

## **STRATEŠKI NAČRT DOSTOPNOSTI ZA OBČINO AJDOVŠČINA**



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

Izdelovalec:  
Zavod DOSTOP, Cesta 27.aprila 35, 1000 Ljubljana

Projekt:  
Strateški načrt dostopnosti za občino Ajdovščina

Št. projekta:  
01/06/18

Avtorji:  
Andreja Albreht, univ. dipl. inž. kraj. arh.  
Dr. Andreja Zapušek Černe, univ. dipl. inž. kraj. arh.  
Damjan Černe, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Datum:  
september 2018

# VSEBINA NAČRTA

<b>VSEBINA NAČRTA</b> .....	4
<b>0 UVOD</b> .....	1
0.1 NAMEN IN CILJI NAČRTA .....	1
0.2 STROKOVNA SKUPINA.....	1
0.3 DELI NAČRTA .....	2
0.4 REALIZACIJA NAČRTA .....	2
<b>1 DOSTOPNOST PROSTORA</b> .....	4
1.1 KATEGORIJE DOSTOPNOSTI .....	4
1.1.1 Območja 1. kategorije (dostopne poti 1.kategorije): višja stopnja dostopnosti .....	4
1.1.2 Območja 2. kategorije: Osnovna stopnja dostopnosti.....	6
1.2 SMERNICE ZA PROJEKTIRANJE .....	7
1.2.1 Smernice za projektiranje na območjih 1. kategorije .....	7
1.2.2 Smernice za projektiranje v območjih 2. kategorije .....	8
1.2.3 Predlogi za rešitve dostopnosti po posameznih ulicah.....	17
1.3 SMERNICE ZA VZDRŽEVANJE.....	21
1.4 PREDLOGI V ZVEZI Z REALIZACIJO PROSTORSKEGA DELA NAČRTA .....	22
1.4.1 Problem.....	22
1.4.2 Rešitev: strokovno svetovanje .....	22
1.4.3 Rešitev: pregled (revizija) projektov .....	22
1.4.4 Rešitev: nadzor nad izvedbo .....	23
1.4.5 Sodelovanje z uporabniki .....	23
<b>2 PRILOGE</b> .....	24

## 0 UVOD

### 0.1 NAMEN IN CILJI NAČRTA

Namen strateškega načrta dostopnosti je:

- da se omogoči vsem ljudem dostop do glavnih objektov v javni rabi in v načrtu opredeljenih zunanjih površin ne glede na morebitno posameznikovo funkcionalno oviranost,
- da ima občina pregled nad izvajanjem prilagoditev in jih izvaja tam, kjer so nujne in smiselne ter spodbudi k izvajanju tudi državne institucije in zasebne investitorje na območjih, ki niso v občinski lasti in upravljanju,
- da spodbudi vse, ki lahko na svojih delovnih mestih vplivajo na to, da izboljšajo dostopnost prostora, informacij in storitev v javnih objektih,
- da so lahko uporabniki z oviranostmi vključeni pri sprejemanju odločitev v zvezi z dostopom do javnih storitev in lahko nadzorujejo in spodbujajo izvajanje dogovorjenih rešitev v praksi.

Pomembni cilji načrta:

- načrt omogoča, da lahko pri oblikovanju strategije sodelujejo vse reprezentativne organizacije uporabnikov z oviranostmi in podrobno opredelijo, kje so zanje najpomembnejše točke oz. poti, ki morajo biti dostopne ter najbolj težavne ovire, na katere naletijo na vsakodnevni poteh po mestu,
- občina dobi jasno strategijo o reševanju težav v zvezi z dostopnostjo in motivira tudi javne zavode, ki niso v občinski lasti, k izvajanju ukrepov za izboljšanje dostopnosti prostora, informacij in storitev,
- občina se zaveže, da bo omogočila vključevanje invalidov v postopke urejanja prostora bodisi prek Sveta za invalide ali drugega podobnega organa, ki ga ustanovi v ta namen, bodisi z neposrednim sodelovanjem z invalidskimi organizacijami,
- občina lahko uporabi strateški načrt dostopnosti kot smernice, ki so določene v 22. členu Gradbenega zakona, kajti izveden je v sodelovanju z vsemi reprezentativnimi organizacijami, ki delujejo na tem območju.

### 0.2 STROKOVNA SKUPINA

Pri načrtu so sodelovali in ga dopolnjevali člani strokovne skupine, ki so jih imenovala reprezentativne organizacije:

Igor Miljavec, Medobčinsko društvo slepih in slabovidnih Nova Gorica,  
Matej Furlan, Društvo Sožitje Ajdovščina-Vipava,  
Petra Bizjak, Zdravstveni dom Ajdovščina,  
Marko Sever, Društvo invalidov Ajdovščina-Vipava (Društvo paraplegikov Nova Gorica),  
Marija Marušič, Društvo upokojencev Ajdovščina,  
Mojca Komel, Društvo gluhih in naglušnih Severne Primorske,  
Irena Raspor, Občina Ajdovščina.

Predstavnici izvajalca načrta:

Andreja Albreht – Zavod DOSTOP,  
Andreja Zapušek Černe - Zavod DOSTOP.

### 0.3 DELI NAČRTA

Načrt obsega naslednje dele:

1. DOSTOPNOSTI PROSTORA, ki vsebuje predvsem pregled stanja in rešitve dostopnosti za slepe in slabovidne ter gibalno ovirane osebe, pa tudi splošne napotke za oblikovanje mestnega prostora, ki lahko izboljšajo gibanje in varnost vseh pešcev, zlasti tudi starejših, bolnih, poškodovanih ljudi, otrok itd.

Predlagamo, da se načrt **vsebinsko dopolni** še z naslednjimi vsebinami:

2. DOSTOPNOST INFORMACIJ, ki vsebuje pregled stanja osnovnega dostopa do informacij v javnih ustanovah, pri čemer imajo največje težave gluhi in naglušni, slepi in slabovidni ter ljudje z motnjami v duševnem razvoju, pa tudi vsi, ki imajo težave z orientacijo, razumevanjem, branjem itd.
3. DOSTOPNOST STORITEV, ki je izveden v obliki delavnice, na kateri se predstavi prejšnja dva dela načrta in strategijo občine pri zagotavljanju dostopnosti ter spodbudi odgovorne v javnih ustanovah k aktivnemu izboljševanju dostopa do storitev v obliki izobraževalnih delavnic za osebje, pregledov dostopnosti ustanove in izvedbi ukrepov za izboljšanje dostopnosti.

### 0.4 REALIZACIJA NAČRTA

**Po izkušnjah je v Sloveniji izvedenih veliko študij, presoj in drugih projektov, ki pa večinoma ostanejo nerealizirani, zato je ta del ključen za izboljšanje dostopnosti.**

Občina Ajdovščina se zavezuje, da bo Občinska uprava pripravila akcijski načrt izvajanja ukrepov iz Strateškega načrta dostopnosti za prihodnja štiri leta in vsako leto občinskemu svetu podajala poročilo o izvajanju akcijskega načrta. Smernice iz strateškega načrta dostopnosti bodo s sprejetim sklepom obvezne za vse občinske investicije v zunanje javne površine. Izvajanje akcijskega načrta bo spremljal Občinski svet Občine Ajdovščina.

Pri realizaciji načrta je poleg tega zelo pomembno, da občina zagotovi možnost vključevanja invalidskih organizacij v spremljanje izvajanja načrta in odločitve v zvezi z zagotavljanjem dostopnosti. To lahko zagotovi na različne načine.

#### 1. Vključevanje invalidskih organizacij prek Sveta za invalide

Občina Ajdovščina je kot prva v Sloveniji leta 2003 prejela naziv *Občina po meri invalidov*. Občine, ki so prejemnice listine *Občina po meri invalidov* morajo imeti oblikovan *Svet za invalide*, v katerega so enakopravno vključeni predstavniki invalidskih organizacij, ki delujejo na območju občine.

