



MESTNA OBČINA
NOVA GORICA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

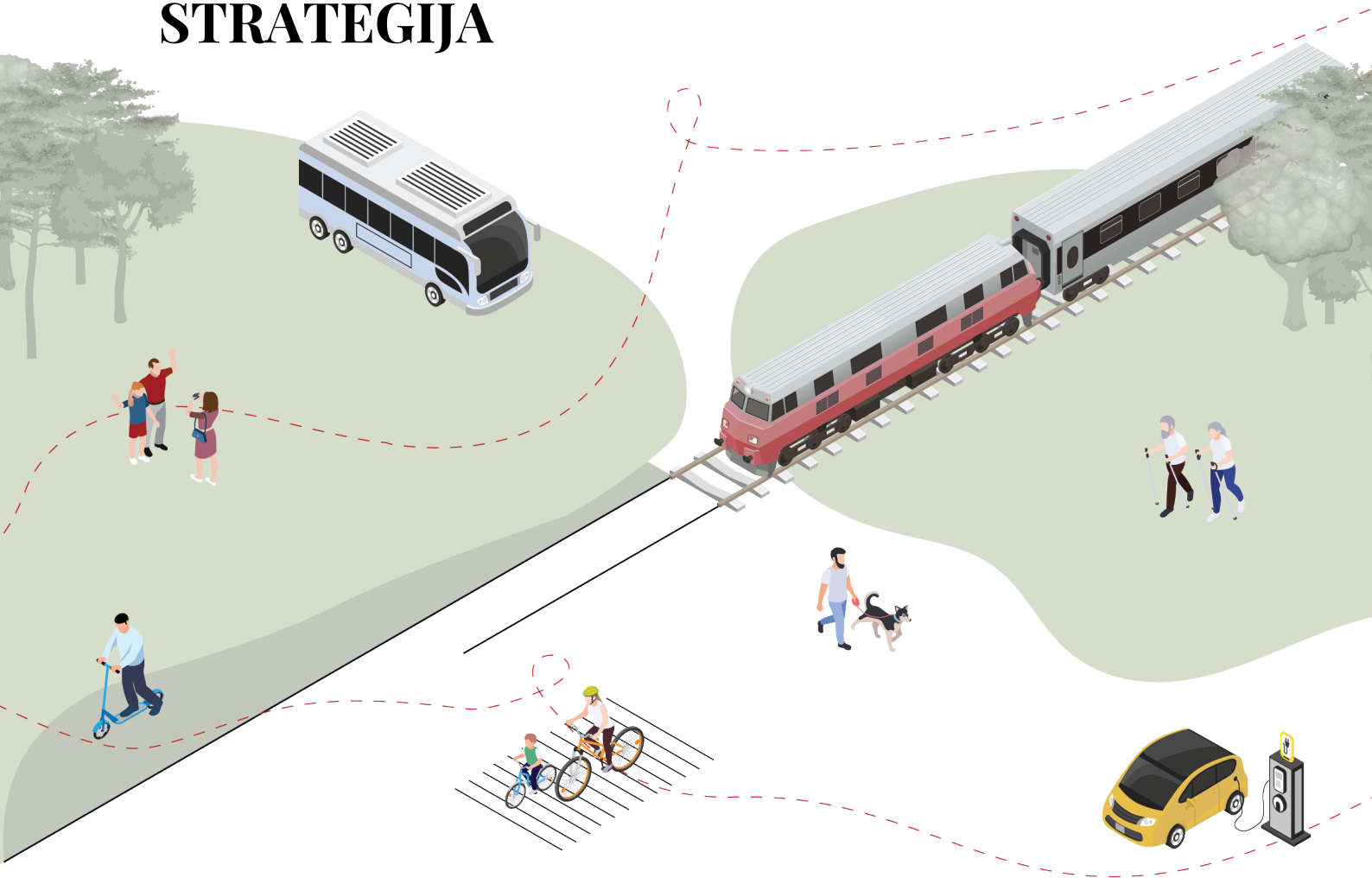


Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA

Mestna občina Nova Gorica

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE NOVA GORICA



MESTNA OBČINA
NOVA GORICA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Naročnik
Mestna občina Nova Gorica
Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica

Izvajalec
LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.
PNZ d.o.o.

Avtorji
Tosja Vidmar
Gregor Pretnar
Jakob Jugovic
Lea Rikato Ružič
Maja Šinigoj
Jernej Vozelj
Nuša Britovšek

Presojevalec
Dr. Uroš Kramar

Oblikovanje
Kristina Oražem

Fotografije
Locus d.o.o

Leto izida
Oktober 2025

Kazalo

Nagovor župana	5
Vloga in proces priprave Občinske celostne prometne strategije	6
Oris zelenega stanja	13
Ključni poudarki analize stanja	16
Dosežki, izzivi in priložnosti na področju prometa v Mestni občini Nova Gorica	26
Med Novo Gorico in Brdi: skupni izzivi in razvojne potrebe v trajnostni mobilnosti	40
Pet stebrov ukrepanja	44
Celostno prometno načrtovanje	45
Hoja	48
Kolesarjenje	51
Javni potniški promet	54
Motorni promet	56
Mirujoči promet	58
Akcijski načrt	61
Celostno prometno načrtovanje	62
Hoja	66
Kolesarjenje	68
Javni potniški promet	70
Motorni promet	72
Mirujoči promet	74

Nagovor župana

Spoštovani občanke in občani,

promet je mnogo več kot premik od točke A do točke B. Je del našega vsakdana, ki močno vpliva na kakovost bivanja, zdravje, varnost, povezanost v skupnosti in tudi na okolje, v katerem živimo. Zato je premišljeno in dolgoročno upravljanje prometa eden ključnih izzivov in obenem priložnosti naše občine.

Leta 2017 smo v Mestni občini Nova Gorica s prvo Celostno prometno strategijo zastavili jasne smernice za trajnostni razvoj prometa. V zadnjih sedmih letih smo ob podpori te strategije izvedli številne pomembne projekte – od kolesarskega omrežja do prenove avtobusnih postajališč ter širjenja sistema izposoje koles. Z vstopom v novo strateško obdobje in z upoštevanjem nove zakonodaje smo se v letu 2024 lotili priprave prenovljene Občinske celostne prometne strategije (OCPS), ki zdaj predstavlja naš glavni strateški dokument za naslednjih sedem let.

Posebno vrednost dokumentu daje širok proces sodelovanja z javnostjo, ki smo mu namenili posebno pozornost. Strategijo smo soustvarjali z vami – občankami in občani, preko javnih razprav, tematskih delavnic, anket in intervjujev. Z vašo pomočjo smo prepoznali ključne izzive, potrebe ter priložnosti, ki jih bo strategija v prihodnjih letih naslavljala. Zahvaljujem se vsem, ki ste s svojim mnenjem in izkušnjami prispevali k oblikovanju dokumenta. Takšna participativna priprava je po našem trdnem prepričanju edina prava pot k prometni ureditvi, ki bo koristila vsem.

Nova strategija gradi na jasni viziji: ustvariti dostopen, varen, zdravju prijazen in trajnostno naravnan prometni sistem, ki bo povezoval ljudi in prostore ter prispeval k razvoju celotne mestne občine. Vzpostavili smo realne in hkrati ambiciozne cilje ter načrtali ukrepe, ki dajejo prednost pešcem, kolesarjem, javnemu prevozu in drugim oblikam okolju prijazne mobilnosti.

OCPS je naš skupni dokument – z njo ne postavljamo le temeljev za boljše prometne rešitve, temveč tudi izpolnjujemo pogoje za pridobivanje državnih in evropskih sredstev, ki nam bodo omogočila uresničevanje načrtanih ciljev.

Verjamem, da lahko skupaj ustvarimo občino, kjer bo promet varen, učinkovit in prijazen – tako do ljudi kot do okolja.

Samo Turel

župan Mestne občine Nova Gorica



Foto: Leo Caharija.

Vloga in proces priprave Občinske celostne prometne strategije

Vloga občinskih celostnih prometnih strategij

Občinska celostna prometna strategija je ključno orodje lokalne skupnosti za oblikovanje varnega, dostopnega in učinkovitega prometnega sistema. Njena temeljna naloga je ustvariti pogoje za bolj trajnostne oblike mobilnosti, zmanjševati odvisnost od avtomobila ter spodbujati spremembe potovalnih navad. S celostnim pristopom omogoča dolgoročno načrtovanje v povezavi z drugimi sektorskimi politikami kot so varstvo okolja, socialna vključenost, zdravje in prostorski razvoj.

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica temelji na naslednjih načelih:

- **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.

