



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE VIPAVA

Operacija Celostna prometna strategija je sofinancirana v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS), ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE VIPAVA

Založnik: Občina Vipava

Naročnik: Občina Vipava

Izdelovalec: Prometni institut Ljubljana d.o.o.

Avtorji izdelovalca:

Mag. Blaž Jemenšek, univ. dipl. ekon.

Klara Zrimc Bratanič, mag. posl. ved.

Tadeja Ključevšek, univ. dipl. inž. prom.

Mag. Klemen Ponikvar, univ. dipl. inž. prom.

Matija Drača Margitić, mag. inž. prom.

Mateja Hočevar, dipl. ekon.

Mag. Vlasta Miklavžin, univ. dipl. inž. geod.

Zunanja presojevalka: Nuša Britovšek, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Predstavniki naročnika:

Andreja Ferjančič, Višja svetovalka za investicije

Luka Lango, Svetovalec za okolje, prostor in urbanizem

Borut Bizjak, Višji svetovalec za gradbeništvo in infrastrukturo

Božidar Lavrenčič, Višji svetovalec za investicije, okolje in prostor

David Vidrih, Administrator V

Jure Dolinar, v.d. direktorja občinske uprave

Avtorji fotografij in vizualizacij: Občinska uprava Občine Vipava,
Prometni institut Ljubljana, MOPE, Google

Oblikovanje: Gregor Kukovica

Spletni naslov: <https://www.vipava.si/>

KAZALO VSEBINE

1	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE IN VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	3
2	PROCES IZDELAVE OCPS	5
3	VIZIJA RAZVOJA IN STRATEŠKI CILJI OBČINE VIPAVA	8
3.1	VIZIJA	8
3.2	STRATEŠKI CILJI	9
4	STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI V OBČINI VIPAVA	10
4.1	KLJUČNA SPOROČILA ANALIZE OBSTOJEČEGA STANJA	10
4.2	KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	15
5	STRATEŠKI STEBRI UKREPANJA	17
5.1	STEBER 1: STRATEŠKA VODILA IN PRIORITETNI CILJI	20
5.2	STEBER 2: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	22
5.3	STEBER 3: HOJA	25
5.4	STEBER 4: KOLESARJENJE	25
5.5	STEBER 5: JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)	28
5.6	STEBER 6: MOTORIZIRAN PROMET	29
5.7	STEBER 7: TURIZEM IN OSTALO	32
6	AKCIJSKI NAČRT	33
	AKCIJSKI NAČRT OCPS OBČINE VIPAVA	34
	LITERATURA IN VIRI	36

NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke, spoštovani občani,

Z željo po tem, da ustvarjamo okolje v katerem bomo živeli lepše in bolje se je Občina Vipava podala na pot priprave Občinske celostne prometne strategije.

Celostno urejanje prometa zahteva celovit pristop, ki upošteva specifične prostora, odlično poznavanje terena in dolgoročno vizijo. Skozi več delavnic z različnimi deležniki smo spoznali, da si prebivalci na področju mobilnosti želijo rešitev, ki so praktične, trajnostno naravnane in dostopne. Pri pripravi strategije smo podrobno raziskali potovalne navade naših občanov, od najmlajših pa do najstarejših, si prizadevali razumeti njihove dejanske potrebe ter v središče načrtovanja postavili željo in pravico vseh do zdravega, varnega in prijetnega življenjskega prostora.

S pričujočim dokumentom želimo še enkrat več opozoriti na pomen trajnostnega ravnanja in na oblikovanje kolektivne zavesti, kjer uporaba trajnostnih oblik mobilnosti ne bo razumljena kot omejitev, temveč kot priložnost za boljše življenje. Skupina pripravljalcev je oblikovala obsežen nabor ukrepov, ki vključujejo razvoj infrastrukture za pešce, vključno s prehodi, conami in pločniki, vzpostavitev mreže kolesarskih poti in sistemov za izposajo koles, ureditev postajališč javnega potniškega prometa ter druge ukrepe, ki naslavlajo tudi področje motoriziranih vozil.

Neskromno verjamem, da lahko zapisano in s cilji konkretizirano predstavlja vzvod za spremembo vsakodnevnih potovalnih navad. Da bodo te postale okolju prijaznejše in da bomo, ko bomo imeli izbiro, morda kdaj raje kot za volan sedli na kolo ali se odločili za druge trajnostne načine prevoza.

Drage občanke in občani, vabim vas k branju strategije in aktivnemu sodelovanju pri njenem uresničevanju.

mag. Anton Lavrenčič, župan Občine Vipava

1

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE IN VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju OCPS) je ključni dokument, ki Občini Vipava omogoča:

- sistematičen in dolgoročen razvoj prometnega sistema,
- doseganje trajnostnih ciljev,
- izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev.

Z OCPS občina zagotavlja, da je promet načrtovan celostno, vključujoče in z dolgoročnim pogledom na gospodarski, okoljski in socialni razvoj.

Osnovno vodilo za oblikovanje občinske celostne prometne strategije je celostno prometno načrtovanje, ki predstavlja sistematičen pristop k oblikovanju prometnih strategij ter zagotavlja uravnoteženo in trajnostno reševanje mobilnostnih potreb v urbanih in ruralnih območjih. Glavni cilj tovrstnega načrtovanja je ustvariti prometni sistem, ki spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, javni prevoz ter souporaba vozil, hkrati pa zmanjšuje škodljive vplive na okolje, izboljšuje kakovost življenja in krepi gospodarsko konkurenčnost.

Osnove celostnega načrtovanja pri izdelavi OCPS opredeljuje Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. l. RS, 130/2022), ki je osnova za vse ostale dokumente (smernice, standardi, presoja,... idr.) za izdelavo OCPS.

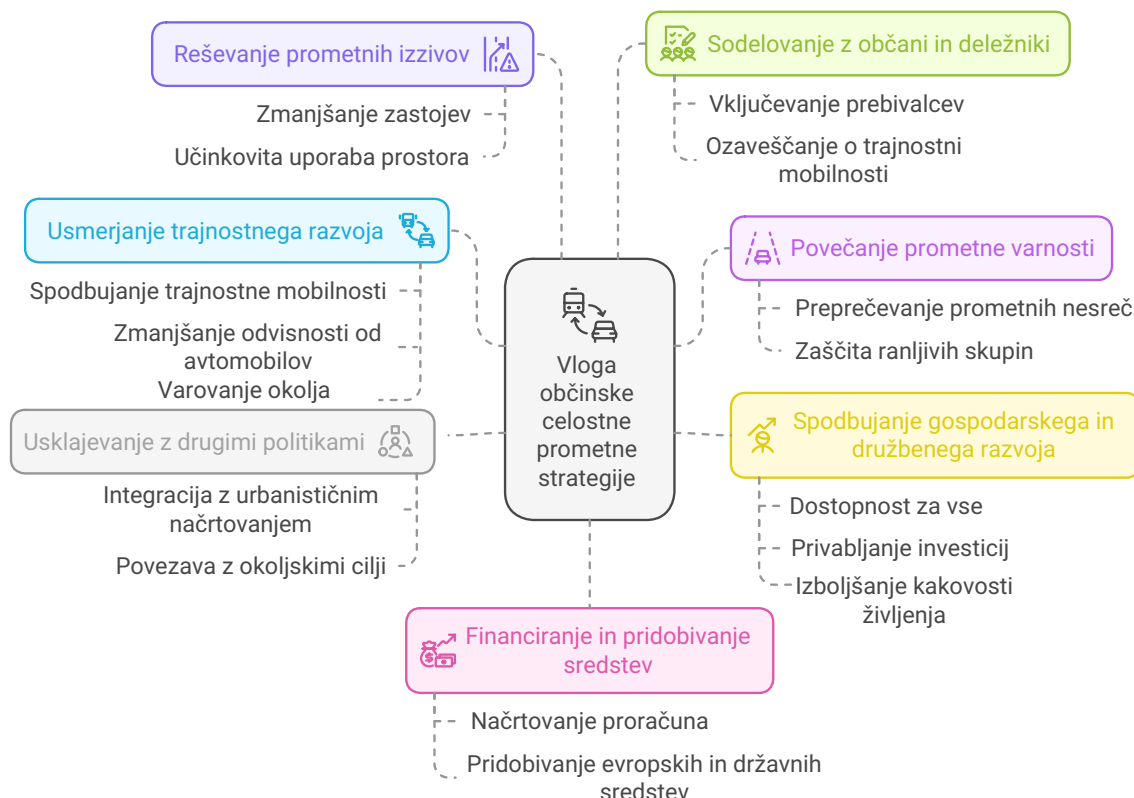
Temeljna značilnost celostnega prometnega načrtovanja je interdisciplinarni pristop, ki

načrtovanje prometa združuje s prostorskim načrtovanjem in infrastrukturo, okoljsko politiko, gospodarskim razvojem ter zdravstvom. Pri oblikovanju strategij se upoštevajo potrebe vseh uporabnikov prometnega sistema, še zlasti pa ranljivih skupin, kot so otroci, starejši in osebe z omejeno mobilnostjo. Pomembno je, da se prometna infrastruktura in storitve prilagodijo lokalnim razmeram ter dolgoročnim razvojnim ciljem.

Proces celostnega prometnega načrtovanja se začne z analizo obstoječega stanja in prepoznavo glavnih izzivov, kot so na primer prometni zastoji, onesnaževanje zraka in pomanjkanje varnih poti za pešce in kolesarje. Na podlagi teh ugotovitev se oblikujejo konkretni cilji, kot so povečanje deleža javnega prevoza, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje dostopnosti za vse prebivalce. Strategija vključuje tudi izvedbene ukrepe za obdobje od leta 2025-2032, kot so izgradnja kolesarskih stez, vzpostavitev cone za pešce, optimizacija linij javnega prevoza ter uvedba inteligentnih prometnih sistemov za boljše upravljanje prometa.

Celostno prometno načrtovanje zahteva aktivno sodelovanje lokalne skupnosti, deležnikov in strokovnjakov. Preko participativnih procesov, kot so delavnice, javne razprave in ankete, se zagotovi, da so predlagani ukrepi skladni s potrebami in željami prebivalcev. S tem se poveča podpora za izvedbo ukrepov in doseže dolgoročna trajnost prometnega sistema.

Vloga občinske celostne prometne strategije



Slika 1: Vloga občinske celostne prometne strategije

Vloga občinske celostne prometne strategije je ključna za razvoj trajnostnega, varnega in učinkovitega prometnega sistema. Osredotoča na naslednje vidike:

1. Usmerjanje trajnostnega razvoja

- **Spodbujanje trajnostne mobilnosti:** Prednost daje načinom prevoza, ki so okolju prijazni, kot so javni promet, kolesarjenje in hoja.
- **Zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov:** S spodbujanjem uporabe javnega prevoza in drugih alternativnih oblik mobilnosti zmanjšuje prometno obremenitev.
- **Varovanje okolja:** Prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in izboljšanju kakovosti zraka.

2. Povečanje prometne varnosti

- **Preprečevanje prometnih nesreč:** Identificira kritične točke in predlaga ukrepe, kot so urejanje prehodov za pešce, zmanjšanje

hitrosti in varnejša infrastruktura.

- **Zaščita ranljivih skupin:** Poudarek je na varnosti pešcev, kolesarjev in drugih šibkejših udeležencev v prometu

3. Spodbujanje gospodarskega in družbenega razvoja

- **Dostopnost za vse:** Omogoča boljšo povezanost z delovnimi mesti, izobraževalnimi ustanovami, zdravstvenimi storitvami in rekreacijskimi območji.
- **Privabljanje investicij:** Dobro načrtovana prometna infrastruktura lahko spodbuja gospodarski razvoj in privablja podjetja.
- **Izboljšanje kakovosti življenja:** Manj prometa in boljša infrastruktura povečujeta privlačnost občine kot kraja za bivanje in delo.

