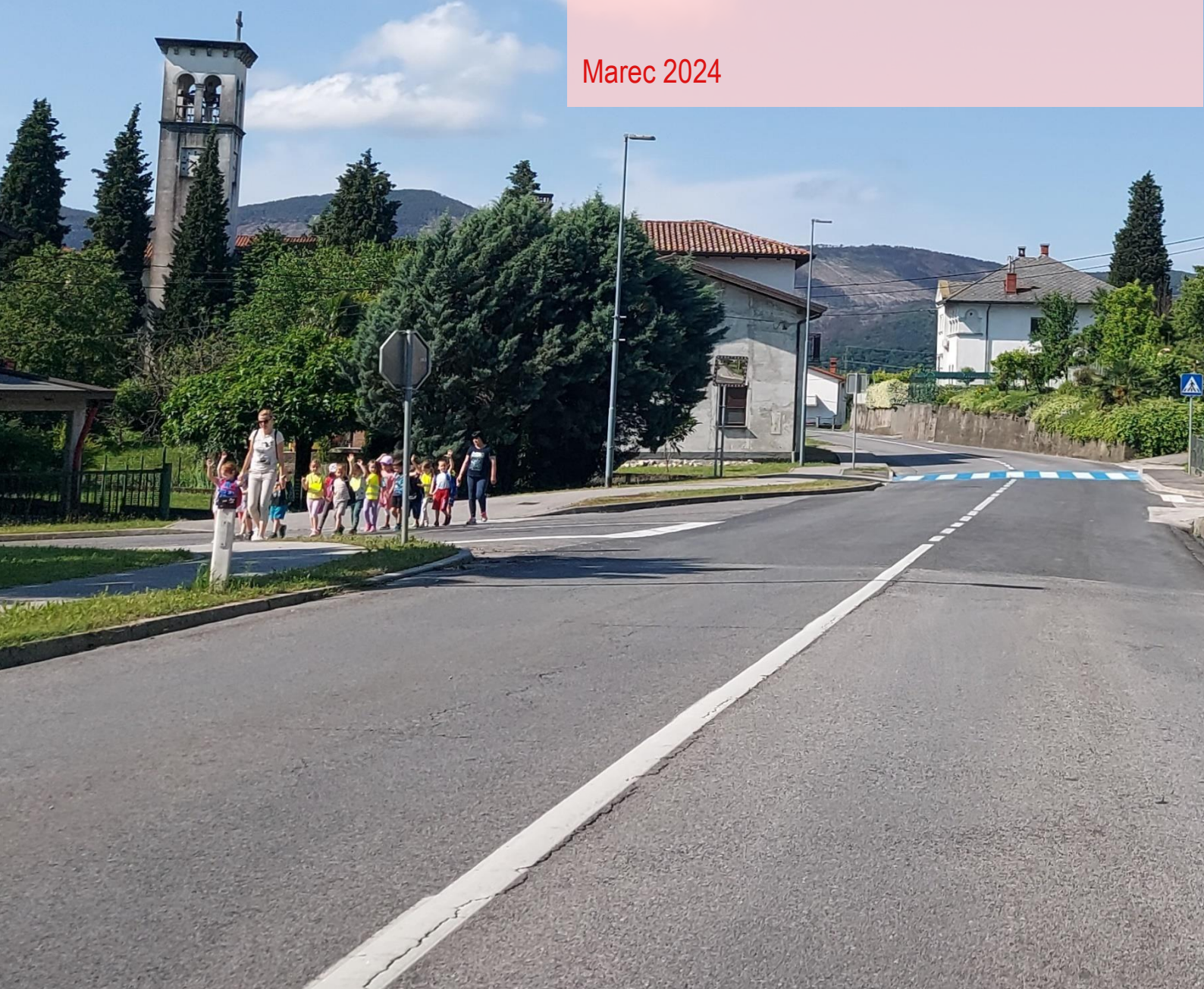


CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RENČE-VOGRSKO



Marec 2024





CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RENČE-VOGRSKO

Naročnik: Občina Renče Vogrsko
Bukovica 43, 5293 Volčja Draga

Izvajalec: ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.
Grajaska ulica 7, 2000 Maribor

Avtorji: Mateja Kukovec
Andreja Kuzmanič
Gašper Žemva
Anže Veber

Presojevalka: Mojca Balant

Fotografije: Mateja Kukovec
Gašper Žemva

Fotomontaže: Gašper Žemva

Leto izida: 2024



KAZALO

VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	2
PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	3
ORIS ŽELENEGA STANJA	5
Vizija razvoja prometa	5
Strateški cilji	6
KLJUČNA SPOROČILA ANALIZE OBSTOJEČEGA STANJA	7
DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	17
PET STEBROV UKREPANJA	19
Strateška vodila	20
I. Strateški steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	21
II. Strateški steber: Kakovostne razmere za hojo	23
III. Strateški steber: Urejeni pogoji za kolesarjenje	25
IV. Strateški steber: Privlačnejši javni potniški prevoz	28
V. Strateški steber: Upravljan motorni promet	29
AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	33



Vloga celostne prometne strategije

Načrtovanje prometa žal še vedno pre pogosto razumemo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč, krožišč. Vidimo ga v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oz. povečujemo zmogljivost cest in parkirišč. Kljub velikim investicijam pa je zrak vse bolj onesnažen, hrup nadležen, kakovost bivanja okrnjena.

Občina Renče-Vogrsko želi tovrstno prakso preseči in vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa s pomočjo izdelanega strateškega dokumenta, to je Celostna prometna strategija (CPS).

Celostno načrtovanje prometa temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z obravnavo in zagotavljanjem raznovrstnih prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti pomembnih ciljev potovanj. Odlikujejo ga naslednje koristi: boljša kakovost bivanja, pozitivni učinki na okolje in zdravje, izboljšana prometna varnost, izboljšana mobilnost in dostopnost, izboljšana podoba občine, učinkovito naslavljanje obveznosti, podpora javnosti, nove in celovite politične vizije in izboljšanje dostopa do sredstev.

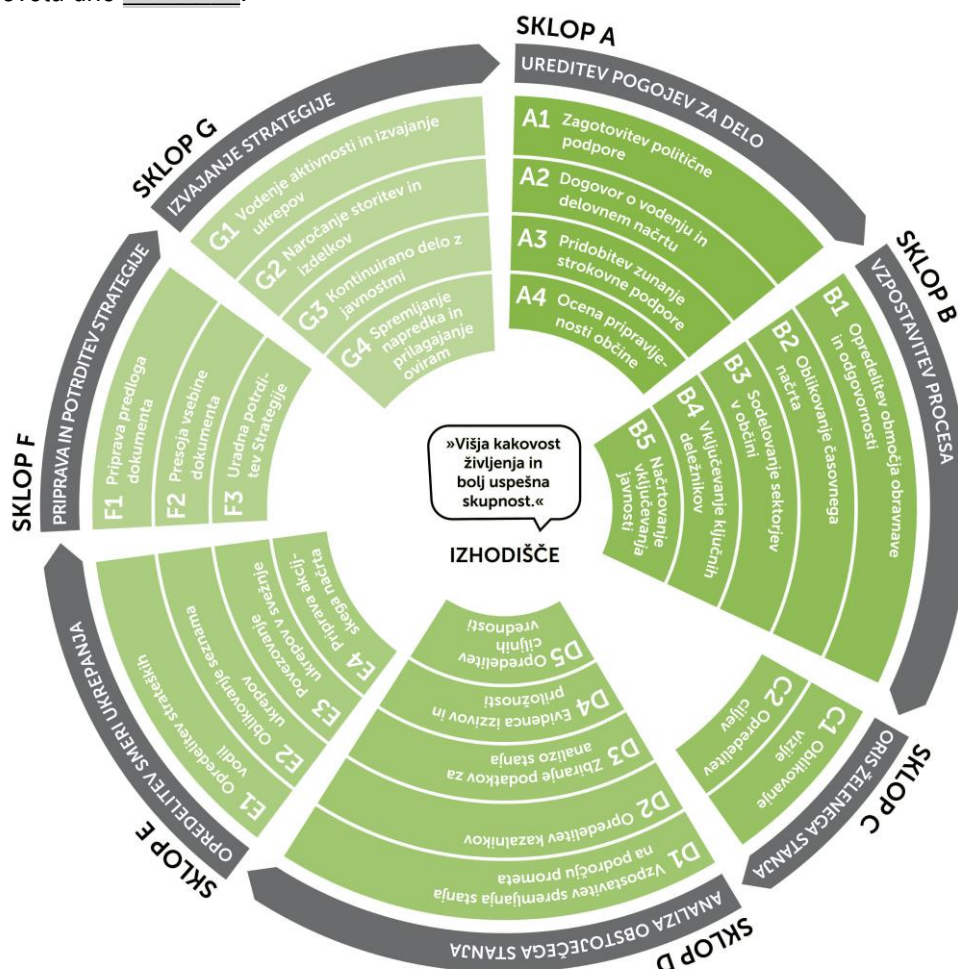
Proces priprave in uresničitve CPS namreč odlikujejo trajnostni, integriran, uravnotežen in vključujoč pristop, jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, spremljanje in vrednotenje, strokovnost in kakovost.

Tabela 1: Celostno prometno načrtovanje spreminja usmerjenost tradicionalnega načrtovanja prometa

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 povpraševanja	Upravljanje 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

Proces priprave celostne prometne strategije

Proces priprave CPS je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije.¹ Razdeljen je bil na več sklopov: ureditev pogojev za delo, vzpostavitev procesa, oris zelenega stanja, ki podaja pogled v prihodnost, analiza obstoječega stanja z opredelitvijo ključnih izzivov in priložnosti, opredelitev smeri ukrepanja z ukrepi in akcijskim načrtom. Sledili sta priprava in potrditev strategije na občinskem svetu dne _____.



Slika 1: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije²

¹ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023)

² Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 12

Proces priprave CPS je potekal od oktobra 2022 do marca 2024. V začetku priprave CPS je bila ustanovljena širša delovna skupina, ki je bila aktivno vključena v vse faze priprave CPS. Vanjo so bili s sklepom župana imenovani predstavniki ključnih deležnikov: občinske uprave, osnovnih šol, vrtcev, policije, redarstva, odbora za okolje in prostor in krajevni skupnosti ter izvajalec šolskih prevozov.

Proces priprave CPS je vključeval številne aktivnosti sodelovanja ter komuniciranja s strokovno in splošno javnostjo ter ciljnim skupinami v obliki javne razprave, delavnic, izvedbe intervjujev, anketiranja, predstavitev, delovnih sestankov ter objav v tiskanih in elektronskih medijih. Splošna javnost je bila najintenzivneje vključena prek ankete v začetni fazi procesa. Izpolnilo jo je kar 340 občanov (7,3 % vseh prebivalcev občine), ki so podali svoja mnenja o urejenosti prometa v občini, navedli ključne izzive in predloge za ukrepanje, se opredelili do vrednot urejanja prometa in navedli podatke o svojih potovalnih navadah. Izvedene so bile tudi ankete o potovalnih navadah zaposlenih, osnovnošolcev in otrok v vrtcih. Izvedlo se je tudi štetje prometa. V fazi opredelitve ukrepov je bila izvedena javna razprava, na kateri so občani podajali svoje predloge za ukrepanje.