Dokument je pripravljen skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij, ki jih je v prenovljeni različici izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo leta 2023. Smernice prinašajo sodobne načine urejanja prometa, kateri dajejo prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, čistejšemu zraku, boljšemu zdravju in večjemu zadovoljstvu vseh udeležencev ter stremijo k povečani kakovosti bivanja. Celostno prometno načrtovanje se odmika od tradicionalnega načrtovanja prometa ter se osredotoča na sodobni pristop upravljanja mobilnosti. Spodnja preglednica prikazuje razlike med tradicionalnim in sodobnim pristopom.

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

Od prve strategije do danes: dosežki in pogled naprej

Mestna občina Nova Gorica je svojo prvo Celostno prometno strategijo sprejela leta 2017. Z njo je takrat celovito naslovila ključne prometne izzive in potrebe na področju mobilnosti v občini.

V obdobju od sprejetja strategije do danes je bilo na območju občine izvedenih več pomembnih izboljšav, ki jih pozitivno prepoznavajo tako prebivalci kot obiskovalci. Strategija je Občini omogočila dostop tudi do državnih in evropskih virov financiranja, ki so bili ključni za uresničevanje številnih ukrepov.

Med najbolj vidnimi so: ureditev Trga Evrope s podhodom za pešce in kolesarje pod železnico, revitalizacija čezmejne poti na Kapelo, izgradnja brvi čez Sočo in Vipavo, ureditev peš povezave prek železniškega mostu v Dornberku, vzpostavitev mobilnostnega vozlišča v Solkanu, ureditev Centra trajnostne mobilnosti, vzpostavitev sistema za avtomatizirano izposajo koles ter storitev Go šofer za ranljive skupine. Poleg tega pa je Občina urejala površine za pešce in kolesarje, nevarna križišča, izvedla posamezne ukrepe za umirjanje prometa v okolici šol in vrtcev, urejala infrastrukturo



Brv za pešce in kolesarje v Solkanu.

za gibalno ovirane osebe, opremljala poti z usmerjevalnimi tablam, namestila semaforje z odštevalniki (Erjavčeva, Cankarjeva, Vojkova, Delpinova) ter izvajala aktivnosti za spodbujanje hoje in kolesarjenja v okviru ETM in izobraževanja o varni rabi prometa za otroke.

Na področju javnega potniškega prometa je bilo posodobljenih več kot 20 avtobusnih postajališč, Občina pa je aktivno sodelovala tudi pri izboljšanju ponudbe železniških povezav. V okviru ukrepov za motorni in mirujoči promet so bile izvedene spremembe prometnih režimov, ukrepi za nadzor hitrosti ter širitev omrežja polnilnic za e-vozila.

Občina ocenjuje, da je bilo v obdobju od prve strategije izvedenih ali delno izvedenih približno 74 % predvidenih ukrepov iz takratnega akcijskega načrta, več ukrepov je še v fazi izvajanja. Preostale ukrepe, ki do danes niso bili uresničeni, je Občina ponovno presodila in jih smiselno vključila v novo strategijo. Ob tem so bili dodani tudi novi ukrepi, ki izhajajo iz aktualnih prometnih izzivov ter sodobnih smernic v trajnostni mobilnosti.

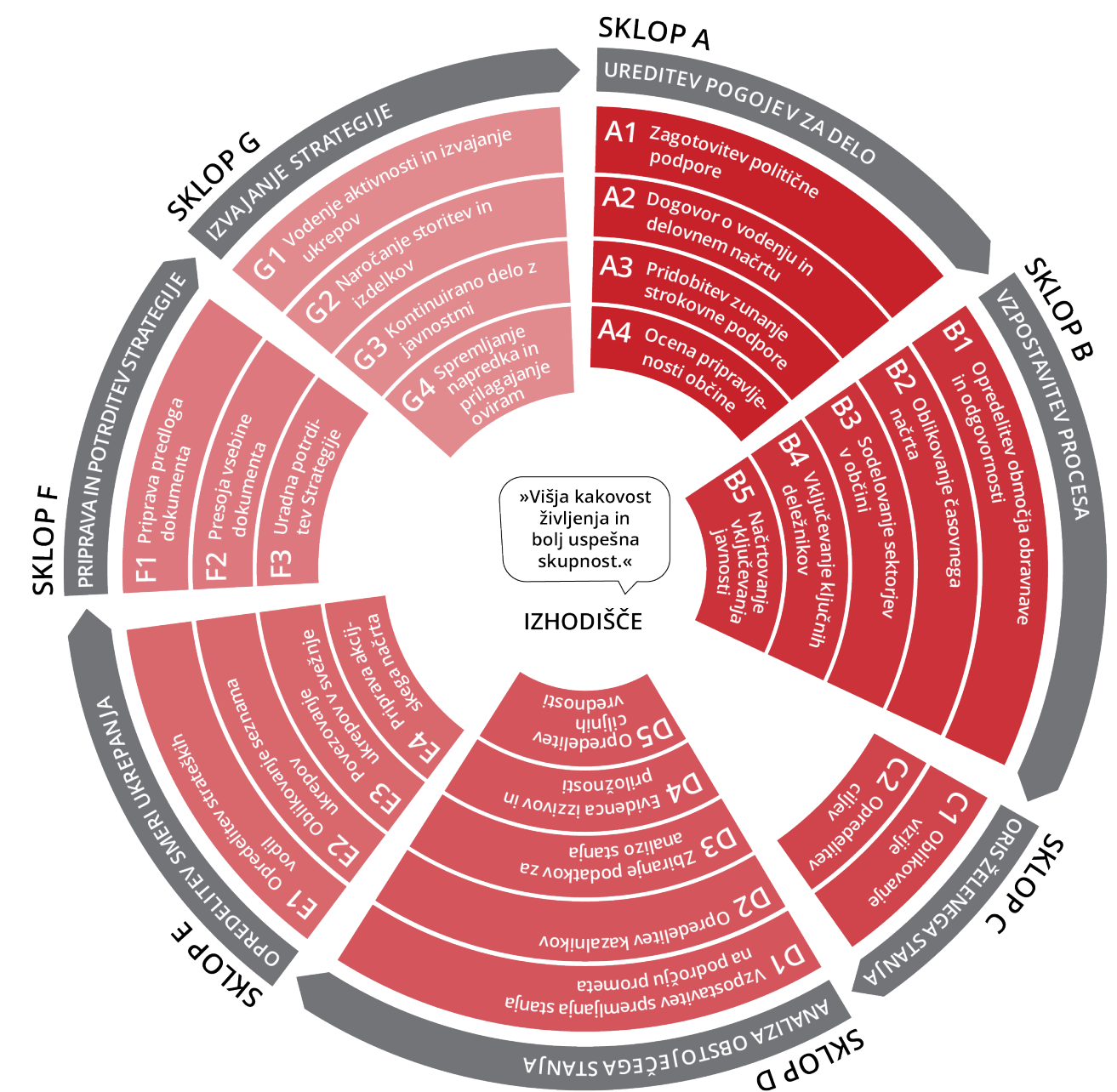
Prva strategija je obravnavala celotno območje občine, vendar je zaradi skoncentriranih prometnih tokov večji poudarek namenila mestnemu središču z namenom prepoznavanja ključnih težav in uvedbe nujnih ukrepov na širšem območju Nove Gorice. Nova prometna strategija to usmeritev nadgrajuje z večjo pozornostjo do prometnih izzivov na podeželskih območjih ter z akcijskim načrtom podrobneje naslavlja tudi mobilnost v manjših naseljih in urbaniziranih delih podeželja.

Z novo strategijo občina gradi na preteklih izkušnjah in vzpostavlja še bolj celovite, vključujoče in dolgoročne rešitve za prometno prihodnost celotnega območja Mestne občine Nova Gorica.

Potek priprave strategije

Priprava Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Nova Gorica je potekala med septembrom leta 2024 in septembrom leta 2025. Postopek je bil zasnovan skladno z nacionalno metodologijo in je potekal v sedmih med seboj vsebinsko povezanih sklopih od vzpostavitve

pogojev za delo, prek oblikovanja vizije, analize stanja in vključevanja javnosti, do ukrepov in načina izvajanja strategije. Celoten proces je temeljil na načelih sodelovanja, strokovne utemeljenosti ter preglednega odločanja.



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave celostne prometne strategije

Aktivnosti

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

V sklopu B sta bili vzpostavljeni ožja in širša delovna skupina. Ožjo so sestavljali člani občinske uprave, širšo pa predstavniki pomembnih lokalnih deležnikov: predstavnikov krajevnih skupnosti, šol, policije, zdravstva ter medobčinskih služb redarstva in inšpekcije. V tem sklopu so bili izvedeni prvi intervjuji in pripravljen načrt za vključevanje javnosti.