4. Usklajevanje z drugimi politikami

- **Integracija z urbanističnim načrtovanjem:** Zagotavlja povezanost med prometom in

prostorskim razvojem, npr. gradnja novih stanovanjskih sosesk z dobro dostopnostjo javnega prometa.

- **Povezava z okoljskimi cilji:** Podpira občinske strategije za zmanjšanje onesnaženja in prilagajanje podnebnim spremembam.

5. Reševanje prometnih izzivov

- **Zmanjšanje zastojev:** S sistematičnim načrtovanjem in razvojem trajnostnih oblik prevoza zmanjšuje prometne zastoje in obremenitve na ključnih prometnih poteh.
- **Učinkovita uporaba prostora:** Omogoča boljši izkoristek javnih površin, npr. zmanjšanje površin za parkirišča v korist parkov, pešpoti in kolesarskih poti.

6. Sodelovanje z občani in deležniki

- **Vključevanje prebivalcev:** Občani in druge zainteresirane skupine so vključeni v pripravo strategije, kar povečuje njeno sprejemljivost in učinkovitost.
- **Ozaveščanje o trajnostni mobilnosti:** Strategija spodbuja občane k spreminjanju potovalnih navad.

7. Financiranje in pridobivanje sredstev

- **Načrtovanje proračuna:** OCPS pomaga določiti prioritete pri razporejanju občinskih sredstev za prometno infrastrukturo.
- **Pridobivanje evropskih in državnih sredstev:** OCPS je pogosto pogoj za pridobitev sofinanciranja projektov trajnostne mobilnosti.

02

PROCES IZDELAVE OCPS

Izdelava občinske celostne prometne strategije (OCPS) je večstopenjski proces, ki vključuje analizo trenutnega stanja, vključevanje deležnikov in oblikovanje vizije in ciljev ter ukrepov za trajnostno in učinkovito prometno ureditev.

Proces izdelave in uresničevanja celostne prometne strategije vključuje naslednje pristope oziroma načela (Smernice za izdelavo OCPS):

- **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;
- **vključujoč 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;

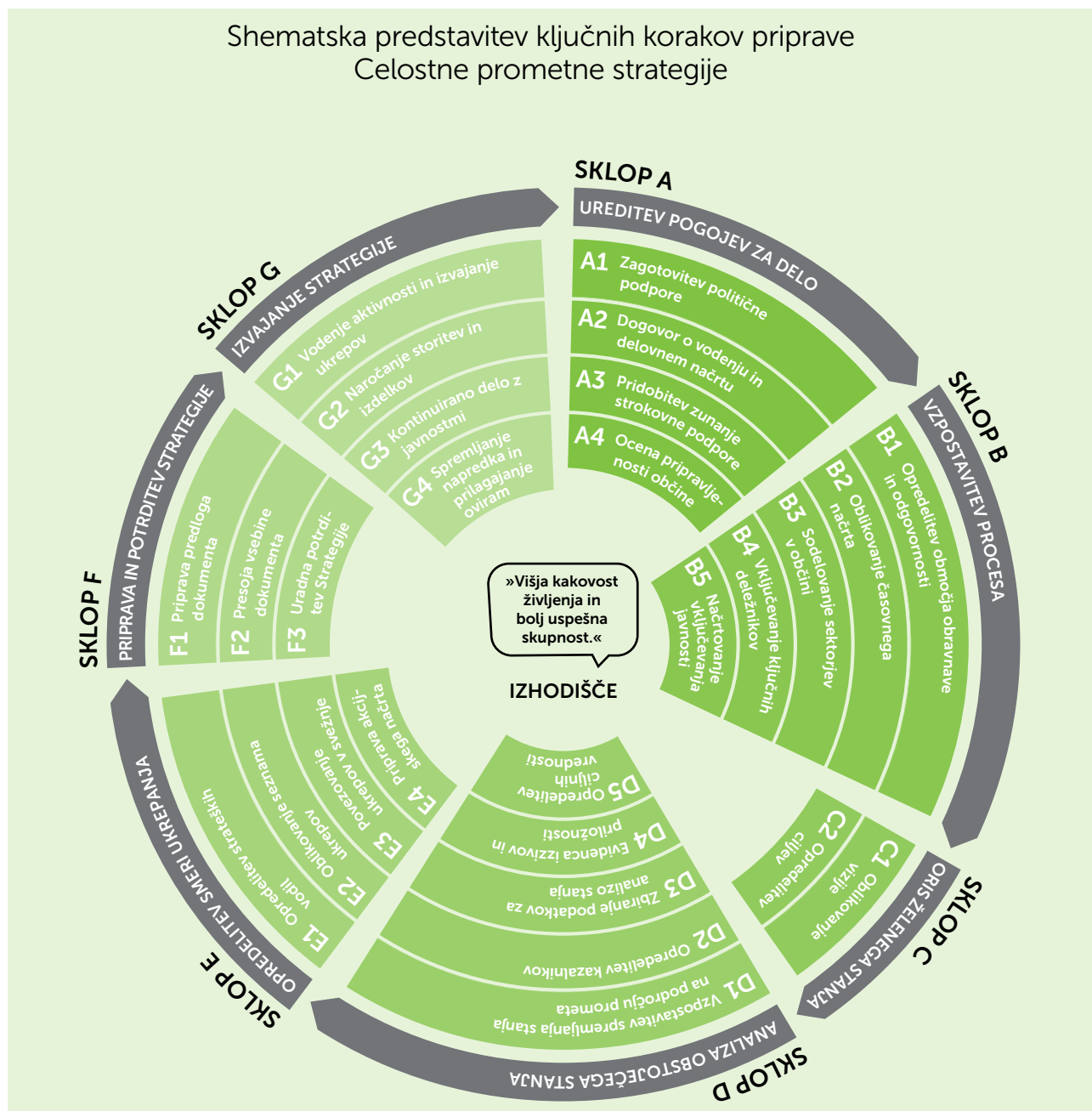
- **spremljanje in vrednotenje** stanja ter doseženih sprememb;
- **strokovnost in kakovost**, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.



Slika 2: Javna razprava v okviru priprave OCPS

Na podlagi smernic za izdelavo občinske celostne prometne strategije je bilo pri izdelavi dokumenta upoštevanih šest sklopov oziroma faz izdelave.

Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije



Slika 3: Faze izdelava OCPS

SKLOP A (UREDITEV POGOJEV ZA DELO): vključuje zagotovitev lokalne politične podpore, dogovor o vodenju in delovnem načrtu, pridobitev zunanje strokovne podpore ter oceno pripravljenosti občine.

SKLOP B (VZPOSTAVITEV PROCESA): vključuje opredelitev območja obravnave in odgovornosti, oblikovanje časovnega načrta, vzpostavitev sodelovanja različnih sektorjev v občini, vključevanje ključnih deležnikov in načrtovanje vključevanja javnosti. Za dosego konsenza in soglasja o ključnih izzivih in viziji razvoja, so bili kot ključni deležniki v proces izdelave OCPS vključene nevladne organi-

zacije, vzgojno izobraževalne ustanove in predstavniki lokalnega gospodarstva ter so bili v procesu izdelava OCPS vključeni preko organizacij delavnic in posvetov. Njihovi predlogi in mnenja, kakor tudi predlogi javnosti so bili pridobljeni z uporabo anket, spletnih platform ali javnih razprav.

V okviru skopa B je bila vzpostavljena tudi interdisciplinarna delovna skupina - ekipa strokovnjakov iz različnih področij znotraj občine ter zunanjega izdelovalca (ožja delovna skupina) medtem ko je širša delovna skupina še vključevala predstavnike in strokovnjake zunanjih deležnikov.

SKLOP C (ORIS ŽELENEGA STANJA): vključuje oblikovanje vizije ter opredelitev ciljev OCPS. Vizija in cilji povzamejo dolgoročen pogled na razvoj občine in področje prometa v njej. V fazi procesa opredeljevanja so bili s pomočjo razprave na delavnici oblikovani vizija in cilji. Slednji so bili v nadaljevanju pregledani, dopolnjeni in izboljšani ter razvrščeni po pomembnosti.

SKLOP D (ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA): vključuje vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, opredelitev kazalnikov, zbiranje podatkov za analizo stanja, identifikacija izzivov in priložnosti ter opredelitev ciljnih vrednosti. V okviru procesa zbiranja podatkov je bilo izvedeno terensko štetje prometa, ankete splošne javnosti, ankete delodajalcev in šol ter intervjuji s ključnimi deležniki in sektorji v občini, kjer so se ugotavljali ključni izzivi in priložnosti za izboljšave ter prioritete za ukrepanje, vključno z opredelitvijo kazalnikov.

SKLOP E (OPREDELITEV SMERI UKREPANJA): vključuje opredelitev strateških vodil, oblikovanje seznama ukrepov, povezovanje ukrepov v svežnje, in priprava akcijskega načrta. Strateška vodila so bila oblikovana na skupni delavnici delovne skupine ter se navezujejo na vizijo, cilje in njihove prioritete. Hkrati strateška vodila povzemajo oziroma združujejo posamezna vodila iz prioriternih ciljev oziroma jih naslavlajo.

SKLOP F (PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE): vključuje pripravo predloga dokumenta OCPS, presojo vsebine dokumenta ter uradno potrditev strategije s strani Občinskega sveta.

SKLOP G (IZVAJANJE STRATEGIJE): ni del procesa izdelave dokumenta OCPS, temveč gre za izvajanje same strategije v praksi po njenem sprejetju.

03

VIZIJA RAZVOJA IN STRATEŠKI CILJI OBČINE VIPAVA

3.1 VIZIJA

Vizija povzema dolgoročen pogled na razvoj Občine Vipava in področje prometa v njej ter videnje v prihodnjih letih.

S strani širše delovne skupine oziroma sodelujočih deležnikov je bila izbrana vizija Občinske celostne prometne strategije Občine Vipava, ki se glasi:

»Za varno, dostopno, zeleno in povezano občino.«

Vizija Občine Vipava se nanaša na za Občino najbolj pomembne cilje na področju trajnostne mobilnosti in prometa. Izmed sedmih obveznih ciljev so deležniki namreč varnost postavili na prvo mesto, prav tako povezanost in zdravje ljudi.



Slika 4: Vizija starega mestnega jedra po prenovi trga in zaprtju za promet

3.2 STRATEŠKI CILJI

Strateški cilji Občine Vipava izhajajo iz zastavljene vizije. Za uresničevanje vizije so bili upoštevani, s strani ključnih deležnikov potrjeni obvezni cilji iz smernic za izdelavo OCPS. Cilji so razvrščeni po pomembnosti ter so naslednji:

Prioriteta	Oznaka	Opis cilja
I.	OC1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
II.	OC2	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
III.	OC3	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
IV.	OC4	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
V.	OC5	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
VI.	OC6	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
VII.	OC7	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Tabela 1: Vrstni red ciljev

Kakor izhaja že iz same vizije, predstavlja najpomembnejši cilj varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, kot tudi izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti. Poleg navedenih področij je za občino pomemben tudi turizem, ki je obravnavan znotraj ciljev okrepljenega lokalnega in regionalnega gospodarstva.

Glavne ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v prihodnjih sedmih letih so naslednje: povečanje deleža hoje v občinskem središču za 3 %, povečanje deleža kolesarjenja v občini za 5 %, povečanje uporabe JPP v občini za 3 %, zmanjšanje deleža motoriziranega prometa na glavnih prometnicah za 5 %, zmanjšanje števila parkirnih mest v mestnem središču za 35, uvedba vsaj dveh trajnostnih in turistom prijaznih turističnih produktov ter povečanje števila promocijskih dogodkov o CPN za trikrat.

STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI V OBČINI VIPAVA

4.1 KLJUČNA SPOROČILA ANALIZE OBSTOJEČEGA STANJA

Analiza stanja prometa v Občini Vipava je bila narejena s pomočjo merjenja obveznih kazalnikov, anket za splošno javnost o potovalnih navadah, intervjujev s ključnimi deležniki in sektorji občine, javne razprave, terenskih ogledov in pregleda obstoječe dokumentacije. V analizi stanja so bili identificirani ključni izzivi, priložnosti za izboljšave in določene prioritete za ukrepanje. Največja koncentracija območij za obravnavo ključnih izzivov prometne strategije je v občinskem središču Vipave, bližnji okolici in drugih naseljih v občini, še posebej na področju javnega prevoza.

Občina Vipava meri 107 km², ter šteje 5.820 prebivalcev (2022), gostota poseljenosti znaša 54 prebivalcev kvadratni kilometer, kar je manj od povprečja v državi (104 prebivalci na km²). Manjša gostota naseljenosti, neenakomerna konfiguracija terena in večje razdalje med posameznimi naselji, vplivajo na način potovanja prebivalcev. Preko pridobljene dokumentacije, intervjujev, razprav in opravljenih analiz je jasno, da v občini prevladuje uporaba motornega prometa, večinoma gre za uporabo osebnih avto-

mobilov. Zasedenost povprečnega osebnega avtomobila je 1,3 osebe na avtomobil. Zaradi prekomerne uporabe osebnih avtomobilov je poslabšano tudi stanje varnosti v prometu, ki ga občani jasno izražajo, poleg tega pa je ponudba ostalih vrst mobilnosti veliko manjša, kot bi sicer lahko bila, saj trenutno občani veliko raje uporabljajo svoje osebne avtomobile, kot pa javni potniški promet ali pa različne vrste aktivne mobilnosti.

Občina Vipava sicer določene aktivnosti že posveča trajnostni mobilnosti. Kot dopolnitev javnega prevoza je na voljo električno vozilo na klic (Prostofer). Ta storitev je namenjena predvsem starejšim, ki nimajo lastnega prevoza ali dostopa do javnega prevoza, in jim omogoča prevoz do zdravstvenih ustanov, trgovin ali drugih pomembnih destinacij.

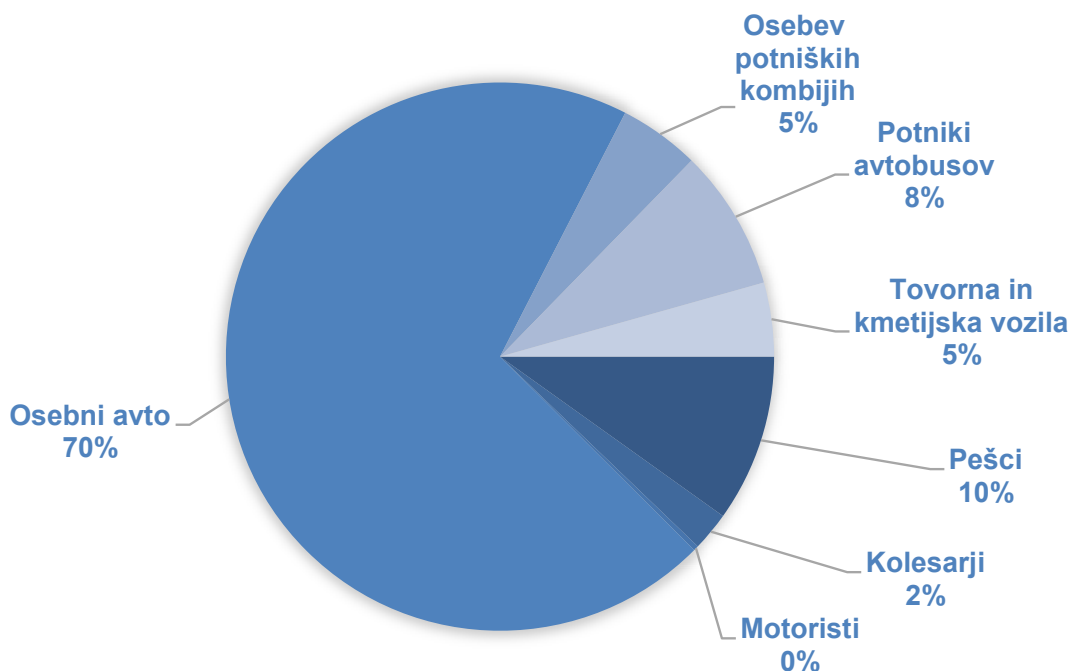
Občina se aktivno udeležuje tudi Evropskega tedna mobilnosti, kjer poteka promocija in ozaveščanje deležnikov ter širše javnosti o spodbujanju večje rabe trajnostnih oblik mobilnosti.

➔ Prevlada osebnega avtomobila

Na podlagi kordonskega štetja prometa v okviru izdelave OCPS je bilo ugotovljeno, da kar 70 % ljudi za prevoz uporablja osebni avto, medtem ko je pešcev in kolesarjev le 12 %.

Trenutna infrastruktura za pešce in kolesarje je nezadovoljiva, saj primanjkuje pločnikov, pre-

hodov za pešce, talnih označb in kolesarskih poti, kar se najbolj kaže izven naselja Vipava. Velikokrat je bilo izpostavljeno, da primanjkuje infrastruktura ravno med naselji in med sosednjimi občinami, kar pa najbolj vpliva na povečanje kolesarjenja in hoje, še posebej za poti v šolo in v službo.



Slika 5: Rezultati kordonskega štetja prometa



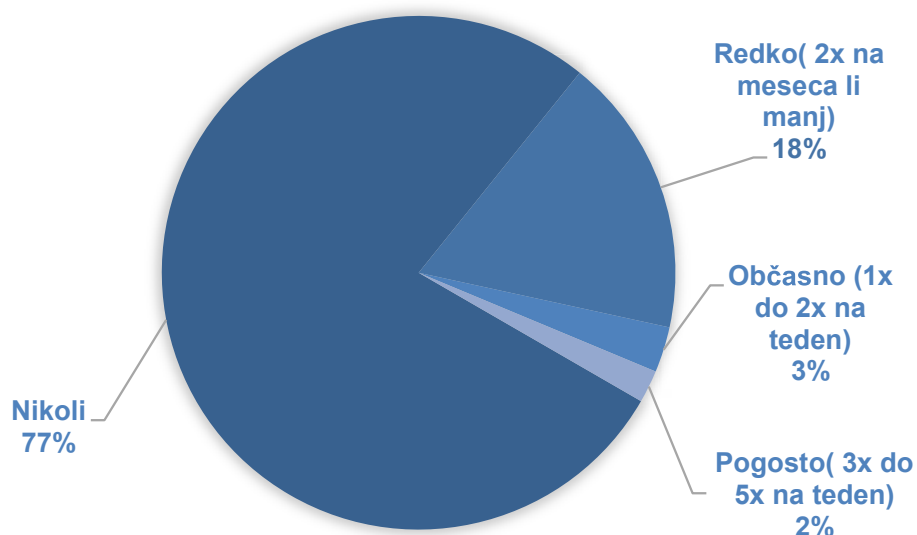
Slika 6: Urejanje motoriziranega prometa



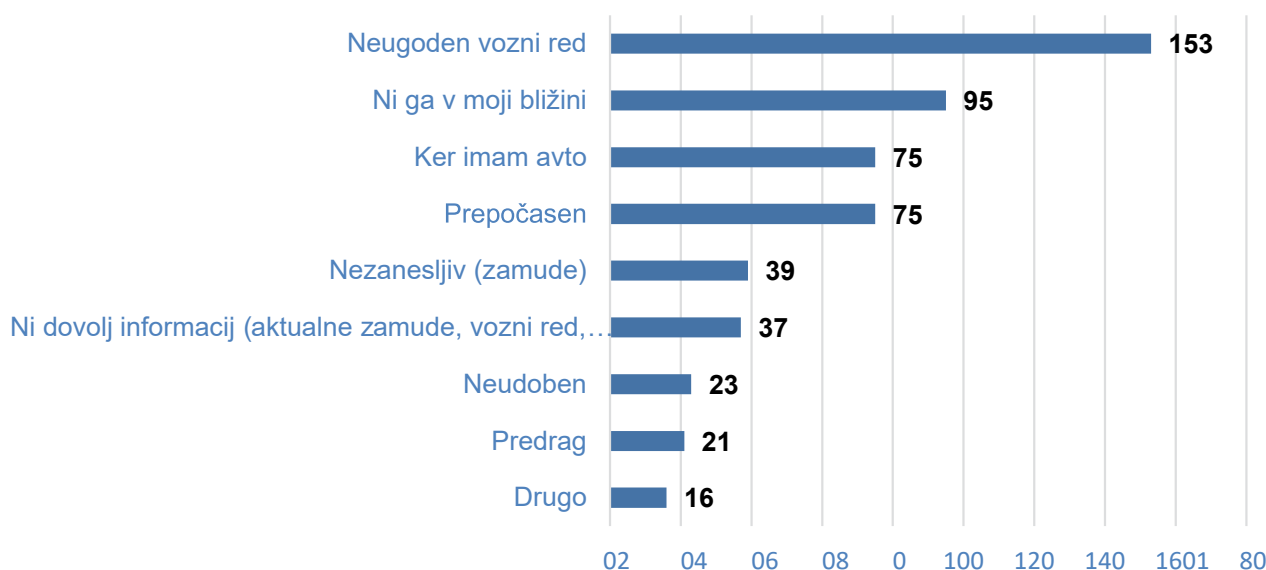
Slaba kakovost in uporaba javnega potniškega prometa

Pomembno je omeniti tudi javni potniški promet (v nadaljevanju JPP), ki se ga v Vipavi občani ne poslužujejo pogosto, oziroma le 8 % potnikov na podlagi rezultatov iz štetja prometa. Javnega prometa se nikoli ne poslužuje kar 77 % potnikov, 18 % pa redko oziroma 2-krat na mesec ali manj (podatki iz anket).

Poleg šolskih avtobusov, ki so namenjeni samo šolarjem, redni avtobusi vozijo zelo redko, poti, ki jih opravijo ne vključujejo vseh naselij, in tudi ure, ob katerih avtobusi vozijo, niso prilagojene vsem zaposlenim ali pa občanom, ki bi ob popoldanskih in večernih urah želeli z avtobusom po opravkih.



Slika 7: Pogostost uporabe javnega potniškega prometa (vir: podatki iz anket)



Slika 8: Najpogostejši razlogi neuporabo javnega potniškega prometa (vir: podatki iz anket)

Podatki iz izvedenih anket v okviru izdelave OCPS kažejo, da so najpogostejši razlogi za neuporabo JPP so neugodni vozni red, slaba fizična dostopnost, prepočasnost in nezanesljivost. Cena pri odločitvi ne igra pomembne vloge.

➔ Najpomembnejša vrednota je varnost

Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa so po mnenju občanov Občine Vipava varnost vseh udeležencev prometa, želijo si tudi

enostaven dostop do pomembnih ustanov, boljši javni promet in boljšo prilagojenost prometnih ureditev.