Za izvajanje zavez iz strateškega načrta je *Svet za invalide* kot posvetovalno telo pomemben predvsem v posebnih primerih, ko so zahteve v zvezi z zagotavljanjem dostopnosti v nasprotju z drugimi zahtevami (kulturna dediščina, promet) ali ko gre za ugotavljanje ali je strošek za zagotavljanje dostopa nesorazmeren in zato morda neupravičen. Tako lahko invalidske organizacije vplivajo na sprejemanje morebitnih kompromisov in sodelujejo pri odločanju, kateri ukrepi so zelo pomembni, katere pa je mogoče izpustiti ter predlaga morebitne posebne rešitve, ki lahko zadostijo vsem. Svet ima pomembno nalogo tudi v primerih opisanih pod točko 1.2.1(6) in 1.2.1 (10).

Primerno je, da *Svet za invalide* določi kontaktno osebo, na katero se projektanti, svetovalci za dostopnost ali nadzorniki lahko neposredno obrnejo, ko naletijo na primer, kjer je potrebno v odločanje vključiti invalidske organizacije. Ta oseba poskrbi za komunikacijo med člani sveta in posreduje skupno odločitev projektantom. Tako se zagotovi hitro ukrepanje in tekoče delo.

*Svet za invalide* torej v tem primeru opravlja naloge kot so:

- nadzor nad izvajanjem Strateškega načrta dostopnosti,
- sprejemanje odločitev v primerih, ko je potreben kompromis in zaradi različnih dejavnikov ni možno zagotoviti vseh ukrepov, ki so predvideni v območjih prve kategorije, ali so ti ukrepi drugačni kot so bili predvideni v načrtu,
- opozarjanje in dajanje pobud za odpravljanje arhitekturnih in komunikacijskih ovir ter
- preprečevanje nastajanja novih ovir in nefunkcionalnih rešitev,
- sodelovanje z Oddelkom za gospodarske javne službe in investicije (opozarjanje in dajanje pobud za urejanje prometne problematike v občini, ki vpliva na osebe z oviranostmi),
- dajanje pobud za rešitev raznih konkretnih težav v zvezi z dostopnostjo pristojnim organom in ustanovam,
- opozarjanje in informiranje javnosti o aktivnostih in težavah oseb z oviranostmi,
- določitev ozaveščevalnih in promocijskih akcij in prireditev, ki jih občina organizira v zvezi s spodbujanjem dostopnosti,
- druge aktivnosti v zvezi z dostopnostjo.

## **2. Neposredno vključevanje invalidskih organizacij in drugih zainteresiranih javnosti**

Občina sprejema neposredne pobude, predloge in pripombe invalidskih organizacij in drugih zainteresiranih deležnikov (npr. Društvo upokojencev, VDC, Dom upokojencev, Zdravstveni dom). Pobude občina sprejme prek župana, svetnikov ali oddelkov občinske uprave.

Po potrebi pri posameznih aktivnostih sodelujejo tudi drugi (npr. zainteresirana javnost, strokovnjaki s področja dostopnosti itd.), ki lahko pripomorejo k izboljšanju dostopnosti v občini.

Strateški načrt dostopnosti je temeljni dokument, ki sicer vsebuje tudi veliko izvedbenih predlogov, vendar ne gre za izvedbeni načrt. Predvsem pri izvajanju talnega taktilnega vodilnega sistema je zelo pomembno, da občina zagotovi nadzor nad izvajanjem. Več o tem v poglavju *1.4 Predlogi v zvezi z realizacijo prostorskega dela načrta*.

Po petih letih priporočamo revizijo načrta z namenom, da se vnese spremembe, ki so med tem nastale v prostoru.

# 1 DOSTOPNOST PROSTORA

## 1.1 KATEGORIJE DOSTOPNOSTI

Območje občine je z vidika dostopnosti razdeljeno na dve prostorski kategoriji, ki predvidevata različno stopnjo dostopnosti. Predlagamo, da se načrt dostopnosti doda na prostorski portal občine. Na ta način bodo projektanti seznanjeni tudi z ukrepi in zahtevano stopnjo dostopnosti znotraj območja, ki ga obravnavajo.

### 1.1.1 Območja 1. kategorije (dostopne poti 1.kategorije): višja stopnja dostopnosti

Višja stopnja dostopnosti se nanaša na objekte in zunanje javne površine ob Goriški cesti, Gregorčičevi ulici, Cesti 5. maja, Tovarniški cesti, Ulici Quiliano, na objekte in zunanje površine ob Hublju v neposredni bližini mestnega središča, v mestnem središču, Vipavski cesti, Bevkovi ulici ter ob Poti v Zapuže. Tu se nahaja večina pomembnejših javnih ustanov v občini, koncentracija oseb z oviranostjo je tu večja, saj se na opravke v ta predel mesta odpravijo tudi prebivalci okoliških vasi in stanovanjskih območij. V tem območju je zato predvidena določitev t.i. **dostopnih poti**, ki morajo ustrezati višjim standardom, saj morajo zagotoviti neoviran dostop do pomembnih objektov v javni rabi in zunanjih javnih površin (javnih ustanov). To pomeni, da morajo biti morajo te povezovalne poti popolnoma urejene in dostopne ter dobro vzdrževane, tako da lahko vsak uporabnik ne glede na njegovo morebitno oviranost pride brez težav od točk javnega potniškega prometa do pomembnih javnih ustanov. Poti morajo biti zasnovane sklenjeno/zvezno, brez prekinitev, saj lahko le te poslabšajo možnost prostorske orientacije za slepe in slabovidne.

**Poti, ki morajo dosegati višjo stopnjo dostopnosti, so podrobno predstavljene v Grafični prilogi načrta, kjer so opredeljeni različni ukrepi in predlogi za izboljšanje dostopnosti mesta.**

Seznam objektov v javni rabi in zunanjih javnih površin, vključenih v načrt, je bil sprejet na podlagi dogovora v strokovni skupini in vključuje:

- 01 Veterinarska ambulanta Ajdovščina, Goriška cesta 48
- 02 Nogometni stadion, Goriška cesta 44
- 03 Pokopališče, Lokavska cesta 9
- 04 Društvo invalidov Ajdovščina, Gregorčičeva ulica 32c
- 05 Okrajno sodišče v Ajdovščini, Zemljiška knjiga, Geodetska pisarna Ajdovščina, FURS - izpostava Ajdovščina, Gregorčičeva ulica 28
- 06 ZZZS, OE Nova Gorica, izpostava Ajdovščina, Gregorčičeva ulica 22
- 07 Zobna ambulanta za odrasle, Lokarjev drevored 2
- 08 Avtobusno postajališče Ajdovščina, Župančičeva ulica 8
- 09 Železniška postaja, Župančičeva ulica 6
- 10 Pošta Ajdovščina, Goriška cesta 24
- 11 Društvo MOST Ajdovščina, Gregorčičeva ulica 21
- 12 Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a
- 13 Center za socialno delo Severne Primorske in Urad za delo, Gregorčičeva ulica 18
- 14 Sonček Zeliščno zdravilstvo, Gregorčičeva ulica 16
- 15 Ljudska univerza Ajdovščina, Stritarjeva ulica 1a



