bilo leta 2022 zabeleženih 642 vozil na 1000 prebivalcev, stopnja motorizacije pa je tako med najvišjimi v Sloveniji. Ključnega pomena za zmanjšanje deleža kratkih poti z osebnim avtomobilom je ustrezna parkirna politika, ki predstavlja orodje za uspešno in učinkovito upravljanje parkiranja.

Izkušnje iz tujine, drugih delov Slovenije pa tudi občine Ajdovščina kažejo, da uvajanje ukrepov parkirne politike pozitivno vpliva na kakovost življenja v urbanih območjih. Ustrezno umeščanje parkirnih površin zunaj strogih mestnih središč omogoča ureditev javnih prostorov, ki so privlačnejši za uporabnike, zmanjšuje pa se obremenitev okolja s motornim prometom.



foto: Tamara Vidmar

Na območju občine je bilo evidentiranih 174 javnih parkirišč, največja so locirana v mestu Ajdovščina v storitvenih območjih, pomembna pa so tudi parkirišča, ki oskrbujejo stanovalce večstanovanjskih blokov. Velik delež parkirnih površin v Ajdovščini predstavljajo tudi zasebne parkirne površine, ki se nahajajo ob objektih večjih zaposlovalcev (proizvodni, obrtni in storitveni objekti) in zagotavljajo možnost dolgotrajnega parkiranja zaposlenim ter parkirišča za uporabnike trgovskih objektov.

V občini je že vzpostavljen parkirni režim z območji kratkotrajnega parkiranja. V Ajdovščini je tako vzpostavljenih 19 območij kratkotrajnega parkiranja, locirana so predvsem v mestnem središču.

V okviru spodbujanja uporabe vozil na električni pogon je vzpostavljenih 11 polnilnih mest za električne avtomobile. Od tega je večina postavljena na območju mesta Ajdovščina, polnilna postaja pa je vzpostavljena tudi v okviru javnega parkirišča v Vipavskem Križu. V okviru širitve in urejanja novih proizvodnih, storitvenih in stanovanjskih območij je predvideno umeščanje dodatnih polnilnic za potrebe vzpostavljanja zadostnih kapacitet za električna vozila.

6.2 Ključni izzivi in priložnosti

Ključna izziva, ki sta bila prepoznana, sta močna obremenitev obstoječih parkirnih mest na območju Ajdovščine in s tem nenehno večanje potreb po dodatnih parkirnih mestih ter uvajanje plačljivih parkirišč pred javnimi objekti.

Priložnosti, ki se pojavljajo na področju mirujočega prometa, so zmanjšanje povpraševanja z uvedbo in spodbujanjem alternativ osebnemu motornemu prometu (optimizacija JPP, izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje ipd.), zagotavljanje potrebnih parkirnih mest z umestitvijo parkirne hiše na obrobju mestnega središča, ureditev sistema P+R z navezavo na JPP ter vzpostavljanje ločenega režima parkiranja za različne uporabnike (starejši, zaposleni, stranke itn.).

6.3 Strateško vodilo in ambicije

Vodilo na področju mirujočega prometa je celovit pristop obravnave z oblikovanjem in izvajanjem parkirne politike, ki bo predstavljala orodje za zmanjšanje lokalnih prometnih emisij ter urejanje privlačnega urbanega prostora. Zastavljena ambicija na področju mirujočega prometa je do leta 2032 zmanjšati delež zaposlenih, ki na delo prihajajo z avtomobilom kot vozniki z 81 % (leta 2024) na 75 %, ter povečati delež tistih, ki se na delo vozijo kot sopotniki s 4 % (leta 2024) na 8 %.

6.4 Ukrepi

1. Izdelava načrta izvajanja parkirne politike

S povečevanjem števila vozil v mestih postaja potreba po učinkovitem upravljanju parkiranja še posebej izrazita. Analiza parkirnih površin bo vključevala preučitev trenutnega stanja parkirnih mest, njihove uporabe, zmogljivosti in dostopnosti ter učinkovitosti obstoječe regulacije parkiranja. Preučeni bodo različni kazalniki, kot so razpoložljivost parkirnih mest, dolžina parkirnih obdobij, vrste parkirišč (javna, zasebna) in obremenitev določenih območij. Pri izvedbi analize ter oblikovanju ukrepov bo poudarek na obravnavi mesta Ajdovščina in velikih zaposlovalcev ter na uravnoteženju potreb uporabnikov s prostorskimi omejitvami.

2. Izvajanje ukrepov načrta izvajanja parkirne politike

Občina Ajdovščina že izvaja nekatere ukrepe parkirne politike; na območju mesta je tako vzpostavljenih že več območij časovno omejenega parkiranja, z izdelavo načrta parkirne politike pa se bo sistematsko in celovito spoprijela z urejanjem tega področja. Cilj upravljanja parkiranja je spodbujanje načinov prevoza, ki predstavljajo alternativo osebnemu avtomobilu. Načrt bo na podlagi analiz obstoječega stanja in lokalnih potreb (razpoložljivost parkirnih mest, dolžina parkirnih obdobij, vrste parkirišč, obremenitev posameznih območij itn.) opredelil območja parkirnih režimov, dodatna območja časovno omejenega parkiranja, sistem P+R, usmeritve za umeščanje parkirnih mest ter druge ukrepe in inovativne rešitve za upravljanje področja parkiranja. Ukrepi, ki se pogosto uvajajo v sklopu izvajanja načrta parkirne politike: skupna raba parkirnih mest med različnimi uporabniki, ki imajo različne časovne potrebe po parkiranju, povečanje zmogljivosti obstoječih parkirnih površin z uporabo pametnih sistemov, ureditev parkirnih površin zunaj mestnega središča z vzpostavitvijo intermodalnih točk, sprememba parkirnih normativov v planskih aktih.



