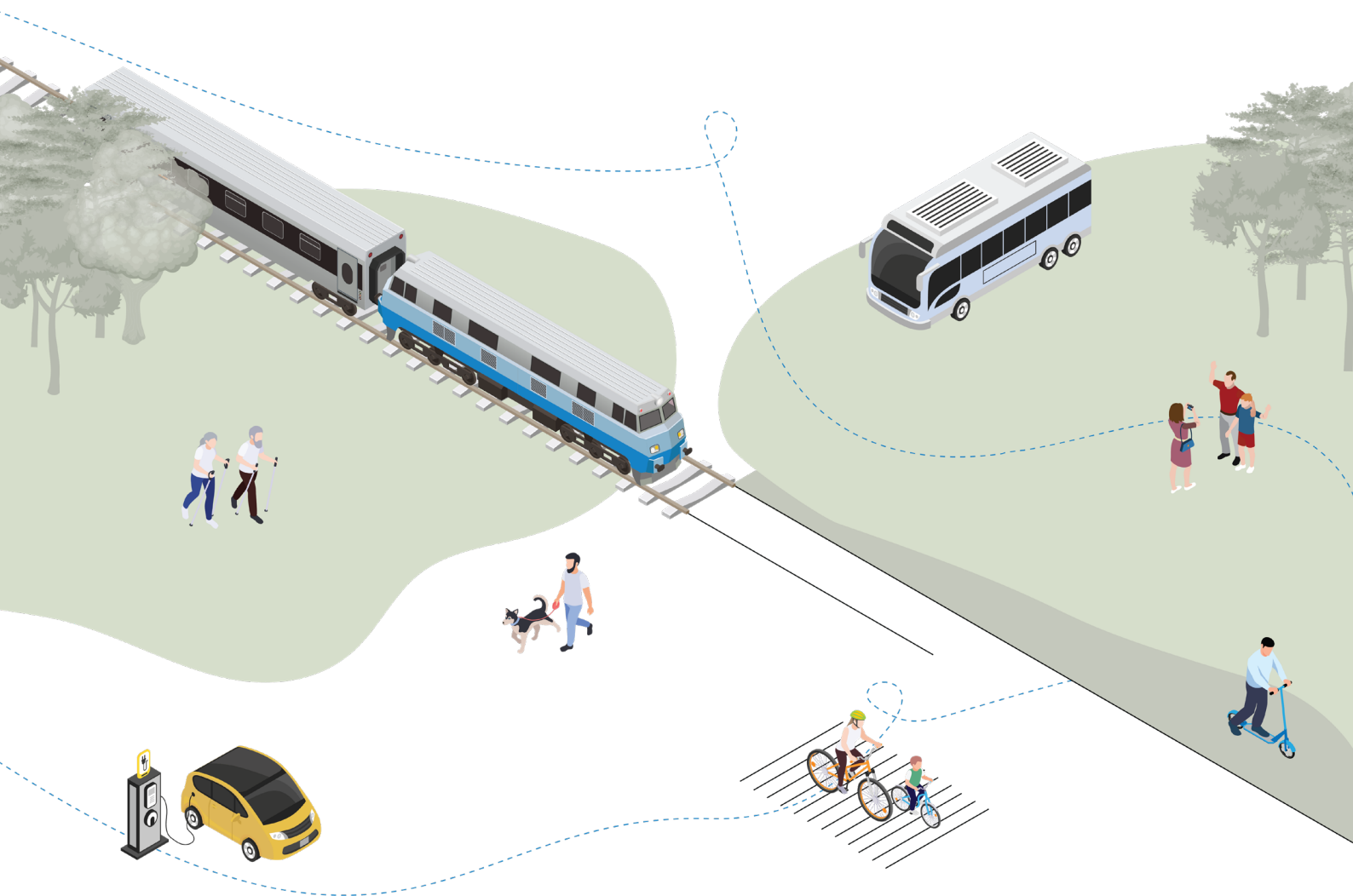


Občina Šempeter – Vrtojba

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠEMPETER – VRTOJBA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Naročnik	Občina Šempeter - Vrtojba Trg Ivana Roba 3a I 5290 Šempeter pri Gorici
Izvajalca	PROVIA d.o.o. LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.
Avtorji	Rok Frantar Andraž Tolar Tosja Vidmar Maja Šinigoj Jakob Jugovic
Presojevalka	Mojca Balant
Fotografije	PROVIA d.o.o., LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o. Občina Šempeter - Vrtojba Matjaž Prešeren
Oblikovanje	Kristina Oražem, Locus d.o.o.
Leto izida	Junij 2025

Kazalo

Nagovor župana	4
Vloga in potek priprave občinske celostne prometne strategije	6
Vloga občinske celostne prometne strategije	7
Potek priprave strategije	8
Oris zelenega stanja	13
Ključna sporočila analize stanja	17
Načrtovana področja ukrepanja	24
Celostno prometno načrtovanje	25
Hoja	28
Kolesarjenje	31
Javni potniški promet	34
Motorni promet	37
Akcijski načrt	41

Nagovor župana

Občina Šempeter - Vrtojba se ponša s prelepo naravno in kulturno dediščino. Tudi naslednjim generacijam želimo omogočiti varno odraščanje, čist zrak, cvetoče trge in ulice, učinkovito mobilnost in dostopnost do vseh vrst storitev ter podjetno in gospodarsko uspešno okolje, ki je hkrati privlačno za bivanje in delo. Kako ob hitrem razvoju prometa uresničiti takšno vizijo? Odgovor ponuja celostno načrtovanje prometa oziroma načrtovanje, ki v središče postavlja ljudi. Ključni korak v tej smeri je priprava občinske celostne prometne strategije, ki tako predstavlja pomemben korak k oblikovanju trajnostnega, varnega in prijetnega okolja za vse nas.

Strategija je rezultat skrbnega načrtovanja in sodelovanja z našimi občani, saj smo želeli prisluhniti potrebam in željam ter skupaj poiskati rešitve za izzive sodobne mobilnosti. Naš cilj je, da postane naša občina še bolj dostopna za vse prebivalce in obiskovalce, še bolj prometno varna za najbolj ranljive skupine ter da še izboljšamo kakovost življenja in zmanjšamo negativne vplive na zdravje s promocijo bolj zdravih potovalnih navad.

Naša vizija je torej jasna – oblikovati trajnostno naravnan prometni sistem, ki bo zmanjšal odvisnost od avtomobilov, povečal uporabo javnega prevoza in spodbujal aktivno mobilnost, kot sta hoja in kolesarjenje. Verjamemo namreč, da lahko z izboljšanjem prometne infrastrukture, povečanjem varnosti na cestah in spodbujanjem trajnostnih oblik prevoza izboljšamo kakovost življenja v naši občini.

S sprejetjem občinske celostne prometne strategije pa delo ni končano. Strategija je živ dokument, ki se stalno razvija, prilagaja in nadgrajuje glede na nove izzive in potrebe. Uspeh Občinske celostne prometne strategije je odvisen tudi od nas, občanov. S sodelovanjem in odgovornim ravnanjem v prometu lahko skupaj ustvarimo Občino Šempeter - Vrtojba, ki bo dostopna, zelena in čista – občino, v kateri bomo radi živeli.

Mag. Milan Turk, župan



mag. Milan Turk, župan Občine Šempeter - Vrtojba

1 2 3 4 5

Vloga in potek priprave občinske celostne prometne strategije

Vloga občinske celostne prometne strategije

Od prve strategije do danes: napredek in pogled naprej

Občina Šempeter - Vrtojba (Občina) je prvo celostno prometno strategijo pripravila leta 2017 in z njo naslovila številne takrat aktualne prometne izzive. V času od sprejetja dokumenta je bilo v prostoru občine izvedenih več pomembnih izboljšav, ki jih danes prepoznajo tako občani kot obiskovalci. Med najbolj vidnimi so vzpostavitev novih možnosti za trajnostno mobilnost z vzpostavitvijo sistema izposoje koles, ukrepi za večjo varnost pešcev in kolesarjev z umeščanjem novih površin za pešce in kolesarje ter upravljanje parkiranja.

Občina ocenjuje, da je bilo v obdobju od prve strategije izvedenih, delno izvedenih ali pa je še v fazi izvajanja približno 80 % predvidenih ukrepov iz takratnega akcijskega načrta. Preostale ukrepe, ki do danes niso bili uresničeni, je Občina ponovno presodila in jih smiselno vključila v novo strategijo. K tem so bili dodani tudi novi ukrepi, ki izhajajo iz aktualnih prometnih izzivov ter sodobnih trendov na področju trajnostne mobilnosti.

Nova strategija tako gradi na preteklih izkušnjah in zastavlja še bolj celovite, dolgoročno vzdržne rešitve za trajnostno mobilnost v prihodnosti.

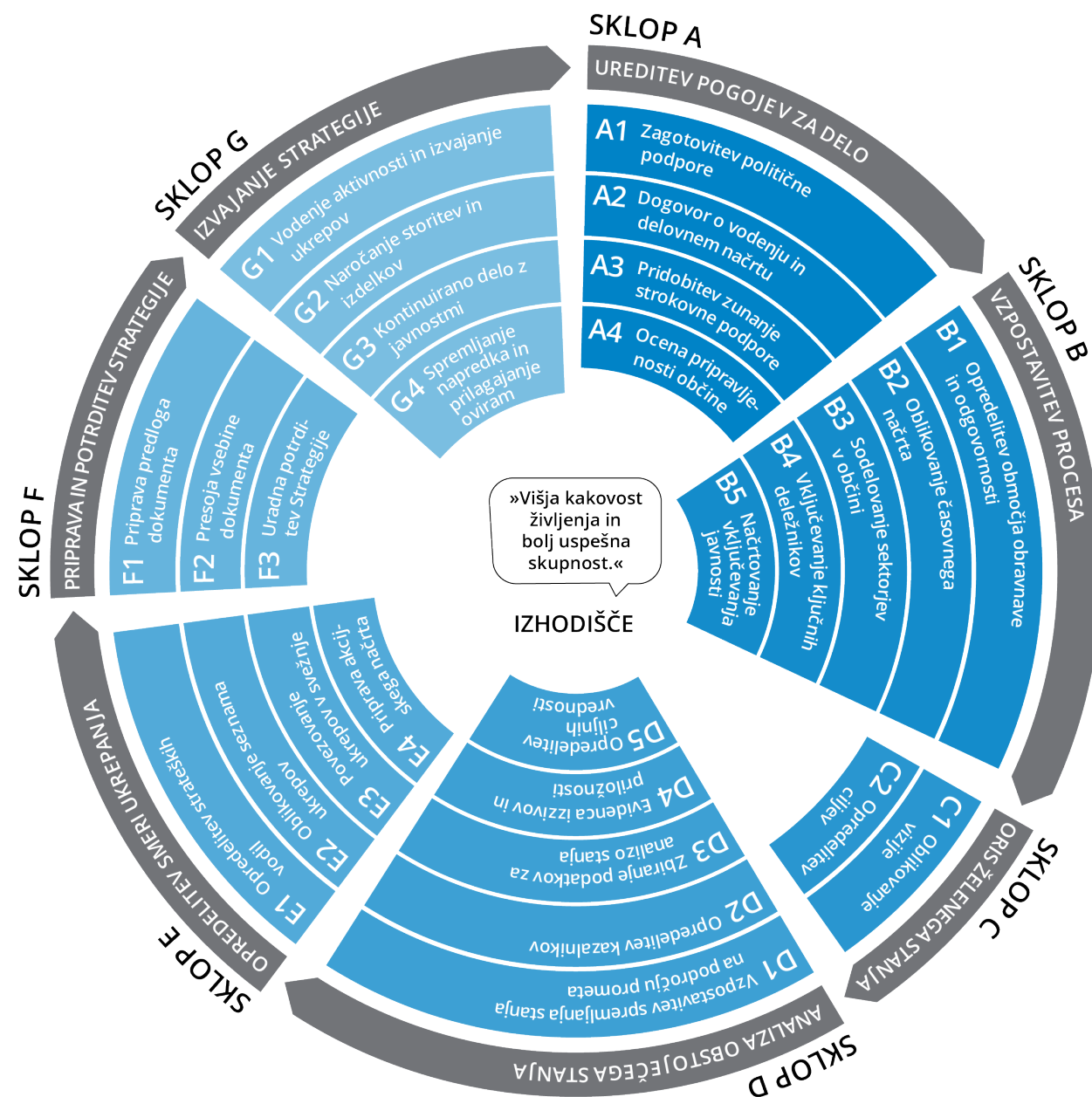
Strategija ima ključno vlogo pri oblikovanju trajnostnega, varnega in učinkovitega prometnega sistema. Njena naloga je zagotoviti ustrezne pogoje za vse načine mobilnosti ter spodbujati k spremembi potovalnih navad na bolj trajnostne. S celostnim pristopom omogoča dolgoročno načrtovanje in povezovanje prometne infrastrukture z drugimi razvojnimi politikami.