- 16 Dvorana prve slovenske vlade, Trg 1. slovenske vlade 1
- 17 Pilonova galerija Ajdovščina, Prešernova ulica 3
- 18 Tržnica Ajdovščina
- 19 Policijska postaja Ajdovščina, Goriška cesta 16
- 20 Lokarjeva hiša, Prešernova ulica 15
- 21 Krajevna skupnost Ajdovščina in Muzejska zbirka, Prešernova ulica 26
- 22 Lavričeva knjižnica Ajdovščina, Cesta IV. Prekomorske 1
- 23 Oskrbovana stanovanja, večstanovanjski objekt, Cesta IX. Korpusa 1
- 24 Otroški vrtec Ajdovščina, enota Ob Hublju, Ob Hublju 1
- 25 Upravna enota Ajdovščina in Inšpektorat RS za okolje in prostor, OE Nova Gorica, pisarna Ajdovščina, Vipavska cesta 11b
- 26 Karitas Vipavske dekanije, Vipavska cesta 11c
- 27 Univerzitetno središče v Ajdovščini, Vipavska cesta 11c
- 28 Osnovna šola Šturje Ajdovščina, Bevkova ulica 22
- 29 ROD in Območno obrtna podjetniška zbornica Ajdovščina, Vipavska cesta 4
- 30 Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov RS, Izpostava Ajdovščina in Zdravstveni inšpektorat RS, OE Nova Gorica, Inšpekcijska pisarna Ajdovščina, Vipavska cesta 4a
- 31 Dom starejših občanov Ajdovščina, Ulica Milana Klemenčiča 1
- 32 Center za socialno delo - dislocirana enota, Vipavska cesta 6e
- 33 Varstveno delovni center, Pot v Žapuže 13a
- 34 Fizioterapija in center za krepitev zdravja, Bevkova ulica 13
- 35 Otroški vrtec Ajdovščina, enota Ribnik I in II, Pot v Žapuže 14
- 36 Lekarna Ajdovščina, Tovarniška cesta 3e
- 37 Zdravstveni dom Ajdovščina, Tovarniška cesta 3
- 38 Rdeči križ, Tovarniška cesta 3g
- 39 Gasilsko reševalni center Ajdovščina, Tovarniška cesta 3h
- 40 Glasbena šola Ajdovščina, Cesta 5. maja 7
- 41 Waldorfska šola, Cesta 5. maja 6
- 42 Osnovna šola Danila Lokarja Ajdovščina, Cesta 5. maja 15
- 43 Srednja šola Venca Pilon, Cesta 5. maja 12
- 44 Otroški vrtec Ajdovščina, enota SŠ Venca Pilon, Cesta 5. maja 12
- 45 Zavod za šport Ajdovščina, Cesta 5. maja 14
- 46 Avtokamp Ajdovščina in bazen, Cesta 5. maja 14
- 47 Mladinski center in hostel Ajdovščina, TIC, Cesta IV. Prekomorske 61a
- 48 Rdeči križ - skladišče (skladišče civilne zaščite), Goriška cesta 79
- 49 Letališče Ajdovščina, Goriška cesta 50
- OTSD Območje trgovsko storitvenih dejavnosti

\* Objekti in območja so oštevilčeni v skladu z risbo Pregledna situacija v Grafičnem delu načrta.

Celotno mestno središče je z vidika dostopnosti podrobneje obravnavano v projektu prenove mestnega središča (Ravnikar Potokar, 2018). Dostop do objektov, ki je obravnavan v projektu prenove mestnega središča, je v Grafičnem delu na Pregledni situaciji označen z zeleno črto.

### 1.1.2 Območja 2. kategorije: Osnovna stopnja dostopnosti

Osnovna stopnja dostopnosti se nanaša na:

- območja mesta Ajdovščina, ki ne sodijo v 1. kategorijo oziroma jih ne zadevajo poteki dostopnih poti, opredeljenih v Grafični prilogi,
- območja drugih krajevnih skupnosti v občini Ajdovščina.

**Ta območja naj se urejajo tako, da je zagotovljena osnovna dostopnost.** To pomeni, da je prostor potrebno načrtovati brez ovir in da je poskrbljeno za ustrezno urejanje avtobusnih postajališč in prečkanj cest, tako da sta zagotovljena osnovna varnost in gibanje vseh udeležencev v prometu. Vendar pa v teh območjih ni potrebno, da prostor zagotavlja popolno orientacijo za slepe in slabovidne osebe. To predvsem pomeni, da dostopnih poti ni potrebno načrtovati zvezno/sklenjeno. V kolikor se znotraj teh območij ugotovi, da je na nekem delu potrebna višja stopnja dostopnosti (če se npr. zgradi nov objekt, do katerega je dostop zelo pomemben, ali da na primer potrebuje slepi šolar posebne ukrepe, ki bi mu zagotovili samostojno varno pot do šole ipd. ), pobudo obravnava *Svet za invalide* in tako pozneje po potrebi vključi še dodatna območja v 1. kategorijo dostopnosti. Po petih letih se naredi revizijo projekta in vanj vključi vse, kar je bilo v vmesnem času dodano in dopolnjeno. Seveda pa se že v vmesnem času pri projektiranju upošteva nova dejstva, ki so bila sprejeta na *Svetu za invalide*.

## 1.2 SMERNICE ZA PROJEKTIRANJE

Smernice za projektiranje je potrebno upoštevati pri projektiranju novih objektov v javni rabi in pri prenovah. Primere rešitev in podrobnejše obrazložitve posameznih smernic projektant najde v prilogah načrta. Pri projektiranju stanovanjskih območij, naj projektant upošteva smernice iz priloženega priročnika Univerzalna stanovanjska graditev.

### 1.2.1 Smernice za projektiranje na območjih 1. kategorije

1. Pri projektiranju se uporablja aktualne standarde v zvezi z zagotavljanjem dostopnosti:
  - SIST ISO 21542 Dostopnost in uporabnost grajenega okolja,
  - SIST 1186 Talni taktilni sistem za slepe in slabovidne,
  - SIST IEC 60118-4 Elektroakustika - Slušni aparati - 4. del.
2. Projektant pri projektiranju območij 1. kategorije dostopnosti upošteva trase dostopnih poti, kot so opredeljene v grafični prilogi tega načrta in ukrepe, predlagane v tem načrtu, s katerimi se izboljša dostopnost za vse uporabnike, ne glede na njihovo oviranost.
3. Talni taktilni vodilni sistem za slepe in slabovidne mora biti na teh poteh izveden tako, da omogoča sklenjeno varno pot, ki jo lahko samostojno uporabljajo slepi in slabovidni. Sklenjena varna pot ne pomeni, da je prostor prepreden s taktilnimi vodilnimi linijami, ampak da so taktilne oznake smiselno povezane z obstoječimi vodilnimi robovi (fasade, zidovi, ograje, robniki...). Pri tem se upošteva navodila iz Standarda SIST 1186 in priročnika Z belo palico po mestu, ki je brezplačno dostopen kot priloga tega načrta.
4. Kompleksno taktilno vodenje je sistem, ki omogoča orientacijo slepim in slabovidnim. Sestavljen je iz vodilnih, opozorilnih in obvestilnih oznak ter vodilnih robov, ki sestavljajo neprekinjeno taktilno pot. Uporablja se ga tam, kjer je orientacija težka zaradi kompleksnosti prostora (npr. v kompleksnih križiščih in krožnih križiščih, avtobusnih in železniških postajah, širokih trgih, kjer ni vodilnih robov oz. so ti zasedeni z gostinskimi vrtovi itd.).
5. Stopnice na vodilnih poteh pred vhodi v objekte v javni rabi in v sistemih kompleksnega taktilnega vodenja morajo biti dostopne vsem (v skladu s standardom SIST 21542) in opremljene s talnim taktilnim vodilnim sistemom.
6. Vsem uporabnikom je treba zagotoviti dostop do objektov in zunanjih javnih površin po praviloma isti poti (razen v izjemnih primerih zaradi raznih omejitvenih dejavnikov, ki jih je potrebno obrazložiti *Svetu za invalide*).
7. Prehodi za pešce, ki ne potekajo pravokotno na rob pločnika in tisti, ki potekajo pravokotno preko vozišč širine več kot 7 m morajo biti označeni s taktilno vodilno linijo ali standardno reliefno črto, ki vodi čez vozišče.
8. Skupni prometni prostori morajo biti opremljeni s kompleksnim taktilnim vodenjem<sup>1</sup>.
9. Na območjih za pešce in območjih umirjenega prometa je treba zagotoviti možnosti orientacije za slepe in slabovidne.<sup>1</sup>
10. Projektiranje v primeru celostnih prenov dopušča nekatere izjeme. Trenutne dostopne poti so načrtovane ob upoštevanju obstoječega stanja. Če gre za temeljitejšo preureditev območja ali če se v okviru prenove spreminja program oz. prometna ureditev, lahko projektant predvidi drugo traso dostopne poti, ki omogoča dostop vsem uporabnikom, vendar obvezno ob posvetovanju s *Svetom za invalide*.
11. **Poleg teh smernic se v območjih 1. kategorije upošteva tudi vse smernice za projektiranje v območjih 2. kategorije.**

---

<sup>1</sup> V skladu s standardom SIST 1186 oziroma z navodili v priloženem priročniku Z belo palico po mestu.