Slika 2: Delavnica s člani širše delovne skupine v okviru priprave CPS



Slika 3: Javna razprava v okviru priprave CPS

Oris želenega stanja

Vizija razvoja prometa in strateški cilji podajajo dolgoročni pogled na razvoj urejanja prometa v občini Renče-Vogrsko. Podajajo odgovor na vprašanje v kakšni občini želimo živeti. Vizija razvoja prometa je bila oblikovana na podlagi vrednot, ki so jih v anketi kot najpomembnejše izbrali prebivalci občine, in na podlagi vrednot, ki so jih podali člani širše delovne skupine priprave CPS. Upošteva tudi že obstoječo vizijo Strategije razvoja občine Renče-Vogrsko za obdobje 2022-2030.

Vizija razvoja prometa

Z zagotavljanjem trajnostne, varne in aktivne mobilnosti, funkcionalne infrastrukture ter s smotrnimi in racionalnimi posegi podpiramo kakovost bivanja, enakovredno vključenost vseh občanov in dostopnost ciljev za vse uporabnike.

Obrazložitev: Področje trajnostne mobilnosti, se zaradi velikega poudarka na vplivih na okolje, pogosto razume kot omejevanje motornega prometa in z njim povezanih negativnih vplivov, vendar so ključni poudarki usmerjeni v izboljšanje pogojev za varno in udobno hojo in kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa ter drugih oblik mobilnosti z nizkimi emisijami. Prebivalci občine (in ne le uporabniki avtomobilov) bodo lahko zadostili svoje potrebe po mobilnosti na varen in okoljsko vzdržen način ter bodo enakovredno vključeni in obravnavani v prometnem sistemu. Pomembni cilji potovanja bodo dostopni vsem uporabnikom, ne glede na uporabo vrste prevoznih sredstev. Pri hoji in kolesarjenju se za pogon uporablja lastno telo, zato se je zanj uveljavil pojem aktivna mobilnost, takšna mobilnost je del zdravega življenjskega sloga. Infrastruktura bo funkcionalna v vseh potrebnih segmentih, sredstva se bodo vlagala smotno in posegi v prostor bodo racionalni. Zagotavljanje trajnostnega razvoja, varnosti, izboljšanje dostopnosti in pogojev za vključujočo in aktivno mobilnost posledično pomeni tudi zmanjšanje vplivov na okolje, kar bistveno prispeva k dvigu kakovosti bivanja.



Slika 4: Možna ureditev nadhoda na železniško postaja Volčja Draga - fotomontaža

Strateški cilji

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem CPS. 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 ravni³:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Tem ciljem sledi tudi CPS Občine Renče-Vogrsko, pri čemer pa so predstavniki Občina in ključni deležniki naslednje tri cilje opredelili kot prioritete in takšne, katerih doseganje bo najbolj prispevalo k uresničitvi zastavljene vizije razvoja prometa v občini:

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

Doseganje prioritete bo občina preverjala s spremljanjem sprememb deležev aktivno mobilnih prebivalcev s ciljem večje aktivne mobilnosti, to je uporabe koles in hoje, za poti otrok v šolo in vrtec ter prebivalcev občine na delo (povečanje deleža občanov pri uporabi koles in hoje na poteh na delo s 6 % leta 2023 na 10% leta 2030, povečanje deleža šolarjev, ki v šolo prihajajo s kolesom in peš, z 22 % leta 2023 na 27 % leta 2030, povečanje deleža otrok, ki v vrtec prihajajo s kolesom in peš s 5 % leta 2023 na 9 % leta 2030).

2. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Doseganje prioritete bo občina preverjala s spremljanjem spremembe splošnega zadovoljstva prebivalcev občine z urejenostjo prometa na petstopenjski lestvici (z ocene 2,7 leta 2023 na 3,2 leta 2030).

3. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Doseganje prioritete bo občina preverjala s spremljanjem sprememb deležev motornih vozil, ki prekoračijo omejitve hitrosti na regionalnih cestah v naseljih (z 78,3 % septembra 2022 na 40 % septembra 2030).

³ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31

Ključna sporočila analize obstoječega stanja

Analiza stanja v okviru priprave CPS je obsegala več aktivnosti, ki so prispevale k razumevanju trenutnega stanja na področju mobilnosti in dostopnosti v občini. Te aktivnosti so bile: vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, opredelitev kazalnikov in zbiranje podatkov za analizo stanja s kabinetnim delom, anketami, intervjuji in terenskimi ogledi. Analiza stanja je obsegala evidentiranje in analizo splošnih podatkov in informacij relevantnih za celostno načrtovanje prometa oziroma za vse načine prevoza kot so na primer: demografski podatki, prometna varnost, mobilnost ciljnih skupin ipd. ter analizo pogojev urejanja posameznih načinov prevoza kot so: cestni motorni promet, hoja, kolesarjenje in javni potniški promet. Analiza stanja je vodila k evidenci dosežkov, ključnih izzivov in priložnosti, ki jih CPS naj naslovi.

1. Demografski trendi in intenzivne dnevne migracije med občinami Renče-Vogrsko in Nova Gorica zahtevajo posebno pozornost

Število prebivalcev v občini v zadnjih letih počasi narašča. V zadnjih 10 letih se je število prebivalcev povečalo s 4286 leta 2012 na 4377 leta 2022, predvsem na račun selitvenega prirasta. Povprečno število članov gospodinjstva znaša 2,6 in je nekoliko nad povprečjem v Sloveniji. Kljub povečevanju deleža otrok, narašča indeks staranja, vendar počasneje kot v sosednjih občinah. Delež upokojencev je visok in se bo s staranjem prebivalstva pričakovano še povečeval. Približno 54% prebivalstva sodi med aktivno prebivalstvo. Brezposelnost je nižja od slovenskega povprečja.

Dnevne migracije, tako šolske kot delovne, so visoke. Najintenzivnejše delovne migracije iz občine Renče-Vogrsko so v Novo Gorico, Šempeter, Ljubljano in Ajdovščino. Na relaciji občin Nova Gorica – Renče-Vogrsko so delovne migracije intenzivne v obe smeri (tretjina prebivalcev dela v mestni občini Nova Gorica, slaba polovica zaposlenih v občini Renče-Vogrsko prihaja iz mestne občine Nova Gorica).

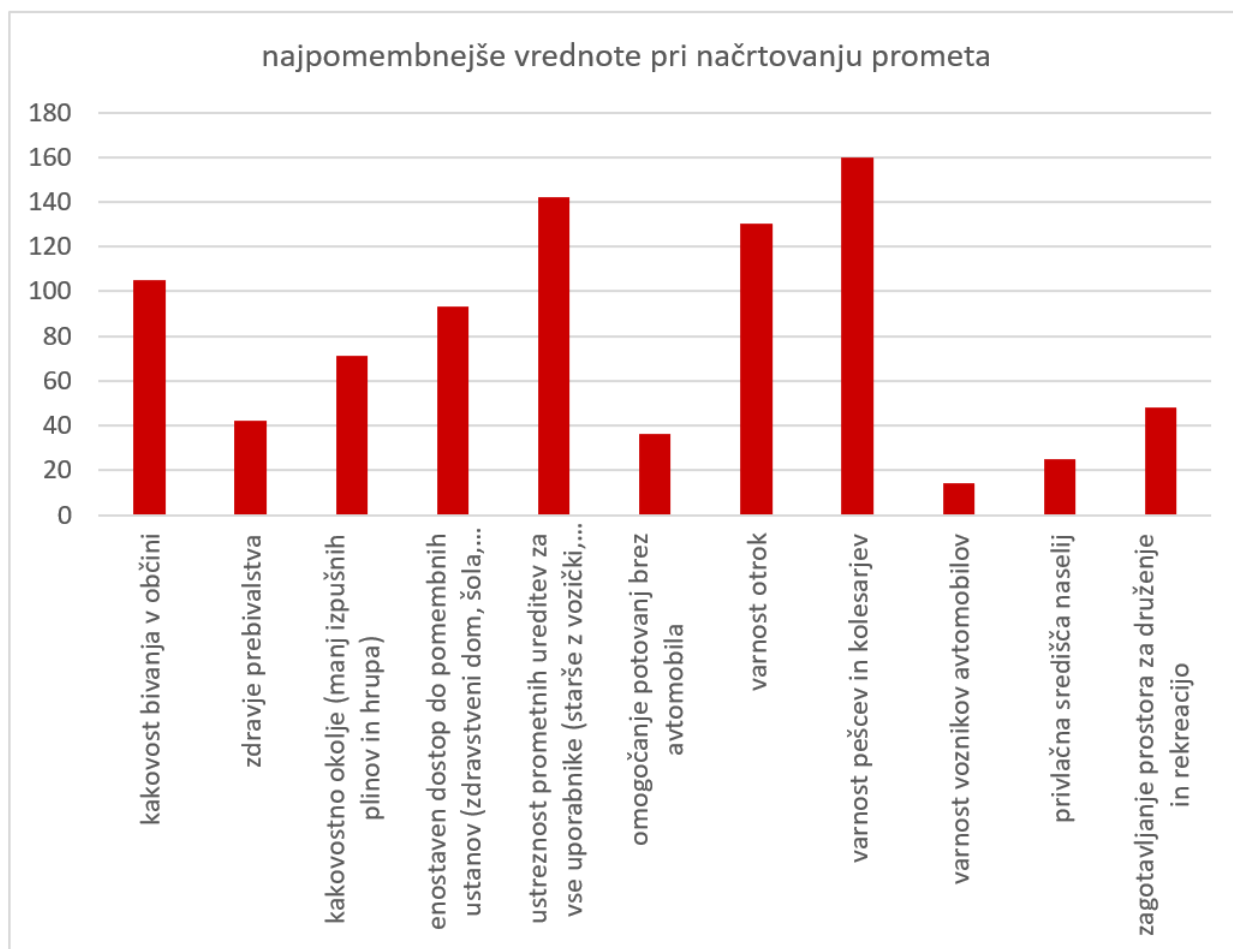
2. Splošna prometna varnost je zadovoljiva; občutena prometna varnost je na nizki ravni

V 5-ih letih (2017-2021) je bilo na območju občine Renče-Vogrsko obravnavanih 129 prometnih nesreč z 224 udeleženci. Najpogostejši vzrok nesreč (36 %) je bila neprilagojena hitrost. Med udeleženci prometnih nesreč na območju občine je bila v analiziranem obdobju ena smrtna žrtev. Na treh lokacijah (naselje Bukovica (smer Bilje), Bukovica Britof in Vogrsko) se na regionalni cesti R3-615 izvajajo meritve hitrosti, ki so zajete s prikazovalniki hitrosti. Povprečno 78,3 % voznikov prekorači omejitev hitrosti.

Dejanska in občutena prometna varnost predvsem pešcev in kolesarjev je na nizki ravni. Zaradi pomanjkanja infrastrukture za pešce in kolesarje so le-ti v podrejenem položaju in ogroženi.