Dokument je pripravljen skladno z nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij, ki jih je v prenovljeni različici izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo leta 2023.

Smernice prinašajo sodobne načine urejanja prometa, kateri dajejo prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, čistejšemu zraku, boljšemu zdravju in večjemu zadovoljstvu vseh udeležencev v prometu. Strategija se kot del celostnega prometnega načrtovanja odmika od tradicionalnega načrtovanja prometa ter se osredotoča na sodobni pristop upravljanja mobilnosti.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega načrtovanja	Uveljavljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Potek priprave strategije

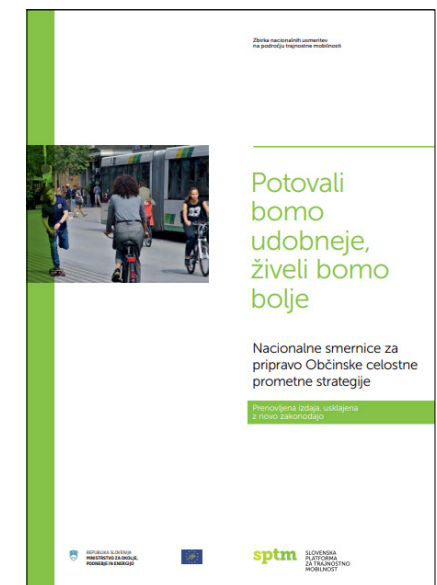


Shematska predstavitev ključnih korakov priprave občinske celostne prometne strategije

Pristopi in načela

Priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Šempeter - Vrtojba je potekala v obdobju od junija 2024 do junija 2025. Proces je obsegal sedem sklopov aktivnosti, ki so potekale skladno s sledečimi pristopi in načeli:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- **integralen pristop**, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- **uravnotežen pristop**, ki enakovredno obravnava vse prometne načine,
- **vkjučujoč pristop**, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa,
- **jasna vizija in osredotočenost** na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta,
- **spremljanje in vrednotenje** stanja ter doseženih sprememb,
- **strokovnost in kakovost**, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.



Aktivnosti

Prvi sklop, sklop A, je namenjen pridobitvi politične podpore in določitvi odgovornosti za vodenje procesa znotraj občinske uprave. Občina je hkrati zagotovila zunanjo strokovno podporo ter izdelala prvo oceno prometnih razmer na območju občine.

V sklopu B sta bili vzpostavljeni ožja in širša delovna skupina. Ožja so sestavljali člani občinske uprave, širša pa predstavniki pomembnih lokalnih deležnikov: svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, civilna zaščita, bolnišnica,

predstavniki šol in vrtcev, večja podjetja, gasilci, redarska služba in društva. V tem sklopu so bili izvedeni prvi intervjuji in pripravljen načrt za vključevanje javnosti.

V okviru sklopa C je Občina skupaj z deležniki in javnostjo preverila obstoječo vizijo razvoja prometa ter jo dopolnila glede na spremenjene potrebe in vrednote. Oblikovanje končne vizije in določitev ključnih ciljev je temeljilo na dialogu z občinsko upravo, člani delovnih skupin ter širšo javnostjo, ki je bila vključena prek delavnic

in digitalnega portala. Tako je bila sprejeta vizija, ki skladno z načeli trajnostne mobilnosti odraža usmeritev občine.

V sklopu D je bila v okviru analize stanja, z namenom boljšega razumevanja potovalnih navad in prometnih razmer v občini Šempeter - Vrtojba, izvedena vrsta aktivnosti, med katerimi so bile delavnice, intervjuji, terenski ogledi, ankete in javne razprave.

Izvedene so bile tri ločene ankete: za splošno javnost (200 odgovorov), za šolarje (OŠ Ivana Roba Šempeter in POŠ Ivana Roba Vrtojba) in za zaposlene v dveh večjih zaposlovalcih (Splošna bolnišnica dr. Franca Derganca Šempeter in Intra Lighting d. o. o.). Ob tem je Občina izvedla tudi kordonsko štetje prometa na Vrtojbenski cesti in na Trgu Ivana Roba. Zbrane informacije so bile analizirane z vidika prometne varnosti, navad prebivalcev in obstoječe prometne infrastrukture. Ugotovljeni so bili ključni izzivi in priložnosti. Sočasno je potekalo več delavnic in srečanj z delovnimi skupinami, na katerih so deležniki sooblikovali prve smernice in dopolnjevali ključne ugotovitve.

Pomemben poudarek je bil namenjen vključevanju zainteresirane javnosti. Izvedena je bila javna razprava s fizično prisotnostjo udeležencev in dve digitalni javni razpravi, prva na temo vizije in ciljev ter druga na temo prometnih izzivov. Platforma je omogočala tudi oddajo predlogov za ukrepe.

V sklopu E je bil na podlagi predhodnih analiz pripravljen nabor ukrepov. Pomembno vlogo pri tem je imela vsa zainteresirana javnost. Občani so lahko preko digitalnega portala in na javni razpravi predlagali konkretne rešitve. Potekali so usklajevalni sestanki z ožjo delovno skupino in s ključnimi deležniki. Sledila je priprava končnega nabora ukrepov ter oblikovanje in potrditev akcijskega načrta.

Vključevanju javnosti je bila namenjena tudi organizacija promocijske stojnice, kjer so občani spoznali vsebino dokumenta in ključne ukrepe, s katerimi se bo izboljšala prometna slika občine. Predstavljen jim je bil tudi načrt, kako bo Občina strategijo začela izvajati po njenem sprejemu, ter koraki, s katerimi se bodo ukrepi postopoma prenesli v prakso.

Sklop F je bil namenjen pripravi končnega besedila dokumenta. Ta je bil dopolnjen in potrjen s strani občinske uprave ter člani ožje in širše delovne skupine. Po zadnjih uskladitvah je strategijo potrdil Občinski svet Občine Šempeter - Vrtojba, kar pomeni tudi formalni zaključek priprave dokumenta ter podlago za njegovo izvajanje v naslednjih letih.

Zaključno fazo priprave, **sklop G**, tako predstavlja izvajanje strategije. Uspešnost izvajanja strategije je odvisna predvsem od sodelovanja vseh deležnikov in navsezadnje nas samih, saj smo s trajnostnimi navadami lahko najlepši zgled ljudem okoli nas ter prihodnjim generacijam.



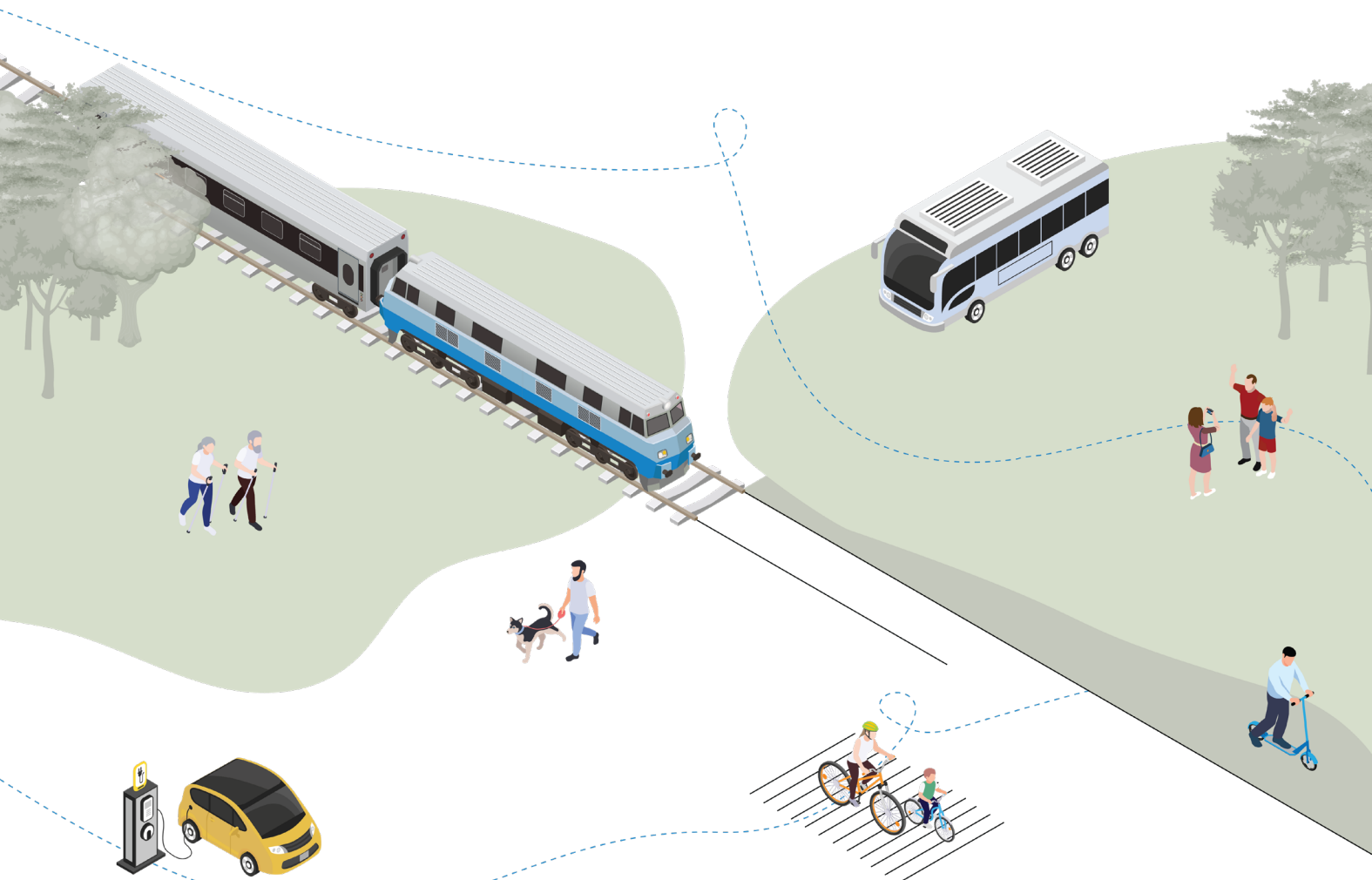
1 2 3 4 5

Oris
želenega stanja

Vizija

Vizija Občinske celostne prometne strategije Občine Šempeter - Vrtojba predstavlja dolgoročno usmeritev razvoja prometnega sistema, ki odraža želeno stanje mobilnosti v prostoru.