## 1.2.2 Smernice za projektiranje v območjih 2. kategorije

### PROMETNA UREDITEV

1. Za dostopnost prostora za ljudi z oviranostmi je nujno, da je **prometna ureditev čim bolj jasna in da so peš površine dobro opredeljene in označene**, kar je sicer pomembno za varnost vseh pešcev.
2. Zelo priporočljivi so razni **ukrepi za umirjanje prometa**. Pri tem se upošteva veljavno zakonodajo in tehnične smernice (Zakon o cestah, Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15 in 46/17), TSC 03.800 : 2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa).
3. Večkratno spreminjanje prometnih režimov je za osebe z oviranostmi (posebej za slepe in slabovidne) lahko zelo naporno, saj se morajo poti in s tem tudi nevarnosti na poteh naučiti in jih obvladovati, zato priporočamo **dober razmislek in načrtovanje pred uvajanjem poskusnih prometnih ureditev**.
4. Pri spreminjanju prometnih režimov je zelo pomembno, da **prometno ureditev podpira tudi videz ceste**. Samo namestitev prometnih znakov je običajno premalo. Če se vzpostavi območje umirjenega prometa, videz ulice pa kaže na to, da gre za običajno cesto, se vozniki vedejo, kot da imajo prednost, čeprav ima prednost pešec. Vozniki nezavedno vozijo počasneje, če je videz ceste drugačen (po izgledu podoben ureditvam površin za pešce), kot so ga navajeni na običajnih cestah.

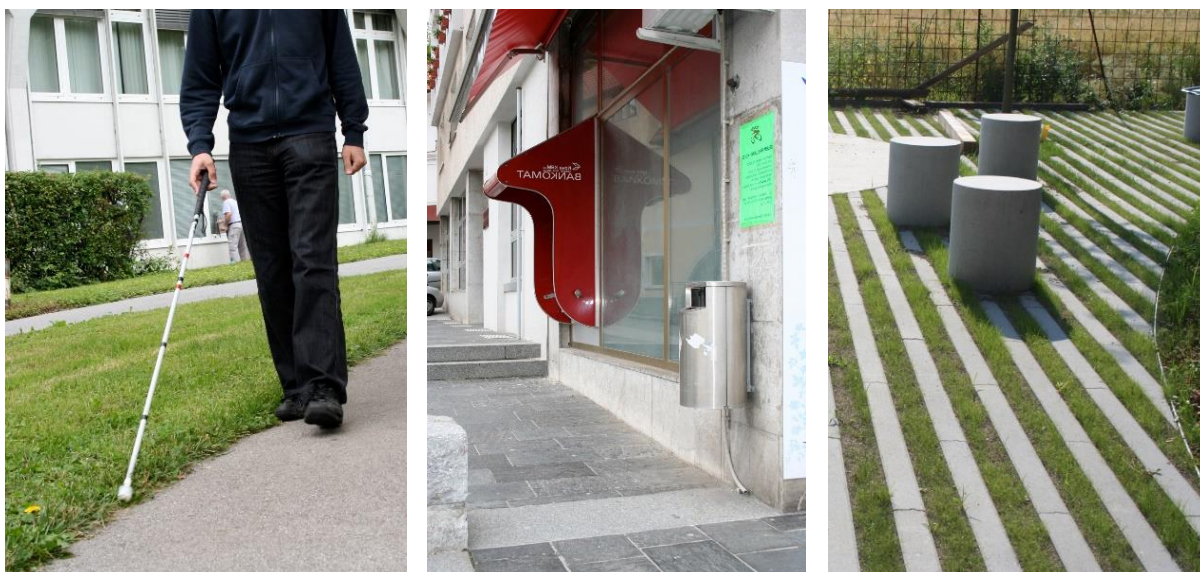
### PEŠ POVRŠINE

1. **Površine za pešce naj bodo dovolj široke**<sup>2</sup> (priporočljiva širina najmanj 150 cm, na krajših odsekih 100 cm), da je omogočen prehod z invalidskim vozičkom<sup>3</sup>.
2. Zelo pomembno je, da v območje poti ne posegajo ovire v višini glave (svetla višina poti najmanj 225 cm) kot npr. viseče table, znaki, veje dreves itd.
3. **Robovi pešpoti in pločnikov naj bodo prosti in čim bolj sklenjeni**, da omogočajo preprosto hojo slepih ob robu. S tem je mišljen zunanji rob pločnikov (stran od ceste), ki omogoča varnejšo hojo.
4. Vse novo projektirane pešpoti, morajo biti **brez grajenih ovir za prehod z invalidskim vozičkom** ali morajo predvidevati alternativno pot, ki omogoča enakovreden dostop tudi gibalno oviranim. Kjer je zaradi razgibanega reliefa naklon ulice (poti, površine) prestrm, da bi omogočal samostojen dostop z invalidskim vozičkom in ni verjetno, da bi oseba na invalidskem vozičku lahko uporabljala to povezavo, je vseeno treba predvideti možnost prehoda z vozičkom na način, da ga potiska spremljevalec ter dostop za uporabnike otroških vozičkov in drugih pripomočkov s kolesi.

---

<sup>2</sup> Več v prilogi načrta *Infrastruktura za pešce*.

<sup>3</sup> V skladu s Pravilnikom o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Uradni list RS, št. 41/18) in njemu pripadajočim standardom SIST ISO 21542 je treba, kjer je to potrebno, urediti izogibovališča.



**Slika A:** Slepi uporabljajo pri orientaciji rob peš površine, zato je pomembno, da so robovi čim bolj jasni, sklenjeni in brez ovir. Robovi so lahko rob hiše, zid, robnik, meja med tlakom in trato ali drugačna dobro otipljiva linija. **Slika B:** Ovire, ki posegajo v koridor poti so velika ovira za ljudi z okvarami vida. Če so slabo kontrastne (kot smetnjak na sliki) so problematične predvsem za slabovidne, če posegajo v pot v višini glave (kot nadstrešek bankomata na sliki) so težavne tudi za slepe, saj jih ne morejo zaznati z belo palico. **Slika C:** Pot brez grajenih ovir pomeni, da je tlak raven, dovolj trden, lahko prevozen z vozičkom, brez vdolbin in stopnic ali robnikov. Tlak na sliki je neprimeren za vozičke, saj se kolesa zatikajo v reže, težaven pa je tudi za vse, ki uporabljajo druge pripomočke kot so palice, bergle itd.

5. **Vozišče in pločnik** (ali druga površina za pešce) **morata biti višinsko ločena**, če potekata en ob drugem. V primerih, ko nista višinsko ločena, mora biti **razmejitvena označba med njimi taktilno in vizualno zaznavna**. Primer: Če ob cesti ni prostora za pločnik, je mogoče umestiti pas za pešce, ki mora imeti dobro vizualno in taktilno zaznaven rob. Tega se navadno izdelava iz materialov za debeloslojne označbe z vzorci, ki se jih uporablja pri označevanju roba vozišča na avtocestah.



**Slika A:** Pas za pešce s taktilno zaznavnim robom iz granitnih kock. **Slika B:** Taktilna ločilna črta iz materialov za debeloslojne označbe.