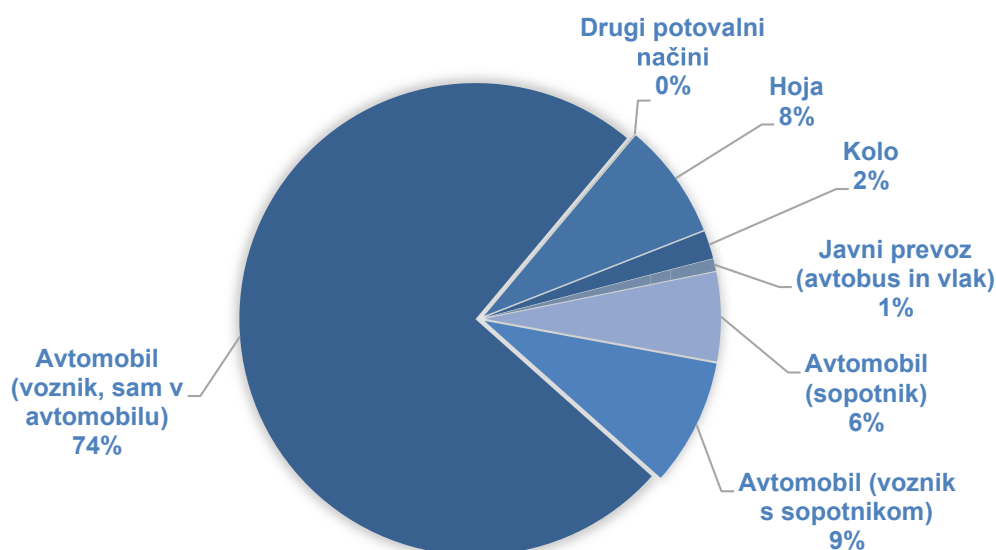


Slika 9: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa (vir: podatki iz anket)

➔ Prevladujoč način prevoza na delo je osebni avto

Na podlagi anket, ki so bile narejene pri treh največjih zaposlovalcih v Občini, je bilo ugotovljeno, da kar štiri petine zaposlenih prihaja na delo z osebnih avtomobilom bodisi sam kot voznik (75 %) kot sopotnik (6 %) ali kot voznik s sopotnikom

(9 %). Kolesa ali hoje se poslužuje vsak deseti zaposleni, čeprav jih četrtna prebiva na razdalji manj kot 5 km od mesta dela. Prav tako je uporaba javnega prevoza pri potovanjih na delo neznatna.



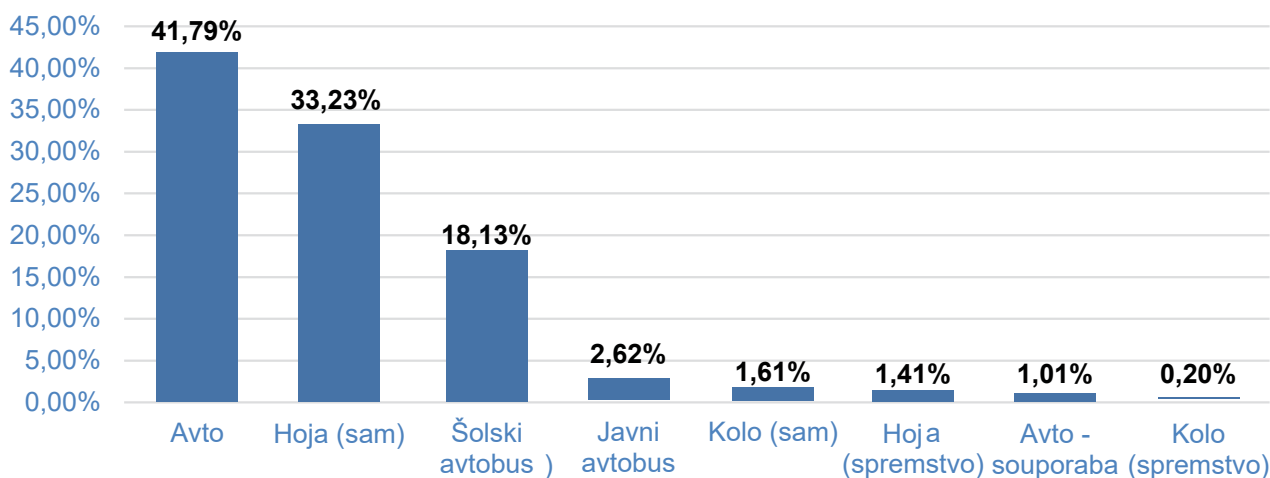
Slika 10: Delež uporabe potovalnih načinov za poti na delo (vir: podatki iz anket)



Glavni način prevoza v šolo je osebni avto

Izvedene ankete na šolah v okviru izdelave OCPS kažejo, da dve petini učencev v šolo prihaja z avtomobilom, dobra tretjina pa peš. Petina jih upo-

rablja javni prevoz. S kolesom prihaja v šolo manj kot dva odstotka učencev.



Slika 11: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod v šolo (vir: podatki iz anket)



Slabi pogoji za hojo in kolesarjenje

V občini pogoji za hojo in kolesarjenje niso najboljši. Na področju hoje primanjkuje pločnikov tako v Vipavi, kot tudi v okoliških krajih, ali so ti premalo urejeni, zato gibanje ni varno, pri tem je oteženo je tudi gibanje z vozički (manjkajo hitrostne omejitve, prehodi, slaba vidljivost). Slednje je še pomembno ob dejstvu, da se v Občini Vipava nahajajo institucije kot so Varstveno delovni center, Center za izobraževanje, rehabilitacijo in usposabljanje Vipava (Cirius) ter Center starejših Pristan Vipava.

Tako na delo kot v šolo se s kolesom vozi manj kot 2 % občanov. Obstoječe kolesarske poti so nezadostne in nepovezane, kar otežuje varno in učinkovito kolesarjenje znotraj občine ter med posameznimi naselji in sosednjimi občinami. Na določenih cestnih odsekih kolesarjenje predstavlja povečano tveganje za varnost udeležencev v prometu.

Analiza stanja kaže potrebo in priložnost za razvoj alternativnih, bolj ekoloških in zdravih oblik mobilnosti. Ponekod bi bili potrebni večji finančni vložki za doseganje zastavljenih ciljev, drugod pa bi že s finančno manj zahtevnimi ukrepi lahko izboljšali stanje mobilnosti in povečal obseg trajnostnih oblik mobilnosti.

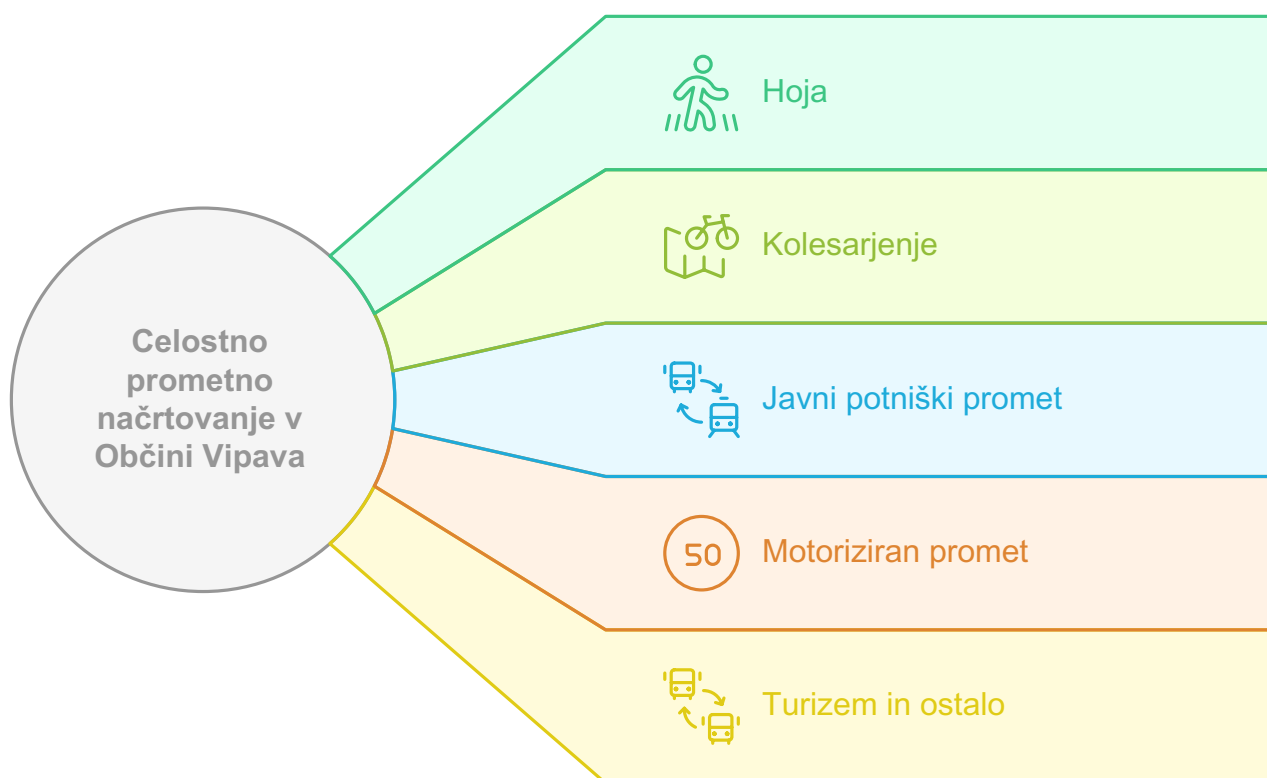


4.2 KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

Izzivi, priložnosti, prioritete in ciljne vrednosti s področja trajnostne mobilnosti po ključnih strateških stebrih so bili tekom izdelave OCPS predlagani in obravnavani na več dogodkih ožje in širše delovne skupine s predstavniki sektorjev občine. Ključni izzivi in priložnosti so navedeni v nadaljevanju.

Na delavnicah so sodelovali ključni deležniki. Udeleženci delavnice so predlagali glavne izzive, priložnosti, prioritete glede urejanja prometa, ločeno po stebrih. V razpravi so podali tudi predloge. Izpostavljena je bila tudi možnost medobčinskega reševanja in sodelovanja na področju mobilnosti.

Ključni strateški stebri mobilnosti so prikazani v spodnji sliki.



Slika 12: Ključni strateški stebri mobilnosti



Steber Celostno prometno načrtovanje (v nadaljevanju CPN):

Ključni izzivi

- Slaba povezanost različnih stebrov trajnostne mobilnosti s pomanjkanjem integrativnega pristopa pri celostnem prometnem načrtovanju
- Preslaba ozaveščenost občanov in promocija glede hoje in kolesarstva
- Pomanjkanje medobčinskega sodelovanja pri celostnem prometnem načrtovanju

Priložnosti

- Promocija trajnostnih oblik prevoza med občani in ključnimi deležniki
- Krepitev znanj na področju CPN znotraj občinske uprave
- Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami na področju CPN

Na področju CPN se prioritetno želi vpeljati integrativni pristop pri celostnem prometnem načrtovanju, ki bo vključeval vse stebre mobilnosti ter povezal vse ključne deležnike pri kreiranju trajnostnega načrtovanja prometa, vključno s sodelovanjem s sosednjimi občinami. Pri tem bo Občina Vipava igrala ključno vlogo.



Steber Hoja:

Ključni izzivi

- Pomanjkanje pločnikov v Vipavi, zlasti v okolici Varstveno Delovnega Centra na Gradiški cesti, kjer je tudi Vrtec; kot tudi v okoliških krajih, kjer ni pločnikov skozi nekatere vasi
- Pomanjkanje pešpoti z usmerjevalnimi tablamami po občini (tudi do zaselkov)
- Neprimerno urejeni pločniki v okolici vrtca
- Ni varno za hojo in gibanje z vozički (manjkajo hitrostne omejitve, prehodi, slaba vidljivost) (nevarno, ker vozniki spregledajo pešca ali osebo na invalidskem vozičku)
- Premalo urejenih tematskih poti in rekreativnih poti

Priložnosti

- Ureditev pločnikov in prehodov za pešce izven naselij
- Ozaveščanje otrok v vrtcu in šoli
- Ureditev poti pri vrtcih, šolah, zavodih in domovih za starejše

Na področju hoje se želi prednostno izboljšati varnost za vse pešce v prometu, posebej za osnovnošolce na poti v šolo ter osebe z omejeno mobilnostjo in upokoјence. Pri tem pomembno vlogo igra spodbujanje ljudi za hojo.