S celostno ureditvijo in organizacijo prometa po načelih trajnostne mobilnosti bo občina Šempeter – Vrtojba prebivalcem in obiskovalcem privlačen in prijazen kraj bivanja, ki bo vsem zagotavljal enakopravno dostopnost.



Cilji in ciljne vrednosti

Strateški cilji strategije predstavljajo ključne usmeritve, s katerimi se uresničuje vizija trajnostnega razvoja prometa. Njihova vloga je zagotavljanje usklajenega in celovitega pristopa k načrtovanju prometnega sistema, ki temelji na trajnostni mobilnosti. Osredotočeni so na izboljšanje kakovosti življenja ter podporo gospodarskemu in družbenemu razvoju. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni. Vsakemu cilju je bila glede na stanje in potrebe v občini Šempeter - Vrtojba opredeljena ciljna vrednost. Cilji so razvrščeni po pomembnosti:

1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Povečati obseg uporabe hoje na glavnih prometnicah v občini z 9 % v letu 2024 na 12 % v letu 2031.

Več hoje pomeni več prostora za ljudi, manj prometa in prijetnejše javne površine.

2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih s 26 % v letu 2024 na 35 % v letu 2031.

Otroci bodo v šolo prihajali brez spremstva odraslih, le če odrasli zaupajo, da so poti varne in ustrezno urejene.

3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.

Povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo peš s 23 % v letu 2024 na 33 % v letu 2031.

Vsakodnevna hoja v šolo spodbuja zdrav življenjski slog.

4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

Povečati delež uporabe javnega prevoza na glavnih prometnicah v občini z 19 % leta 2024 na 25 % v letu 2031.

Dostopen in zanesljiv javni prevoz omogoča mobilnost tudi tistim, ki nimajo možnosti uporabe osebnega avtomobila.

5. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo s kolesom z 8 % v letu 2024 na 12 % v letu 2031.

Če se delež učencev, ki se v šolo pripeljejo s kolesom, povečuje, to pomeni, da so poti do nje varne, dovolj kratke in dobro urejene. Takšna kolesarska dostopnost posredno kaže tudi na boljšo dostopnost drugih osnovnih storitev v občini.

6. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Povečati delež uporabe kolesa na glavnih prometnicah v občini s 3 % v letu 2024 na 8 % v letu 2031.

Povečanje deleža kolesarjenja na račun zmanjšanja motornega prometa prispeva k zmanjšanju izpustov.

7. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Zmanjšati delež uporabe avtomobilov (število potnikov v osebnih vozilih – avtomobili in kombiji) na glavnih prometnicah v občini s 66 % leta 2024 na 50 % leta 2031.

Učinkovita mobilnost vpliva na zmanjšanje stroškov posameznikov in občine (stroški vzdrževanja infrastrukture) ter omogoča lažji dostop do delovnih mest. Nižji prometni stroški in boljša povezanost pa pripomorejo k pozitivnemu poslovnemu okolju, kar krepi lokalno in regionalno gospodarstvo.

1 2 3 4 5

Ključna sporočila
analize stanja

Analiza stanja

Temelj analize stanja so podatki pridobljeni s terenskim delom, anketami med različnimi skupinami deležnikov, intervjuji, strokovnimi delavnicami, sestanki, javnimi razpravami ter analizo javno dostopnih statističnih in drugih podatkov. Omenjene aktivnosti so omogočile širši vpogled v potovalne navade in potrebe prebivalcev.



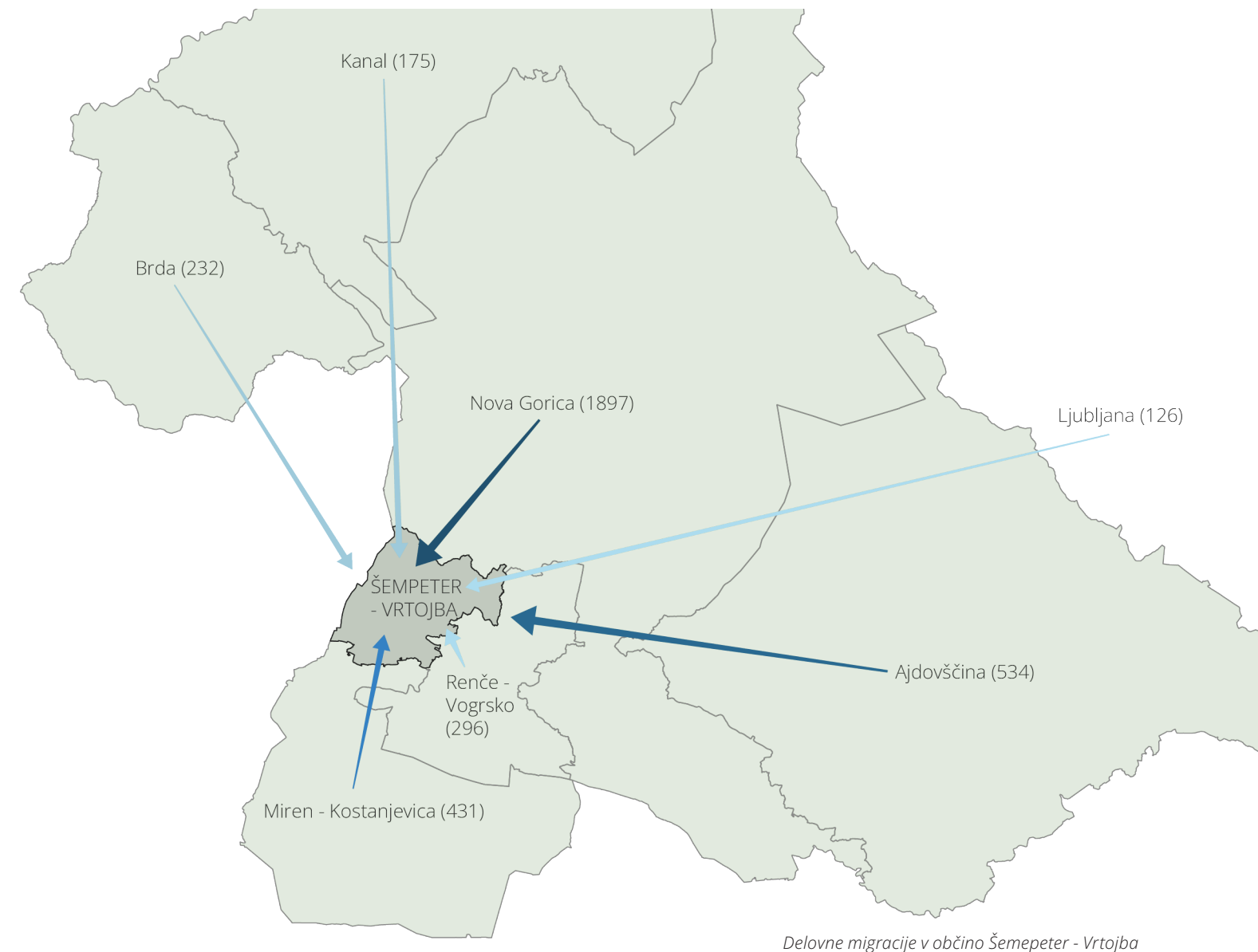
Stabilno prebivalstvo in presežek delovnih mest krepi potrebo po učinkovitem razvoju prometa

V občini Šempeter - Vrtojba se dostopnost do storitev, zaposlitvenih središč in prometne infrastrukture relativno dobro povezuje z njeno geografsko lego ob meji z Italijo in bližino Nove Gorice. Osrednje urbano območje občine predstavljata naselji Šempeter pri Gorici in Vrtojba, ki sta zaradi povezanosti s širšim goriškim urbanim prostorom postali del čezmejnega mestnega območja. Ta del občine je močno urbaniziran in ponuja dobro dostopnost do storitev, delovnih mest ter javnega prometa.

Preostali del občine sestavlja nekaj manjših, bolj podeželsko zasnovanih naselij, čeprav izrazito podeželskega značaja v klasičnem smislu občina zaradi majhnosti in urbanega vpliva iz bližine Nove Gorice skorajda ne pozna. Kljub temu se v perifernih delih občine še vedno zaznavajo elementi bolj razpršene poselitve in nekoliko omejene prometne dostopnosti.

Na prometne tokove v občini pomembno vplivajo dnevne delovne migracije, saj velik delež delovno aktivnega prebivalstva opravlja delo izven občine. Kljub temu indeks delovne migracije presega vrednost 100, kar pomeni, da v občino prihaja več delovno aktivnih oseb, kot jih iz nje odhaja. To kaže na vlogo občine kot zaposlitvenega središča za del okoliških prebivalcev.

Poleg tega tudi demografski trendi kažejo, da je število prebivalcev v zadnjem obdobju stabilno. Ob nadaljnjih ugodnih demografskih trendih, gospodarskem razvoju in širitvi poselitve se povečujejo potrebe po učinkovitih in raznolikih možnostih potovanj. Trajnostno upravljanje prometa postaja vse bolj pomembno, saj lahko le ustrezno načrtovan prometni sistem podpira prostorski razvoj, omogoča dostopnost do storitev ter zmanjšuje obremenitve okolja in prometno odvisnost prihodnjih generacij.



Potreba po izboljšanju prometne varnosti

Po podatkih Agencije za varnost prometa RS je prometna varnost v občini Šempeter - Vrtojba marsikje pomanjkljiva. V letu 2022 sta se zgodili dve prometni nesreči, v katerih sta bila udeležena pešca. V obeh primerih sta bila udeleženca lažje poškodovana, kar opozarja na ranljivost pešcev, zlasti v urbanih območjih in prehodih za pešce. Kolesarji so bili udeleženi v sedmih prometnih nesrečah, pri čemer so bile v šestih primerih zabeležene lažje telesne poškodbe.

Največji delež predstavljajo nesreče z motornimi vozili in vozili s pomožnim motorjem – skupaj 83 prometnih nesreč. V 55 primerih so se te nesreče končale brez poškodb, kar pa kljub temu pomeni pomembno varnostno tveganje v lokalnem prometu.