V okviru sklopa C je Občina skupaj z deležniki in javnostjo preverila obstoječo vizijo razvoja prometa ter jo dopolnila glede na spremenjene potrebe in vrednote. Oblikovanje končne vizije in določitev ključnih ciljev je temeljilo na dialogu z občinsko upravo, člani delovnih skupin ter širšo javnostjo. Tako je bila sprejeta vizija, ki skladno z načeli trajnostne mobilnosti odraža skupne vrednote občanov.

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

Izvedene so bile tri ločene ankete: za splošno javnost, za šolarje (OŠ Branik, OŠ Šempas, OŠ Milojke Štrukelj Nova Gorica in OŠ Kozara) in za zaposlene pri štirih zaposlovalcih (Hit d.d., Šolski center Nova Gorica, Občina in Upravna enota). Ob tem je Občina za potrebe OCPS izvedla tudi kordonsko štetje prometa na treh točkah v širšem mestnem območju. Zbrane informacije so bile analizirane z vidika prometne varnosti, navad prebivalcev in obstoječe prometne infrastrukture. Ugotovljeni so bili ključni izzivi

in priložnosti. Sočasno je potekalo več delavnic in srečanj z delovnimi skupinami, na katerih so deležniki sooblikovali prve smernice in dopolnjevali ključne ugotovitve.

Pomemben poudarek je bil namenjen vključevanju javnosti. Izvedeni sta bili dve javni razpravi s fizično prisotnostjo udeležencev v Braniku in v Grgarju, vzpostavljen pa je bil tudi digitalni zemljevid za evidenco izzivov in zbiranje predlogov za ukrepe.

V sklopu E je bil na podlagi predhodnih analiz pripravljen nabor ukrepov. Pomembno vlogo pri tem je imelo sodelovanje z javnostjo. Občani so lahko preko digitalnega zemljevida in javnih razprav predlagali konkretne rešitve. Potekali so usklajevalni sestanki in priprava osnutka akcijskega načrta.

Sklop F je bil namenjen pripravi končnega besedila dokumenta. Ta je bil dopolnjen in potrjen s strani članov ožje in širše delovne skupine. Po zadnjih uskladitvah je strategijo potrdil Mestni svet Mestne občine Nova Gorica, kar pomeni tudi formalni zaključek priprave dokumenta ter podlago za njegovo izvajanje v naslednjih letih.

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

UREDITEV POGOJEV ZA DELO

- Seznanitev z namenom in cilji priprave OCPS

VZPOSTAVITEV PROCESA

- Delavnica s prostorskimi in prometnimi načrtovalci

SEPTEMBER
2024

ORIS ŽELENEGA STANJA

- Delavnica s ključnimi deležniki o oblikovanju vizije in ciljev

OKTOBER
2024

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

- Intervjuji s ključnimi deležniki
- Spletna anketa za splošno javnost
- Anketa za šolarje in zaposlovalce

NOVEMBER
2024

DECEMBER
2024

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

- Javna razprava o viziji in ciljih ter o izzivih in priložnostih

FEBRUAR
2025

OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

- Oblikovanje strateških vodil

MAREC
2025

OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

- Zbiranje pobud za ukrepe

1. PRESOJA KAKOVOSTI

MAJ
2025

Delavnica s širšo delovno skupino o končnem naboru ukrepov in scenarijih njihovega izvajanja.

JUNIJ
2025

PRIPRAVA IN POTRDI TEV STRATEGIJE

- Izdelava publikacije
- Priprava akcijskega načrta

JULIJ
2025

2. PRESOJA KAKOVOSTI

AVGUST
2025

Sprejem OCPS

SEPTEMBER
2025

IZVAJANJE STRATEGIJE

- Promocija trajnostne mobilnosti in seznanitev s postopkom priprave OCPS

OKTOBER
2025



Člani širše delovne skupine na delavnici o oblikovanju ukrepov.



Udeleženci javne razprave o stanju in izzivih.



Portal za vključevanje javnosti za potrebe priprave OCPS z vnosi občanov.



Promocija OCPS na stojnici pred Goriško knjižnico Franceta Bevka.

1 2 3 4 5 6 7

Oris
želenega stanja

Vizija

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

V procesu priprave Občinske celostne prometne strategije smo v sodelovanju z ožjo in širšo delovno skupino ter s pomočjo vključevanja občank in občanov posodobili vizijo razvoja mobilnosti v občini. Prenovljena vizija izraža skupno usmeritev k prometnemu sistemu, ki je varen, okolju prijazen in dostopen za vse. Ob tem prepoznava tudi vlogo prometa pri povezovanju ljudi in zagotavljanju učinkovitih prometnih povezav v podporo vsakodnevnim potrebam prebivalcev.

Prenovljena vizija se glasi:

»Mestna občina Nova Gorica je varen in zelen prostor, kjer s trajnostnimi potovalnimi navadami prispevamo k blaginji občine in kakovosti bivanja za vse, promet pa učinkovito zadovoljuje potrebe gospodarstva in prebivalcev.«

Cilji in ciljne vrednosti

Strateški cilji Občinske celostne prometne strategije predstavljajo ključne usmeritve, s katerimi se uresničuje vizija trajnostnega razvoja prometa. Njihova vloga je zagotavljanje usklajenega in celovitega pristopa k načrtovanju prometnega sistema, ki temelji na trajnostni mobilnosti. Osredotočeni so na izboljšanje kakovosti življenja ter podporo gospodarskemu in družbenemu razvoju. Za lažje in učinkovitejše delo Občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni. Glede na stanje in potrebe v Mestni občini Nova Gorici so bili cilji razvrščeni po naslednjem vrstnem redu:

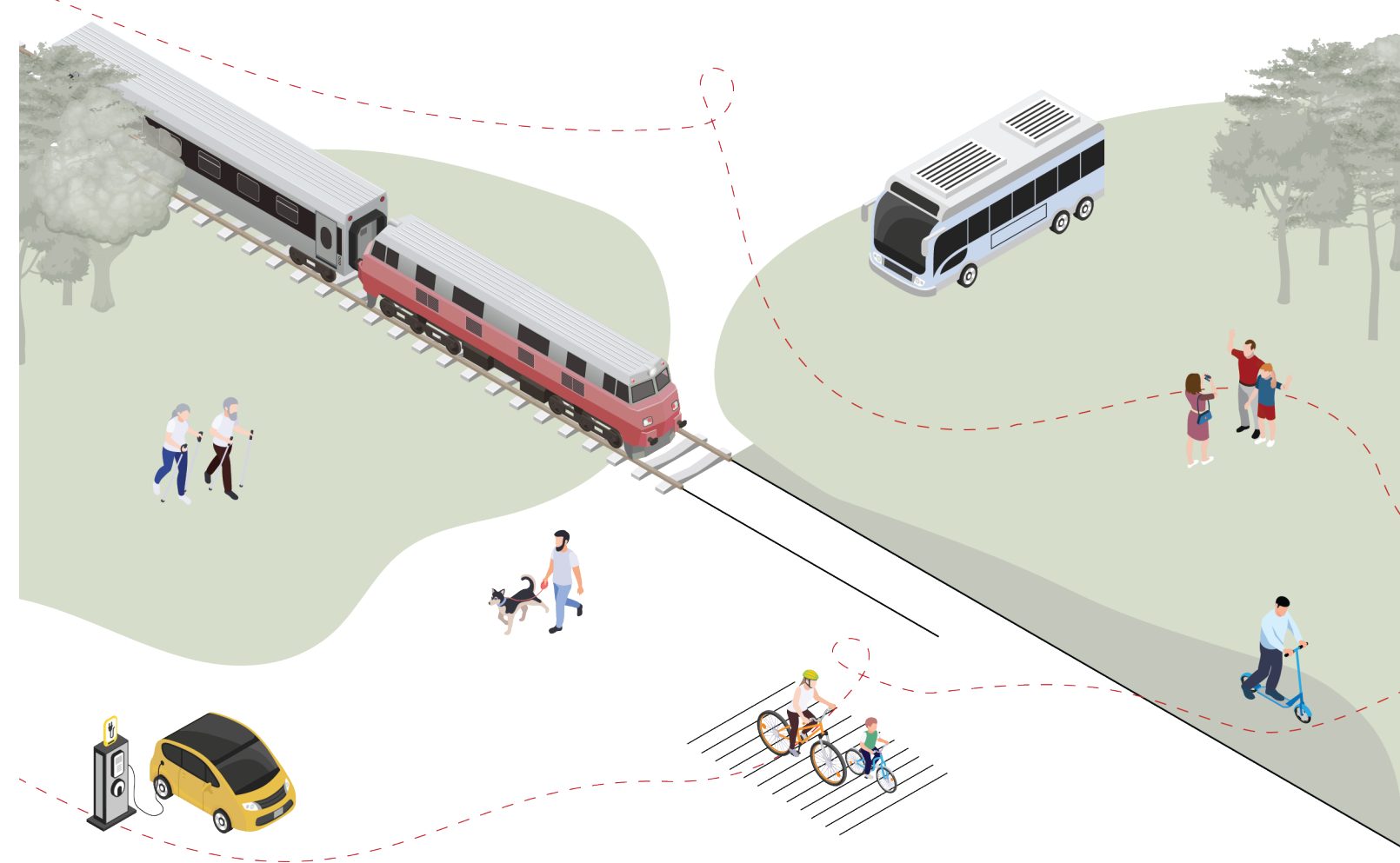
1. Izboljšana kakovost življenja za vse generacije, zlasti za ranljive skupine, v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Povečati obseg uporabe hoje na glavnih prometnicah v občini z 2,8 % v letu 2024 na 5 % v letu 2031. Več hoje pomeni več prostora za ljudi, manj prometa in prijetnejše javne površine.