Občina Vipava je glede prilagajanja mobilnosti upokoјencem in osebam z omejeno mobilnostjo že dejavna, saj se v Vipavi nahajajo institucije, kot so Cirius, Varstveno-delovni center in Dom starejših občanov. Obstaja priložnost, da se v okviru OCPS infrastruktura in razvoj mobilnosti še bolje prilagodi.



Steber Kolesarjenje:

Ključni izzivi

- Premalo urejenih kolesarskih poti (premalo kolesarskih stez; manjka kolesarska steza med naselji Vipava-Ajdovščina in Vipava-Vrhopolje po zgledu ostalih razvitih središč po Sloveniji)
- Ni možnosti izposoje koles v centru Vipave
- Ozke lokalne ceste na nekaterih področjih izven kraja Vipava
- Premalo označenih poti, usmerjevalnih in kolesarskih prometnih znakov

Priložnosti

- Ureditev varnih kolesarskih poti, ki bi povezovala naselja in vse sosednje občine
- Stojala za kolesa in kolesarnice
- Sistem izposoje koles
- Spodbujati kolesarjenje

Poudarek na področju kolesarjenja je povečanje števila kolesarskih poti in povezav ter izboljšanje varnosti kolesarjev.



Steber Javni potniški promet:

Ključni izzivi

- Premajhna frekventnost povezav avtobusnih prevozov
- Poleg avtobusa ni druge opcije javnega potniškega prometa, ki pa imajo slabo mrežo in urnike ter vozijo ob neustreznih urah
- Ni urejenih avtobusnih postajališč po vaseh, povezava je samo po državni cesti (Vipava-Ljubljana in Vipava-Nova Gorica)
- Ni povezave z obalo, na Kras, proti Idriji in v druge smeri ali so slabe, ali so samo šolski prevozi.

Priložnosti

- Ureditev avtobusnih postajališč
- Višja frekvenca avtobusov in boljši urniki
- Urediti dodatne avtobusne linije, ki omogočajo večjo dostopnost JPP tudi izven naselja Vipava

Prioritete na področju javnega potniškega prometa so organizacija JPP na način, da je ta prilagojen potrebam potnikov in omogoča cenovno ugoden in hiter prevoz po občini in med občinami, kar pozitivno vpliva na zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov.

➔ Steber Motorizirani promet:

Ključni izzivi

- Pomanjkanje urejenih parkirnih mest v bližini mestnega središča in naselij izven Vipave;
- Po manjših krajevnih skupnostih slaba označenost con in območij s prometnimi znaki (npr. otroci na cesti, umirjen promet,...)
- Slaba preglednost pri vključevanju iz nekaterih naselij (npr. Vrhpolje) na cesto skozi Vipavo
- Premalo ukrepov za umirjanje prometa (npr. svetlobni znaki, ležeči policaji)
- Na parkiriščih ni jasnih navodil glede režima parkiranja

Priložnosti

- Izboljšati varnost in preglednost nekaterih odsekov
- Večja uporaba parkirišč izven središča naselij
- Avtomobile (vsaj delno) umakniti iz centra (center samo za dostavo in peš cona)

Na področju motoriziranega prometa je najpomembnejša varnost, ki se izboljša z umirjanjem in preusmerjanjem prometa, tako bi se omejil promet v samem središču naselja in pred OŠ in vrtcem. Željo po zmanjšanju obsega motornega prometa, se lahko doseže z izboljšanjem kolesarskih povezav, izboljšanjem ponudbe JPP in spodbujanjem sopotništva oz. koncepta »car sharing«.



Slika 13: Cesta mimo Osnovne Šole Draga Bajca v Vipavi, kjer se bo izboljšala prometna varnost



Steber turizem in ostalo:

Ključni izzivi

- Pomanjkanje možnosti izposojanja prevoznih sredstev (večina turistov uporablja samo lastne avtomobile za prevoz po občini)
- Pomanjkanje označb peš in kolesarskih poti, ki vodijo do znamenitosti in turističnih ponudb
- Pomanjkanje tabel s pojasnili kaj se na mikro lokacij vidi ali je na razpolago
- Pomanjkanje učnih poti, pojasnjevalnih tabel, kolesarskih poti in usmerjevalnih tabel
- Manjkajo parkirišča za avtobuse in za avtodome

Priložnosti

- Uvedba novih turističnih produktov v povezavi hojo, kolesarstvom ali JPP
- označevanje učnih poti, uvedba pojasnjevalnih tabel in usmerjevalnih tabel za pešce in kolesarje

Občina Vipava ima še posebej v poletni sezoni velik potencial za turizem, primanjkuje pa trajnostno naravnanih turističnih produktov, kjer se prav tako kažejo možnosti za izboljšanje trajnostne mobilnosti (npr. E-kolesa, nove kolesarske poti, označbe, javni prevoz prilagojen turistični sezoni itd.).

05

STRATEŠKI STEBRI UKREPANJA

Predlogi ukrepov za izboljšanje prometa in mobilnosti v Občini Vipava so bili tekom izdelave OCPS podani na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja in identificiranih izzivov in priložnosti za šest sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Za posamezne strateške ste-

bre so bila opredeljena tudi predhodno omenjena strateška vodila, ki predstavljajo osnovo za izbiro in izvajanje ukrepov.

Ukrepi in svežnji ukrepov so razdeljeni po šestih strateških stebrih celostne prometne strategije.

5.1 STRATEŠKA VODILA IN PRIORITETNI CILJI

V okviru izdelave celostne prometne strategije so bili podrobneje opredeljeni tudi prioritetni cilji in strateška vodila, in sicer po šestih strateških stebrih mobilnosti. Poleg obveznih stebrov mobilnosti je za Občino Vipava pomemben tudi turizem, ki naslavlja druge izzive in vidike mobilnosti ter je bil zato dodan kot poseben steber v OCPS.

Strateška vodila predstavljajo kvantificirane ambicije z merljivimi vrednostmi za doseg strateških ciljev ter predstavljajo osnovo za načrtovanje in izvajanje ukrepov.

Strateška vodila Občine Vipava na področju trajnostnega urejanja prometa po posameznih stebrih OCPS, ki so bila obravnavana in sprejeta s strani projektne skupine in deležnikov ter nadalje prioritetni cilji, so prikazani v nadaljevanju.

Prioritetni cilji po posameznih stebrih so vezani na strateške cilje. Ker so strateški cilji splošno in široko zastavljeni, posamezni prioritetni cilji uresničujejo več strateških ciljev. Na primer spodbujanje trajnostnih oblik prevoza zagotavlja izboljšano kakovost življenja ter pripomore k nižanim lokalnim emisijam onesnaževal in s tem k čistejšemu zraku kot tudi k bolj zdravim in bolj aktivnim prebivalcem.

Steber	Prioritetni cilji		STRATEŠKA VODILA	Kvantifikacija ambicij
Celostno prometno načrtovanje	CC1.	Promocija trajnostnih oblik prevoza med občani	Ozaveščenost vseh deležnikov o pomembnosti CPN in trajnostne mobilnosti v občini ter okrepitev sodelovanja s sosednjimi občinami	Povečanje števila promocijskih dogodkov o CPN za 3x
	CC2.	Krepitev znanj na področju CPN znotraj občinske uprave		
	CC3.	Ozaveščanje o trajnostnih oblikah prevoza med ključnimi deležniki (organizacijami) znotraj občine		
	CC4.	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami na področju CPN		
Hoja	CH1.	Zagotoviti varne in sklenjene peš povezave ter varne dostope za pešce do storitev v občini	Povečanje deleža hoje z zagotavljanjem kakovostnih pogojev za hojo s povečanjem varnosti in dostopnosti pešcev do šole, delovnih mest in ostalih storitev v občini	Povečanje deleža hoje v občinskem središču za 3%
	CH2.	Zagotoviti varne šolske poti		
	CH3.	Povečati delež pešcev v prometu		
Kolesarjenje	CK1.	Povečati delež kolesarjev v prometu	Povečanje deleža kolesarjev z vzpostavitev varnih kolesarskih poti ter pogojev s povezovanjem občinskega središča s sosednjimi naselji in občinami	Povečanje deleža kolesarjenja v občini za 5 %
	CK2.	Zagotoviti varne in sklenjene kolesarske površine in povezavo naselij z občinskim središčem ter sosednjimi občinami		
	CK3.	Izboljšanje opremljenosti površin za kolesarjenje		
Javni potniški promet	CJ1.	Povečati delež potnikov v javnem potniškem prometu	Povečanje uporabe javnega potniškega prevoza z razširitvijo mreže povezav, z izboljšanjem dostopnosti javnega prevoza v občinskih naseljih in izboljšanjem povezav z Ajdovščino	Povečanje uporabe JPP v občini za 3 %
	CJ2.	Povečati frekvenco avtobusnih prevozov (prilagoditev voznih redov)		
	CJ3.	Izboljšati dostopnost javnega prevoza v naseljih občine		
Motoriziran promet	CM1.	Zmanjšati delež uporabe osebnih avtomobilov v občini	Zmanjšanje deleža motornih vozil v občini ter povečanje varnosti v strnjenih naseljih ter umirjanjem in preusmerjanjem prometa	Zmanjšanje deleža motoriziranega prometa ob glavnih prometnicah za 5 %
	CM2.	Zmanjšati število motornih vozil v strnjenih delih naselij		
	CM3.	Umirjanje motoriziranega prometa v strnjenih naseljih		
	CM4.	Izboljšana varnost in kakovost in povezanosti življenja v mestnem središču	Okolju prijazno, varno, povezano in atraktivno občinsko središče z zapiranjem mestnega jedra in selitev parkirišč na obrobje mesta	Zmanjšanje števila parkirnih mest v mestnem središču za 35
Turizem in ostalo	CO1	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Okrepljeno lokalno gospodarstvo s spodbujanjem trajnostnih in zelenih turističnih rešitev	Uvedba dveh trajnostnih in turistom prijaznih turističnih produktov

Tabela 2: Prioritetni cilji in strateška vodila po ključnih stebrih mobilnosti

5.2 STEBER 1: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno prometno načrtovanje kot krovni strateški steber mobilnosti povezuje vse ostale strateške stebre ter predstavlja okvir za izvajanje ukrepov po ostalih stebrih celostne prometne strategije.

Steber Celostno prometno načrtovanje (v nadaljevanju CPN) obsega ukrepe ozaveščanja, izobraževanja in promocije na področju trajnostne mobilnosti tako znotraj občinske uprave kot med zunanjimi deležniki in širšo javnostjo kakor tudi povezovanje s sosednjimi občinami na področju celostnega prometna načrtovanja.

S pričetkom izdelave OCPS, z izdelano OCPS

ter z izvajanjem njenih ukrepov v obdobju 2025-2032 bo občina poglobila celostno prometno načrtovanje na vseh področjih trajnostne mobilnosti.

S krepitvijo sodelovanja z drugimi občinami v regiji se bo okrepilo tudi sodelovanje na področju celostnega urejanja prometa, ki presega občinske meje. Okrepljeno sodelovanje z vsemi deležniki bo pripomoglo k bolj učinkovitemu izvajanju ukrepov OCPS.

Občina Vipava bo v obdobju 2025-2032 število promocijskih dogodkov v okviru celostnega prometnega načrtovanja povečala za trikrat.

CPN 1: Spremljanje in vrednotenje učinkov izvajanja OCPS

Po sprejemu OCPS na Občinskem svetu bo občina vsako leto izdelala poročilo o izvajanju in učinkih OCPS. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja bo spremljala obvezne in druge izbrane kazalnike, ki jih bo poročala pristojnemu ministrstvu. Rezultate spremljanja bo občina predstavila občinski upravi in vodstvu občine, občinskemu svetu ter javnosti, kot na primer z objavo na svojih spletnih mestih. Po preteku sedemletnega planskega obdobja bo občina pristopila k pripravi naslednje generacije OCPS, ki bo temeljila na zbranih podatkih in izkušnjah iz prejšnjega obdobja.