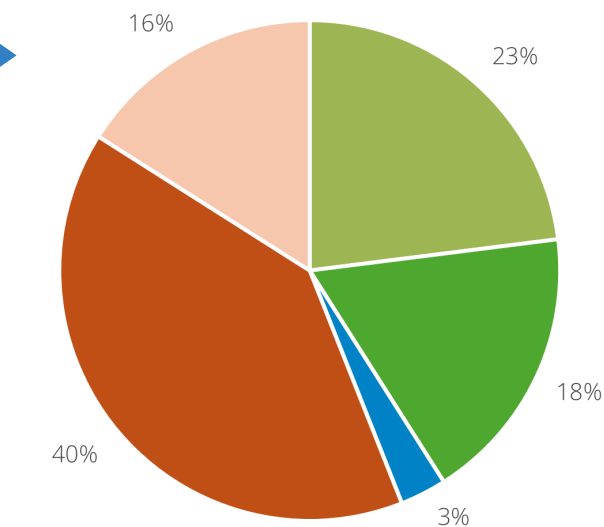
Ti podatki potrjujejo potrebo po strateškem pristopu k umirjanju prometa, izboljšanju cestne infrastrukture, rednemu vzdrževanju ter ozaveščanju vseh udeležencev v prometu.

Potovalne navade občanov temeljijo na uporabi avtomobila

Na podlagi splošne ankete za občane je bila izdelana analiza potovalnih navad. Analiza opravljanja poti do različnih dejavnosti znotraj občine je pokazala, da se v pretežni meri občani poslužujejo prevoza z osebnim avtomobilom, saj se na ta način opravi 55 % vseh poti. V večini primerov so vozniki v avtomobilih sami, brez sopotnikov. Sledijo poti opravljene peš, ki predstavljajo 23 %, poti opravljene s kolesom 19 % in z javnim prevozom 3 %.

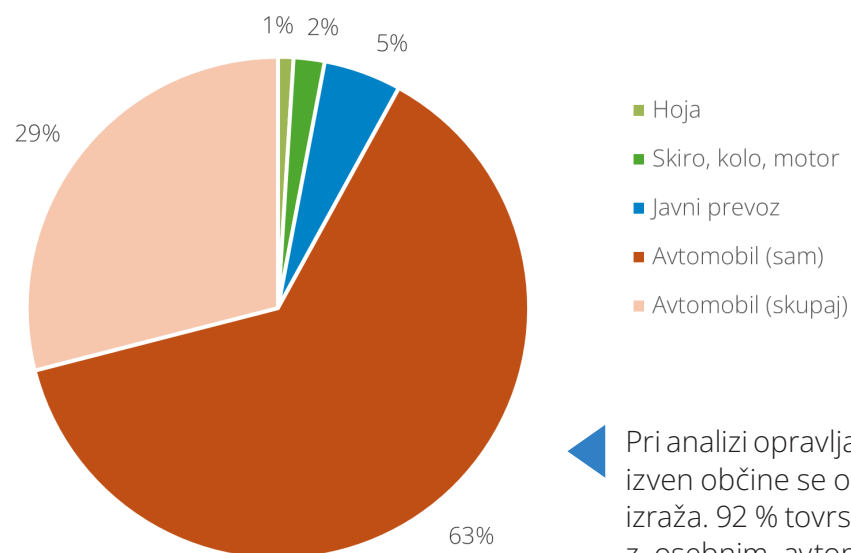
Več kot polovica vprašanih meni, da je učinkovitost javnega prevoza dobra, 13 % pa meni, da je učinkovitost zelo slaba.

93 % vprašanih ne uporablja sistema izposoje koles



Deleži potovalnih načinov za opravljanje vsakodnevni poti na podlagi ankete za splošno javnost

- Hoja
- Skiro, kolo, motor
- Javni prevoz
- Avtomobil (sam)
- Avtomobil (skupaj)



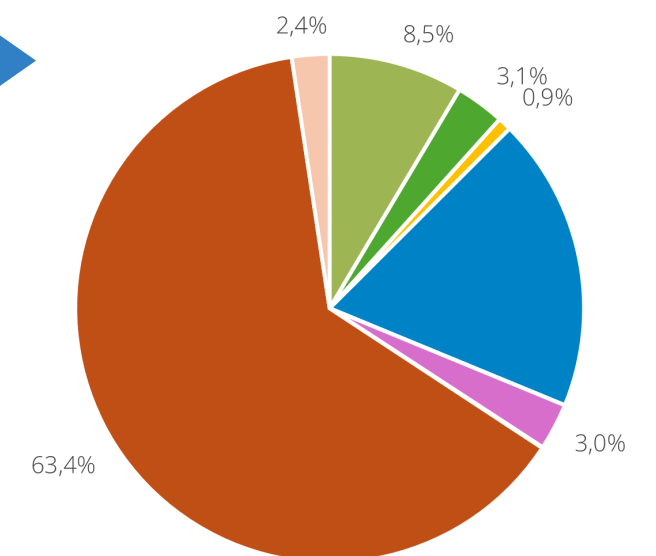
Deleži potovalnih načinov za opravljanje poti do 2 km

Pri analizi opravljanja poti do različnih dejavnosti izven občine se odvisnost od avtomobila še bolj izraža. 92 % tovrstnih poti je namreč opravljenih z osebnim avtomobilom, medtem ko je javni prevoz zelo slabo zastopan.

Obremenjenost urbanega prostora z motornim prometom

Veliko odvisnost od osebnega avtomobila je pokazalo tudi kordonsko štetje prometa. Števni mesti je v jutranji in popoldanski konici prečkalo 63 % oseb v osebnih avtomobilih ter 19 % v medkrajevnih avtobusih. Števni mesti je prečkalo 9 % pešcev in 3 % kolesarjev. Ostale kategorije so bile zastopane v manjši meri. Zanimiva je tudi primerjava jutranje in popoldanske prometne konice: popoldne je bilo prometa občutno več. Dopoldan je števno točko prevozilo 1427 osebnih avtomobilov, popoldan pa kar 1823. V povprečju je bilo v osebnem avtomobilu le 1,5 potnikov, kar pomeni, da so osebna vozila slabo zasedena. Popoldne je bilo zabeleženih tudi več avtobusov, pešcev in kolesarjev.

Skoraj polovica vprašanih za vsakodnevne poti uporablja avtomobil, ker ne prepoznajo ustreznih alternativ.



Deleži potovalnih načinov na podlagi kordonskega štetja prometa na dveh števnih mestih

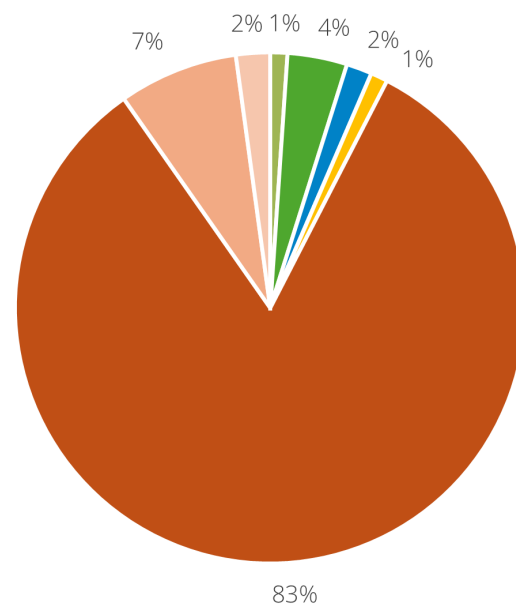
- Pešci
- Kolesarji
- Motoristi
- Potniki medkrajevnih avtobusov
- Lažja tovorna vozila
- Osebe v osebnih avtomobilih
- Osebe v potniških kombijih



Javni prevoz ni priljubljen način prihoda na delo

Večina zaposlenih, približno 93 %, se na delo pripelje z avtom ali motorjem. Od teh jih 7 % vozi še sopotnika, 2 % pa se na delo pripelje kot sopotnik. Peš pride na delo 1 % zaposlenih, s kolesom 4 %, javni prevoz pa uporablja zgolj 2 % vprašanih.

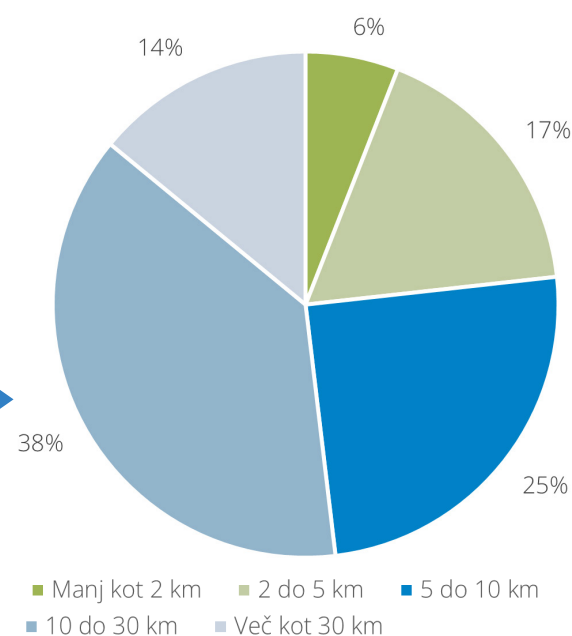
- Peš (tudi skiro, rolka, rolerji ...)
- S kolesom (tudi e-skiro, e-kolo)
- Z avtobusom
- Z motorjem
- Z avtomobilom kot voznik
- Z avtomobilom kot voznik (peljem tudi sopotnika)
- Z avtomobilom kot sopotnik



Deleži potovalnih načinov za opravljanje poti na delo



Glede na oddaljenost zaposlenih od delovnega mesta se prostor za izboljšave kaže predvsem na področju aktivne mobilnosti, saj je 48 % vprašanih od delovnega mesta oddaljenih manj kot 10 km. Priložnost je tudi v uporabi javnega prevoza in drugih oblik skupinskih prevozov, ki omogočajo relativno hitre prilagoditve potrebam zaposlenih ter so konkurenčne osebnemu avtomobilu na daljše razdalje.

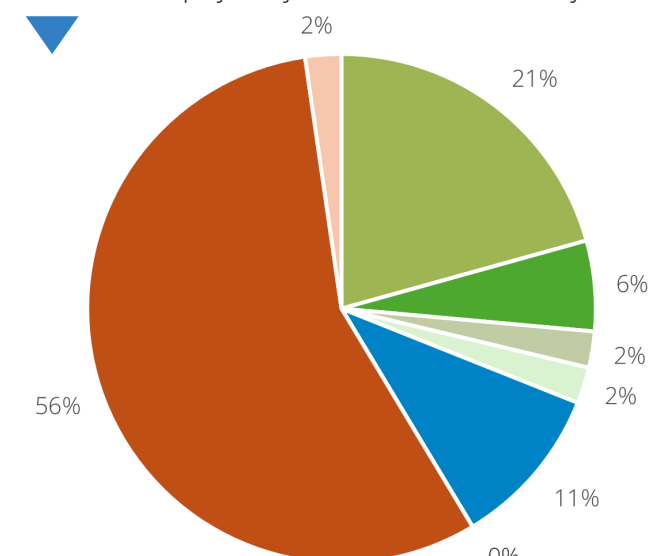


Oddaljenost zaposlenih od delovnega mesta

Velik potencial za spremembe pri potovalnih navadah osnovnošolcev

Podatki o potovalnih navadah učencev OŠ Ivana Roba Šempeter in POŠ Ivana Roba Vrtojba kažejo na velik potencial za izboljšanje. Največji delež učencev je v šolo pripeljanih z avtomobilom, in sicer 62 %. Nekaj manj kot tretjina jih v šolo prihaja aktivno, in sicer 23 % peš in 8 % s kolesom. Večji delež tistih, ki prihajajo aktivno, prihaja brez spremstva odraslih, kar kaže na določeno mero varnosti na šolskih poteh. Za prihod v šolo nihče ne uporablja javnega prevoza, ker je organiziran šolski prevoz. S šolskim avtobusom v šolo prihaja nekaj več kot 10 % učencev.