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

Povečati delež uporabe javnega prevoza na glavnih prometnicah v občini z 8,9 % leta 2024 na 12 % v letu 2031.

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



3. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih, z 21,3 % v letu 2024 na 25 % v letu 2031.

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

4. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo s kolesom, s 7,2 % v letu 2024 na 10 % v letu 2031.

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

5. Bolj zdravi in bolj telesno aktivni prebivalci.

Povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo peš, s 24,5 % v letu 2024 na 30 % v letu 2031.

Vsakodnevna hoja v šolo spodbuja zdrav življenjski slog.

6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo, ki temelji na pozitivnih demografskih trendih in izboljšani dostopnosti.

Zmanjšati delež uporabe avtomobilov (število potnikov v osebnih vozilih – avtomobili in kombiji) na glavnih prometnicah v občini s 75,4 % leta 2024 na 60 % leta 2031.

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

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

Povečati delež uporabe kolesa na glavnih prometnicah v občini z 1,1 % v letu 2024 na 2 % v letu 2031.

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

1 2 3 4 5 6 7

Ključni poudarki analize stanja

Stanje in ključni izzivi

Temelj analize stanja so predstavljali podatki, pridobljeni s terenskim delom, anketami med občani, šolarji in zaposlenimi, intervjuji z deležniki, strokovnimi delavnicami, javnimi razpravami ter z analizo statističnih virov. Na podlagi teh vsebin so bili prepoznani ključni izzivi, ki vplivajo na učinkovitost, varnost, dostopnost ter razvoj trajnostnih oblik mobilnosti v občini. Izzivi so v nadaljevanju predstavljeni kot izhodišče za pripravo ukrepov in razvoj strategije.

Demografske spremembe in prihodnje potrebe prebivalcev

Mestna občina Nova Gorica obsega površino 280 km² in ima po zadnjih podatkih Statističnega urada Republike Slovenije iz leta 2024 približno 32.000 prebivalcev. V zadnjem desetletju število prebivalcev ostaja razmeroma stabilno, vendar je zaznat izrazit trend staranja. V letu 2015 je delež starejših od 65 let znašal 20 %, leta 2024 pa že 25 %. Povprečna starost prebivalcev je leta 2024 dosegla 47 let. Staranje prebivalstva bo v prihodnosti pomembno vplivalo na potrebe občanov, zlasti na področju dostopnosti storitev, mobilnosti in urejenosti javnega prostora.



Prometni sistem v službi potreb občanov – od urbanega središča do podeželja

V Mestni občini Nova Gorica se dostopnost do storitev, zaposlitvenih središč in prometne infrastrukture izrazito razlikuje glede na značaj in prostorsko lego posameznih naselij. Poleg širšega mestnega območja, kamor sodijo Nova Gorica ter naselja Solkan, Kromberk, Loke, Pristava, Rožna Dolina, Ajševica in Stara Gora in skupaj tvorijo osrednje regijsko zaposlitveno središče, med urbana središča uvrščamo tudi naselja Šempas, Branik, Dornberk, Prvačina, Grgar, Trnovo, Čepovan in Lokve. Prometno povezovanje je pri tem ključno za učinkovito delovanje urbanih središč, saj so z njimi funkcionalno povezana številna okoliška naselja. Tako je naselje Dornberk prometno in funkcionalno povezano z naselji Zalošče, Tabor, Brdo, Draga in Potok, podobno kot so s Šempasom povezani Osek, Ozeljan, Šmihel in Vitovlje, Branik pa je funkcionalno povezan s Preserjami.

Preostala naselja v občini imajo pretežno podeželski značaj, z manjšim obsegom storitev in bolj razpršeno poselitvijo, kar predstavlja dodaten izziv pri zagotavljanju dostopnosti.

Prometne tokove v Mestni občini Nova Gorica v veliki meri generirajo delovne migracije. Kar 46 % delovno aktivnega prebivalstva občine je zaposlenega zunaj njenega območja, pri čemer največ oseb dnevno migrira v občine Ajdovščina, Šempeter-Vrtojba in Ljubljana. Ob tem pomemben vpliv na obremenjenost prometne infrastrukture predstavljajo tudi dnevne delovne migracije v občino, saj v Novo Gorico na delo prihaja veliko zaposlenih iz sosednjih občin, predvsem iz Ajdovščine, Brda ter občin Šempeter - Vrtojba in Miren - Kostanjevica. To potrjuje tudi indeks delovnih migracij, ki znaša 109. To pomeni, da občina privablja delovno silo, saj je število delovnih mest za 9 % višje, kot je število delovno aktivnih prebivalcev. Pomemben del migracij pa predstavlja tudi čezmejna mobilnost, ki izhaja iz vsakodnevnega koriščenja storitev na obeh straneh meje in se bo v prihodnosti pričakovano še povečala.

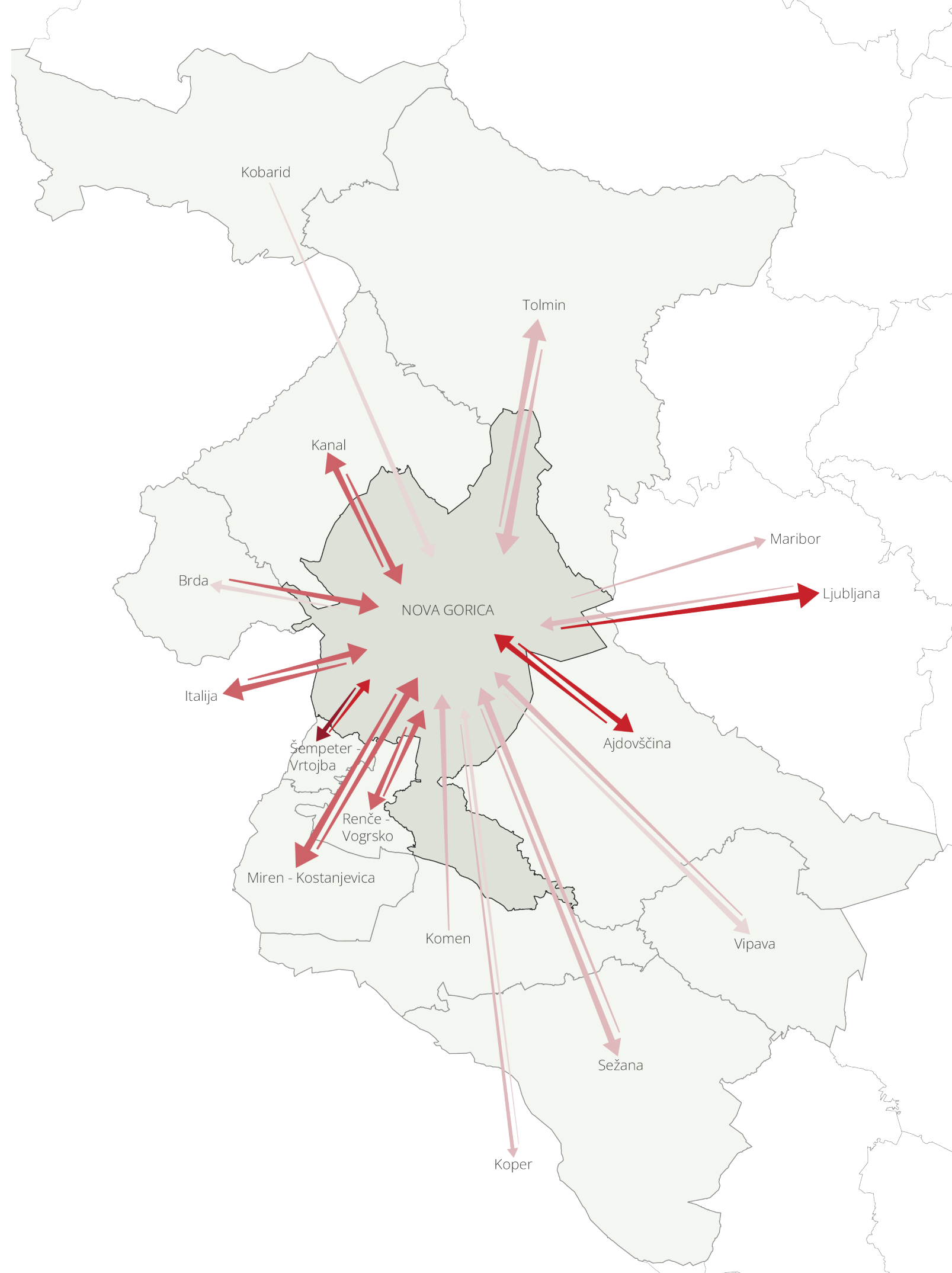
Tudi znotraj občine ostajajo vsakodnevne delovne migracije izrazit dejavnik oblikovanja prometnih tokov. Čeprav je v občini zaposlenih 7.291 občanov, se velik del na delo vozi iz zalednih naselij v osrednje mestno območje Nove Gorice ali v sosednje občine. Prometno povpraševanje torej ni posledica le medobčinskih migracij, temveč tudi notranje razpršenosti poselitve in koncentracije storitev ter delovnih mest v Novi Gorici in okolici.