3. Pomembna je varnost šibkejših udeležencev v prometu in ureditve za vse uporabnike

Anketa splošne javnosti je pokazala, da so prebivalci občine Renče-Vogrsko manj zadovoljni s splošnim stanjem urejenosti prometa. Kot najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa so ovrednotili varnost pešcev in kolesarjev, varnost otrok in ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike (starše z vozički, invalide, starejše, otroke). Vse bolj se zavedajo pomena zagotavljanja visoke prometne varnosti za najšibkejše v prometu in posledično narašča zavedanje o pomenu vsakodnevnega in tudi rekreativnega pešačenja in kolesarjenja ter uporabe javnega prevoza. To se odraža tudi skozi nezadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo kolesarskih povezav, rekreativnih poti za pešce in kolesarje in urejenostjo javnega potniškega prometa. Poleg tega so prebivalci KS Bukovica-Volčja Draga in KS Vogrsko izpostavili predvsem pomanjkanje pločnikov in previsoke vozne hitrosti, prebivalci KS Renče pa problematiko pri gradnji in neurejeno središče Renč.



Slika 5: Najpomembnejše vrednote prebivalcev občine Renče-Vogrsko pri načrtovanju prometa

4. Analiza uporabe prevoznih sredstev pri vsakodnevni potovanjih kaže na veliko odvisnost od osebnih motornih vozil



Slika 6: Osrednji trg v Renčah

Občina se je, podobno kot vse druge občine v Sloveniji, po osamosvojitvi hitro motorizirala. V občini Renče-Vogrsko ob rahlem porastu števila prebivalcev, nekoliko bolj raste število registriranih osebnih vozil. Stopnja motorizacije je izredno visoka; s 681 vozil / 1000 prebivalcev je višja kot pri sosednjih občinah in kot je povprečje v Sloveniji.

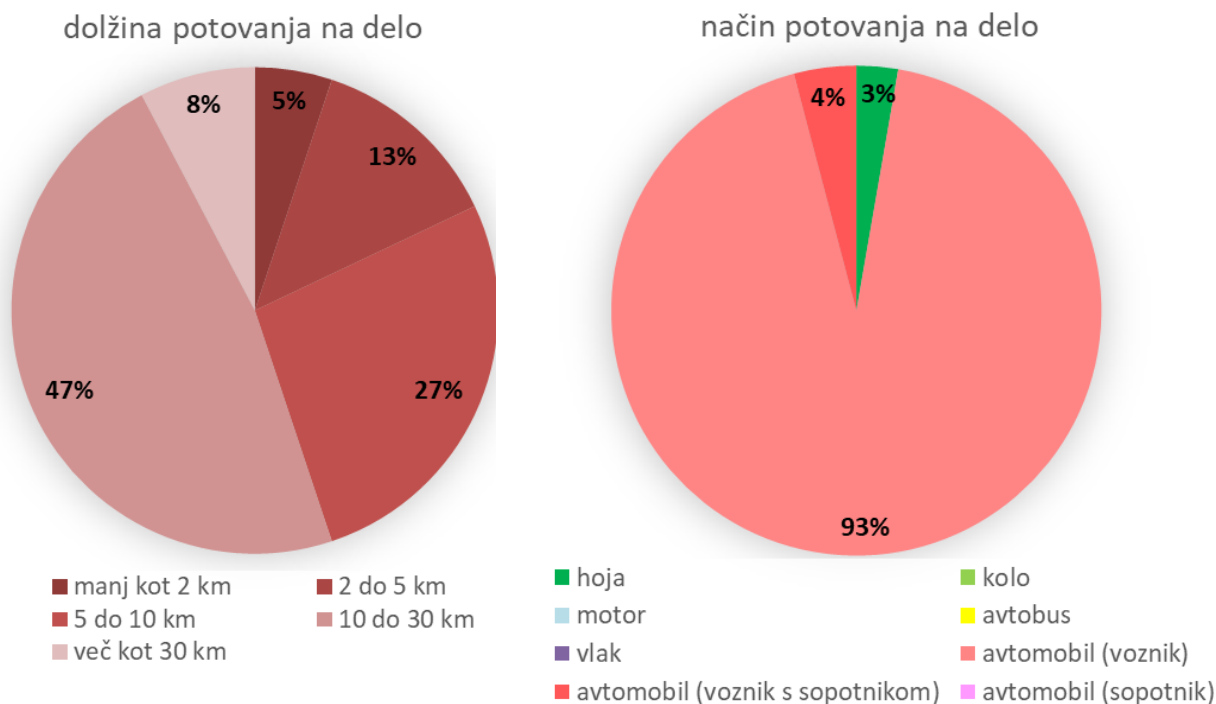
V okviru analize uporabe prevoznih sredstev ciljnih skupin pri vsakodnevni potovanjih so glavne ugotovitve naslednje:

- Zelo visoka je uporaba osebnih avtomobilov in zelo nizka povprečna zasedenost avtomobilov.

Aprila se je izvajalo kordonsko štetje na lokalni cesti (Temnica-Renče). Rezultati kordonskega štetja so tudi odraz ugotovljenih značilnosti mobilnosti ciljnih skupin: zaposleni, šolarji, otroci v vrtcu. Prevladuje uporaba osebnih avtomobilov (85% osebnih avtomobilov oz. 80% potnikov v osebnih avtomobilih). Povprečna zasedenost avtomobilov je zelo nizka in znaša 1,23 potnikov / avtomobil. Kolesarijo in hodijo le 2 % oseb. V jutranji konici je večji delež potnikov v avtobusih, predvsem na račun otrok v avtobusu (izlet), skupno je bilo z avtobusi prepeljanih 9% oseb. Delež lažjih tovornih vozil, kar so večinoma dostavna vozila, je 5 %. Tovornih in kmetijskih vozil je bilo v popoldanski konici nekoliko manj, kot dopoldanski.

– Avtomobil je glavni način potovanja na delo.

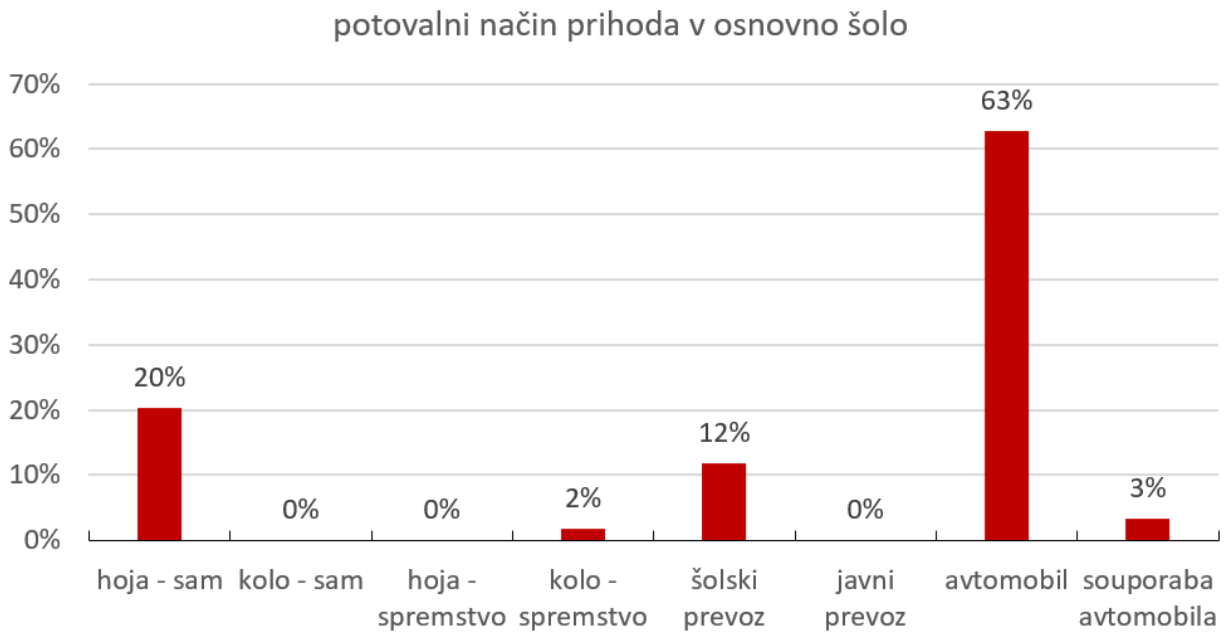
Iz ankete med zaposlenimi dveh največjih zaposlovalcev na območju občine Renče-Vogrsko izhaja, da se zaposleni večinoma vozijo na delo z avtomobili, večinoma sami v avtu (97 %). Peš jih prihaja 3 %. Le občasno uporabljajo druge načine prevoza. Približno polovica zaposlenih prebiva na območju mestne občine Nova Gorica (47 %), 15 % jih živi v občini Renče-Vogrsko, 16 % pa v občini Ajdovščina, preostali so z drugih okoliških občin. Tako potujejo na delo večinoma med 10 in 30 km. Do 5 kilometrov vstran od lokacije dela živi 18 % zaposlenih.



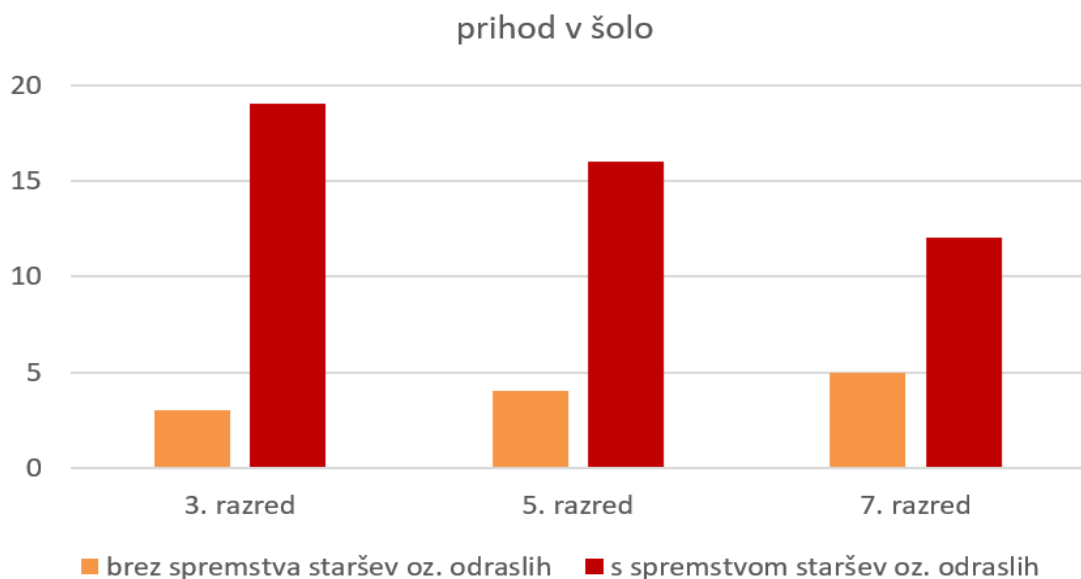
Slika 7: Značilnosti potovanj na delo zaposlenih v občini Renče-Vogrsko

– V osnovni šolah se spodbuja aktivna mobilnost, vendar je še veliko otrok pripeljanih v šolo z avtomobilom.

Osnovni šoli se vključujeta v projekte trajnostne mobilnosti. Kljub temu je veliko otrok v šolo pripeljanih. Rezultati ankete v Osnovni šoli Renče (3., 5. in 7. razred) kažejo, da je veliko otrok pripeljanih v šolo z avtomobilom. Se pa kar nekaj učencev pripelje v šolo s kolesom, ko je lepše vreme. Veliko otrok prihaja v šolo v spremstvu staršev ali odraslih.