Urejanje varnih šolskih poti, spodbujanje hoje in prometna vzgoja so ključni poudarki OCPS Občine Šempeter - Vrtojba. Povečanje aktivnih oblik mobilnosti ne prispeva le k zmanjšanju prometa v okolici šol, temveč tudi k boljšemu zdravju otrok, večji samostojnosti ter bolj varnemu in prijetnejšemu bivalnemu okolju.



Deleži potovalnih načinov za opravljanje poti v šolo

- Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka - sam(a) ali s prijatelji
- Kolo - sam(a) ali s prijatelji (tudi e-kolo in e-skiro)
- Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka - v spremstvu staršev oz. odraslih
- Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - v spremstvu staršev oz. odraslih
- Šolski avtobus/kombi
- Avtomobil
- Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se peljejo vsaj 3 učenci)



1 2 3 4 5

Načrtovana področja ukrepanja



Celostno prometno načrtovanje – s sodelovanjem do cilja

Dosežki

Leta 2017 sprejeta Celostna prometna strategija Občine Šempeter - Vrtojba je pripomogla in spodbudila bolj strateški in usklajen pristop k prometnemu načrtovanju, hkrati pa je omogočila prijavo projektov s področja trajnostne mobilnosti na razpise za dodelitev nepovratnih državnih in evropskih sredstev. Uspešna pridobitev navedenih sredstev je bila ključna za realizacijo različnih projektov na področju infrastrukture in storitev trajnostne mobilnosti.

Sprejeta strategija je bila sprožilec za ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti tako med stroko in odločevalci kot tudi med širšo javnostjo. S pomočjo dokumenta Občina zagotavlja sredstva v svojem proračunu za realizacijo projektov na področju celostnega prometnega načrtovanja. Med ljudmi je namreč vedno bolj močno zavedanje, da prometna infrastruktura ne pripada zgolj motornim vozilom, ampak mora biti načrtovana in oblikovana tako, da bo enakovredno namenjena vsem udeležencem v prometu, tudi najbolj ranljivim skupinam. Tako prilagojena prometna infrastruktura ima pozitivne učinke na prometno varnost, zdravje ljudi ter življenjsko okolje.

Izzivi

Največji izziv trajnostne mobilnosti je zagotovo prevladujoča uporaba avtomobila. Avtomobil še vedno ostaja najbolj praktična, večkrat časovno najhitrejša in velikokrat tudi edina opcija mobilnosti. V preteklosti je so bili vsi ukrepi podrejeni zagotavljanju ustrezne infrastrukture za motorni promet, med tem pa je razvoj infrastrukture za hojo in kolesarjenje zaostal, javni potniški promet pa se je prilagodil zmanjšanemu povpraševanju po njegovih storitvah. Vse to je rezultiralo negativnim učinkom prometa, kot so zastoji na cestah v jutranjih in popoldanskih konicah, pomanjkanje parkirnih mest v strnjenih naseljih, pomanjkljivo organiziran in potrebam uporabnikom neprilagojen javni potniški promet.

Nova občinska celostna strategija naslavlja ravno te izzive: kako obstoječo prometno infrastrukturo prilagoditi, da bo bolj privlačna in predvsem varnejša za pešce in kolesarje, kako javni potniški promet s kakovostnejšo storitvijo približati potencialnim uporabnikom, zlasti pa smiselno upravljati in omejevati motorni promet. Ureditev površin za motorni promet ima še vedno prednost pred ureditvijo površin za ostale oblike mobilnosti, kar se izraža na regulatorni ravni (na primer parkirni standardi, minimalne širine voznih pasov, zavijalnih radijev...) in tudi na izvedbeni ravni, kjer se namenja veliko več sredstev za gradnjo in vzdrževanje infrastrukture za motorni promet kot za hojo in kolesarjenje.

Z zavedanjem, da je prometne površine mogoče preurediti v bolj prijazne površine tudi za druge udeležence v prometu in ne samo za voznike motornih vozil, se bodo spremenila tudi naselja, s tem pa tudi življenje v njih. S sodelovanjem prostorskih načrtovalcev bo potrebno naselja spremeniti tako, da bo bodo različne dejavnosti po naseljih razporejene na način, ki bo omogočal dostop do storitev večini prebivalcem z vsemi oblikami mobilnosti, predvsem pa peš ali s kolesom.

Priložnosti

Občina Šempeter - Vrtojba je po svojih karakteristikah nadvse primerna za aktivne oblike mobilnosti – hojo in kolesarjenje. Zato so prva od številnih priložnosti za razvoj trajnostne mobilnosti v občini zagotovo njeni prebivalci. Po podatkih opravljene ankete 23 % prebivalcev poti znotraj občine opravi peš, nadaljnjih 19 % prebivalcev pa te poti opravi s kolesom. Občanom torej hoja in kolesarjenje nista tuja, kar je dobra osnova za spodbujanje še večje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti za vsakodnevne poti. Zanimiv pa je še podatek izvedene ankete med občani, v kateri je več kot 200 sodelujočih navedlo, da imajo doma sicer 245 avtomobilov in pa kar 572 koles oziroma e-koles ter 282 skirojev oziroma e-skirojev, to pa je dober potencial za večjo aktivno mobilnost.

Bližina regijskih središč Nove Gorice in sosednje Gorice predstavlja možnost razvoja skupnega javnega potniškega prometa, ki bi bil ekonomsko vzdržen in bi omogočal boljšo dostopnost prebivalcev občine Šempeter - Vrtojba do obeh središč ter boljšo dostopnost celotne regije do splošne bolnišnice, ki se nahaja v Šempetru. S predvideno prestavitvijo železniškega postajališča Šempeter v neposredno bližino splošne bolnišnice pa se bo dostopnost le-te še dodatno izboljšala, sploh če se bo povečala tudi frekvenca voženj vlakov.

Aktivno vključevanje prebivalcev v procese priprave strateških dokumentov in projektov na področju trajnostne mobilnosti bo pripomoglo k še večji povezanosti lokalne skupnosti, k večji pripravljenosti uvajanja sprememb in boljšem ohranjanju uvedenih sprememb na dolgi rok.



Prioritete, strateška vodila in ambicije

Občina bo prioritetno naslavljala boljšo učinkovitost izvajanja ukrepov ter boljše medsektorsko sodelovanje, sistematično spremljanje ukrepov in učinkov ter krepitev vključevanja javnosti.

Vodilo: Načrtovanje in izvajanje ukrepov, ki temeljita na podatkih ter na primerih dobrih praks celostnega prometnega načrtovanja, ob izboljšanem medsektorskem povezovanju ter rednem sodelovanju in komunikaciji z občani in ključnimi deležniki.

Ambicija: Doseči čim višji delež izvedenih ukrepov akcijskega načrta in ukrepov v izvajanju do 2032.

Ukrepi

Občina Šempeter - Vrtojba se zaveda, da spremembe na področju trajnostne mobilnosti lahko doseže le s sodelovanjem in komunikacijo z drugimi institucijami: z državnimi v zvezi z državno prometno infrastrukturo, s koncesionarjem javnega potniškega prometa v povezavi z avtobusnimi prevozi ter z drugimi občinami v povezavi s snovanjem in izvajanjem skupnih projektov na področju trajnostne mobilnosti, kot so na primer podporni ukrepi in aktivnosti.

Občina Šempeter - Vrtojba bo zagotovila zadostna sredstva za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti. Sredstva bo zagotavljala v okviru občinskega proračuna ter s prijavo na razpise za pridobitev finančnih sredstev iz državnega in evropskega proračuna.

Občina Šempeter - Vrtojba bo krepila sodelovanje z občani in njihovo vključevanje pri izvajanju ukrepov občinske celostne strategije s predhodnimi posvetovanji v obliki srečanj ali kratkih anket, predvsem pred izvedbo ključnih ukrepov, ob tem pa bo redno spremljala in vrednotila vpliv izvedenih ukrepov na potovalne navade prebivalcev.

Z informacijskimi in promocijskimi ukrepi bo Občina Šempeter - Vrtojba spodbujala hojo in kolesarjenje, kot osnovni obliki mobilnosti, pa tudi skupne prevoze in souporabo vozil ter vse druge oblike trajnostne mobilnosti. Z akcijami bo vzpostavljala in promovirala upoštevanje prometnih predpisov med vsemi udeleženci v prometu, predvsem pa med vozniki motornih koles in avtomobilov, pri slednjih tudi na področju parkiranja.

	Nabor ukrepov
N1	Usklajevanje in dogovarjanje z državnimi institucijami v zvezi z državno prometno infrastrukturo
N2	Usklajevanje, dogovarjanje in sodelovanje s sosednjimi občinami na področju trajnostne mobilnosti
N3	Redno spremljanje in vrednotenje izvedenih ukrepov
N4	Spremljanje in prijave na razpise v povezavi s trajnostno mobilnostjo
N5	Predhodna posvetovanja z občani preko kratkih anket pred izvedbo ključnih ukrepov
N6	Promocijske aktivnosti za spodbujanje vseh oblik trajnostne mobilnosti (hoja, kolesarjenje, JPP)

Hoja – najcenejše prevozno sredstvo je tvoje telo



Dosežki

Hoja je najosnovnejša, najdostopnejša in najbolj trajnostna oblika mobilnosti, ki pozitivno vpliva na zdravje prebivalcev, zmanjšuje okoljske vplive prometa in pomembno prispeva h kakovosti bivanja v naseljih. Občina Šempeter - Vrtojba je na področju hoje dosegla pomembne premike, ki prispevajo k spodbujanju trajnostne mobilnosti ter izboljšanju vsakdanjega življenja prebivalcev. Pri rekonstrukcijah in novogradnjah prometnic dosledno vključuje površine za pešce, s čimer povečuje varnost in dostopnost za vse uporabnike prostora. Poseben poudarek namenja tudi poveztivosti, saj je na območju občine vzpostavljena razvejana mreža obstoječih pešpoti, ki vključuje jasno označene prehode ter urbano opremo, kot so klopi, koši in druge spremljajoče ureditve. S tem občina ustvarja prijetno, varno in dostopno okolje za hojo, kar prispeva k zmanjševanju odvisnosti od avtomobila ter spodbuja zdrav življenjski slog.