Zaradi vloge občine kot pomembnega zaposlitvenega in storitvenega središča se povečuje tudi obseg prometnih tokov tovornih vozil. To dodatno izpostavlja izzive logistike in organizacije tovornega prometa na območju mesta.

Ob nadaljnji demografski rasti, širitvi poselitve in gospodarskem razvoju se potrebe po učinkovitih in raznolikih oblikah mobilnosti še povečujejo. Trajnostno upravljanje prometa postaja zato ključni element prostorskega razvoja občine, saj lahko le skrbno načrtovan prometni sistem zagotavlja dostopnost, podpira gospodarsko aktivnost ter zmanjšuje okoljske obremenitve.

19 % gospodinjstev v občini razpolaga s tremi ali več avtomobili.

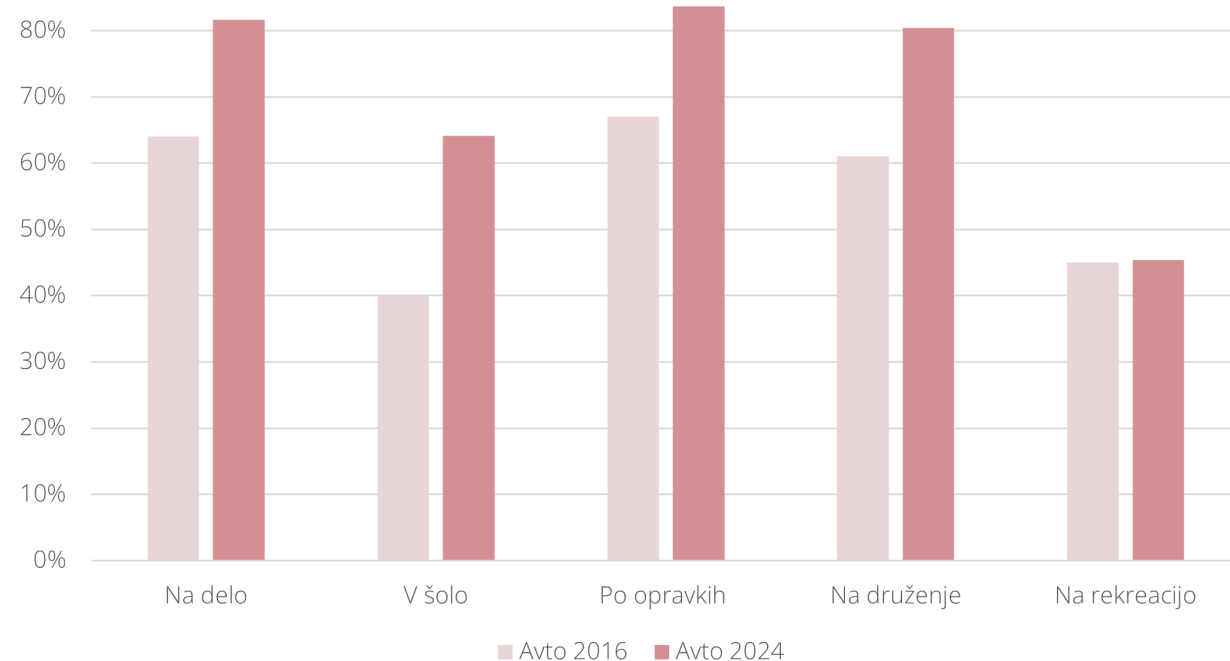
Anketa za splošno javnost



Avtomobil ostaja prevladujoča izbira – tudi za kratke poti

V okviru prenove strategije smo ponovili anketo o potovalnih navadah, ki smo jo prvič izvedli leta 2016. Pri tem smo želeli tudi preveriti, v kolikšni meri se je v zadnjih osmih letih spremenil način potovanja prebivalcev občine.

Na podlagi splošne ankete med prebivalci Mestne občine Nova Gorica je bilo v letu 2024 ugotovljeno, da se avtomobil za vsakodnevne poti uporablja še pogosteje. V primerjavi z letom 2016 se je delež uporabe osebnega avtomobila povečal za skoraj vse namene, od poti v službo, šolo, po opravkih, na druženja in rekreacijo. ▼



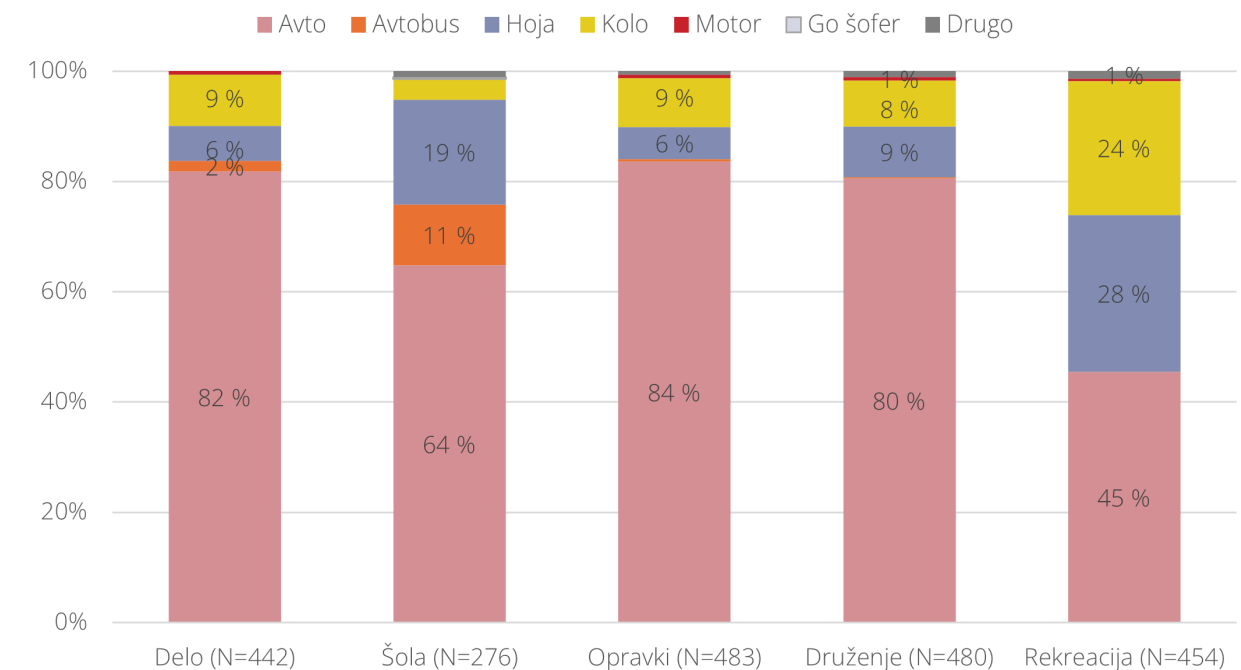
Najizrazitejši porast je bil zaznan pri vožnji otrok v šolo, kjer se je delež uporabe avtomobila skoraj podvojil. Tudi za opravke, nakupe in druženje je avtomobil postal še bolj prevladujoča izbira. Edina izjema je pot na rekreacijo, kjer se je delež uporabe avtomobila ohranil na približno enaki ravni kot leta 2016.