CPN 2: Promocija, ozaveščanje in izobraževanje o trajnostni mobilnosti

Ozaveščanje v okviru Evropskega tedna mobilnosti vključuje ozaveščanje o ključnih vidikih trajnostne mobilnosti, kot so promocija hoje, kolesarjenja in javnega prevoza. Sem spada ozaveščanje prebivalcev o varnosti v prometu, ozaveščanje dijakov in učencev v šolah ter otrok v vrtcih, kako na primer se izogibat nevarnostim v prometu (npr. osebnih avtomobilov na pločniku in ob cesti, da jih ne poškodujejo pri hoji, s kolesom/skirojem, ter učenje, kako se varno gibati na in ob cesti). Promocija vključuje tudi ozaveščanje prebivalcev o koristih hoje z namenom krepitve zdravja (npr. test hoje na 2 km, predavanja za starejše občane,...).

Občina Vipava že aktivno sodeluje na Evropskem tednu mobilnosti ter na različne načine ozavešča občane na tem področju, z izvajanjem ukrepov OCPS pa se bo ozaveščanje še okrepilo.



Slika 14: Promocija trajnostnega prihoda na delo zaposlenih na Občini Vipava

Splošno javnost in deležnike se bo obveščalo o ponudbi različnih oblik mobilnosti in ob vsaki izvedbi ukrepa, ki spreminja pogoje mobilnosti in dostopnosti kot na primer: nova kolesarska povezava, sprememba voznih redov javnega potniškega prometa, izgradnja pločnika, uvedba izposoje koles. Za obveščanje splošne javnosti in deležnikov se bodo uporabili različni komunikacijski kanali, kor so: splet, občinsko glasilo, družbena omrežja, pa tudi elektronska sporočila in sestanki. Obveščalo se bo o začetku, trajanju, končanju in rezultatih aktivnosti OCPS. Zaposlovalci bodo o vsem obveščali svoje zaposlene. V fazi izdelanih idejnih zasnov (tudi za državno infrastrukturo) se bodo gradiva predstavila v obliki javne razprave ali posveta deležnikom in splošni javnosti, dotičnim stanovalcem in drugim uporabnikom; pri tem bo javnost imela možnost podati pripombe, ki bodo strokovno preučene.



Slika 15: Sestanek deležnikov o okviru priprave OCPS

Občinska uprava bo zgled na področju trajnostne mobilnosti, zato bodo organizirana redna letna izobraževanja v vseh sektorjih občine z namenom spodbujanja medsebojnega sodelovanja, da se dosežejo zastavljeni cilji na področju celostnega prometnega načrtovanja. Občina že ima v uporabi električno vozilo, ki se uporablja za namene prevoza potnikov na klic v okviru storitve Prostofer. Prav tako ima vzpostavljeno električno polnilnico v središču Vipave. Prizadevanja za izboljšanje stanja na tem področju se bodo z uresničevanjem ciljev in ukrepov OCPS Vipava še okrepila.



Slika 16: Električno vozilo v lasti Občine za izvajanje prevozov na klic »Prostofer«

CPN 3: Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Ker promet in mobilnost presegata občinske meje, je sodelovanje s sosednjimi občinami ključno za doseganje cilje celostne prometne strategije. Občina Vipava je že v okviru izdelave OCPS navezala stike ter povabila k sodelovanju predstavnike sosednjih občin.

Slednje sodelovanje se bo nadaljevalo tudi z izvajanjem ukrepov OCPS z najmanj enim skupnim dogodkom letno.

5.3 STEBER 2: HOJA

V Občini Vipava se hoje poslužuje okoli desetina vseh potnikov. Na delo se odpravlja peš 8 % zaposlenih, dobra tretjina učencev pa hodi v šolo peš. Z ukrepi povečanja varnosti, kot so izboljšanje infrastrukture za pešce ter ureditvijo novih pešpoti ob hkratnem ozaveščanju in promociji, bomo te

deleža povišali. Cilj OCPS je povečanje deleža hoje v občinskem središču do leta 2032 za vsaj 3 %. Na področju hoje želimo prednostno izboljšati varnost za vse pešce v prometu, še posebej za osnovnošolce na poti v šolo ter osebe z omejeno mobilnostjo in upokojence.

H 1: Opremljanje in ureditev površin za pešce in osebe z omejeno mobilnostjo

V okviru izvajanja OCPS bodo vzpostavljeni novi prehodi za pešce ter preurejeni in označeni obstoječi, z namenom izboljšanja varnosti otrok pred šolo in vrtcem, urejeni bodo dostopi do pločnika s preходом za pešce iz ulic, kjer je potrebno prečkati glavno cesto ter ponekod uvedeni dvignjeni prehodi za pešce (npr. pri Ciriusu).

Izgrajeni bodo tudi novi pločniki v dolžini vsaj 4 km. Pločniki bodo omogočali tudi lažji dostop osebam z omejeno mobilnostjo ter izboljšali njihovo mobilnost (na primer dokončanje pločnika med Vipavo in Vrhpoljem, okolica vrtca, relacija vrtec-Gradišče, okolica Varstveno Delovnega Centra na Gradiški cesti, pločnik iz Podnanosa v Orehovico, pločniki v okoliških krajih).

Za večje zagotavljanje varnosti tako pešcev kot kolesarjev bo uvedena tudi nova javna razsvetljava.



Slika 17: Cesta Vipava-Vrhpolje, kjer je predvidena vzpostavitev pločnika

H 2: Vzpostavitev novih območij za pešce

Sem spada dokončanje prenove trga v mestnem središču Vipave in uvedba peš cone, kjer bo promet dovoljen le izjemoma, kakor tudi vzpostavitev območja skupne rabe (t.i. »shared space«).

H 3: Opremljanje novih peš površin za zeleni prihod v mesto

Za večjo privlačnost uporabe peš hoje pri vsakodnevnih opravilih se bo na, oziroma ob peš poteh vzpostavila dopolnilna urbana in druga oprema, na primer klopi, pitniki, igrala, fitnes naprave in drugo).

H 4: Odprava kritičnih točk

Na območjih, kjer je varnost najbolj kritična, se bo že v prvem letu po sprejetju OCPS pričelo z odpravljanjem kritičnih točk, še posebej v okolici šol, kot so umirjanje prometa pred OŠ, barvne oznake pred OŠ, signalizacija idr. Nekateri ukrepi so navedeni tudi v okviru 5. stebra (umirjanje prometa vključno s povečanjem varnosti v okolici šol), kamor spadajo tudi postavitve umirjevalcev in merilcev hitrosti, večji nadzor, idr.

5.4 STEBER 3: KOLESARJENJE

Steber kolesarjenja predstavlja precejšnji izziv v Občini Vipava, saj se uporabe kolesa kot prevoznega sredstva poslužuje majhen delež potnikov. Pri tem okoli četrтина prebivalcev občine živi v radiju do 5 kilometrov od svojega delovnega mesta (anketa zaposlenih) ali izobraževalne ustanove. Ta razdalja je idealna za kolesarjenje, saj jo je mogoče premagati v približno 15 do 20 minutah, kar predstavlja konkurenčen čas v primerjavi z drugimi oblikami prevoza. Občani izražajo potrebo po varnih in zanesljivih mestih za shranjevanje koles, kot so stojala in kolesarnice, kar bi povečalo zaupanje v varnost in posledično vplivalo na odločitev o uporabi kolesa za dnevne migraci-

je. Občani prav tako izražajo podporo uvedbi sistema za izposajo koles, kar kaže na pripravljenost skupnosti za sprejetje kolesarjenja kot pomembnega dela vsakodnevne mobilnosti.

Občina bo vzpostavila pogoje za varno kolesarjenje z osrednjim strateškim vodilom: »Povečanje deleža kolesarjev z vzpostavitvijo varnih kolesarskih poti ter pogojev s povezovanjem občinskega središča s sosednjimi naselji in občinami«. Ukrepi bodo obsegali gradnjo infrastrukture, postavitve ustrezne opreme in izvajanje podpornih aktivnosti. Cilj OCPS je povečanje deleža kolesarjenja v občinskem središču do leta 2032 za vsaj 5 %.



K 1: Ureditev kolesarske infrastrukture

Občina bo uredila in zgradila manjkajoče kolesarske povezave ter izboljšala pogoje za boljšo kolesarsko povezanost z okoliškimi vasi in naselji (povezava Vipave z Ajdovščino), kar bo omogočilo varno in učinkovito kolesarjenje znotraj občine ter povezave s sosednjimi občinami.



Slika 18: Ureditev kolesarske infrastrukture je eden izmed prioritet OCPS Vipava

Označile in uredile se bodo obstoječe makadamske poti kot kolesarske, označile daljinske kolesarske povezave ter uredile kolesarske makadamske poti po krajevnih skupnostih.

K 2: Signalizacija in izboljšana varnost

Za povečanje varnosti kolesarjev v občini je predvidena vrsta ukrepov, ki vključujejo namestitev ustrezne signalizacije, talnih označb ter izgradnjo poligona za usposabljanje mladih kolesarjev.

Na obstoječih cestnih in makadamskih poteh bodo postavljene usmerjevalne table ter kolesarski prometni znaki. Ti elementi vertikalne signalizacije bodo kolesarjem omogočili lažjo orientacijo in varnejšo udeležbo v prometu.

Za dodatno povečanje varnosti kolesarjev bodo izvedene horizontalne talne označbe, ki bodo jasno označevale kolesarske poti na vozišču, kot na primer kolesarski pasovi in usmerjevalne označbe. Te označbe bodo služile kot vizualni opomnik voznikom motornih vozil o prisotnosti kolesarjev ter bodo prispevale k zmanjšanju konfliktnih situacij v prometu.

V neposredni bližini Osnovne šole Vipava je načrtovana izgradnja tlačnega poligona za kolesarje. Ta poligon bo namenjen spodbujanju varne uporabe kolesa med najmlajšimi ter njihovemu usposabljanju za varno udeležbo v prometu. Poleg tega bo poligon služil kot prostor za rekreacijo in pridobivanje kolesarskih veščin. Podobni projekti so se že uspešno izvedli v okoliških krajih, kot je na

primer kolesarski poligon v Vrhpolju, kjer so učenci pod vodstvom učiteljev pridobivali praktične izkušnje in znanje o varni vožnji s kolesom.

K 3: Podpora uporabnikom koles

Vzpostavila se bodo parkirišča za kolesa oziroma kolesarnice, ne samo varna in pokrita stojala, temveč tudi pokrita in zavarovana parkirišča na glavnem trgu v Vipavi, na glavni avtobusni postaji v Vipavi ter v okolici javnih ustanov. To bo kolesarjem omogočilo varno shranjevanje koles in zmanjšalo tveganje tatvin.

Občina bo na strateških lokacijah po občini postavila električne polnilnice za kolesa.