Izzivi

Kljub napredku na področju hoje se občina Šempeter - Vrtojba še vedno sooča z nekaterimi pomembnimi izzivi, ki omejujejo celovito urejanje hoje kot privlačne oblike mobilnosti. Ena ključnih potreb je izboljšanje varnih šolskih poti, predvsem z ureditvijo ustreznih površin za pešce v neposredni bližini šol in vrtcev, kjer so otroci še posebej ranljivi udeleženci v prometu. Ob tem se pojavlja tudi pomanjkanje prečnih peš povezav čez infrastrukturne ovire, kot so obvoznica, hitra cesta in železnica, kar marsikje ovira dostopnost in privlačnost pešpoti. K večji varnosti bi pripomogla tudi boljša ureditev prehodov za pešce, vključno z njihovo ustrezno označitvijo, osvetlitvijo in rednim obrezovanjem vegetacije, ki pogosto zmanjšuje preglednost. Pomemben izziv ostaja tudi prehitra vožnja motornih vozil znotraj naselij, kjer bi bilo nujno uvesti dodatne ukrepe za umirjanje prometa ter okrepite nadzor za zaščito ranljivejših skupin.

Priložnosti

Z ureditvijo dodatnih varnih površin za pešce, ki bodo prilagojene tudi najbolj ranljivim skupinam ter ljudem z različnimi oviranostmi, se bo za hojo po občini zagotovo odločilo še več prebivalcev. S promocijo in akcijami med prebivalci in obiskovalci bi občina lahko hojo vzpostavila kot nosilko mobilnosti znotraj urbanih območij. Hoja ima pozitiven vpliv tudi na lokalno gospodarstvo, saj pešci mimogrede opravijo nakupe ali storitve v samem kraju in se ne vozijo drugam. S hojo se vzpostavljajo tudi socialni stiki, ki dodatno povezujejo ljudi in krepijo pripadnost kraju.

Prioritete, strateška vodila in ambicije

Občina bo prioriteto naslavljala izboljšanje šolskih poti, ureditev dostopnosti do ključnih točk s prilagoditvijo infrastrukture za ranljive skupine in izvedbo dodatnih prehodov za pešce.

Vodilo: Zagotavljanje varnih in udobnih površin za pešce.

Ambicija: Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo na 33 % do leta 2031 glede na 23 % leta 2024.



Ukrepi

Kot je bilo že navedeno je treba prioritetno izvesti omrežje sklenjenih šolskih poti z ureditvijo površin za pešce, kjer še niso izvedene, in izvesti horizontalno signalizacijo, tako da bo otrokom in tudi ostalim prebivalcem omogočena kar najbolj varna hoja. Nadalje je potrebno identificirati ustrezne lokacije prečnih povezav preko železnice, obvoznice in hitre ceste ter dodatnih prehodov za pešce, kar bo skrajšalo razdalje za hojo. Občina Šempeter - Vrtojba bo nadaljevala prilagajanje obstoječe infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane ter nove ureditve ustrezno načrtovala.

	Nabor ukrepov
H1	Izvedba sklenjenih šolskih poti z ureditvijo površin za pešce, kjer še niso izvedene in izvedba horizontalne signalizacije
H2	Priprava študije za določitev ustreznih lokacij za prečne povezave preko železnice, obvoznice in hitre ceste
H3	Izvedba dodatnih prehodov za pešce
H4	Vzpostavitev varnih površin za pešce v naseljih z omejitvijo 30 km/h za motorni promet
H5	Obvezno označevanje prometnih površin za slepe in slabovidne vključeno v vse strateške in izvedbene akte
H6	Redno vzdrževanje površin za pešce



Kolesarjenje – hitro in enostavno naokrog

Dosežki

Kolesarjenje predstavlja eno ključnih oblik trajnostne mobilnosti, saj omogoča relativno hitro premikanje, je cenovno dostopno, okolju prijazno in ima številne koristi za zdravje. Na področju kolesarjenja je občina Šempeter - Vrtojba v zadnjih letih dosegla več pomembnih dosežkov, ki prispevajo k razvoju trajnostne mobilnosti in izboljšanju pogojev za kolesarje. Med najvidnejšimi je izgradnja novih kolesarskih povezav, zlasti ob Vrtojbenski cesti, ob hitri cesti, proti Bazari in proti Mirnu kar omogoča boljšo povezanost ključnih točk znotraj občine ter spodbuja vsakodnevno uporabo kolesa. Do Šempetra so skoraj v celoti izvedene daljinske kolesarske povezave iz smeri Nove Gorice, Mirna in Volčje Drage, vendar skozi občino Šempeter - Vrtojba trenutno še niso zgrajene varne kolesarske povezave med njimi. Občina dosledno vključuje površine za kolesarjenje ob rekonstrukcijah in novogradnjah prometnic, s čimer postopoma gradi celovito in varno kolesarsko omrežje. Pomemben korak naprej predstavlja tudi uvedba sistema za izposajo koles GO2GO, ki povezuje širšo regijo in omogoča enostavno uporabo koles tudi tistim, ki jih nimajo v lasti. Poleg infrastrukturnih izboljšav se občina zaveda pomena vzgoje in promocije, zato aktivno sodeluje pri programih za šolarje, kar se odraža v povečanem zanimanju za kolesarjenje med mladimi in spodbuja oblikovanje trajnostnih potovalnih navad že v zgodnjem obdobju.

Zakaj nimamo več GO2GO koles?
Izjava občanke v anketi za splošno javnost



Izzivi

Pomembni izzivi ostajajo predvsem na področjih, kjer so pogoji za varno in udobno kolesarjenje še nezadostni. Ena izmed prednostnih nalog je izboljšanje površin za kolesarje v okolici šol, kjer bi morali zagotoviti večjo varnost otrok in mladostnikov, ki se v šolo vozijo s kolesom. Enako kot na področju hoje velik izziv predstavlja pomanjkanje prečnih povezav za kolesarje čez obvoznico, hitro cesto in železnico. Prav tako je treba okrepiti povezanost obstoječih kolesarskih poti ter izboljšati čezmejno povezavo z Italijo. V okviru sistema za izposajo koles GO2GO ostaja ključen izziv povečanje števila postajališč, da bo storitev še bolj dostopna širšemu krogu uporabnikov. Poleg infrastrukturnih ukrepov pa je nujno tudi omejevanje prehitre vožnje motornih vozil v naseljih, še posebej v okolici šol in vrtcev, saj ta močno vpliva na občutek varnosti in dejansko varnost kolesarjev v prometu.

Priložnosti

Občina bo nadaljevala z izgradnjo in povezovanjem kolesarskega omrežja, saj bo lahko na ta način zagotovila pogoje za dvig deleža poti opravljenih s kolesom. Predvsem z varnimi kolesarskimi povezavami do šol lahko dolgoročno pridobi nove generacije, ki jim bo kolesarjenje po opravih nekaj vsakdanjega in ne bodo razmišljali o avtomobilu kot edini možnosti za mobilnost. Občina Šempeter - Vrtojba lahko s poudarjanjem ugodnih pogojev za kolesarjenje ter promocijskimi aktivnostmi navduši ljudi, da vsakdanje poti opravljajo s kolesom. Z večjim deležem kolesarjev, katerim bo kolo primarna oblika mobilnosti, lahko občina postane primer dobre prakse in občina, v kateri lastništvo avtomobila ne predstavlja nujnega pogoja za normalno in kakovostno življenje.

Prioritete, strateška vodila in ambicije

Občina bo prioriteto naslavljala izboljšanje varnosti za kolesarje, povezovanje obstoječih kolesarskih poti v sklenjeno omrežje, vzpostavitev novih točk za izposajo koles ter nove povezave prek železnice, obvoznice in hitre ceste.

Vodilo: Zagotavljanje pogojev za varno kolesarjenje.

Ambicija: Povečanje deleža kolesarjev v prometu s 3 % v letu 2024 na 8 % v letu 2031.

Ukrepi

Občina Šempeter - Vrtojba bo nadaljevala z izvajanjem in označevanjem varnih in kakovostnih površin za kolesarjenje s horizontalno signalizacijo, saj je to pogoj za dvig deleža poti opravljenih s kolesom. Nadalje je potrebno identificirati ustrezne lokacije prečnih povezav preko železnice, obvoznice in hitre ceste, s katerimi bo možno skrajšati poti za kolesarje ter tako kolesarsko povezave povezati v celovito omrežje vključno s povezavami proti Italiji. Na območjih, kjer vzpostavitev varnih kolesarskih povezav ni mogoča, je potrebno znižati hitrost vožnje vozil in s tem kolesarjem povečati občutek varnosti v prometu. Z izvedbo dodatnih točk za izposajo koles GO2GO znotraj občine, na primer v Vrtojbi, ob Biotehniški šoli in v bližini športnega parka, bo sistem izposoje koles postal bolj zanimiv tudi za poti znotraj občine.

	Nabor ukrepov
K1	Izvedba in označitev varnejših površin za kolesarjenje s horizontalno signalizacijo
K2	Priprava študije za določitev ustreznih lokacij za prečne povezave preko železnice, obvoznice in hitre ceste
K3	Izvedba manjkajočih povezav med obstoječimi površinami za kolesarje v celovito omrežje, vključno s povezavo v Italijo
K4	Izvedba dodatnih postajališč sistema za izposajo koles GO2GO
K5	Vzpostavitev varnih površin za kolesarje v naseljih z omejitvijo 30 km/h za motorni promet
K6	Redno vzdrževanje površin za kolesarje



Javni potniški promet – skupaj z manj vpliva na okolje

Dosežki

Učinkovit JPP je temelj trajnostne mobilnosti, saj omogoča enakopravno mobilnost tudi prebivalcem brez lastnega vozila, zlasti starejšim, mladim in socialno ranljivim skupinam in je zato ključen pri zmanjševanju prevozne revščine, poleg tega pa zmanjšuje prometne obremenitve.

Eden ključnih dosežkov Občine Šempeter - Vrtojba na področju JPP je uvedba brezplačnega mestnega potniškega prometa, ki prebivalcem omogoča preprosto in cenovno dostopno gibanje znotraj občine ter povečuje konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi vozili. Pomembna je tudi povezava mestnega prometa z Novo Gorico, ki omogoča učinkovito povezljivost ter spodbuja regijsko sodelovanje.

Za zanesljivo mobilnost otrok v šolskem času so vzpostavljeni redni prevozi za šolarje, ki zagotavljajo varen in organiziran prihod ter odhod iz šolskih ustanov. Poleg tega v občini poteka tudi organiziran avtobusni prevoz za zaposlene, ki ga zagotavljajo nekateri delodajalci kot primer dobre prakse pri spodbujanju trajnostnih potovalnih navad. Posebno pozornost občina namenja tudi starejšim in invalidnim osebam, za katere so organizirani brezplačni prevozi, kar pomembno prispeva k socialni vključenosti in zmanjševanju mobilnostnih ovir.