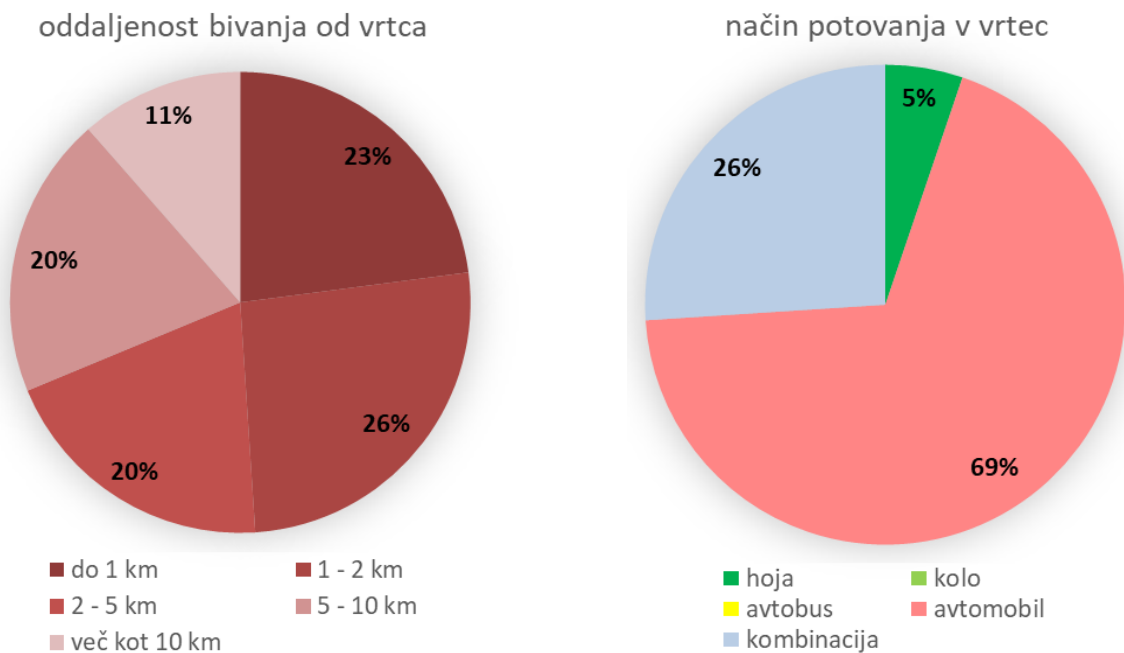
Slika 8: Uporaba potovalnih načinov pri prihodu v osnovno šolo (vse osnovne šole v občini)



Slika 9: Prihod v osnovno šolo brez ali s spremstvom (vse osnovne šole v občini)

– Avtomobil je glavni način prihoda v vrtec.

Rezultati ankete v vrtcih v občini Renče-Vogrsko kažejo, da je večina otrok pripeljanih v vrtec z avtomobilom (69 %). Delež otrok, ki hodi v vrtec peš, je nizek (5 %), čeprav jih skoraj četrtina živi v oddaljenosti do enega kilometra. Nekaj staršev z otroci kombinira (prijod/odhod, občasna uporaba ipd.) različne prevozne načine (npr. avtomobil in kolo ali hojo). Večina staršev (87%) združuje pot v vrtec z drugo potjo (npr. pot v službo, pot v trgovino), kar je tudi eden izmed glavnih vzrokov, da so otroci v vrtec pripeljani z avtomobilom.



Slika 10: Oddaljenost bivanja in uporaba potovalnih načinov pri prihodu v vrtec (vsi vrtci v občini)

5. Izboljšanje pogojev za hojo in urejene kolesarske povezave predstavljajo največji izziv



Slika 11: Šolarka na kolesu v Renčah

Občina Renče-Vogrsko nima urejenih kolesarskih povezav, so pa pričeli z aktivnostmi njihovega načrtovanja. Kolesarji se lahko na območju občine vozijo le po vozišču. Vzpostavljene so nekatere rekreativne peš in kolesarske povezave, ki pa so slabo vzdrževane. Le redki cilji potovanj imajo urejena odstavna mesta za kolesa, pa še ta so večinoma neprimernih oblik in na neprimernih lokacijah. Druge infrastrukture za hrambo koles ni. Ni urejenih počivališč za kolesarje. K slabi izkoriščenosti kolesarskega potenciala pripomore tudi neopremljenost prestopnih točk, kot so avtobusnih postajališč, železniške postaje in postajališča ter površina za sopotništvo pod hitro cesto, s kolesarskimi stojali. Ni urejenega javnega sistema za izposajo koles (»bike sharing«).

Na več odsekih manjka infrastruktura in površine za ustrezno vodenje pešcev (pločniki (obstoječi so pogosto preozki), pasovi, poti, preboji, prehodi). Premalo je javnih površin za srečevanje in druženje, tiste ki so, pa niso zadostno opremljene. Ponekod so še ovire za funkcionalno ovirane osebe.

Veliko cest ima uničen zgornji ustroj, kar je prav tako nevarno za kolesarje in pešce. Prometno varnost pešcev in kolesarjev zmanjšujejo nepregledni priključki in križišča ter ponekod ozke ceste. Zelo nizek je delež kolesarjev in pešcev pri opravljanju vsakodnevnih poti. To so pokazali tako rezultati anket in štetja prometa kot tudi opazovanja na terenu.

Priložnost za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje se poleg gradnje infrastrukture kaže v izvajanju ukrepov za povečanje varnosti pešcev in kolesarjev z umiranjem prometa.

6. Ceste so potrebne prenov z intenzivnim izvajanjem ukrepov umirjanja prometa



Slika 12: Regionalna cesta v Volčji Dragi

Tranzitni promet poteka pretežno po hitri cesti in tudi regionalnih cestah, zaradi krajše povezave na relaciji Prvačina-hitra cesta poteka tudi po lokalni cesti Dombrava-Britof. Ceste, z izjemo regionalnih cest, so nizko prometne ceste. Ustrezne elemente vozišča imata obe regionalni cesti in nekatere lokalne ceste. Tam elementi cest dopuščajo zelo visoke vozne hitrosti. Nekatere ceste (npr. skozi Vogrsko, v Renčah (Tureli), Arčoni, Lukežiči) so ozke. Nekatere občinske ceste imajo vozišče v zelo slabem stanju (uničeno, udarne jame, neurejene bankine). V svetli profil cest ponekod sega rastje z zemljišč ob cestah. Nekatera križišča so slabo pregledna, kar se rešuje z ogledali. Kjer ceste funkcionirajo kot skupne prometne površine, so zaradi slabega stanja vozišča, preozkih vozišč in slabe preglednosti zelo nevarne za kolesarje in pešce. Povsod, kjer bi bilo to potrebno (npr. ob regionalnih cestah in pomembnejših lokalnih cestah) ni zgrajenih oz. urejenih obvoziščnih elementov za vodenje pešcev in kolesarje.

Na območju občine se je v fazi priprave CPS na cestnem omrežju izvajalo veliko gradbenih del povezanih z rekonstrukcijami cest in gradnjo kanalizacije, kar je povzročalo zastoje in konflikte.

7. Sistem upravljanja s parkirnimi površinami ni vzpostavljen

Parkirne površine so v naseljih primerno razpršene in, ker ni posebnih omejitev na njih, tudi nejavna parkirna mesta (npr. pri trgovinah, gostilnah) večinoma funkcionirajo kot javna. V dopoldanskem času, ko je največje povpraševanje, parkirišča niso polno zasedena, z izjemo parkirnih mest v središču Renč in parkirišče pri osnovni šoli Renče. Ostala parkirišča so zasedena le v času dogodkov. V Renčah, Bukovici in na Vogrskem je polnilnica za električna vozila. Nepravilno parkirana vozila so le občasno v Renčah.

Pri priključku na hitro cesto ob tržnici (Vogrinka) je površina, ki se uporablja za sopotništvo (parkiranje in nadaljevanje s skupnimi voznjami (»carpooling«)). Površina ni urejena namenu primerno.

Ukrepe upravljanja s parkiranjem (npr. časovno omejevanje parkiranja, plačilo parkirnine) v občini ne izvajajo.

8. Javni potniški promet ne predstavlja primerne alternative individualnemu motornemu prometu



Slika 13: Avtobusno postajališče v Renčah

Determinante kvalitete ponudbe javnega potniškega prometa (JPP) so na nizki ravni. Ponudba JPP obstaja, vendar je neatraktivna in zato predstavlja le slabo alternativo motornemu prometu. Znotraj 500 metrskega radija dostopnosti do postajališč živi večina prebivalcev, vendar je izven dobre dostopnosti eden glavnih zaposlovalcev v občini, to je družba Goriške Opekarne. Frekvence prevozov so zelo nizke. Z Novo Gorico so avtobusne povezave le 10 krat na dan v obe smeri; po 16:00 uri in čez vikend prevozov ni. Dostopnost do železniškega prevoza imajo prebivalci vzhodnega dela občine. Vlak proti Novi Gorici vozi 10 krat na dan in iz Nove Gorice 9 krat na dan. Avtobusna postajališča so povsem neurejena ali pomanjkljivo opremljena (ni nadstreškov, klopi vozni redov, posod za odpadke, odstavni mest za kolesa). Tudi na železniških postajah ni odstavni mest za kolesa, dostopnost za funkcionalno ovirane osebe pa je omejena.

Osnovna šola Renče in POŠ v Vogrskem imata organiziran šolski prevoz, ki pa ni integriran z javnim prevozom, kot je to primer v nekaterih občinah v Sloveniji.

V občini deluje tudi storitev prevoza na klic za starejše. Izvaja ga društvo paraplegikov in invalidov. Uporaba je zelo redka (2 do 3 na mesec), predvsem zaradi slabega obveščanja občanov.

9. Ranljive skupine morajo biti prioritarno obravnavane



Slika 14: Dostop do osnovne šole v Renčah

Zagotavljanje varne in kakovostne mobilnosti ranljivih skupin, kot so otroci, starostniki in funkcionalno ovirane osebe, predstavlja še poseben izziv. Na šolskih poteh bi morale ureditve biti podrejene pešcem. Pločnikov ali alternativnih pešpoti je premalo, pogosto so pločniki preozki. Šolarji na kolesih lahko vozijo le po vozišču in premalo je odstavnih mest za kolesa in prostora za hrambo skirojev. Umirjanje prometa bi se moralo še posebej intenzivno izvajati na šolskih poteh.

V Renčah je dostop do šole z zahodne strani primerno urejen za stavbo, po sicer slabo urejeni poti, ki pa otrokom omogoča varen prihod v šolo ločeno od motornega prometa. Z vzhodne strani za šolarje ni ustrezno urejene infrastrukture. V Bukovici je šola na neprometni lokaciji, na šolskih poteh do šole pa manjkajo pločniki. V Vogrskem v središču naselja cesta funkcionira kot skupna prometna površina, ki pa bi jo morali temu primerno preurediti. Šolski avtobus v Vogrskem ustavlja nižje, ob regionalni cesti, od koder je do središča naselja urejen pločnik. Največji problem je dostopnost Waldorfskega vrtca. Zaradi neurejenosti infrastrukture za hojo so izzivi tudi sprehodi otrok v vrtcu.