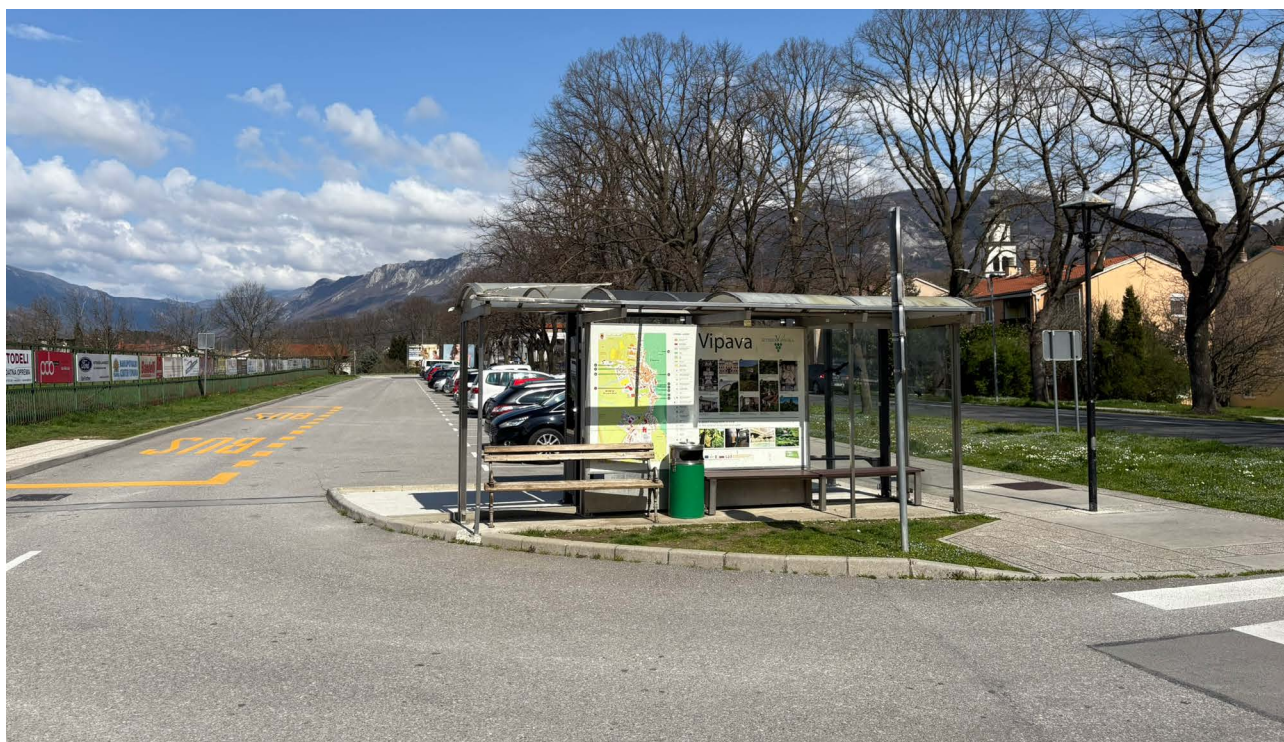
Vzpostavil se bo javni sistem izposoje koles, ki bo omogočal enostavno in dostopno izposajo koles za prebivalce in obiskovalce občine in bo kompatibilen s sistemom v Ajdovščini. Ponudba bo obsegala tudi električna kolesa.

5.5 STEBER 4: JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)

Analiza stanja je pokazala, da preko tri četrtine občanov nikoli ne uporablja javnega prevoza, za kar so najpomembnejši razlogi nizka frekvenca prevozov, neugoden vozni red, slaba povezljivost med vasmimi znotraj občine in neurejenost postaj in postajališč. Kljub tem izzivom je javni prevoz učencev do izobraževalnih ustanov bolje uporabljen in predstavlja pomemben segment javnega prevoza v občini. Nadalje je v občini na voljo storitev "Prostofer" – prostovoljni šofer, ki predstavlja prevoze na klic, kot dopolnitev javnega prevoza, za starejše občane z električnim

avtomobilom, katera storitev se bo v okviru izvajanja OCPS še nadgradila.

Občina bo izvajala ukrepe izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa z osrednjim strateškim vodilom: »Povečanje uporabe javnega potniškega prevoza z razširitvijo mreže povezav, z izboljšanjem dostopnosti javnega prevoza v občinskih naseljih in izboljšanjem povezav z Ajdovščino«. Do leta 2032 je predvideno povečanje deleža JPP za 3 %.



Slika 19: Ena izmed prioritet je trenutna avtobusna postaja v Vipavi (začasna lokacija)

JPP 1: Ureditev infrastrukture za JPP

Uredila se bodo avtobusna postajališča, ki niso ustrezno vzdrževana in opremljena (brez nadstreškov). Označilo se bo neoznačena postajališča. Uredila se bo glavna avtobusna postaja v Vipavi in uvedlo eno novo postajališče v okolici šole.

JPP 2: Izboljšanje ponudbe javnega prevoza

Občina si bo prizadevala za dogovor s prevozniki ter državo glede povečanja frekvenc na obstoječih linijah znotraj in izven občine, saj obstoječi avtobusni prevozi ne zagotavljajo zadostne pogostosti voženj, kar pomeni, da avtobusi vozijo redko in ne ustrezajo potrebam prebivalcev po fleksibilnosti in dostopnosti. Uskladitev voznih redov z delovnimi in šolskimi urniki ter drugimi pomembnimi dogodki v občini bi omogočila lažjo uporabo avtobusnega prevoza za različne skupine prebivalcev.

S sosednjo občino želimo v sodelovanju z državo vzpostaviti novo avtobusno linijo JPP, ki bo predvidoma povezovala Črniče in Lozice, kar bo omogočilo bolj enakopravno dostopnost javnega prevoza za vse prebivalce občine.

JPP 3: Uvajanje dopolnilnih storitev javnega prevoza

Za izboljšanje ponudbe javnega prevoza, kjer linij ni na voljo, ali so frekvence slabe, bo občina nadgradila ponudbo z alternativnimi prevozi.

Občina je že vključena v storitev prevoza na klic - Prostofer od leta 2021, ki služi namenu povezave Vipave z okoliškimi kraji znotraj občine. Trenutno prostovoljne storitve izvaja 9 voznikov, relacije so predvsem po občini, pa do bolnišnic v Šempetru, Izoli, Valdobitri in Ljubljani. Storitve se bo nadgradila z nakupom dodatnega vozila.

Storitve se bodo nadgradile tudi s prevozi na klic, ki so prirejeni za gibalno ovirane osebe, kamor spada nakup prirejenega vozila za prevoz gibalno oviranih oseb.

5.6 STEBER 5: MOTORIZIRAN PROMET

Motorizirani promet predstavlja prevladujoč način prevoza v Občini Vipava kar je med drugim posledica konfiguracije terena ter razdrobljene poseljenosti in posledično pomanjkanja alternativ osebemu prevozi ter posledica spodbujanja motorizacije v zadnjih desetletjih in temu podrejenih ureditev in ukrepov.

Motoriziran promet zato predstavlja pri celostnem prometnem načrtovanju še posebej izziv, predvsem v smeri omejevanja obstoječega

motornega prometa in hkratnega razvijanja in spodbujanja alternativnih oblik prevoza.

Strateško vodilo na področju motoriziranega prometa je »Zmanjšanje deleža motornih vozil v občini ter povečanje varnosti v strnjenih naseljih ter umirjanjem in preusmerjanjem prometa«, pri čemer je do leta 2032 predvideno zmanjšanje deleža motoriziranega prometa na glavnih prometnicah za vsaj 5 % ter zmanjšanje števila parkirnih mest v mestnem središču.

M 1: Umirjanje prometa vključno s povečanjem varnosti v okolici šol

Povečanje varnosti v občina Vipava je prioriteta OCPS, kar izhaja tudi iz želja tako javnosti kot širše delovne skupine in deležnikov. Še posebej je prioriteta OCPS povečanje varnosti v okolici šol.

Motorni promet v okolici šol se bo omejil. Izvajalo se bo več nadzora na vozniki, še posebej za izboljšanje varnosti v okolici šol in vrtcev, kot na primer merjenje hitrosti in opozarjanje udeležencev v cestnem prometu.

Vzpostavila se bosta vsaj dva nova fizična umirjevalca prometa ter postavili merilci hitrosti. Za povečanje varnosti bodo postavljeni dodatni prometni znaki z omejitvami in zapovedmi, kot so označitev posebnih con in območij s prometnimi znaki (npr. otroci na cesti, umirjen promet, idr.)



Slika 20: Cesta mimo OŠ Draga Bajca v Vipavi, kjer bi bilo treba izboljšati prometno varnost

M 2: Ureditev križišč, priključkov in signalizacije

Vzpostavljena bodo nova krožna križišča za dodatno povečanje varnosti udeležencev v križiščih (npr. križišče pri Petrolu, pri Mančah).

Postavila se bodo pravilno nameščena ogledala, še posebej pri izvozih na glavne ceste v Vipavi ter tudi po okoliških vaseh.

M 3: Uvedba spremembe prometnega režima v mestnem središču Vipave

S hkratno ureditvijo trga v mestnem središču Občine Vipava se bo spremenila tudi prometna ureditev, ki bo bolj trajnostno naravnana. Trg v ožjem središču mesta bo omejen za promet, uvedene bodo enosmerne ceste ter krožišča. Z uvedbo enosmernega prometa bo na voljo tudi več prostora za pešce in kolesarje.



Slika 21: Načrt sprememb prometnega režima v mestnem središču Občine Vipava

M 4: Ureditev in upravljanje parkiranja

V skladu s smernicami celostnega prometnega načrtovanja, ki daje prednost bolj trajnostnim načinom prevoza, se bo izdelal načrt prometne politike. V ožjem mestnem središču Vipave se bo zmanjšalo število parkirnih mest. Hkrati pa je posledično predvideno povečanje števila parkirnih mest na obrobju mestnega središča.

Ustrezno bodo označena parkirna mesta in uvedeno zaračunavanje parkiranja v ožjem središču Vipave (parkirišča z belo cono oz. parkomati ter usmerjanje do parkirnih mest). Omogočeno bo tudi kratkotrajno parkiranje, kar bo razbremenilo in sprostilo parkirna mesta in olajšalo dostop do mestnega središča. Podane bodo dodatne informacije za obiskovalce in turiste, kje je možno parkirati.

Postavljene bodo tudi električne polnilnice za spodbujanje alternativnih oblik prevoza.

5.7 STEBER 6: TURIZEM IN OSTALO

Turizem predstavlja pomembno dejavnost Občine Vipava ter je tesno povezan s trajnostno mobilnostjo, saj trajnostni prevozi, kot so javni prevoz, kolesarjenje in hoja, zmanjšujejo okoljski vpliv turizma, hkrati pa izboljšujejo dostopnost in kakovost življenja v občini. Razvoj infrastrukture, kot so kolesarske in pešpoti ter polnilne postaje za električna vozila, omogoča obiskovalcem, da raziskujejo destinacijo na okolju prijazen način. Spodbujanje trajnostnih turističnih praks in zmanjšanje

odvisnosti od avtomobilov pripomoreta k ohranjanju naravnih virov in povečanju privlačnosti turističnih destinacij.

V skladu s strateškim vodilom »Okrepljeno lokalno gospodarstvo s spodbujanjem trajnostnih in zelenih turističnih rešitev« se bosta do leta 2032 uvedla vsaj dva trajnostna in turistom prijazna turistična produkta ter drugi ukrepi za spodbujanje trajnostnega turizma.