Izzivi

Pomembni izzivi na področju JPP v občini Šempeter - Vrtojba ostajajo povezani predvsem z izboljšanjem dostopnosti, frekvence in povezljivosti obstoječih storitev. Ključno je izboljšanje mreže mestnega potniškega prometa, ki bi morala bolje pokrivati vsa naselja ter omogočati učinkovite povezave do pomembnih javnih ustanov, storitev in zaposlitvenih središč. Prav tako se pojavlja potreba po povečanju frekvence voženj avtobusov, zlasti na glavnih linijah in v času konic. Še neuresničen cilj je vzpostavitev avtobusne linije Nova Gorica – Ljubljana, ki bi vključevala postajališče v Šempetru, kar bi občanom omogočilo boljšo povezavo z glavno državno prometno osjo brez potrebe po dodatnem prestopanju. Poleg tega občina stremi k vzpostavitvi čezmejnih avtobusnih in železniških povezav, ki bi še okrepile sodelovanje in mobilnost na območju Goriške ter olajšale trajnostno čezmejno potovanje med Slovenijo in Italijo.

Ugajalo bi mi, da bi kakšen avtobus vozil tudi po 20:00.

Izjava občanke v anketi za splošno javnost

Priložnosti

Z izboljšanjem dostopnosti, učinkovitosti in privlačnosti javnega potniškega prometa, ki ga je možno doseči s povezovanjem različnih deležnikov na regijskem, državnem in meddržavnem nivoju, bi bilo moč doseči izboljšano storitev. Posledično bi bilo večje zanimanje za javni potniški promet in s tem povečanje deleža poti opravljenih z JPP. Mestna občina Nova Gorica, Občina Gorica in Občina Šempeter - Vrtojba bi lahko imele skupen mestni promet, ki bi bil učinkovit, prilagojen potrebam in željam uporabnikov ter hkrati ekonomsko vzdržen. Ponovna vzpostavitev železniške povezave med Novo Gorico in Gorico, ki vodi skozi občino, bi lahko še dodatno povečala možnosti uporabe JPP. Ponovna aktivacija železniške povezave Prvačina – Ajdovščina pa bi lahko zmanjšala pritisk motornega prometa iz smeri Vipavske doline proti Šempetru in naprej po obvoznici do Nove Gorice.

Prioritete, strateška vodila in ambicije

Občina bo prioriteto naslavljala izboljšanje dostopnosti in frekvence javnih prevozov, okrepitev povezav občine z regijskimi središči ter prilagoditev mestnega prevoza dejanskim potrebam.

Vodilo: Javni potniški promet, ki bo s pogostejšimi vožnjami in prenovljeno mrežo mestnega potniškega prometa konkurenčen avtomobilu.

Ambicija: Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo z javnim prevozom z 2 % v letu 2024 na 5 % v letu 2031.

Ukrepi

Občina Šempeter - Vrtojba bo še naprej s koncesionarjem za izvajanje mestnega avtobusnega potniškega prometa in sosednjimi občinami poskušala določiti in uvesti uporabnikom prilagojeno mrežo linij mestnega potniškega prometa z večji številom voženj in uporabnikom prilagojenim in optimiziranimi voznimi redi. Z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa si bo občina prizadevala izvesti prilagoditev avtobusne linije Nova Gorica – Ljubljana z uvedbo postanka na enem izmed postajališč na območju občine Šempeter - Vrtojba, kar bo omogočilo boljšo dostopnost prebivalcev do glavnega mesta države. Nadalje bo Občina Šempeter - Vrtojba z Mestno občino Nova Gorica in Občino Gorico nadaljevala aktivnosti za vzpostavitev čezmejnih avtobusnih in železniških povezav, ki bodo dvignile nivo javnih prevozov ter približale JPP prebivalcem vseh treh občin in spodbudile večjo uporabo. Izvedeni bosta tudi novi avtobusni postajališči pri bolnišnici in športnem centru, ki bosta imeli vlogo multimodalnih točk. Ob tem bo Občina Šempeter - Vrtojba še naprej zagotavljala izvajanje šolskih prevozov.

Motorni promet – *avto da, vendar ne vedno in povsod*

	Nabor ukrepov
J1	S koncesionarjem in sosednjimi občinami določiti in uvesti uporabnikom prilagojeno mrežo linij mestnega potniškega prometa
J2	Pregled in optimizacija voznih redov proti Novi Gorici
J3	S koncesionarjem in sosednjimi občinami dogovoriti večje število avtobusov na avtobusnih linijah
J4	Z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa izvesti prilagoditev avtobusne linije Nova Gorica – Ljubljana s postajališčem na območju občine Šempeter - Vrtojba
J5	Z Mestno občino Nova Gorica in Občino Gorico nadaljevati aktivnosti za vzpostavitev čezmejnih avtobusnih in železniških povezav
J6	Preučitev in izvedba novih avtobusnih postajališč ali obračališč pri bolnišnici in športnem centru
J7	Premestitev železniškega postajališča v bližino bolnišnice, ki vključuje tudi premostitev Vrtojbe za pešce in kolesarje ter vzpostavitev multimodalne točke skupaj z avtobusnim postajališčem in točko za izposajo koles
J8	Izvajanje šolskih prevozov

Dosežki

Na področju motornega in mirujočega prometa je Občina Šempeter - Vrtojba dosegla več infrastrukturnih izboljšav, ki prispevajo k večji pretočnosti, varnosti in urejenosti prometa znotraj naselij. Med pomembnejšimi dosežki je izgradnja novih krožišč na Vrtojbenski obvoznici ter krožišča pri bolnišnici, ki omogočajo bolj tekoč promet. V preteklih letih je Občina izvedla projekt vodenja tovornega prometa, katerega rezultat je urejena prometna signalizacija, ki vodi tovorna vozila izven središča Šempetra in dlje od zgoščene stanovanjske pozidave. S tem je zmanjšala obremenjenost urbanega prostora s hrupom in izpušnimi plini. Poleg tega so bile urejene enosmerne ulice ter na s hrupom izpostavljenih območjih izvedene protihrupne zaščite.

Na področju mirujočega prometa je Občina izvedla prometno študijo ter uvedla parkirne režime. Občina razpolaga z dokaj velikim številom parkirnih mest, kar omogoča zadovoljivo pokritost tako za prebivalce kot obiskovalce. Eden izmed pomembnejših dosežkov je tudi uvedba časovno omejenega parkiranja v modrih conah, ki je bilo med uporabniki dobro sprejeto, saj zmanjšuje dolgotrajno zasedenost parkirnih mest, zlasti v bližini storitvenih dejavnosti. Pred stavbo Občine Šempeter – Vrtojba je bil nameščen potopni stebriček, ki preprečuje parkiranje vsem razen zaposlenim v stavbi, kar je pripomoglo k razbremenitvi območja in Coroninijevega dvorca s parkiranimi vozili. Poleg tega občina skrbi tudi za potrebe obiskovalcev – v ta namen je bilo urejeno parkirišče za avtodome v Vrtojbi, ki omogoča ustrezno namestitev teh vozil ter spodbuja razvoj turizma v regiji.

Izzivi

Kljub infrastrukturnim izboljšavam se občina Šempeter - Vrtojba na področju motornega in mirujočega prometa še vedno sooča z vrsto izzivov. Eden najbolj perečih problemov ostaja prekoračitev hitrosti motornih vozil in nespoštovanje prometnih predpisov, zlasti v naseljih, kjer ogroža ranljivejše udeležence. Hkrati so prometne površine v okolici bolnišnice, zdravstvenega doma, šol in vrtcev pogosto preobremenjene, kar povzroča zastoje. Posebno pozornost zahteva tudi preobremenjenost Trga Ivana Roba v Šempetru, ki zmanjšuje kakovost javnega prostora na njem. Pomemben izziv ostaja parkiranje na neprimernih mestih, kot so pločniki, zelenice ali dostopi do objektov, kar slabša prometno varnost ter onemogoča nemoten prehod pešcem in drugim ranljivim skupinam.



Priložnosti

Ključne priložnosti so izvajanje prometnih ureditev, ki zmanjšujejo konflikte med vozniki, pešci in kolesarji, na primer s fizičnimi ukrepi za umirjanje prometa, jasno signalizacijo in pregledno razporeditvijo površin za posamezne skupine. Z doslednim upoštevanjem pravil parkiranja s strani voznikov motornih vozil ter z izvajanjem nadzora parkirnih površin je že sedaj mogoče zagotoviti zadostno število parkirnih mest za prebivalce ter obiskovalce občine. S tem ni potrebe po zagotavljanju dodatnih parkiršč in se lahko proste površine namenja za druge oblike mobilnosti ali druge dejavnosti, kot so na primer šport in rekreacija.

Prioritete, strateška vodila in ambicije

Občina bo prioritetno naslavljala zmanjšanje preobremenjenosti in umirjanje prometa v urbanih območjih, povečanje prometne varnosti z ureditvijo prometa ter upravljanje parkiranja.

Vodilo: Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu z umirjanjem prometa in zmanjšanjem preobremenjenosti urbanih območij z motornim prometom.

Ambicija: Zmanjšanje števila osebnih vozil (osebni avtomobilov in potniških kombijev) na števnem mestu v središču Šempetra na Trgu Ivana Roba za 30 %.



Ukrepi

Občina bo identificirala in preverila odseke cest in kritične točke na cestah, na katerih je potrebno zaradi povečanja varnost udeležencev v prometu zmanjšati hitrost vozil na 30 km/h. Na teh mestih bo postavila ustrezno prometno signalizacijo ali pa izvedla prometno ureditev, katere cilj bo zmanjšanje hitrosti. Občina bo v prihodnje več pozornosti namenila tudi upravljanju prometnih tokov, ki bodo omogočali boljše in varnejši dostope do bolnišnice, zdravstvenega doma, šol in vrtcev, s poudarkom na zmanjšanju motornega prometa. Upravljanje prometnih tokov bo zajemalo tudi nadaljnje usmerjanje tovornega in tranzitnega prometa izven naselij, kar bo izboljšalo prometno varnost in zmanjšalo negativne vplive prometa na ljudi in okolje. Preučitev nove poskusne prometne ureditve na Trgu Ivana Roba z zmanjšanim deležem motornega prometa bi zelo povečala varnost najranljivejših skupin v prometu, nedvomno pa bi se povečala tudi privlačnost središča Šempetra za hojo in kolesarjenje. Preučilo se bo tudi potrebe po izvedbi prometnih ureditev ter podvozov za kmetijsko mehanizacijo za dostop do kmetijskih zemljišč s ciljem razbremeniti središče Šempetra z motornim prometom. V okviru ukrepov za mirujoči promet bo Občina uvedla nadzor nad neustrezno uporabo parkiršč (npr. avtodomi, kombiji, prikolice) ter nepravilnim parkiranjem na pločnikih, kolesarskih stezah in zelenicah. Preverila bo tudi možnosti uvedbe časovno omejenega in plačljivega parkiranja na obremenjenih območjih. V sodelovanju z večjimi generatorji prometa bo pripravila mobilnostne načrte za boljše upravljanje parkiršč in prometnih tokov.