Občina ima naziv Občina po meri invalidov in ima sprejet akcijski načrt. Večina prehodov za pešce ima spuščene robnike. Na nekaterih poteh in prehodih so še vedno ovire za gibalno ovirane osebe. Največjo težavo predstavlja neurejenost pločnikov ali pa ozki pločniki, na katerih so še ovire (npr. razsvetljava, prometna signalizacija), ki površine dodatno zožijo in jih naredijo neprehodne za gibalno ovirane osebe. Na javnih površinah manjkajo tudi ureditve za senzorno ovirane osebe (okvare vida, okvare sluha). Ureditve, ki so ovira za funkcionalno ovirane osebe, pogosto predstavljajo tudi neprimerno ureditev za druge uporabnike, ki so manj spretni (starejši, otroci).

Dosežki, ključni izzivi in priložnosti

Dosežki

Uvodni koraki priprave CPS so pokazali, da je občina že pričela z izvajanjem ukrepov v smeri bolj trajnostno naravnane prometnega sistema. Pričela je izvajati ukrepe umirjanja prometa, obnovo občinskega cestnega omrežja, postavila je polnilnice za električna vozila in pristopilo se je k rekonstrukciji regionalne ceste skozi Bukovico z gradnjo pločnikov. Ob regionalnih cestah so postavljeni merilci hitrosti, ki opozarjajo voznike na hitrosti voženj. Občina je pričela tudi z aktivnostmi načrtovanja kolesarskih povezav. Na območju občine so ponekod že vzpostavljene rekreacijske peš povezave. V naselju Renče so urejeni tudi posamezni peš preboji. Uredila se je javna površina ob Vipavi v Renčah. V občini obstaja storitev prevoza na klic za starejše. Občina ima naziv Občina po meri invalidov in ima sprejet akcijski načrt. V OŠ Renče izvajajo številne aktivnosti za spodbujanje uporabe trajnostnih načinov prihoda v šolo. Prebivalci občine in sosednjih občin se dogovarjajo o skupnih vožnjah in parkirajo na površini pri priključku na hitro cesto v Vogrskem.

Izzivi urejanja prometa

Analiza stanja je pokazala, da so prioritetni izzivi urejanja prometa naslednji:

- **visoke vozne hitrosti – pomanjkanje ukrepov umiranja prometa,**
- **ozke ceste ter uničena vozišča,**
- **potencial sprehajalnih poti ni izkoriščen,**
- **pomanjkanje pločnikov na večini odsekov pomembnih prometnih povezav,**
- **premalo prehodov za pešce,**
- **ni urejenih kolesarskih povezav,**
- **neatraktivna obstoječa ponudba javnega potniškega prometa,**
- **pomanjkanje alternativ motornemu prometu med občinama Nova Gorica in Renče-Vogrsko,**
- **neurejena avtobusna postajališča.**

Drugi izzivi urejanja prometa:

- šibko medobčinsko sodelovanje na področju mobilnosti,
- premalo aktivnosti komunikacije in osveščanja občanov,
- premalo direktnega vodenja pešcev - pasovi, bližnjice, preboji, premalo prehodov za pešce,
- malo javnih površin za srečevanje in druženje in njihova nezadostna opremljenost,
- ponekod še ovire za funkcionalno ovirane osebe,
- premalo odstavnih mest za kolesa in druge infrastrukture za hrambo koles,
- potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo niso izkoriščeni,
- ni ponudbe za deljeno uporabo koles,
- neintegracija šolskega in javnega prevoza potnikov,
- nepreglednost na cestni odseki, v križiščih in priključki,
- problematika parkiranja v središču Renč,
- problematičen dostop do Waldorfskega vrtca,
- neprimerna signalizacija in razsvetljava.

Priložnosti

Priložnosti in potenciali za celostno prometno načrtovanje in uresničitev strateških ciljev se kažejo v naslednjih dejstvih:

- Aktivno (peš, kolo) prihaja na delo le 5 % zaposlenih največjega zaposlovalca v občini, to je Osnovna šola Renče, čeprav jih 21 % živi v oddaljenosti do 5 km od delovnega mesta.
- Peš v vrtec prihaja le 5 % otrok, čeprav jih 23 % živi v oddaljenosti do 1 km.
- Glavne delovne migracije so na relaciji med občinama Nova Gorica in Renče-Vogrsko oz. na razdalji 10 km, ki je primerna za uporabo alternativ: atraktivnejšega javnega potniškega prometa (avtobusnega in železniškega), za sopotništvo in tudi uporabo koles, predvsem e-koles ob ureditvi ustrezne infrastrukture.
- Razporeditev naselij in prostorske danosti (npr. potek vodotokov) imajo velik potencial za ureditev varnih in direktnih peš in kolesarskih povezav med naselji. Velik potencial za urejanje javnih površin (trgov, ploščadi) imajo tudi središča naselij.
- Občine v regiji se že povezujejo v svetu regij, kar omogoča nadgradnjo medobčinskega in regionalnega sodelovanja tudi na področju mobilnosti.
- Načrtujejo in izvajajo se različni projekti: preureditev središča Renč, širitev postavitve e-polnilnic, rekonstrukcije cest, kar predstavlja velik potencial za izboljšanje dostopnosti v vseh naseljih.
- Sosednji občini Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba izvajata ukrepe trajnostne mobilnosti, ki bi jih bilo možno preslikati oz. razširiti tudi na območje občine Renče-Vogrsko: javni sistem izposoje koles («bike sharing»), mestni javni avtobusni potniški promet, gradnja kolesarskih povezav.



Slika 15: Revitalizacija vaškega jedra v Renčah (Studio Bonutti, april 2017)

Pet stebrov ukrepanja

Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja in identificiranih izzivov in priložnosti za pet sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Za posamezne stebre ukrepanja so bila opredeljena tudi strateška vodila. Strateška vodila odražajo naše ambicije in hkrati podajajo pristop za doseg strateških ciljev. Predstavljajo osnovo za izbiro in izvajanje ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranimi ambicijami.

Strateški stebri ukrepanja

- I. Celostno načrtovanje mobilnosti
- II. Kakovostne razmere za hojo
- III. Urejeni pogoji za kolesarjenje
- IV. Privlačnejši javni potniški prevoz
- V. Upravljan motorni promet

Strateška vodila

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA STRATEŠKEGA VODILA
Celostno načrtovanje mobilnosti	vzpostavitev medobčinskega strateškega načrtovanja prometa in odlične komunikacije Občine s prebivalci, deležniki in drugimi ciljnimi skupinami	vsaj en medobčinski projekt na dve leti na področju celostnega prometnega načrtovanja in vsaj en medobčinski sestanek na leto na temo medobčinskega sodelovanja na področju celostnega prometnega načrtovanja <i>(zapisnik / interno poročilo o medobčinskih aktivnostih na področju CPN)</i> in povečanje zadovoljstva občanov z obveščanjem o prometnih ukrepih do leta 2030 (z 2,88 leta 2023 na 3,4 leta 2030 - ocena zadovoljstva občanov o obveščanju) <i>(anketa splošne javnosti)</i>
Kakovostne razmere za hojo	vzpostavitev pogojev za varen prihod v otrok v šolo in vrtec peš	povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo brez spremstva, z 20 % leta 2023 na 25 % leta 2030 <i>(anketa šolarjev 3., 5. in 7. razreda)</i> in povečanje števila otrok, ki pešačijo v vrtec, s 5 % leta 2023 na 7 % leta 2030 <i>(anketa staršev otrok v vrtcih)</i>
Urejeni pogoji za kolesarjenje	vzpostavitev pogojev za varen prihod v šolo in na delo s kolesom	povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo, z 2 % leta 2023 na 5 % leta 2030 <i>(anketa šolarjev 3., 5. in 7. razreda)</i> in povečanje deleža zaposlenih, ki kolesarijo na delo, z 0 % leta 2023 na 5 % leta 2030 <i>(anketa zaposlenih)</i>
Privlačnejši javni potniški prevoz	izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa na povezavah najbolj intenzivnih dnevnih migracij	povečanje deleža zaposlenih, ki na delo redno prihajajo z javnim prevozom z 1.2 % leta 2023 na 5 % leta 2030 <i>(anketa splošne javnosti)</i>
Upravljan motorni promet	zmanjšanje prevlade avtomobila v občini in povečanje občutene in dejanske varnosti drugih udeležencev v prometu z intenzivnim umirjanjem motornega prometa	znižanje deleža vozil, ki prekoračijo hitrost na regionalnih cestah v naseljih, z 78.3 % septembra 2022 na 40 % septembra 2030 <i>(meritve merilcev hitrosti)</i> in povečanje zadovoljstva občanov s prometno varnostjo do leta 2030 (z 2,76 leta 2023 na 3,2 leta 2030 - ocena zadovoljstva občanov s prometno varnostjo) <i>(anketa splošne javnosti)</i>

I. Strateški steber: CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber podaja izhodišča in predstavlja okvir za izvajanje ukrepov ostalih stebrov. Obsega organizacijske ukrepe, aktivnosti obveščanja in promocije, vključevanje v kampanje in uravnoteženo načrtovanje. Občina je s Strategijo razvoja za obdobje 2022-2030 že pričela s celostnim strateškim načrtovanjem, z izdelano CPS pa strateško in celostno načrtovanje pogloblja na področju urejanja prometa. S poglobljanjem sodelovanja z drugimi občinami v regiji, bo ojačala šibko sodelovanje na področju urejanja prometa. Obveščanje javnosti že izvaja na spletu in preko družabnih omrežij, vendar ga je treba nadgraditi.

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se tako nanašajo na nadgradnjo obstoječe načrtovalske prakse in sledijo strateškemu vodilu: »vzpostavitev medobčinskega strateškega načrtovanja prometa in odlične komunikacije Občine s prebivalci, deležniki in drugimi ciljnimi skupinami«.

I.1. Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS

Poleg sprejema CPS na občinskem svetu, se enkrat na leto izdela poročilo o izvajanju in učinkih CPS. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se spremljajo obvezni kazalniki (poročilo se odda pristojnemu ministrstvu) in drugi izbrani kazalniki. O rezultatih se seznanijo občinsko upravo in vodstvo občine, občinski svet in javnost (objava na spletu). Po 7-letnem planskem obdobju se pristopi k pripravi naslednje generacije CPS.

I.2 Uravnoteženo načrtovanje z vidika uporabnikov javnih prometnih površin

Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti se upoštevajo vsi potovalni načini, pri čemer se da prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. V okviru investicijskega vzdrževanja in gradnje cest se upoštevajo vsi načini potovanja. Prioritete se določijo na podlagi strateških vodil CPS in sinergijskih učinkov za vse uporabnike (voznike, pešce, kolesarje, uporabnike javnega potniškega prometa), ki se opredelijo na podlagi opredeljenih potreb in izzivov, na primer previsoke hitrosti in potreba po ukrepih umirjanja prometa, potreba po infrastrukturi za pešce in kolesarje, ureditev postajališč, odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe. Pripravi se uravnotežen proračun z vidika enakovredne obravnave vseh načinov opravljanja poti v občini.