Rezultate je treba razumeti tudi v kontekstu vzorca sodelujočih. V anketi v letu 2024 je sodelovalo več prebivalcev iz zalednih naselij, kjer so možnosti za hojo, kolesarjenje ali javni prevoz pogosto omejene. To dodatno pojasnjuje visoke deleže uporabe avtomobila, saj so prebivalci teh območij pogosto neposredno odvisni od lastnega prevoza.

Kljub metodološkim razlikam podatki potrjujejo jasno sliko: avtomobil ostaja osrednji način mobilnosti, tudi za krajše poti. Zato ostajajo ukrepi za izboljšanje dostopnosti, šolskih poti in javnega prevoza ter zagotavljanje povezane infrastrukture za pešce in kolesarje ključni za zmanjševanje prometne odvisnosti od avtomobila in spodbujanje trajnostnih potovalnih navad.

Analiza potovalnih navad

Na podlagi ankete med prebivalci Mestne občine Nova Gorica je bila pripravljena analiza potovalnih navad, s katero smo želeli bolje razumeti, kako občani vsakodnevno potujejo na delo, po opravkih in na druženje. Rezultati potrjujejo prevladujočo rabo osebnega avtomobila za skoraj vse vrste poti. Za pot v službo ga uporablja kar 82 % sodelujočih, medtem ko se le 9 % odloča za kolo in 6 % za hojo. Avtobus uporablja le 2 %, motorno kolo pa 1 % vprašanih. Tudi za vsakodnevne poti po opravkih (npr. nakupi, obisk uradov) osebni avtomobil ostaja prva izbira, saj ga uporablja 86 % sodelujočih. Za poti na druženje 80 % vprašanih uporablja avtomobil, medtem ko avtobusa ne uporablja nihče. Peš gre na rekreacijo 9 % vprašanih, 8 % pa s kolesom. ▼

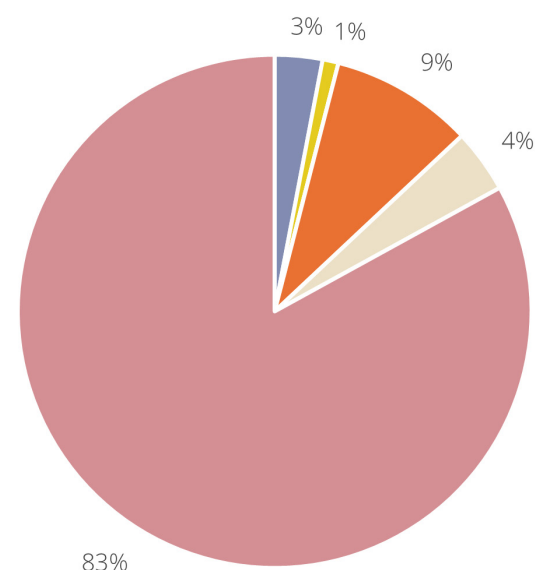


»V središču Nove Gorice ne vidim velikih težav s prometom. Slaba je železniška in avtobusna povezava do Ljubljane. Peš in kolesarske poti ter avtobusne povezave so dobro urejene. Parkiranje je zadovoljivo. Promet poteka počasi, a pretočno.«

Izjava v anketi za splošno javnost

Veliko odvisnost od osebnega avtomobila je pokazalo tudi kordonsko štetje prometa. Številna mesta je v jutranji in popoldanski konici prečkalo 83 % osebnih avtomobilov, 9 % potnikov na avtobusih, le 3 % pešcev in 1 % kolesarjev. Zanimiva je tudi primerjava jutranje in popoldanske prometne konice: popoldne je bilo prometa občutno več. Dopoldne je števne točke prevozilo 2.535 osebnih avtomobilov, popoldne pa kar 3.317. Popoldne je bilo v prometu prisotnih tudi več pešcev in kolesarjev, medtem ko je bilo število tovornih vozil in avtobusov popoldne bistveno nižje.

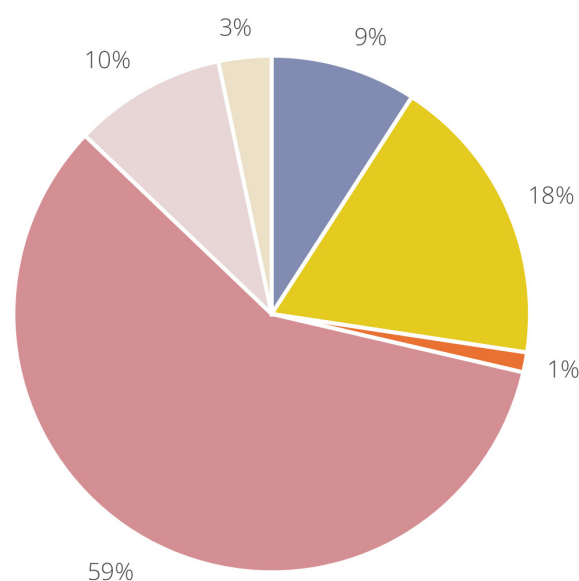
- Pešci
- Kolesarji
- Motoristi
- Potniki avtobusov
- Tovorna in kmetijska mehanizacija
- Osebe v osebnih avtomobilih



Javni prevoz ni priljubljen način prihoda na delo

Glede na odgovore v anketi o poteh na delo, skoraj 72 % zaposlenih pride na delo z avtomobilom, od teh jih 13 % prihaja v sopotništvu. Peš pride na delo 9 % vprašanih, 9 % se jih pripelje s kolesom. Javni prevoz za prihod na delo uporablja 1,2 % vprašanih.

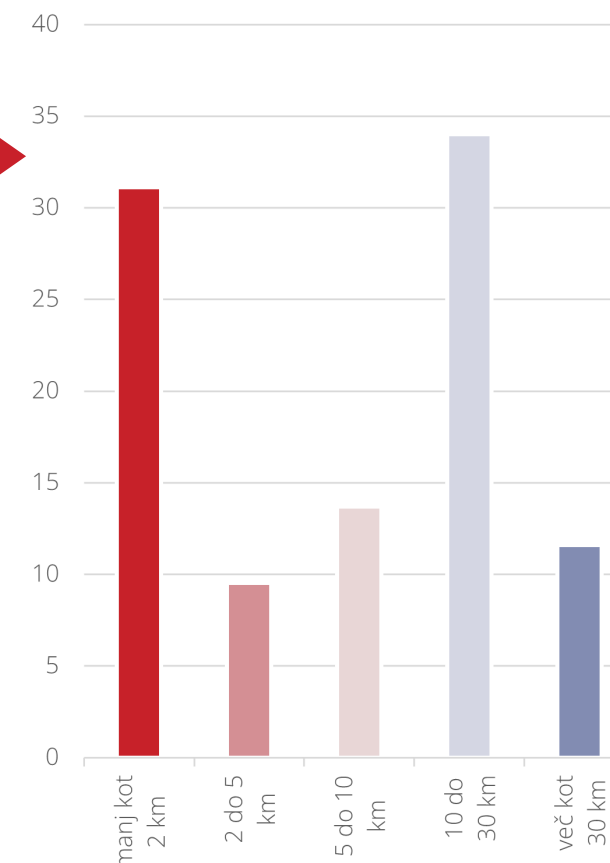
- Peš (tudi skiro, rolka, rolerji ...)
- S kolesom (tudi e-skiro, e-kolo)
- Z motorjem
- Z avtobusom
- Z vlakom
- Z avtomobilom kot voznik
- Z avtomobilom kot voznik (peljem tudi sopotnika)
- Z avtomobilom kot sopotnik
- Drugi načini prevoza



Podatki kažejo, da ima skoraj tretjina zaposlenih (31 %) do delovnega mesta manj kot 2 km, kar v povprečju pomeni manj kot 12 minut hoje. Kljub temu ta potencial za vsakodnevno hojo pogosto ostaja neizkoriščen, zato se ravno na tem področju kaže priložnost za spremembo potovalnih navad.

Dodatnih 10 % zaposlenih ima do delovnega mesta od 2 do 5 km, kar je idealna razdalja za kolesarjenje, še posebej v urbanem območju, kjer je že vzpostavljena osnovna kolesarska infrastruktura. Ti dve skupini skupaj predstavljata več kot 40 % zaposlenih, ki bi v ugodnih razmerah lahko pretežni del poti opravili brez avtomobila.