6. **Peš površine naj bodo povezane**. Varne peš povezave so zelo pomembne za splošno spodbujanje trajnostne mobilnosti. Predvsem za otroke ter slepe in slabovidne pa je povezanost peš površin ključna. Če se namreč pločnik neprimerno konča na cesti ali sredi

velike parkirne površine so tako otroci kot slepi in slabovidni prikrajšani. Do šole ali druge ustanove namreč ne morejo samostojno, ker je zanje nevarnost prevelika. Neprimerne ureditve otroke prikrajšajo za dragocene izkušnje, ki jih bi sicer pridobivali na samostojnih poteh v šolo (ali glasbeno šolo), slepi in slabovidni (in mnogi starejši) pa so odvisni od pomoči svojcev in spremljevalcev, kar zelo vpliva na njihovo samostojnost. Več informacij o zagotavljanju infrastrukture za pešce je mogoče najti v smernicah *Infrastruktura za pešce*, ki je v elektronski obliki priložen načrtu in dostopen na spletnih straneh Ministrstva za infrastrukturo.

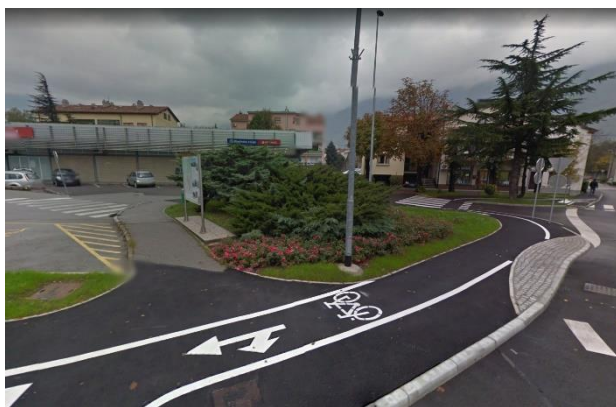


**Slika:** Primer nepovezanih peš površin. Pešpoti se končajo na veliki parkirni površini brez označitve pasu za pešce, kar pomeni, da slepi in slabovidni ne morejo nadaljevati poti. Poleg tega se pot konča s stopnico, kar pomeni, da je pot neprehodna tudi za ljudi na vozičkih. Takšna pot je lahko nevarna tudi za otroke.

7. **Ustrezna osvetlitev peš površin** je posebej pomembna za slepe in slabovidne ter gluhe in naglušne. Pomembna je tako za varnost pešcev (da jih lahko voznik pravočasno opazi), kot tudi za njihovo orientacijo. Dobra osvetlitev je predvsem pomembna:
  - na križanjih peščevih poti s prometnicami,
  - na točkah, ki so pomembne za orientacijo (npr. pri informativnih tablah in smerokazih),
  - pred vhodi v javne ustanove,
    - na območjih, kjer je veliko ovir in višinske razlike (stopnice, klančine, urbana oprema).

Pri umeščanju kolesarskih površin naj se upošteva **Pravilnik o kolesarskih površinah**<sup>4</sup>. V zvezi z dostopnostjo je pri tem pomembno predvsem:

1. Pri umeščanju novih kolesarskih površin na pločnikih je zelo pomembno, da se **ohrani dovolj široko površino za pešce** (priporočljivo 150 cm, najmanj 100 cm). Če je prostora na pločniku premalo, je treba umestiti kolesarski pas na cesto, zagotoviti souporabo prometnega pasu na cesti ali na pločniku vzpostaviti skupno površino za pešce in kolesarje. Na tej se pričakuje, da kolesarji nimajo prednosti in morajo poskrbeti za varnost pešcev tudi tako, da svojo hitrost prilagodijo hitrosti pešca. Z vidika slepih in slabovidnih je najboljša rešitev kolesarski pas na cesti, saj so kolesarji velikokrat zelo hitri in tihi, kar vodi do pogostih nesreč. Prav tako imajo s kolesarji na pločnikih velike težave tudi gluhi in naglušni, starejši itd.



**Slika A:** Krožišče Goriška cesta: neustrezen potek kolesarskega pasu na pločniku. Kolesarski pas teče po notranji strani pločnika, pešec mora hoditi ob robu ceste (sledenje cestnemu robniku je bolj nevarno, saj pešec pri hoji z belo palico posega na cesto). Poleg tega so na tem pasu ovire (prometni znaki, različen tlak), pot pa ni sklenjena, saj mora prečkati kolesarski pas. **Slika B:** Primer neustrezne umestitve kolesarskega pasu na pločnik zaradi preozkega pasu za pešce. Če je pločnik ožji od 250 cm, je potrebno urediti skupno površino za pešce in kolesarje ali umestiti kolesarski pas na cesto.

2. Ker prihaja med kolesarji in pešči (posebej ljudmi z okvarami vida oz. sluha) na skupnih površinah do veliko konfliktov, je izjemno pomembno, da **se pri načrtovanju kolesarskih povezav dobro preuči morebitne konfliktne točke s pešči in poleg projektiranja kolesarskih povezav tudi skrbno projektira poti pešcev**. Slabo načrtovane kolesarske steze so namreč nevarne za pešce (zlasti slepe, slabovidne, gluhe in naglušne), obenem pa postanejo tudi neuporabne za kolesarje, saj pešči hodijo po kolesarski stezi, če nimajo ustrezno urejene površine za hojo.

<sup>4</sup> Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št. 36/18.

## PREHODI ZA PEŠCE

1. Označeni prehodi za pešce naj bodo projektirani tako, da je **omogočen prehod z vozičkom v celotni širini zebre**, saj je na ta način omogočen lažji prehod vsem uporabnikom.
2. Kjer je na prehodih za pešce pločnik višinsko izenačen z robom cestišča, mora biti izveden **pas taktilnih oznak s čepasto strukturo v širini 60 cm**, da lahko tudi slepi in slabovidni lahko zaznajo rob ceste.



**Slika A:** Ena najnevarnejših situacij za slepe in slabovidne je izvedba prehodov za pešce na trapeznih grbinah. Zaradi izenačene višine vozišča in pločnika slepa oseba ne more zaznati roba vozišča, če ta ni opremljen s taktilnimi oznakami. **Slika B:** taktilna oznaka na robu ceste je pomembno opozorilo za vse ljudi, ki imajo težave z vidom, ob tem pa so oznake zasnovane tako, da ne ovirajo gibanja drugih uporabnikov.

3. Na območju križišč s prehodi za pešce, katerih izvedba je s poglobljenimi robniki ali na dvignjenih ploščadih oziroma grbinah trapezne oblike in so v nivoju površin za pešce, mora biti **celoten rob površine za pešce, ki je na ravni vozišča, opremljen s taktilno in vizualno zaznavnim pasom** v širini 60 cm, tako, da oseba z okvaro vida lahko zazna rob vozišča. Kjer je ob prehodu za pešce predvidena tudi kolesarska steza, mora biti na robu vozišča **pas taktilnih oznak tudi čez kolesarsko stezo**.



**Slika A:** Napačno oblikovane taktilne oznake na robu prehoda za pešce: taktilno zaznaven material mora slepega opozoriti na rob ceste povsod, kjer je mogoče, da zaide na cesto, ker ne more zaznati roba - torej v tem primeru tudi na mestu, kjer je oznaka za vodenje kolesarjev. **Slika B:** Pravilno oblikovane taktilne oznake na robu ceste, ki segajo tudi čez prehod za kolesarje.



4. **Prehodi za pešce, ki ne potekajo pravokotno na rob pločnika morajo biti označeni s taktilno vodilno linijo ali standardno reliefno črto, ki vodi čez vozišče.**



**Slika A:** Vodilna linija čez prehod za pešce naj bo nameščena na vseh prehodih za pešce, ki ne potekajo pravokotno na rob pločnika.

5. Pri projektiranju taktilnih oznak se uporablja standard SIST 1186 in priložnik Z belo palico po mestu, ki je priložen načrtu.
6. **Vsi semaforji na prehodih za pešce morajo biti opremljeni z zvočnim signalom.** Pri tem je treba izbirati med semaforji, ki so opremljeni s taktilnimi tablicami, kjer je narisana smer prehoda in zasnova križišča. Primernejši so zvočni semaforji, ki ne piskajo ampak tolčejo, saj piskajoči signali motijo okoliške prebivalce.