I.3 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Občine v regiji se že povezujejo v svetu regij. Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja Občine Renče-Vogrsko predvsem s sosednjimi občinami Nova Gorica, Šempeter-Vrtojba in Miren-Kostanjevica predstavlja nadgradnjo sodelovanja v svetu regij. Povezovanje in sodelovanje naj se izvaja v obliki rednih koordinacijskih sestankov (npr. vsake tri mesece) ali sestankov po potrebi npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine. Osrednje teme medobčinskih sestankov naj bodo: kolesarska infrastruktura, javni potniški promet, mobilnost in dostopnost v času EPK 2025, površina za sopotništvo, prevozi na klic. V primeru ustanovitve regijskega centra mobilnosti predstavniki Občine sodelujejo z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti lokalnega in medobčinskega značaja ter v okviru različnih projektov in pobud.

I.4 Delo z javnostmi

Splošno javnost in deležnike se obvešča 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 se uporabijo različni kanali: splet, občinsko glasilo, družabna omrežja, pa tudi elektronska sporočila in sestanki. Obvešča se o začetku, trajanju, končanju in rezultatih aktivnosti CPS. Zaposlovalci o vsem obveščajo svoje zaposlene. V fazi izdelanih idejnih zasnov (tudi za državno infrastrukturo) se le-te predstavijo v obliki javne razprave ali posveta deležnikom in splošni javnosti, tangiranim stanovalcem in drugim uporabnikom; javnost lahko poda pripombe na zasnove, ki se potem strokovno proučijo. Obveznost izvedbe javne razprave oz. druge oblike participacije se vključi v projektne naloge v okviru naročil.

I.5 Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Evropski teden mobilnosti je največja mednarodna kampanja za spodbujanje trajnostne mobilnosti in vsako leto poteka med 16. in 22. septembrom. Namen kampanje je ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti skozi izvajanje ukrepov, ki imajo dolgoročnejši vpliv na prebivalce v slovenskih občinah ter jih aktivno spodbujajo k spremembi potovalnih navad in bolj trajnostnemu načinu razmišljanja in delovanja. Predvideno je, da se Občina Renče-Vogrsko vsako leto aktivno vključi v kampanjo, ob tem pripravi program in se vključi v aktivnosti pristojnega ministrstva.

II.6 Občinska uprava kot zgled

Občinska uprava kot zgled izvaja ukrepe spodbujanja uporabe okolju prijaznih načinov prevoza z aktivnostmi v okviru svoje ustanove s posodobitvijo voznega parka – zamenjava vozil na motor z notranjim izgorevanjem z e-vozili, nabava službenih koles z možnostjo izposoje, promocijske vožnje s kolesi, pohodi ob otvoritvah poti ipd.

Tabela 2: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Celostno načrtovanje mobilnosti

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I.1	Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS	majhna	+
I.2	Uravnoteženo načrtovanje z vidika uporabnikov javnih prometnih površin	srednja	++
I.3	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	majhna	+
I.4	Delo z javnostmi	majhna	+
I.5	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	majhna	+
I.6	Občinska uprava kot zgled	majhna	+



Slika 16: Medobčinski sestanek v okviru priprave CPS

II. Strateški steber: KAKOVOSTNE RAZMERE ZA HOJO

Slabi pogoji za hojo so eden glavnih izzivov urejanja prometa v prihodnje. Zelo veliko je pomanjkanje infrastrukture, visoke vozne hitrosti pa še poslabšujejo pogoje za hojo. Z urejeno infrastrukturo za hojo je moč pričakovati povečanje peš prihodov na posamezne cilje potovanj (zaposlitvena območja, šole, vrtce). Razporeditev naselij in prostorske danosti (npr. potek vodotokov) imajo velik potencial za ureditev varnih in direktnih peš povezav. Občina je z izgradnjo pločnikov že pričela izboljševati pogoje za hojo, ponekod pa so že vzpostavljene rekreacijske peš povezave. Z ureditvijo javne površine ob Vipavi je pričela z urejanjem prostora za srečevanje in druženje. Občina že ima naziv Občina po meri invalidov in bo z nadgradnjo akcijskega načrta in njegovim izvajanjem omogočila enakovredno vključenost v promet vseh uporabnikov ne glede na njihove sposobnosti.

Z izvajanjem ukrepov za vzpostavitev kakovostnih razmer za hojo, bo Občina prioriteto sledila strateškemu vodilu: »vzpostavitev pogojev za varen prihod v otrok v šolo in vrtec peš«. S prenovitvijo varnih šolskih poti se bodo izboljšali pogoji za hojo za vse prebivalce občine.

II.1 Ureditev peš povezav

V prvem letu se izdela Idejna zasnova kolesarskih in peš povezav v Občini Renče-Vogrsko z akcijskim načrtom v kateri se upoštevajo rešitve prikazanega koncepta omrežja na sliki 18. V okviru idejne zasnove se načrtujejo tudi sprehajalne in rekreacijske poti, ki so del predvidenih v okviru koncepta omrežja na sliki 18 ali pa samostojne poti, ki se navezujejo na poti opredeljene v konceptu omrežja. Povezave med naselji se ob upoštevanju naravnih danosti izvedejo kot zeleni koridorji. V okviru izdelane zasnove naj se določi etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: pomembnost povezave, že delno izvedena, pričakovane obremenitve, stopnja povečanja prometne varnosti, zahtevnost izvedbe. Prioritetno se uredijo peš povezave na šolskih poteh.

V naslednjih letih se pristopi k izgradnji peš omrežja. Prioritetno se uredijo:

- pločnik ob regionalni cesti na odseku Bukovica-Britof,
- pešpot med območjem Občine in OŠ v Bukovici v smeri proti Ribniku Volčja Draga z rekonstrukcijo mostu preko jarka,
- rekonstrukcija nadhoda ali novogradnja podhoda/nadhoda preko železniške proge pri postaji Volčja Draga,
- povezava južnih krakov Renč (ulice Žigoni, Tureli in Lukežiči) s preboji za pešce,
- ureditev pločnika med Renčami in Arčoni.

Uredijo se tudi:

- manjkajoči pločniki na vseh odsekih regionalnih cest skozi naselja,
- pločniki na občinski cesti skozi Volčjo Drago (lokalna cesta LC284311),
- pešpot med Bukovico in Renčami.

Do postajališč šolskih avtobusov se uredijo pločniki, v redko poseljenem območju lahko tudi peš pasovi.

Peš površine se dimenzionirajo tako, da omogočajo uporabo osebam na invalidskih vozičkih. Pločniki se uredijo z enotno niveleto, brez spuščanja in dviganja na območjih uvozov na zemljišča, ki se uredijo preko spuščanih robnikov, tako da bo možna udobna in varna hoja. Peš prehodi se uredijo na vseh manjkajočih mestih; prioriteto se zgoščajo na regionalnih cestah in na šolskih poteh. Na območju obstoječih in načrtovanih pozidav se ohranjajo in zasnujejo bližnjice in peš preboji.

II.2 Ureditev javnih površin

Preuredi se osrednja javna površina v Renčah, za kar je že izdelana programska in arhitekturna zasnova, ki nakazuje smer razvoja in utrjevanja identitete kraja (Revitalizacija vaškega jedra v Renčah, Studio Bonutti, Bukovica, april 2017). Ureditve bodo morale biti podrejene pešcem; prostor v središču se bo uredil kot skupni prometni prostor in območje umirjenega prometa. V središču bo treba urediti tudi avtobusno postajališče.

Ulice kot območje umirjenega prometa ali kot skupni prometni prostor se poleg Renč oblikujejo tudi v drugih lokalnih središčih: Vogrsko - osrednja cesta na slemenu, Bukovica (Britof) - vse ulice okoli nekdanje cerkve. Ulice se uredijo v enem nivoju z ustreznim tlakom, z osnovno prometno signalizacijo (označitev režim v območju), zasaditvijo in urbano opremo: klopi, pitniki, manjša igrala ipd. Kot skupen prometni prostor se urejajo tudi ozke ulice v drugih naseljih (npr. Arčoni).

V manjših naseljih se uredijo javna shajališča, to so javne površine, ki se uredijo kot trg in delno kot zelena površina: Oševljek - pri avtobusnem postajališču, Mohorini - pri urejenem počivališču za kolesarje, Martinuči - kjer je potrebno samo dodatno opremiti že obstoječo površino. Površine se ustrezno opremijo.

II.3 Opremljanje površin za pešce

Opremijo se vse obstoječe in nove peš povezave in sprehajalne poti ter druge površine za pešce (trgi, ploščadi, shajališča) in sicer z urbano in drugo opremo kot na primer: klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitness napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table, drevesa za senco, javna razsvetljava (v skladu s predpisi o svetlobnem onesnaževanju). Postavijo se tudi kažipot za pešce.

Prioritetno se opremijo naslednje površine: trg pred železniško postajo Volčja Draga, ploščad pred dvorano Zorana Mušiča, trg pred lekarno v Renčah – kot del celovite ureditve središča Renč, trg pred Osnovno šolo Vogrsko.

II.4 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

Občina Renče-Vogrsko je Občina po meri invalidov. Ukrep obsega evidentiranje in plan odprave ovir za funkcionalno ovirane osebe in pripravo novega akcijskega načrta z večjim obsegom ukrepov na področju varne mobilnosti in dobre dostopnosti (urejenost javnih površin, dimenzije peš povezav, prehodi za pešce brez ovir, dostopnost postajališč javnega potniškega prometa). Preuredi se izvennivojski prehod preko železniške proge v Volčji Dragi, da bo dostopen tudi za gibalno ovirane osebe. Vsako leto se v občinskem proračunu nameni nekaj sredstev za odpravo ovir in se poskrbi, da so v okviru vsakega projekta urejanja prometnic površine, po katerih se gibajo invalidi (peš, kolesarske steze, postajališča ipd.), ustrezno urejene brez ovir in dimenzionirane. V sklopu urejanja peš in drugih javnih površin se v skladu s predpisi uredijo talni taktilni vodilni sistemi.

Tabela 3: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Kakovostne razmere za hojo

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
II.1	Ureditev peš povezav	velika	+++
II.2	Ureditev javnih površin	srednja	++
II.3	Opremljanje površin za pešce	srednja	+
II.4	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	srednja	++

III. Strateški steber: UREJENI POGOJI ZA KOLESARJENJE

Kolesarjenje v občini ni razvito. Na območju občine ni opredeljenega omrežja kolesarskih povezav, kolesarska infrastruktura, kot na primer steze in poti, ni zgrajena, premalo je odstavnih mest za kolesa in občani nimajo dostopa do javnega sistema za izposajo koles. Prav tako niso izkoriščeni potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo. Kolesarjenje je možno le po obstoječih cestah, kjer pa se kolesarji zaradi visokih vozniških hitrosti motornih vozil, slabe preglednosti v križiščih in ponekod slabega stanja cest ne počutijo varne. Z urejeno infrastrukturo za kolesarjenje je moč pričakovati povečanje prihodov na posamezne cilje potovanj (zaposlitvena območja, šole) s kolesi, saj jih povprečno več kot petina različnih ciljnih skupin živi do 5 km od cilja potovanj. Občina se zaveda tega potenciala in je že pristopila k aktivnostim snovanja nekaterih kolesarskih povezav. Vzporedno z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje bo treba več pozornosti nameniti promocijskim in ozaveščevalnim aktivnostim za spodbujanja kolesarjenja.