foto: Občina Ajdovščina

3. Vzpostavitev parkirnih mest za starejše in gibalno ovirane osebe

Vzpostavitev parkirnih mest, rezerviranih za gibalno ovirane osebe in starejše, pripomore k boljšemu vključevanju in boljši kakovosti življenja uporabnikov. Parkirna mesta morajo biti urejena tako, da omogočajo čim lažjo uporabo in dostopnost do storitev. Parkirna mesta morajo biti širša, brez nivojskih razlik, v ustrezni bližini vhoda v javni objekt ter ustrezno označena in osvetljena.

Občina bo s prekvalificiranjem obstoječih navadnih parkirnih mest v parkirna mesta za gibalno ovirane osebe in starejše omogočila dostopnost uporabnikom, ki najbolj potrebujejo parkirna mesta v bližini storitev, za preostale uporabnike pa bodo na voljo parkirna mesta, ki so nekoliko bolj oddaljena, saj bodo lahko preostali del poti do storitve opravili peš. Prioritetno se bodo urejala parkirna mesta v bližini javnih stavb, kot so upravna enota, knjižnica, banka itn.



foto: Občina Ajdovščina

I Mirujoči promet I

4. Uvedba parkirišča P+R na območju priključka s hitre ceste

Močan tok vsakodnevnih delovnih migrantov v in iz občine močno obremenjuje prometno omrežje v času prometnih konic. Ureditev parkirišča P+R v Ajdovščini bo omogočila varno parkiranje osebnih avtomobilov v primeru nadaljevanja poti v mesto z javnim potniškim prometom. Dodatno bi parkirišče v izrednih vremenskih razmerah (sneg, burja) služilo kot parkirišče oziroma počivališče za tovorna vozila, ki se izločajo iz prometa na hitri cesti. Z umestitvijo parkirišča na območju priključka bo uporabnikom omogočen neposreden dostop s hitre ceste, kar povečuje privlačnost tako za uporabnike, ki se pripeljejo iz sosednjih občin in regij, kakor za lokalno prebivalstvo, navezava na glavno mestno vpadnico pa bo omogočala hiter dostop do mestnega središča in glavnih zaposlitvenih območij. V okviru parkirišča se predvidi vzpostavitev intermodalne točke z navezavo na JPP in mestni potniški promet, ko bo ta vzpostavljen, smiselna pa je tudi umestitev točke za izposajo koles.

5. Parkirišča za motoriste z omaricami za opremo

Kot dodatno ponudbo bo občina na pomembnejših turističnih točkah v občini ter v mestnem središču za uporabnike vzpostavila sistem parkirnih mest za motoriste z omaricami za opremo. Omarice bodo omogočale shranjevanje zaščitne opreme ter varno parkiranje motorjev. Sistem bo tako omogočal večjo varnost pred tatvinami.

6.5 Akcijski načrt: Mirujoči promet

	UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST
P.1	Izdelava načrta izvajanja parkirne politike	10.000 €	srednja	Občina Ajdovščina
P.2	Izvajanje ukrepov načrta izvajanja parkirne politike	5.000 €/leto	majhna	Občina Ajdovščina
P.3	Vzpostavitev parkirnih mest za starejše in gibalno ovirane osebe	5.000 €/leto	majhna	Občina Ajdovščina
P.4	Uvedba parkirišča P+R na območju priključka s hitre ceste	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	srednja	Občina Ajdovščina
P.5	Parkirišča za motoriste z omaricami za opremo	10.000 €/lokacijo	majhna	Občina Ajdovščina

VIR FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	VREDNOST UKREPA
Občina Ajdovščina									10.000 €
Občina Ajdovščina									30.000 €
Občina Ajdovščina									30.000 €
Občina Ajdovščina									vrednost bo znana v nadaljnjih fazah
Občina Ajdovščina									30.000 €

mag. Goran Jovanović, David Lavrič,
Peter Lovšin, Uroš Pust, Jure Dolenc,
Aleksander Ostan, Janja Sluga

**OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE AJDOVŠČINA**

Naročnik:

OBČINA AJDOVŠČINA
Cesta 5. maja 6a
5270 Ajdovščina

Izdelovalci:

APPIA d.o.o., Ljubljana
Urbania d.o.o., Ljubljana
Atelje Ostan Pavlin d.o.o., Ljubljana
RRD d.o.o., Domžale

Oblikovanje:

Atelje Ostan Pavlin

Lektoriranje:

Translat d.o.o.

Avtor naslovne fotografije:

Uroš Rojc

Tisk: Tisk24 d.o.o.

Naklada: 50 izvodov

Založnik: Občina Ajdovščina

Leto izida: 2025

Cena: brezplačno

Izdelava Občinske celostne prometne strategije Občine Ajdovščina je potekala v okviru Javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



**Sofinancira
Evropska unija**





OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE
AJDOVŠČINA