**Slika A:** Ustrezno opremljen zvočni semafor. **Slika B:** reliefna puščica na vrhu škatlice semaforja slepi osebi sporoči smer v kateri lahko prečka cesto. **Slika C:** Na navpični stranici škatlice semaforja lahko slepi otipa postavitev prometnih pasov in dobi občutek o velikosti ceste, ki jo namerava prečkati.

## AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA

1. **Na avtobusnih postajališčih se s talnimi taktilnimi oznakami označuje vstopna mesta potnikov v avtobus in dostope do informacijskih tabel ter morebitne druge elemente, pomembne za uporabo postajališča (npr. avtomati za prodajo kart).** Vstopna mesta se označuje v skladu s standardom SIST 1186 in priročnikom z Belo palico po mestu, ki je v prilogi načrta.
2. **Nadstreški avtobusih postajališč morajo biti kontrastni glede na ozadje, da so dobro vidni.** To je pomembno zaradi slabovidnih, katerim lahko nadstreški, če niso izvedeni v kontrastnih barvah, predstavljajo oviro (nadstreški so namreč velikokrat postavljeni sredi peščeve površine). Poleg tega je kontrast nadstreškov pomemben tudi zaradi splošne opaznosti postajališč. Postajališča potniškega prometa so ene najpomembnejših funkcionalnih točk, zato morajo biti v prostoru dobro opazne.

Iz dokumenta *Celostna prometna strategija Občine Ajdovščina (LUZ, 2017)* je med ukrepi za uresničevanje vizije razvoja navedeno, da bo »občina 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 možna kombinacija prevozov, na primer kolo – avtobus«. **Pri tem velja opozoriti na upoštevanje vidika dostopnosti informacij.** V tem pogledu priporočamo tudi izdelavo drugega dela Strateškega načrta (Dostopnost informacij), v katerem se med drugim izdelata smernice za avtobusna postajališča.



**Slika A:** Avtobusno postajališče je potrebno opremiti z informacijami, ki so dostopne vsem, dodati je potrebno napis z imenom postajališča. Velik napis postajališča je pomemben za orientacijo vseh potnikov.

3. V primeru izvedbe novega avtobusnega postajališča, kjer poteka kolesarski pas ali steza za čakališčem, je treba **prehod za pešce prek kolesarskega pasu ali steze označiti tudi s talnimi taktilnimi oznakami.**

## DRUGO

1. Parkirišča za invalide, ki pripadajo objektom v javni rabi, morajo biti horizontalno in vertikalno označena v skladu s standardom SIST ISO 21542 in brez ovir povezana z vhodi v objekte.



**Slika A:** Neustrezno urejeno parkirišče za invalide pri Zavodu za šport. Umakniti je potrebno kolesarska stojala, tudi tista ob klančini. Do parkirišča je potrebno zagotoviti dostop (dostop preprečuje zapornica) in zagotoviti tudi vertikalno oznako parkirišča (prometni znak, ki označuje invalidski prostor v skladu s standardom SIST ISO 21542).

2. Stopnice morajo biti opremljene s kontrastnimi robovi in oprijemali.



**Slika A:** Stopnice, ki nimajo primerno označenih robov so zelo težavne za slabovidne in eden najpogostejših vzrokov za poškodbe. **Slika B:** Z dobro označenimi robovi so stopnice dobro zaznavne vsem.

3. Pomembna je izbira materialov. Zelo **neprimerni so bleščeči materiali**, ki slabovidnim še poslabšujejo že tako okrnjeno vidno zaznavo. Velike steklene oziroma močno odsevne površine otežujejo orientacijo in predstavijo o prostoru.
4. **Kontraste je treba uporabljati premišljeno.** Uporabljamo jih na točkah, ki so pomembne za orientacijo in označitev ovir. Neustrezni so močno kontrastni geometrijski vzorci v tlaku, ki

slabovidnim otežujejo zaznavanje globine in povzročajo vrtoglavico. Tovrstne težave imajo velikokrat tudi nekateri starejši, ki imajo sicer še razmeroma dober vid.



**Slika A:** Steklena ograja, ki jo uporabnik z okvaro vida ne more opaziti. **Slika B:** Pri izbiri tlakov se izogibamo bleščečim, močno odsevnim tlakom, ki zelo poslabšajo vidno zaznavo.

### 1.2.3 Predlogi za rešitve dostopnosti po posameznih ulicah

Poteki dostopnih poti in ukrepi na teh poteh so razvidni iz Grafične priloge. V tekstu, ki sledi, so izpostavljene nekatere situacije in možne rešitve na odsekih, kjer je predvidena prenova ali pa je obstoječe stanje takšno, da je onemogočena ustrezna dostopnost.

#### GREGORČIČEVA ULICA

Problematičen je prehod ob trgovini s skladiščem, saj na peščevi površini ustavljajo tovorna vozila. Kritični del je označen na grafičnem listu 2.3. Pobuda, da se v tem delu uredi dostopno pot na drugi strani vozišča in uredi nov prehod za pešce pred ZZZS, je manj ustrezna rešitev – na drugi strani vozišča je namreč dosti ovir, težavno je tudi vodenje po peščevih površinah, ki se v tem delu razdelijo na več odsekov. Predlagamo, da se išče rešitev v smeri preprečevanja ustavljanja tovornih vozil na peščevih površinah in s kontrastno označitvijo peš koridorja.

#### CESTA 5. MAJA

V prihodnosti je predvidena prenova Ceste 5. maja. V sklopu prenove naj se upošteva predlagan dostop za pešce do Občine. Ker do mostu ni sklenjenega roba, ki bi lahko omogočal vodenje, je trenutni dostop otežen. V sklopu prenove naj se upošteva izvedbo vodilne linije (ki je lahko izdelana s standardnimi ali nestandardnimi oznakami), ki bo omogočala dostop od Občine do mostu in naprej do prehoda za pešce. V sklopu prenove naj se uredi ustrezen dostop do Glasbene šole – če je možno, naj se vodenje opredeli z različnimi tlaki, izvedbo robov ali s pomočjo drugih elementov, standardne taktilne oznake naj se uporablja le v primeru, ko niso možne drugačne rešitve (in v primeru, ko je to izrecno zahtevano).

#### ZAVOD ZA ŠPORT AJDOVŠČINA

V Grafičnem delu je obravnavan le stranski dostop do objekta Zavoda za šport Ajdovščina. Dostop za gibalno ovirane prek glavnega vhoda (kar bi bila seveda ustrežnejša in enakopravnejša možnost) je nerealen, saj je med parkiriščem in glavnim vhodom prevelika višinska razlika, ureditev bi bilo potrebno temeljito predrugačiti. Kot začasno rešitev predlagamo ohranitev stranskega dostopa, ki se ga uredi skladno s predlogi, ki so razvidni iz situacije na grafičnem listu 2.10. Ob tem je potrebno omogočiti dostop do parkirišča za gibalno ovirane (tega pogosto onemogoča zapornica ob spodnjem parkirišču).

Kot ustrežnejšo dolgoročno rešitev predlagamo izvedbo dvigala, ki bo omogočilo povezovanje bazenskega dela in dvorane. Z umestitvijo dvigala lahko postanejo dostopni tudi prostori za zaposlene v zgornjem nadstropju, kar pomeni tudi temeljito izboljšanje pogojev za morebitno zaposlovanje gibalno oviranih. Dostop do dvigala naj se omogoči po poti, ki je prikazana na spodnji fotografiji. V primeru izvedbe dvigala je s poti potrebno odstraniti smetnjake in parkirišča, uredi naj se ustrezno in privlačno pot za pešce.



**Slika A:** Predlog dostopa do dvigala, ki bo omogočalo dostop do vsebin v objektu. Pot je potrebno urediti tako, da bo varna in privlačna za pešce – s poti je potrebno odstraniti smetnjake in ukiniti parkirišča.