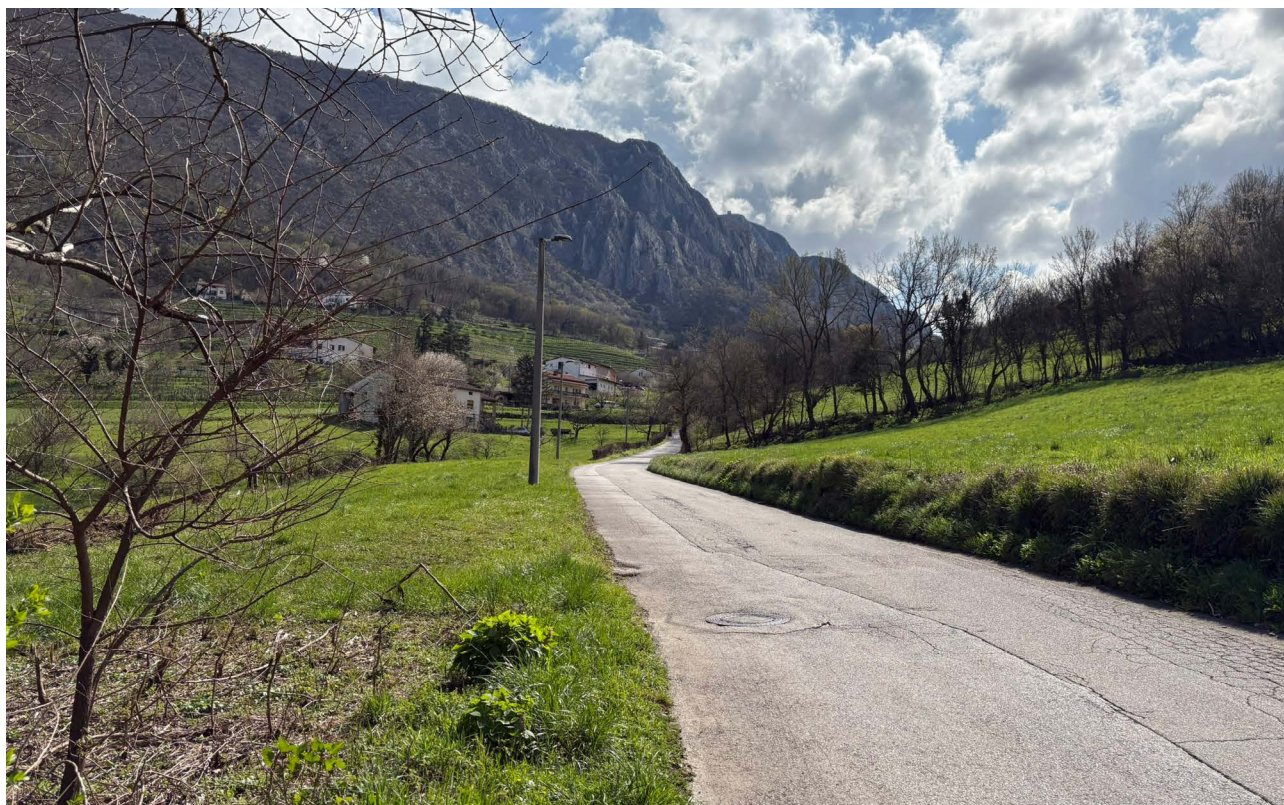
T 1: Novi trajnostni turistični produkti

V Občini Vipava se bodo uvajali novi trajnostni turistični produkti, na primer v povezavi z izposajo e-koles, ali v sklopu vinskega turizma organiziran »vinski avtobusi/ kombiji« ali organiziran obisk znamenitosti po vaseh z pridihom lokalne kulinarike.

T 2: Ureditev turistične infrastrukture (parkirišča, dostopnost, peš poti)

Predvidena je uvedba turističnih pešpoti po občini (na primer »Pot slapov«, »Pot čebel«, pot do izvira Vipave, ipd).

Uredil se bo tudi dostop do kampa Tura, kamor spada pločnik, ureditev parkirišč pri kampu, ter ureditev samega dostopa do kampa.



Slika 22: Cesta do kampa Tura, kjer se bo izboljšal in uredil dostop

AKCIJSKI NAČRT

Za doseg želene vizije ter uresničevanja zastavljenih ciljev na področju trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja Občine Vipava je ključen dolgoročni akcijski načrt, ki je bil izdelan okviru v priprave Občinske celostne prometne strategije. Nanaša se na obdobje 7 let (2025-2032) ter vključuje podrobne ukrepe po posameznih stebrih mobilnosti.

Akcijski načrt poleg ukrepov vključuje še:

- terminski plan izvedbe,
- nosilce odgovornosti za izvedbo,
- okvirne stroške izvedbe,
- nivo zahtevnosti ukrepa ter,
- vire financiranja.

Čeprav je časovnica ukrepov zastavljena do leta 2032, pa so nekateri ukrepi dolgoročne narave, kot na primer ureditev in vzpostavljanje novih peš in kolesarskih poti, kar sega tudi v obdobje tudi po letu 2032.

AKCIJSKI NAČRT OCPS OBČINE VIPAVA

UKREP1 - Steber 1: Celostno prometno načrtovanje												
SVEŽENJ	UKREP	Odgovornost (oddelek/področje občine)	Zahtevna vnos	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Časovni načrt (rok) izvedba							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
CPN 1	Spremljanje in vrednotenje učinkov izvajanja OCPS	Vsi oddelki	majhna	7.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava)							
CPN 2	Promocija trajnostne mobilnosti na ETM - hoja, pešci, kolesarjenje	Gospodarstvo, kmetijstvo in turizem, investicije in družbene dejavnosti, okolje/prostor	majhna	15.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
CPN 2	Ozaveščanje in izobraževanje o CPN v okviru ETM med deležniki znotraj občine	Investicije in Družbene dejavnosti	majhna	3.500	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
CPN 2	Izobraževanja o CPN med zaposlenimi v občinski upravi	Investicije in Družbene dejavnosti	majhna	3.500	Lastni viri (proračun Občine Vipava)							
CPN 3	Medobčinsko sodelovanje, ki prispeva k dvigu ozaveščenosti o CPN do leta 2031	Investicije in Družbene dejavnosti	majhna	3.500	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
UKREP1 - Steber 2: Hoja												
SVEŽENJ	UKREP	Odgovornost (oddelek/področje občine)	Zahtevna vnos	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Časovni načrt (rok) izvedba							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
H 1	Ureditev in izgradnja pločnikov	Okolje/prostor in Investicije	velika	1.000.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
H 1	Novi prehodi za pešce	Okolje/prostor	srednja	15.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava) in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
H 1	Označiti in urediti prehod za pešce pri Cirliasu	Okolje/prostor	srednja	8.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava)							
H 1	Nova javna razsvetljava za zagotavljanje varnosti pešcev in kolesarjev	Investicije	srednja	100.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva							
H 2	Vzpostavitev območij za pešce	Vsi oddelki	velika	5.000.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
H 3	Opremljanje novih površin za zeleni prihod v mesto (npr. urbana in druga oprema, klop, pitniki, igrala, fitnes naprave in drugo)	Okolje/prostor in Investicije	velika		Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
H 4	Održava kritičnih očiščenjskih poti	Investicije in Družbene dejavnosti	srednja	50.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
UKREP1 - Steber 3: Kolesarjenje												
SVEŽENJ	UKREP	Odgovornost (oddelek/področje občine)	Zahtevna vnos	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Časovni načrt (rok) izvedba							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
K 1	Zgradi/urediti kolesarske povezave v Vipavi in ob vpadnih cestah	Investicije, okolje/prostor	velika	1.500.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
K 2	Usmerjevalne table in kolesarski prometni znaki na cestah makadamskih poteh	Investicije, okolje/prostor	srednja	25.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
K 2	Talne označbe za kolesarje na cestah (npr. kolesarski pasovi, usmerjevalne označbe)	Investicije	srednja	35.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
K 2	Označitev obstoječih makadamskih poti kot kolesarskih in ureitev kolesarskih makadamskih poti po krajavnih skupnostih	Investicije, okolje/prostor	srednja	200.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava)							
K 2	Uvedba tlačnega poligona za kolesarje v bližini OŠ	Investicije, okolje/prostor	velika	200.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
K 3	Postavitve e-polnilnic za kolesa	Investicije, okolje/prostor	srednja	45.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
K 3	Vzpostavitev parkirišča za kolesarje oziroma kolesarnice na avtobusni postaji in glavnem trgu Vipavi in v okolici javnih ustanov	Investicije, okolje/prostor	majhna	10.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							
K 3	Uvesti sistem izposoje koles (klasična in električna) v Vipavi skupaj z Občino Ajdovščina	Investicije, okolje/prostor	velika	100.000	Lastni viri (proračun Občine Vipava), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti							

UKREP1 - Šteber 4: JPP		UKREP	Odgovornost (oddelek/področje občine)	Zahtevnost	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Vir financiranja	Časovni načrt (rok) izvedbe							
SVEŽENJ							2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
JPP 1	Opremiti postajališča JPP z nadstreški		Investicije, okolje/prostor	srednja	20.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
JPP 1	Urediti glavno avtobusno postajo in postajališča v Vipavi ter v okoljskih krajih in vaseh		Investicije, okolje/prostor	velika	200.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
JPP	Uvedba novih avtobusnih postajališč		Investicije, okolje/prostor	srednja	30.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
JPP 2	Povečanje frekvenc na obstoječih linijah znotraj in izven občine		Družbene dejavnosti	velika	150.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), državni proračun, evropska sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
JPP 2	Uvedba novih avtobusnih linij - npr. avtobusna linija med Črničami in Lozicami		Družbene dejavnosti	velika	200.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), državni proračun, evropska sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
JPP 3	Prevoz na klic – povezava Vipave z okoljskimi kraji znotraj občine (električna vozila)		Družbene dejavnosti	velika	100.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
JPP 3	Prevoz na klic - vozila, prirejena za gibalno ovirane osebe		Družbene dejavnosti	velika	55.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
UKREP1 - Šteber 5: Motoriziran promet														
SVEŽENJ		UKREP	Odgovornost (oddelek/področje občine)	Zahtevnost	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Vir financiranja	Časovni načrt (rok) izvedbe							
M 1	Omejiti motorni promet v okolici šol in označitev prostora skupne rabe		Investicije, okolje/prostor	srednja	20.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
M 1	Postavitve merilcev hitrosti		Investicije, okolje/prostor	srednja	10.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
M 1	Prometni znaki z omejitvami in zapovedmi - označitev con in območij s prometnimi znaki (npr. otroci na cesti, umirjen promet)		Investicije, okolje/prostor	majhna	3.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
M 1	Povečan nadzor nad vozilki za varne poti ob šoli in vrtcu (merjenje hitrosti, opozarjanje)		Investicije, okolje/prostor	srednja	15.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
M 1	Vzpostaviti 2 nova fizična umirja valca prometa		Investicije, okolje/prostor	srednja	15.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
M 2	Več pravilno nameščenih ogledal, pri izvozi na glavne ceste (tudi po vaseh)		Investicije, okolje/prostor	majhna	5.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave)								
M 2	Ukrepi za večjo varnost udeležencev v križiščih		Investicije, okolje/prostor	velika	300.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
M 3	Uvedba spremembe prometnega režima v mestnem središču Vipave (npr. enosmerne ceste, ureditev Kocičičeve ulice)		Investicije, okolje/prostor	srednja	50.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
M 4	Uvedba spremembe parkirne politike (npr. zmanjšanje parkirnih mest v mestnem središču in povečanje v okolici mestnega središča)		Investicije, okolje/prostor	velika	270.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
M 4	Ustrožno označiti parkirna mesta in uvesti zaračunavanje parkiranja v stroge in centru Vipave		Investicije, okolje/prostor	srednja	70.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave)								
M 4	Postavitve e-poliniciz za avtomobile		Investicije, okolje/prostor	srednja	30.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
M 4	Informacije za obiskovalce in turiste o parkiranju		Investicije, okolje/prostor	majhna	5.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave)								
UKREP1 - Šteber 6: Turizem in ostalo														
SVEŽENJ		UKREP	Odgovornost (oddelek/področje občine)	Zahtevnost	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Vir financiranja	Časovni načrt (rok) izvedbe							
T 1	Novi "trajnostni" turistični produkti		Gospodarstvo, kmetijstvo in turizem	srednja	35.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
T 2	Uvedba turističnih pešpoti po občini		Investicije	velika	50.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								
T 2	Ureditev dostopa do kampa Tura ter vzpostavitev pločnika in ureditev parkirišč		Investicije, okolje/prostor	velika	500.000	Laetni viri (proračun Občine Vipave), evropska in državna sredstva namenjena trajnostni mobilnosti								

LITERATURA IN VIRI

- Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje; april 2023 (prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo).
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22),
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja, preverjanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov in metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 130/22)
- Minimalni standardi pripravo občinske celostne prometne strategije za občine pod 6.000 prebivalcev (<https://www.sptm.si/>)
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<https://www.sptm.si/>)
- Strateški načrt dostopnosti Občine Vipava - osnutek, 2024.