Tudi javni prevoz in druge oblike skupinskih prevozov (npr. organizirani prevozi za zaposlene ali souporaba vozil) ostajajo pomembna možnost zlasti za tiste, ki potujejo več kot 10 km in teh je skoraj polovica. Zaradi predvidljivih relacij in časovnih vzorcev predstavlja ta skupina dober cilj za učinkovite nadgradnje linij javnega prevoza ali prilagoditve voznih redov.



Prometne nesreče

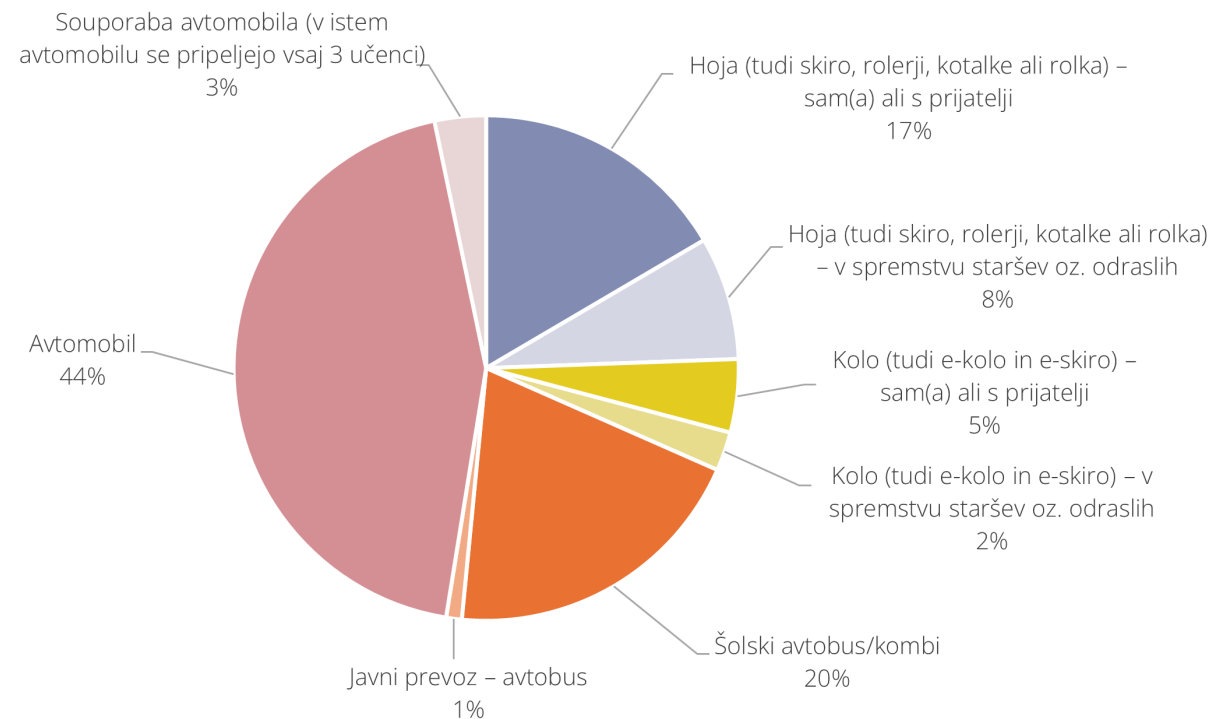
Varnost predstavlja eno ključnih vrednot prometnega sistema. Eden od kazalnikov za spremljanje prometne varnosti je število prometnih nesreč. Število prometnih nesreč v občini v primerjalnem obdobju 2019 – 2024 med posameznimi leti. V letu 2024 se je v občini zgodilo 239 prometnih nesreč

V zadnjih 5 letih se je v občini zgodilo 57 prometnih nesreč z udeležencem pešcem, od tega 10 v letu 2024. V istem obdobju se je zgodilo

112 nesreč z udeležencem kolesarjem, od tega 25 v letu 2024. Vse nesreče z udeležencem pešcem so se v letu 2024 zgodile na območju mesta, medtem ko so se posamezne prometne nesreče z udeležencem kolesarjem zgodile tudi na cestah proti Banjšicam, Grgarju in Lokvam ter na cestah v Šempasu, Dornberku in Braniku.

Spodbudne spremembe pri potovalnih navadah osnovnošolcev

Graf prikazuje deleže različnih potovalnih načinov, ki so jih v času anketiranja uporabljali osnovnošolci štirih šol v Mestni občini Nova Gorica. Skoraj polovica vprašanih je bilo pripeljanih z avtomobilom (skupaj 47,6 %), pri čemer je 3,3 % učencev v šolo prispelo v sopotništvu, torej v istem vozilu z vsaj dvema drugima učencema. S šolskim avtobusom ali kombijem se vozi vsak peti učenec (20,0 %). Skoraj tretjina učencev v šolo prihaja aktivno, peš ali s kolesom (skupaj 31,7 %), največkrat samostojno, brez spremstva odraslih. Le redki učenci uporabljajo javni prevoz, in sicer avtobus (1,0 %), medtem ko vlaka učenci osnovnih šol ne uporabljajo. Podatki kažejo, da avtomobil še vedno ostaja glavno prevozno sredstvo za prihod v šolo, kar pomembno vpliva na prometno obremenjenost okolice šol. ▼



Med šolami sicer obstajajo izrazite razlike v potovalnih navadah, ki jih lahko povežemo z lokacijo in značilnostmi okolja. Učenci OŠ Milojke Štrukelj, ki se nahaja v središču Nove Gorice, pogosto prihajajo v šolo peš ali s kolesom – skupaj kar 57,1 %, kar kaže na dobro dostopnost in razvito urbano infrastrukturo, ki spodbuja aktivno mobilnost. OŠ Kozara je prav tako locirana v središču mesta, vendar jo obiskujejo učenci iz vse občine in tudi iz sosednjih občin. Poleg tega imajo številni učenci te šole potrebe po prilagojenem prevozu, zato ne preseneča, da ima šola najvišji delež prihodov s šolskim avtobusom ali kombijem (65,2 %), medtem ko je aktivnih prihodov malo.

Pri OŠ Branik in OŠ Šempas, ki se nahajata v urbanih središčih podeželskega okolja, prevladuje prihod z osebnim avtomobilom. Skupaj z deljenim prevozom znaša ta delež 56,8 % v Braniku in 53,9 % v Šempasu. Več kot četrtina učencev v obeh šolah sicer uporablja šolski avtobus, vendar je

delež aktivnih prihodov (peš ali s kolesom) precej nižji kot v mestu. K temu pomembno prispeva slabše razvita infrastruktura za pešce in kolesarje, kar učencem in staršem pogosto onemogoča varno izbiro bolj trajnostnih načinov.

Pomemben dejavnik pri visoki uporabi osebnega avtomobila je tudi dejstvo, da številni starši otroke pripeljejo v šolo na poti v službo, ker jim to časovno in organizacijsko ustreza. Vendar tak način prihoda ni le prometna, temveč tudi širša družbena težava, ki prispeva k večji obremenitvi okolja, zmanjšuje samostojnost otrok in povečuje nevarnost v okolici šol. Vsak dodatni avtomobil, ki po nepotrebnem pripelje otroka v šolo, poslabšuje pogoje za tiste, ki prihajajo peš ali s kolesom, saj zmanjšuje njihovo prometno varnost. Tako se ustvarja začaran krog, v katerem se starši vse bolj zanašajo na avtomobil prav zaradi občutka, da je šolska okolica za otroke postala prenevarna za samostojen prihod v šolo.



Dostop do železniške postaje za vse vrste mobilnosti iz Erjavčeve ulice v Novi Gorici.

1 2 3 4 5 6 7

Dosežki, izzivi in priložnosti na področju prometa v Mestni občini Nova Gorica

S skupnim delovanjem do celostnega prometnega načrtovanja

Celostno prometno načrtovanje temelji na **povezovanju vseh oblik mobilnosti v enoten, dobro usklajen sistem**, ki daje prednost varnosti, dostopnosti, učinkovitosti in trajnostnemu razvoju. Ključnega pomena je tesno sodelovanje med različnimi deležniki, od občinske uprave, prometnih in prostorskih načrtovalcev, izvajalcev javnega prevoza, do lokalnih skupnosti in prebivalcev. Le z usklajenim delovanjem je mogoče zagotoviti, da so prometne rešitve prilagojene dejanskim potrebam in življenjskim navadam ljudi.