#### GORIŠKA CESTA – krožišče

Območje krožišča je obravnavano v posebnem projektu ureditve kolesarskih stez. Pomanjkljivosti obstoječega krožišča (upoštevajoč zahteve po dostopnosti za pešce) so preozke površine za pešce (ali pa jih sploh ni), neustrezne taktilne oznake, neustrezne poglobitve na prehodih za pešce. Predlagamo manjše spremembe, ki bodo omogočale vsaj delno izboljšanje dostopnosti:

- izdelati naj se projekt vodenja čez krožišče, taktilne oznake naj se izdelata skladno s SIST 1186,
- iz Grafičnega dela (list 2.4) je razvidno, da so za vodenje čez krožišče izbrani tisti odseki, po katerih je omogočano gibanje pešcev (na površinah med zelenim otokom ob krožišču in krožiščem ni predvidenega vodenja),
- robniki naj bodo poglabljeni čez celotno širino zebre,
- v primeru prenove površine pred Pošto, ki bo obsegala tudi trenutni prehod za pešce, ki ni pravokoten na rob pločnika, je potrebno upoštevati čim enostavnejšo možnost dostopa do zelenega otoka ob krožišču.

#### GORIŠKA CESTA – območje trgovsko storitvenih dejavnosti

Območje trgovsko storitvenih dejavnosti ob Goriški cesti je zelo težavno z vidika zagotavljanja dostopnosti: na površinah za pešce so številne ovire (npr. stebri, stopnice, poglobitve), smeri dostopa se neprestano spreminjajo, kar otežuje orientacijo, prehodi čez vozišče so neustrezni ali pa jih sploh ni. Predvideti bi bilo potrebno številne ukrepe, da bi bila zagotovljena vsaj osnovna dostopnost znotraj območja.

Predlagamo, da se v prihodnosti zagotovi dostop med območjem trgovsko storitvenih dejavnosti in Hubljem, prostor naj bo namenjen pešcem, saj gre za občutljiv in kakovosten prostor ob reki. Na ta način se bo omogočilo tudi dostop do Zdravstvenega doma.

## TOVARNIŠKA CESTA – Zdravstveni dom in Lekarna

Zdravstveni dom in Lekarna sta pomembnejša objekta, do katerih je potrebno zagotoviti neoviran in jasen dostop. Predlagamo, da se dostop do Zdravstvenega doma dopolni z vodilno linijo, ki bo omogočala vodenje mimo ovir, ki so ob vhodu (stebri ipd.). Dostop do Zdravstvenega doma in Lekarne naj se obravnava v ločenem izvedbenem projektu, posebno pozornost je potrebno nameniti tudi označevanju oziroma ustrezni predstavitvi klimatskih naprav, ki so na fasadi objekta in ovirajo vodenje ob objektu.

## VIPAVSKA CESTA, BEVKOVA ULICA – območje nekdanje vojašnice

Na območju nekdanje vojašnice je več pomembnejših objektov, do katerih je potrebno zagotoviti višji nivo dostopnosti. Zunanje površine ob objektih trenutno še niso urejene tako, da bi bil omogočen ustrezen dostop za pešce: pasi za pešce so preozki ali pa na površinah za pešce ustavljajo vozila. Do nekaterih objektov (prostor Karitasa, Varstveno delovni center) dostop za pešce niso urejeni. Ustrezen dostop je potrebno zagotoviti predvsem do Varstveno delovnega centra. Dostop med Univerzitetnim središčem in Osnovno šolo je težaven, saj ob vozišču ni peščevih površin, težaven je tudi rob, ki je nesklenjen (predvsem na območju parkirišč). Predlagamo, da se začasni dostop do VDC uredi s Poti v Žapuže, v prihodnosti, ko bo predvidena ureditev celotnega območja nekdanjih vojašnic, pa se zagotovi dostop tudi po omenjeni poti: zagotoviti je potrebno pas za pešce s sklenjenim robom. Ob objektu VDC je potrebno preprečiti ustavljanje vozil tik pred vhodom v objekt.

## BEVKOVA ULICA – Dom starejših občanov Ajdovščina

Do Doma starejših občanov predlagamo izdelavo vodilne poti, ki se jo predvidi v ločenem projektu.

## VIPAVSKA CESTA, BEVKOVA ULICA – krožišče

V ločenem projektu naj se izdela tudi sistem vodenja v krožišču: gre za kompleksno situacijo, ki zahteva jasno določitev smeri dostopa. Ker je skozi krožišče omogočen dostop do nakupovalnega središča (ki je zanimiv tudi za varovance v Domu starejših občanov), naj bo poudarek na zagotavljanju dostopnosti s strani DSO do nakupovalnega središča.

## MESTNI JAVNI PREVOZ

Razdalje med objekti, ki so obravnavani v tem načrtu, so zelo velike, kar je lahko razlog, da se do objektov ljudje vozijo le z osebnim prevozom. Takšen način uporabe mesta pa ima dokazano številne negativne posledice (onesnaževanje, pomanjkanje parkirnih mest, preoblikovanje kakovostnih delov prostora v parkirišča in še številne druge).

Razlogi za uvedbo mestnega potniškega prometa so opredeljeni že v *Celostni prometni strategiji občine Ajdovščina* (LUZ, 2017), v istem dokumentu pa je javni potniški promet naveden tudi kot eden izmed štirih stebrov celovitega načrtovanja prometa. **Na tem mestu želimo poudariti, da je za ljudi z oviranostmi urejen javni prevoz ključen za samostojni dostop do objektov in storitev.** Zato predlagamo ureditev mestne linije javnega prevoza.

Mestni javni prevoz je lahko namenjen tako prebivalcem (ne samo invalidom), kot tudi turistom in pomeni veliko dodano vrednost mestu. Po preureditvi privlačnega mestnega jedra in posledično

privabljanju večjega števila turistov, je ta ukrep še bolj pomemben, predvsem zaradi povezave s hostlom in TICem.

Kot mestni javni prevoz ni mišljen le prevoz z avtobusi. Obstajajo številne oblike prevozov, za enega od njih se je Občina Ajdovščina že odločila. Občina Ajdovščina je podpisala pogodbo z Zavodom Sopotnik, zavod za medgeneracijsko solidarnost, za izvajanje brezplačnih prevozov za starejše na klic. Ta je predvsem primeren za reševanje dostopnosti za ljudi, ki živijo v okoliških krajih. Druge možne oblike so električni avtobusi in osebna vozila, mestna kombinirana vozila (ki so prilagojena tudi za prevoz gibalno oviranih) ipd.

#### LOKACIJA Turistično informacijskega centra (TIC)

TIC je v Ajdovščini zelo oddaljen od mestnega središča. Za funkcionalno ovirano osebo, ki se pripelje v mesto z javnim prevozom, je praktično nedostopen. Dostopnost TICa je seveda pomembna tudi za turiste. Predlagamo, da se TIC uredi (tudi) v mestnem središču.

V TICU je nekoliko težaven tudi dostop z vozičkom. Na zgornjem nivoju je sicer urejeno parkirno mesto za invalide, a je uporabno le za dostop do sob v zgornjem nadstropju. TIC se nahaja nadstropje nižje, ki pa je dosegljivo le po stopnicah. Potrebna bi bila dodatna označitev vhoda za invalide in usmeritev do njega (in do parkirišča na spodnjem nivoju), še priporočljivejša pa je uvedba dvigala v notranjosti stavbe, saj je trenutno edina možnost za gibalno ovirane, da iz sobe v zgornjem nadstropju do bara ali TICa v pritličju pridejo z avtom okoli stavbe.

#### PROSTORI KRAJEVNIH SKUPNOSTI V NASELJIH IZVEN AJDOVŠČINE

Dostope izven mesta Ajdovščina se ureja kot območja 2. kategorije, razen v primeru, ko je na *Svet za invalide* dana pobuda za urejanje po principu 1. kategorije.

#### GRADBIŠČA IN ZAČASNE POTI

Občina mora zagotoviti način obveščanja prebivalcev v primeru odprtja gradbišč. To je še posebej pomembno v primeru, ko se gradbišče uredi na območjih dostopnih poti 1. kategorije. V tem primeru je potrebno zagotoviti alternativno pot, ki se ustrezno navezuje na pot višje stopnje dostopnosti.