Občina bo ustvarila pogoje za varno in udobno kolesarjenje z osrednjim strateškim vodilom: »vzpostavitev pogojev za varen prihod v šolo in na delo s kolesom«. Razvejanost šolskih poti urejenih za varno kolesarjenje, pomeni izboljšanje pogojev za kolesarjenje za vse prebivalce. Kolesarska ponudba se okrepi na smereh delovnih migracij. Ukrepi obsegajo gradnjo infrastrukture, postavitve opreme in izvajanje podpornih aktivnosti.

III.1 Ureditev kolesarskih povezav

V prvem letu se izdela Idejna zasnova kolesarskih in peš povezav v Občini Renče-Vogrsko z akcijskim načrtom v kateri se upoštevajo rešitve prikazanega koncepta omrežja na sliki 18. Opredelijo se prioritete kolesarske povezave, namenjene vsakodnevni kolesarjenju in hoji na delo, v šolo, po nakupih, po drugih opravkih. Določi se etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: pomembnost povezave, že delno izvedena, pričakovane obremenitve, stopnja povečanja prometne varnosti, zahtevnost izvedbe. Predvidijo se tudi kolesarske povezave, namenjene rekreaciji (izkoristiti potenciale prostora za rekreacijo in razvoj kolesarskega turizma), ki naj sovpadajo s sprehajalnimi in rekreacijskimi peš potmi v skupnih zelenih koridorjih.

V naslednjih letih se pristopi k izgradnji kolesarskih povezav (skupna dolžina pribl. 42 km):

- predlagana državna kolesarska povezava Miren–Renče–Šempas,
- kolesarska povezava Volčja Draga-Bukovica-Britof-Bilje,
- kolesarska povezava Vogrsko-Volčja Draga-Šempeter pri Gorici (Nova Gorica),
- kolesarska povezava Bukovica-Renče,
- kolesarska povezava Volčja Draga-Dobrava-Prvačina,
- rekreacijska kolesarska pot (tudi tematska učna pot) ob reki Vipavi.

Kolesarske povezave se dimenzionirajo tako, da je možna njihova uporaba tudi za tovorna kolesa in kolesa invalidov. Na kolesarskih povezavah se na ambientalno privlačnih mestih uredijo in opremijo počivališča za kolesarje. Postavi vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev.

III.2 Urejanje parkirnih mest za kolesa

Parkirna mesta za kolesa se uredijo pred vsemi pomembnimi cilji poti:

- razširitev kolesarskega parkirišča pred OŠ Renče,
- kolesarsko parkirišče pred OŠ v Vogrskem in Bukovici, pred stavbo občinske uprave in pred Dvorano Zorana Mušiča v Bukovici, pred železniško postajo Volčja Draga in železniškim postajališčem Okroglica,

- na pokopališču v Britofu, pri Waldorfskem vrtcu, v središču Renč (v sklopu celovite ureditve javne površine),
- kolesarnice na območju največjih zaposlovalcev v občini: Osnovna šola Renče (za zaposlene in šolarje), Goriške opekarne, Spintec, Martex, TT Okroglica, Ritter,
- postavitve kolesarskih stojal pri avtobusnih postajališčih.

Kolesarska parkirišča se uredijo kot odstavnna mesta z ustreznimi stojali. Večja parkirišča se nadkrijejo. Vsa neprimerna stojala se zamenjajo z ustreznimi stojali. Do vseh odstavnih mest se s kolesarskih povezav uredijo ustrezni dovozi.

III.3 Sistem izposoje koles

Vzpostavi se javni sistem izposoje koles, kompatibilen s sistemom v Novi Gorici, ki deluje tudi v Šempetru. Ponudba naj obsega tudi električna kolesa. Postaje se postavijo v središču naselja Renče, pred dvorana Zorana Mušiča v Bukovici, na trgu pred železniško postajo Volčja Draga in v Vogrskem.

III.4 Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja

Izvajajo se aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja med in po izgradnji infrastrukture kot na primer: obveščanje o novostih (splet, občinsko glasilo, družabna omrežja), postavitve e-polnilnic za kolesa, tečaj kolesarjenja za starejše, postavitve stojal za vzdrževanje koles v naseljih, nakup službenih e-koles (Občina Renče-Vogrsko, OŠ), osveščanje zaposlovalcev o pomenu spodbujanja zaposlenih za prihod na delo s kolesi (npr. pridružitve nacionalni pobudi Polni zagona kolesarimo v službo).

Tabela 4: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Urejeni pogoji za kolesarjenje

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
III.1	Ureditev kolesarskih povezav	zelo velika	+++
III.2	Urejanje parkirnih mest za kolesa	majhna	++
III.3	Sistem izposoje koles	srednja	++
III.4	Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja	majhna	+



Slika 17: Možna kolesarske povezave Bukovica-Renče – fotomontaža



LEGENDA

območje Občine Renče-Vogrsko

Kolesarske in peš povezave

- predlagana državna kolesarska povezava
- kolesarska povezava
- peš in kolesarska povezava
- peš povezava
- tematska učna pot ob Reki Vipavi
- pot Simona Gregorčiča

Prometnice

- hitra cesta
- regionalna cesta
- občinska cesta
- stranska cesta
- železnica

Pomembni objekti

- železniška postaja / postajališče
- parkirišče za sopotništvo
- občinska uprava
- osnovna šola / vrtec
- večji zaposlovalec
- zdravstveni dom
- pokopališče

Vodne površine

- potok Lijak
- reka Vipava
- jezero

Slika 18: Omrežje predlaganih povezav za pešce in kolesarje

IV. Strateški steber: Privlačnejši javni potniški prevoz

Obstoječa ponudba javnega avtobusnega in železniškega prometa je predvsem zaradi nizkih intervalov voženj neatraktivna. Še posebej je neustrezna ponudba na smereh glavnih delovnih migracij, to je med občinama Nova Gorica in Renče-Vogrsko na razdalji približno 10 kilometrov. Zelo dobro delujejo šolski prevozi in obstaja tudi storitev prevoza na klic za starejše.

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa v širšem pomenu z osrednjim strateškim vodilom: »izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa na povezavah najbolj intenzivnih dnevnih migracij«.

IV.1 Širitev sistema mestnega javnega avtobusnega potniškega prometa Nove Gorice

Mestna občina Nova Gorica ima sistem javnega mestnega avtobusnega potniškega prometa, ki vključuje tudi območje občine Šempeter-Vrtojba. Prouči se možnost (tehnična in finančna) širitve sistema tudi na območje Renče-Vogrsko s podaljšanjem linij, ki potekajo do Vrtojbe. V primeru zadostnih finančnih sredstev in izvedljivosti se pristopi k izvedbi. Ukrep se prouči v okviru sinergije s ponudbo primestnega javnega avtobusnega potniškega prometa.

IV.2 Opremljanje avtobusnih postajališč

Občina prične s sistematičnim opremljanjem ali nadgradnjo že obstoječe opreme avtobusnih postajališč (klopi, nadstreški, vozni redi, koš za odpadke, odstavno mesto za kolesa) in urejanjem dostopov do njih (tudi do postajališč šolskega avtobusa), kar obsega v naseljih pločnik, izven naselij ali na redko poseljenem območju pa pas za pešce in površino za čakanje na avtobus. V središču Renč se uredi avtobusno postajališče v sklopu celovite ureditve trga. Preuredi se postajališče v Vogrskem.

IV.3 Izboljšanje ponudbe železniškega potniškega prometa

Občina poda pobudo na Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcijo RS za infrastrukturo za preureditev železniške postaje Volčja Draga: zmanjšanje števila tirov, prenova postaje, gradnja podhoda (ali nadhoda) z dostopnostjo tudi za funkcionalno ovirane osebe in kolesarje, postavitve opreme (kolesarnica, postaja javnega sistema izposoje koles, paketomat ipd.). Opremi in posodobi se tudi postajališče Okroglica. Poveča se frekvenca prevozov povezave z Novo Gorico. Cilj je čim hitrejša realizacija.

IV.4 Šolski prevozi

Pristopi se k reorganizaciji šolskega prevoza: novelacija varnih šolskih poti in meril za upravičenost do brezplačnega šolskega prevoza, opredelitev lokacij postajališč šolskega prevoza in njihova ureditev z utrjeno površino za čakanje, prometnim znakom, ustreznim dostopom do postajališč. Šolski prevoz se integrira z javnim prevozom na način, da lahko šolski prevoz uporabljajo vsi občani. Prouči se ta možnost in v primeru izvedljivosti se ukrep izvede.

Tabela 5: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Privlačnejši javni potniški prevoz

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
IV.1	Širitev sistema mestnega javnega avtobusnega potniškega prometa Nove Gorice	zelo velika	+++
IV.2	Opremljanje avtobusnih postajališč	srednja	+
IV.3	Izboljšanje ponudbe železniškega potniškega prometa	zelo velika	+++
IV.4	Šolski prevozi	srednja	++

V. Strateški steber: Upravljan motorni promet

Izzivi opisani v predhodnih poglavjih izhajajo iz prevladujoče rabe osebnih motornih vozil, ki so posledica ureditev podrejenih potrebam motornega prometa na eni strani, in posledica pomanjkanja urejenih alternativ na drugi strani. Ključni izziv so visoke vozne hitrosti predvsem na državnem cestnem omrežju in tudi na ravnih daljših odsekih občinskih cest. Občinske ceste so ponekod zelo ozke z uničenimi vozišči, v križiščih pa ni zagotovljena preglednost. Občina je že pričela izvajati ukrepe umirjanja prometa, aktivno obnavlja in vzdržuje občinsko cestno omrežje ter se z upravljavcem državnih cest dogovarja za rekonstrukcije državnih cest. Vzpostavila je polnilnice za električna vozila. Z razvojem alternativnih oblik prevoza na eni strani ter izvajanjem intenzivnih ukrepov umirjanja prometa v naseljih, odpravljanjem črnih točk na cestnem omrežju z vidika vseh uporabnikov prometnih površin in upravljanjem prometa na drugi strani, se bodo lahko zmanjšale potrebe prebivalcev po nenehni uporabi osebnih motornih vozil.

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodilom: »zmanjšanje prevlade avtomobila v občini in povečanje občutene in dejanske varnosti drugih udeležencev v prometu z intenzivnim umirjanjem motornega prometa«.

V.1 Vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja

Poleg rednega vzdrževanja cest so v skladu z načrti⁴ predvidene rekonstrukcije in novogradnje na državnem cestnem omrežju in sicer:

- ureditev regionalne ceste skozi Bukovico,
- ureditev regionalne ceste skozi Dombrovo,
- izgradnja Obvoznice Bazara-Dornberk (Volčja Draga),
- ureditev ceste Oševljek,
- cesta Zmajna,
- cestni odsek Britof-Rotonda.

Navedeni projekti se ponovno proučijo (revizija projektov) z vidika urejanja pločnikov, kolesarskih stez, avtobusnih postajališč in še posebno na odsekih skozi naselja z vidika izvedbe ukrepov umirjanja prometa (glej tudi ukrep I.2). Zaradi velikih preseganj omejitev hitrosti na regionalni cesti skozi Bukovico je treba na tej regionalni cesti izvajati intenzivne ukrepe umirjanja prometa. V okviru obvoznice Bazara-Dornberk (Volčja Draga), se vodenje kolesarjev uredi po sedanji cesti, ki bo kasneje manj prometna in ob kateri je pozidava; pod železniško progo pa se na sedanji lokaciji nivojskega prehoda uredi podhod za pešce in kolesarje.