	Nabor ukrepov
M1	Preveritev odsekov ali kritičnih točk ter izvedba omejitve hitrosti na 30 km/h
M2	Nadzor nad upoštevanjem prometnih predpisov
M3	Upravljanje prometnih tokov in omogočanja dostopov v okolici bolnišnice, zdravstvenega doma, šol in vrtcev v konicah
M4	Preučitev nove poskusne (začasne) prometne ureditve na Trgu Ivana Roba z zmanjšanim deležem motornega prometa
M5	Izvedba prometnih ureditev za umirjanje prometa
M6	Izvedba ureditev za zmanjšanje hrupa in drugih negativnih vplivov motornega prometa na okolje ob hitri cesti in obvoznici
M7	Preučitev potreb po izvedbi prometnih ureditev ter podvozov za kmetijsko mehanizacijo za dostop do kmetijskih zemljišč s ciljem razbremenitve središča Šempetra z motornim prometom
M8	Usmerjanje tranzitnega prometa ter tovornega prometa izven naselja
M9	Izvajanje nadzora nad neustrezno uporabo parkirnih površin (kombiji, avtodomi, prikolice...)
M10	Izvajanje nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili (pločniki, kolesarske steze, zelenice...)
M11	Preveritev potreb po uvedbi časovno omejenega in plačljivega parkiranja
M12	Upravljanje parkiranja v sodelovanju z velikimi generatorji prometa in priprava mobilnostnih načrtov
M13	Redno vzdrževanje cestne infrastrukture

1 2 3 4 5

Akcijski načrt

Sedemletni akcijski načrt je orodje za postopno uresničevanje občinske celostne prometne strategije in omogoča učinkovito izvajanje ukrepov. Za vsak ukrep je določena ocena stroška ukrepa ter zahtevnost in odgovornost za izvedbo. Višina predvidenih stroškov je ocenjena, saj za določene projekte, ki so vključeni v posamezen ukrep, ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije oz. ocena stroškov temelji na trenutnih vrednostih, ki pa se lahko prihodnjih letih bistveno spremenijo. Navedeno pomeni, da bo morda morala Občina Šempeter – Vrtojba zagotoviti več sredstev za izvedbo projektov v okviru posameznega ukrepa. Finančna sredstva bo morala zagotoviti v svojem proračunu, pridobila pa bo lahko tudi sredstva, ki bodo na razpolago na državnih javnih razpisih s področja trajnostne mobilnosti, zelenega prehoda in drugih področij. Pogoj za pridobitev teh sredstev pa je prav sprejeta občinska celostna prometna strategija. Izvedba posameznih ukrepov v akcijskem ukrepu ne zahteva finančnega vložka ali pa so sredstva zagotovljena v okviru rednih sredstev občinskega proračuna.

Ocena stroškov ukrepov je okvirna in temelji na pregledu obstoječih stroškov ukrepov na letni ravni in načrtovanih investicijah (občinski proračun in NRP – načrt razvojnih programov), obstoječih strokovnih podlagah (npr. Celostna prometna strategija Občine Šempeter - Vrtojba 2017) in vrednostih primerljivih ukrepov (npr. izvedba prehoda za pešce). Viri za posamezne ukrepe v tem trenutku še niso dokončno določeni, poleg občinskega proračuna so to vsaj še EU sredstva in sredstva državnega proračuna za sofinanciranje.

Zahtevnost izvedbe ukrepov je določena na podlagi tehnične zahtevnosti, pri čemer se ukrepi delijo med tiste z nizko, srednjo in visoko zahtevnostjo za izvedbo. Tako so mehki ukrepi strategije navadno manj zahtevni za izvedbo, infrastrukturni ukrepi, ki zahtevajo visoke finančne vložke in intenzivno usklajevanje z deležniki pa bolj zahtevni. Odgovornost izvedbe večine ukrepov nosi Občina, v nekaterih primerih pa soodgovornost nosijo sosednje občine, država, družba za upravljanje javnega potniškega prometa, koncesionarji, javni zavodi v občini in podjetja.

Celostno prometno načrtovanje

	Ukrep	Ocena stroška/leto	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Skupna vrednost
N1	Usklajevanje in dogovarjanje z državnimi institucijami v zvezi z državno prometno infrastrukturo	brez stroška	srednja	OŠ-V, RS									brez stroška
N2	Usklajevanje, dogovarjanje in sodelovanje s sosednjimi občinami na področju trajnostne mobilnosti	brez stroška	nizka	OŠ-V, sosednje občine									brez stroška
N3	Redno spremljanje in vrednotenje izvedenih ukrepov	brez stroška	nizka	OŠ-V									brez stroška
N4	Spremljanje in prijave na razpise v povezavi s trajnostno mobilnostjo	brez stroška	srednja	OŠ-V									brez stroška
N5	Predhodna posvetovanja z občani preko kratkih anket pred izvedbo ključnih ukrepov	brez stroška	nizka	OŠ-V									brez stroška
N6	Promocijske aktivnosti za spodbujanje vseh oblik trajnostne mobilnosti (hoja, kolesarjenje, JPP)	2.000 €	nizka	OŠ-V									16.000 €

Hoja

	Ukrep	Ocena stroška/leto	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Skupna vrednost
H1	Izvedba sklenjenih šolskih poti z ureditvijo površin za pešce, kjer še niso izvedene in izvedba horizontalna signalizacija	5.000 €	srednja	OŠ-V, SPV									40.000 €
H2	Priprava študije za določitev ustreznih lokacij za prečne povezave preko železnice, obvoznice in hitre ceste	10.000 €	visoka	OŠ-V									20.000 €
H3	Izvedba dodatnih prehodov za pešce	5.000 €	srednja	OŠ-V									30.000 €
H4	Vzpostavitev varnih površin za pešce v naseljih z omejitvijo 30 km/h za motorni promet	5.000 €	nizka	OŠ-V									35.000 €
H5	Obvezno označevanje prometnih površin za slepe in slabovidne vključeno v vse strateške in izvedbene akte	5.000 €	nizka	OŠ-V									40.000 €
H6	Redno vzdrževanje površin za pešce	strošek opredeljen v okviru ukrepa M13	srednja	OŠ-V									strošek opredeljen v okviru ukrepa M13

Kolesarjenje

	Ukrep	Ocena stroška/leto	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Skupna vrednost
K1	Izvedba in označitev varnejših površin za kolesarjenje s horizontalno signalizacijo	5.000 €	srednja	OŠ-V									40.000 €
K2	Priprava študije za določitev ustreznih lokacij za prečne povezave preko železnice, obvoznice in hitre ceste	10.000 €	visoka	OŠ-V									20.000 €
K3	Izvedba manjkajočih povezav med obstoječimi površinami za kolesarje v celovito omrežje, vključno s povezavo v Italijo	50.000 €	visoka	OŠ-V									1.435.000 €
K4	Izvedba dodatnih postajališč sistema za izposajo koles GO2GO	25.000 €	srednja	OŠ-V, zunanji izvajalec									50.000 €
K5	Vzpostavitev varnih površin za kolesarje v naseljih z omejitvijo 30 km/h za motorni promet	10.000 €	nizka	OŠ-V									70.000 €
K6	Redno vzdrževanje površin za kolesarje	strošek opredeljen v okviru ukrepa M13	srednja	OŠ-V									strošek opredeljen v okviru ukrepa M13

Javni potniški promet

	Ukrep	Ocena stroška/leto	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Skupna vrednost
J1	S koncesionarjem in sosednjimi občinami določiti in uvesti uporabnikom prilagojeno mrežo linij mestnega potniškega prometa	brez stroška	visoka	OŠ-V, sosednje občine, koncesionar									brez stroška
J2	Optimizacija in pregled voznih redov proti Novi Gorici	brez stroška	srednja	OŠ-V, MONG, koncesionar									brez stroška
J3	S koncesionarjem in sosednjimi občinami dogovoriti večje število avtobusov na avtobusnih linijah	brez stroška	visoka	OŠ-V, sosednje občine, koncesionar									brez stroška
J4	Z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa izvesti prilagoditev avtobusne linije Nova Gorica – Ljubljana s postajališčem na območju občine Šempeter - Vrtojba	brez stroška	srednja	OŠ-V, DUJPP									brez stroška
J5	Z Mestno občino Nova Gorica in Občino Gorico nadaljevati aktivnosti za vzpostavitev čezmejnih avtobusnih in železniških povezav	brez stroška	visoka	OŠ-V, MONG, Občina Gorica									brez stroška
J6	Preučitev in izvedba novih avtobusnih postajališč ali obračališč pri bolnišnici in športnem centru	10.000 €	srednja	OŠ-V, koncesionar									20.000 €
J7	Premestitev železniškega postajališča v bližino bolnišnice, ki vključuje tudi premostitev Vrtojbe za pešce in kolesarje ter vzpostavitev multimodalne točke skupaj z avtobusnim postajališčem in točko za izposajo koles	25.000 €	visoka	OŠ-V, RS, Slovenske železnice									50.000 €
J8	Izvajanje šolskih prevozov	125.000 €	srednja	OŠ-V									875.000 €

Motorni promet

	Ukrep	Ocena stroška/leto	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Skupna vrednost
M1	Preveritev odsekov ali kritičnih točk ter izvedba omejitve hitrosti na 30 km/h	2.000 €	srednja	OŠ-V									4.000 €
M2	Nadzor nad upoštevanjem prometnih predpisov	brez stroška	nizka	OŠ-V									brez stroška
M3	Upravljanje prometnih tokov in omogočanja dostopov v okolici bolnišnice, zdravstvenega doma, šol in vrtcev v konicah	5.000 €	nizka	OŠ-V, ustanove									10.000 €
M4	Preučitev nove poskusne (začasne) prometne ureditve na Trgu Ivana Roba z zmanjšanim deležem motornega prometa	200.000 €	srednja	OŠ-V									200.000 €
M5	Izvedba prometnih ureditev za umirjanje prometa	10.000 €	srednja	OŠ-V									840.000 €
M6	Izvedba ureditev za zmanjšanje hrupa in drugih negativnih vplivov motornega prometa na okolje ob hitri cesti in obvoznici	brez stroška	visoka	OŠ-V, RS									brez stroška
M7	Preučitev potreb po izvedbi prometnih ureditev ter podvozov za kmetijsko mehanizacijo za dostop do kmetijskih zemljišč s ciljem razbremenitve središča Šempetra z motornim prometom.	5.000 €	nizka	OŠ-V									10.000 €
M8	Usmerjanje tranzitnega prometa ter tovornega prometa izven naselja	2.000 €	srednja	OŠ-V									4.000 €
M9	Izvajanje nadzora nad neustrezno uporabo parkirnih površin (kombiji, avtodomi, prikolice...)	brez stroška	nizka	OŠ-V, MIR									brez stroška
M10	Izvajanje nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili (pločniki, kolesarske steze, zelenice...)	brez stroška	nizka	OŠ-V, MIR									brez stroška
M11	Preveritev potreb po uvedbi časovno omejenega in plačljivega parkiranja	brez stroška	nizka	OŠ-V									brez stroška
M12	Upravljanje parkiranja v sodelovanju z velikimi generatorji prometa in priprava mobilnostnih načrtov	2.000 €	srednja	OŠ-V, zunanji deležniki									4.000 €
M13	Redno vzdrževanje cestne infrastrukture *V strošek je zajeto tudi vzdrževanje površin za pešce in kolesarje ter zagotavljanje cestne razsvetljave	1.400.000 €	srednja	OŠ-V									9.800.000 €

Razlaga kratic

- OŠ-V

Občina Šempeter - Vrtojba
- RS

Republika Slovenija
- MONG

Mestna občina Nova Gorica
- DUJPP

Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
- SPV

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
- MIR

Medobčinski inšpektorat in redarstvo