V primeru, da se izkaže potreba po ureditvi vodilne poti za posameznika (če gre npr. za nevarno pot od doma do šole za slepega šolarja), predlagamo izdelavo začasne vodilne poti, ki se jo izdelava iz materialov za debeloslojne označbe. Pobudo in nujnost izdelave poti za posameznika obravnava *Svet za invalide*.



### 1.3 SMERNICE ZA VZDRŽEVANJE

Pri zagotavljanju dostopnosti prostora je zelo pomembno tudi vzdrževanje izvedenih ureditev. Predlagamo, da se v okviru vzdrževalnih del vsako leto predvidi v proračunu del sredstev za vzdrževanje z namenom zagotavljanja dostopnosti. V okviru teh del se lahko izvaja posamezne ukrepe, navedene v Grafični prilogi, npr. odstranjuje ovire, dodaja taktilne oznake in niža robnike na prehodih za pešce. Poleg tega predlagamo, da se nameni nekaj sredstev v proračunu tudi za promocijo dobrega vzdrževanja (pomembno je namreč tudi vzdrževanje, ki ga izvajajo zasebniki, npr. obrezovanje živih mej, ki segajo na pločnik) in za izboljšanje kulture drugih uporabnikov prostora (da ne parkirajo povsod, da ne postavljajo cvetličnih korit in oglasnih tabel itd.).

Pri vzdrževanju je pomembno upoštevati predvsem naslednje:

- izvajanje redarske kontrole predvsem na poteh 1. kategorije, ki vključuje redno odmikanje neprimerne opreme s poti in robov, preprečevanje nepravilnega parkiranja, skrb za omejevanje gostinskih vrtov itd.,
- redna vzdrževalna dela: vzdrževanje drevnine, ki posega na poti in pločnike, redna popravila poškodovanih tlakov, odprtih jaškov itd.



**Slika A:** Na fotografiji je viden dostop v bližini glavnega vhoda v Dom starejših občanov Ajdovščina. Na glavni dostopni poti je potrebno redno vzdrževati drevnino, ki sega na pločnik. **Slika B:** Površina za pešce v bližini Upravne enote, kjer je potrebno preprečiti neustrezno ustavljanje vozil.

## 1.4 PREDLOGI V ZVEZI Z REALIZACIJO PROSTORSKEGA DELA NAČRTA

Univerzalna dostopnost z novo gradbeno zakonodajo postaja ena od bistvenih zahtev. S strokovnim svetovanjem in pregledom projektov lahko občina spodbuja izvajanje univerzalne dostopnosti v praksi. To pomeni, da se objekti, katerih naročnik je občina, izvajajo tako, da so dostopni vsem, tudi invalidom in drugim funkcionalno oviranim osebam. Tako daje zgled drugim naročnikom, ki delajo objekte v javni rabi in izpolnjuje svoje zaveze do invalidskih organizacij.

### 1.4.1 Problem

Univerzalna dostopnost je bila do sedaj slabo upoštevana pri večini prenov in novogradenj objektov v javni rabi. Objekti so bili nedostopni predvsem za senzorno ovirane. Deloma tiči razlog za to v nejasnosti in nepopolnosti dosedanje zakonodaje, deloma pa v tem, da so projektanti in naročniki tematiko slabo poznali ali jo zavračali kot nepotrebno.

Problemi, ki se navadno pojavljajo pri tem:

- veliko projektantov ne pozna razmeroma novih principov univerzalnega oblikovanja, posebej ukrepov v zvezi z dostopnostjo za slepe in slabovidne,
- nekateri projektanti poznajo principe univerzalnega oblikovanja, a jih raje ne upoštevajo, ker je treba nekoliko več truda, če želimo univerzalno dostopne rešitve, ki so hkrati tudi oblikovno privlačne,
- nekateri projektanti sicer upoštevajo osnovne principe univerzalnega oblikovanja, a pustijo veliko detajlov nerešenih in izvedba zato kljub vsemu ni primerna in objekt ni uporaben,
- nekateri projektanti upoštevajo pravila univerzalnega oblikovanja, a so zaradi pomanjkanja znanja rešitve preveč grobe in je izvedenih veliko nepotrebnih ukrepov, ki slabšajo podobo prostora in dražijo ureditve.

### 1.4.2 Rešitev: strokovno svetovanje

Projektant se lahko obrne na strokovnjaka za dostopnost, ki mu pomaga z nasveti in primernimi rešitvami. Po izkušnjah se velikokrat v tem procesu rešitve močno poenostavi in zmanjša strošek izvedbe. Projektant se tako ob strokovni pomoči dobro usposobi in lahko naprej načrtuje brez svetovanja. V občini Ajdovščina v letu 2018 poteka pilotni projekt *Svetovalna mreža dostopnosti* (sofinanciran s strani Ministrstva za okolje in prostor), ki je namenjen predstavitvi takšnega načina svetovanja.

### 1.4.3 Rešitev: pregled (revizija) projektov

Projekt mora pogosto usklajevati (tudi povsem) različne zahteve, zato se lahko (včasih tudi neupravičeno) odloči, da nekaterih zahtev ne bo upošteval. Te zahteve največkrat uporabniki lahko komentirajo šele po končani izvedbi (npr. stopnice so nevarne, tlak blešči, ograja je neprimerna za oprijem...), kar vodi do nezadovoljstva vseh vpletenih in naknadnih (dražjih) popravkov. Če občina zagotovi pregled projekta, pregledovalec pravočasno opozori na pomanjkljivosti. Nato se pristojni dogovorijo, katero zahtevo je projektant upravičeno izpustil, ker recimo ni izvedljiva, ali je predraga,

katera pa je bistvena za uporabo objekta in mora naročnik pri njej vztrajati. V prej omenjeni projekt *Svetovalna mreža dostopnosti* je vključena tudi možnost pregledov projektov.

#### **1.4.4 Rešitev: nadzor nad izvedbo**

Velikokrat se izvaja projekte tudi brez detajlnih projektov za izvedbo, v okviru vzdrževalnih del, v nekaterih primerih je predvideno, da se ulica ali trg povrne v prejšnje stanje itd.

Pred izvedbo vzdrževalnih del je potrebno pregledati ali so na javnih površinah prisotne ovire in predvideti takšno ureditev, ki upošteva smernice za dostopnost.

Občina Ajdovščina bo zagotavljala nadzor na naslednji način:

- priprava akcijskega načrta za prihodnja štiri leta s planiranimi sredstvi v proračunu in vsakoletno spremljanje izvajanja akcijskega načrta,
- sprejetje Strateškega načrta dostopnosti kot obvezne smernice, skladno z zakonodajo,
- po potrebi sodelovanje zunanjih strokovnjakov za dostopnost pri projektiranju in izvedbi zunanjih javnih površin in javnih objektov, katerih nosilec je Občina Ajdovščina,
- zagotavljanje strokovnega nadzora nad izvedbo del na vseh zunanjih javnih površinah, na katerih je potrebno zagotavljati dostopnost.

#### **1.4.5 Sodelovanje z uporabniki**

Svetovalca za dostopnost oz. pregledovalca načrtov in izvajalca nadzora mora upoštevati veljavne standarde in zakonodajo, pri sprejemanju različnih kompromisov v zvezi z dostopnostjo pa pregledovalec sodeluje s predstavniki uporabnikov (npr. s kontaktno osebo *Sveta za invalide*).

## 2 PRILOGE

Grafična priloga Strateškega načrta dostopnosti

Z belo palico po mestu (priročnik) – elektronska oblika

Univerzalna stanovanjska graditev (priročnik) – elektronska oblika

Infrastruktura za pešce (splošne usmeritve) – elektronska oblika

Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov, Uradni list RS, št. 41/18.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV12693>

Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št. 36/18.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV13447>

Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15 in 46/17)

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV11505>