Plan vzdrževanja cest naj opredeli prioritete, kjer se lahko z vzdrževalnimi deli izboljšujejo tudi pogoji za pešačenje in kolesarjenje in izvedejo ukrepi umirjanja prometa.

⁴ Rebalans proračuna RS za leto 2023 (Rb2023) (Uradni list RS, št. 65/2023) in Proračun Občine Renče-Vogrsko

V.2 Izvedba ukrepov umirjanja prometa

Središča naselij, okolice šol in stanovanjske ulice se opredelijo kot območja prijaznega prometa. Opredelijo se območja umirjenega prometa ali območja skupnega prometnega prostora. Odsek regionalne ceste med naseljem Vogrsko in priključkom na hitro cesto se omeji na 70 km/h. V vseh naseljih in šolskih poteh, še posebej na regionalnih cestah in na ravnih odsekih občinskih cest, kjer so omejitve hitrosti bistveno prekoračene, se izvajajo ukrepi umirjanja prometa ob upoštevanju ureditev, predvidenih v okviru ukrepov II.1 in II.2 (npr. otoki, dvignjeni prehodi za pešce, zamik smernega vozišča, optične zavore). Promet se umirja tudi s postavitvijo radarjev (lahko tudi mobilnih) in ali postavitvijo semaforja (prižig rdeče luči v primeru prekoračitve hitrosti). Izvajanje ukrepov spremlja intenzivno komuniciranje z javnostjo.



Slika 19: Primer umirjanja prometa v stanovanjski ulici v Ljutomeru

V.3 Ureditev okolice osnovne šole v Renčah

Po rekonstrukciji cest v okolici šole se pristopi k celoviti ureditvi prometnih površin in opreme v okolici osnovne šole Renče na podlagi predhodno izdelane idejne zasnove. Idejna zasnova se lahko izdelava v sklopu priprave mobilnostnega načrta (glej ukrep V.5). Uredijo se: širitev obstoječega parkirišča za kolesa in zamenjava stojal z ustrežnejšimi, ureditev kolesarnice, obnova pohodnih površin (od trga za šolo – ustrezno tudi za gibalno ovirane osebe), preureditev dostopa za pešce in kolesarje z vzhodne strani (ob severni strani parkirišča), ureditev poligona za kolesarje, ukrepi umirjanja prometa, prostor za skiroje, zasaditev, klopi.

V.4 Ureditev križišč, priključkov, signalizacije in razsvetljave

Evidentirajo se vsa križišča in priključki ter odseki cest, ki ne zagotavljajo ustrezne preglednosti za uporabnike (voznike motornih vozil, pešce in kolesarje). Odpravijo se konfliktne točke z odstranitvijo ovir (tudi z odločbami za odstranitve ovir na zasebnih zemljiščih) in postavitev cestno prometnih ogledal ter s sprejemom plana vzdrževanja obcestne zasaditve vključno z dogovorom z DRSI za državne ceste.

Izvede se pregled ustreznosti cestne razsvetljave. Pomanjkljivosti se nato odpravijo območju celotne občine v skladu s predpisi, ki urejajo področje svetlobnega onesnaževanja.

V.5 Upravljanje s parkiranjem

Pristopi se k ukrepom upravljanja s parkiranjem. V središču Renč se v prvi fazi parkiranje časovno omeji na 1 uro. Občina ob uvedbi ukrepa obvesti javnost in razdeli po pošti ali skupaj z glasilom parkirne ure (npr. kartonaste parkirne ure z motivom (občinski grb, simbol ob kakšnem občinskem dogodku ipd.)). V nadaljnjih fazah v primeru neučinkovitosti ukrepa (zasedenost parkirnih mest), se pristopi k zaračunavanju.

Zaposlovalci pristopijo k ukrepom upravljanja s parkiranjem. V prvi vrsti Osnovna šola Renče za katero se pripravi mobilnostni načrt v okviru katerega se izdela analiza stanja in opredelijo ukrepi, ki naj obsegajo tudi ukrepe upravljanja parkiranja. Možni ukrepi so: omejitev dostopa do parkirnih mest in izdaja dovolilnic (proti plačilu in/ali selektivno glede na oddaljenost bivanja), ozaveščevalne akcije (npr. prihod na delo s kolesom, v času ETM), šolsko e-kolo za pot med centralo in podružnico. Zaposlovalci lahko v primeru zaračunavanja parkirnin zaposlenim ustanovijo mobilnostni sklad, v katerega se stekajo parkirnine in se z njimi urejajo drugi ukrepi s področja trajnostne mobilnosti.

V.6 Ureditev površine za sopotništvo

Pri priključku na hitro cesto, kjer je občasno tržnica, se makadamska površina namensko uredi za sopotništvo (utrditev, ustrezní priključek na cesto, postavitve signalizacije in stojal za kolesa, parkirni avtomat za plačevanje dnevnega pavšala, paketomat, polnilnica za el. vozila ipd.).

Tabela 6: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Upravljan motorni promet

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
V.1	Vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja	velika	+
V.2	Izvedba ukrepov umirjanja prometa	srednja	+++
V.3	Priprava mobilnostnega načrta in ureditev okolice osnovne šole v Renčah	srednja	++
V.4	Ureditev križišč, priključkov, signalizacije in razsvetljave	srednja	+
V.5	Upravljanje s parkiranjem	majhna	++
V.6	Ureditev površine za sopotništvo	srednja	+



Slika 20: Primer umirjanja prometa v stanovanjski ulici v Ljutomeru



Akcijski načrt celostne prometne strategije

Za uspešno uresničevanje CPS je ključen sedemletni akcijski načrt, ki za izbrani nabor ukrepov, predstavljen v okviru strateških stebrov, podaja obdobje izvedbe po letih z opredelitvijo okvirnih stroškov, odgovornosti za izvedbo in virov financiranja. Ocena stroškov je opredeljena kot okvirna vrednost, saj za nekatere ukrepe ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije. Upoštevana sta tudi proračun Občine Renče-Vogrsko in proračun Republike Slovenije.

Ukrepi se bodo financirali v okviru lastnih proračunskih sredstev, s prijavo na razpise ali pa skupaj z drugimi organizacijami z njihovimi sredstvi. Predvideni so tudi ukrepi za katere niso potrebna finančna sredstva. V prihodnje se bomo v okviru uresničevanja CPS intenzivno prijavljali na razpise pristojnih ministrstev, razpise za vključitev v evropske projekte ter razpise drugih virov financiranja.



Slika 21: Možna ureditev poti med Bukovico in Volčjo Drago – fotomontaža

ukrep	izvedba							odgovornost	virji financiranja**	opombe
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030			
I. Celostno načrtovanje mobilnosti										
I.1. Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	ORV	občinski proračun	stroški za spremljanje kazalnikov
I.2. Uravnoveženo načrtovanje z viclika uporabnikov javnih prometnih površin								ORV	brez stroškov (prerazporeditev proračunskih sredstev)	
I.3. Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja								ORV in sosednje občine	brez stroškov	
I.4. Delo z javnostmi								ORV	brez stroškov	
I.5. Sodelovanje v kampanji evropski teden mobilnosti	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	ORV	občinski proračun, sredstva RS	
I.6. Občinska uprava kot zgled			17.000 €					ORV	sredstva RS (Ekosklad ipd.) in EU	nabava okolju prijaznih vozil
II. Kakovostne razmere za hojo										
II.1a Zasnova peš povezav	7.500 €							ORV	občinski proračun	izvedba enega elaborata skupaj z zasnovo kolesarskih povezav
II.1b Izvedba peš povezav		50.000 €	60.000 €	60.000 €	70.000 €	70.000 €	70.000 €	ORV	občinski proračun	
II.2 Ureditev javnih površin	50.000 €	120.000 €	120.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	ORV	občinski proračun	
II.3 Opremljanje površin za pešce	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	ORV	občinski proračun	

ukrep	izvedba						odgovornost	viri financiranja**	opombe
	2024	2025	2026	2027	2028	2030			
II.4 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	ORV	občinski proračun, sredstva RS	
III. Urejeni pogoji za kolesarjenje									
III.1a Zasnova kolesarskih povezav	7.500 €						ORV	občinski proračun	izvedba enega elaborata skupaj z zasnovo peš povezav
III.1b Izvedba kolesarskih povezav		400.000 €	500.000 €	700.000 €	800.000 €	800.000 €	ORV, DRSI	občinski proračun, sredstva RS in EU	
III.2 Urejanje parkirnih mest za kolesa	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	ORV	občinski proračun	poleg tega tudi posamezne ustanove in njihova lastna finančna sredstva
III.3 Sistem izposoje koles (pridružitven sistem »Go2Go«) (začetek 3 lokacije nato širitev)	2.000 €	40.000 €	60.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	ORV	občinski proračun, vključitev v projekte (šezmesejni sistem Go2GO)	zemljišče, razpis, investicija in letni stroški obratovanja
III.4 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	ORV	sredstva RS in EU, vključitev v projekte nevladnih organizacij	
IV. Privlačnejši javni potniški prevoz									
IV.1 Proučitev možnosti širitev sistema mestnega javnega avtobusnega potniškega prometa Nove Gorice	2.000 €	2.000 €	op.	op.	op.	op.	ORV	občinski proračun	op.: izvedba v okviru finančnih in organizacijskih možnosti
IV.2 Oprema avtobusnih postajališč (javnih, šolskih)	7.000 €	7.000 €	7.000 €	7.000 €	7.000 €	7.000 €	ORV, RS	občinski proračun, proračun RS	

ukrep	izvedba						odgovornost	virji financiranja**	opombe
	2024	2025	2026	2027	2028	2029			
IV.3 Pobuda za posodobitev železniške postaje Volčja Draga in izboljšanje ponudbe železniškega prometa							ORV, DRSI	brez stroškov	izvedba posodobitve po letu 2030
IV.4 Šolski prevozi (reorganizacija, integracija z JPP)							ORV	brez dodatnih stroškov	
V. Upravljan motorni promet									
V.1 Vzdrževanje, rekonstrukcije, novogradnje cest	2.090.000 €	2.150.000 €	670.000 €	1.800.000 €	1.800.000 €	1.800.000 €	ORV, DRSI	občinski proračun, proračun RS	
V.2 Izvedba ukrepov umirjanja prometa	20.000 €	20.000 €	20.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	ORV, DRSI	občinski proračun, proračun RS	
V.3 Mobilnostni načrt in ureditev okolice osnovne šole v Renčah	35.000 €	45.000 €	10.000 €				ORV, OŠ Renče	občinski proračun	
V.4 Ureditev križišč, priključkov, signalizacije in razsvetljave	60.000 €	60.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	ORV, DRSI	občinski proračun, proračun RS	
V.5 Upravljanje s parkiranjem		3.000 €					ORV, večji zaposlovalci	občinski proračun	strošek uvedbe časovno omejenega parkiranja (signalizacija, razdelitev ur,...)
V.6 Ureditev površine za sopotništvo						50.000 €	ORV, sosednje občine, DRSI, DARS	proračun RS	določitev odgovornosti za upravljanje tovrstnih površin je na strani RS

**možno pridobiti sredstva RS za sofinanciranje ukrepov