Usklajevanje prometnega in prostorskega načrtovanja omogoča, da se mobilnost umešča v širši kontekst razvoja prostora, kar dolgoročno prispeva k večji kakovosti bivanja, zmanjšanju prometnih obremenitev ter večji uporabi trajnostnih oblik mobilnosti. Pomemben element celostnega pristopa je tudi sistematično spremljanje potovalnih navad in izzivov, s katerimi se prebivalci soočajo pri vsakdanjih poteh, ter vrednotenje učinkov izvedenih ukrepov. To omogoča prilagodljivo, podatkovno podprto odločanje ter dolgoročno učinkovito prometno organizacijo.

Mestna občina Nova Gorica je v zadnjih letih naredila več pomembnih korakov k uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti. Pomemben mejnik predstavlja vzpostavitev Centra trajnostne mobilnosti, ki deluje kot informacijsko in podporno središče. Že vrsto let se Občina dosledno vključuje v vseslovensko pobudo Evropski teden mobilnosti, s katerim spodbuja spremembe potovalnih navad. V okviru izvajanja ukrepov iz prve Celostne prometne strategije (2017) so bili izvedeni številni ukrepi s področja trajnostne mobilnosti in pripravljene pomembni strateški dokumenti. V okviru priprav na Evropsko prestolnico kulture 2025 je Občina pripravila mobilnostni načrt, ki vključuje obnovo železniške postaje z novim peš-kolesarskim podhodom, ureditev čezmejnega zelenega pasu in okrepitev mednarodnih avtobusnih povezav.

Občina se pri celostnem prometnem načrtovanju sooča z vrsto izzivov, ki vplivajo na uspešnost uresničevanja dolgoročnih ciljev trajnostne mobilnosti. V preteklosti so bile sprejete pomembne strateške usmeritve na področju prometa, vključno s pripravo Celostne prometne strategije, ki je postavila temelje za bolj uravnotežen in trajosten prometni sistem. Kljub temu pa analiza izvajanja kaže, da obstajajo pomembne ovire, ki otežujejo dosledno in učinkovito uresničevanje načrtovanih ukrepov.



»Ždi se, da nihče ne sliši, kaj potrebujemo na podeželju. Nič se ne premakne.«

Izjava iz intervjuja za ključne deležnike

Udeleženci javne razprave v Grgarju, ki je potekala decembra leta 2024.

Med ključnimi izzivi na področju celostnega prometnega načrtovanja so **neusklajenost med občinskim proračunom in akcijskim načrtom**, saj številni prometni ukrepi niso pravočasno vključeni v letne finančne načrte; **pomanjkanje usklajenosti med različnimi projekti**, zlasti pri infrastrukturnih delih, kjer se pogosto ne izkoristi priložnosti za hkratno ureditev površin za pešce in kolesarje ter **neustrezna razporeditev finančnih sredstev**, kjer gradbeni ukrepi pogosto prevladajo nad mehkejšimi oblikami ukrepov, kot so ozaveščanje, promocija ali sodelovanje javnosti.

Kljub tem izzivom se na področju celostnega prometnega načrtovanja odpirajo **številne priložnosti za izboljšave**, od večje **usklajenosti med projekti in oddelki znotraj občinske uprave**, do bolj doslednega spremljanja kazalnikov in vključevanja javnosti. Pomembno vlogo pri uveljavljanju sprememb ima tudi **prometna kultura**, ki vključuje tako odgovorno ravnanje udeležencev v prometu kot tudi ozaveščenost o trajnostnih potovalnih navadah. Le z večjo zavestjo o vplivih vsakodnevnih odločitev bo mogoče doseči dolgoročne spremembe v potovalnih vzorcih in premik k bolj trajnostnemu prometnemu sistemu.

Kot posebno priložnost se kaže tudi **krepitev stalnega sodelovanja s strokovnimi institucijami, vzpostavitev stalnih oblik svetovanja in spremljanja napredka**, pa tudi **redna in pregledna komunikacija z občani**, ki povečuje zaupanje in omogoča, da prometne rešitve nastajajo v sodelovanju z vsemi, ki jih vsakodnevno uporabljajo.

»Radi bi bili vključeni v načrtovanje. Kdo bolje pozna razmere kot mi, ki tu živimo?«

Izjava iz intervjuja za ključne deležnike

Hoja kot del vsakodnevne mobilnosti v občini

V urbanem delu Mestne občine Nova Gorica je večina storitev, šol in javnega prevoza dosegljiva peš, kar ustvarja ugodno izhodišče za spodbujanje hoje. Hoja ne prinaša koristi le za stanje v prometu, ampak prispeva tudi k bolj povezanemu, vključujočemu in zdravemu življenju v skupnosti. Hoja je več kot le način premikanja, je priložnost za stik z okoljem, za srečevanje ljudi in za gradnjo bolj prijaznega javnega prostora.

V zadnjih letih je bilo na področju hoje, predvsem v mestnem jedru, doseženih več pomembnih izboljšav. Urejeni so bili novi pločniki npr. v Kromberku in na Kidričevi ulici, izboljšani so bili tudi pogoji za hojo na Delpinovi, Lemutovi ulici in ob Kornu. Obnovila se je čezmejna pot na Kapelo. V mestu se je na prehodih za pešce prenovila javna razsvetljava in uredile številne izboljšave s področja dostopnosti za slepe, slabovidne in gibalno ovirane osebe. Pomemben napredek predstavlja ureditev podhoda pod železniško progo, ki je povezal Trg Evrope z mestnim jedrom in s tem omogočil varno in udobno povezavo med železniško postajo in središčem mesta. Na samem Trgu Evrope so bili hkrati izvedeni ukrepi za omejevanje motornega prometa, kar je pogoje za hojo izrazito izboljšalo. Uspešen primer vključevanja hoje v prometno načrtovanje so šolske poti, ki jih je Občina začela urejati v sodelovanju z nekaterimi šolami in lokalnimi skupnostmi. V letu 2021 je

bila v Solkanu organizirana testna prometna ureditev t. i. "Šolska ulica", ki je pokazala možnosti za izboljšanje varnosti otrok pri prihodih v šolo.

Kljub vidnemu napredku pa ostajajo številni izzivi, zlasti v zalednih delih občine. V mnogih naseljih, kot so npr. Ozeljan, Vitovlje, Osek, Branik, Čepovan, Grgar, Šempas in drugih naseljih še vedno ni zagotovljena osnovna infrastruktura za pešce. Pločniki so ponekod ozki, poškodovani ali jih sploh ni. V določenih krajih je problem tudi neustrezna osvetlitev. Na več mestih manjkajo prehodi za pešce ali so ti neustrezno označeni, kar predstavlja problem predvsem na glavnih prometnicah in v bližini šol, kjer razmere dodatno poslabšuje prehitra vožnja voznikov motornih vozil in odsotnost ukrepov za umirjanje prometa. Med ključne pomanjkljivosti v omrežju sodi tudi manjkajoča peš povezava do centralnega mestnega pokopališča v Stari Gori.

Priložnosti za izboljšanje se kažejo v nadaljnjem urejanju peš povezav znotraj naselij, povezovanju zaselkov, obnovi starih bližnjic in umirjanju prometa tam, kjer prostorske razmere ne omogočajo gradnje nove infrastrukture. Tudi na območjih, kjer se promet pešcev in motornih vozil prepleta, na primer na ozkih ulicah v starejših delih Oseka, Ozeljana ali Šempasa, kjer izvedba pločnikov ni možna, so izboljšave možne v smislu umirjanja prometa, jasnejših talnih označb, kakovostne osvetlitve ter ureditve skupnega prostora, ki pešcem daje večjo prednost in občutek varnosti. Pri tem se prednostno obravnavajo okolice šol, vrtcev in javnih ustanov. Priložnost za napredek pomeni tudi vključevanje peš povezav v načrtovane prostorske posege in obnovo obstoječe infrastrukture. Na ta način lahko Občina vnaprej predvidi izboljšave tudi tam, kjer trenutno še ni pogojev za večje posege, kar je še posebej pomembno v zalednih naseljih z nižjo gostoto poselitve. Nadaljnje možnosti odpira priprava in nadgradnja načrtov šolskih poti v sodelovanju s šolami in krajevnimi skupnostmi. Redno spremljanje stanja na terenu, odpravljanje nevarnih točk in sprotne obveščanje prebivalcev o izvedenih ukrepih pa lahko pomembno prispevajo k večji uporabi hoje.



Pomanjkanje varnih površin za pešce ob glavni prometnici skozi naselje Grgar.

44 % občanov meni, da je nujno treba izboljšati razmere na šolskih poteh.

Anketa za splošno javnost

56 % občanov je zadovoljnih z urejenostjo in številom prehodov za pešce.

Anketa za splošno javnost



Senčena povezava za pešce med Dornberkom in Zaloščami.

Na poti do varnega in povezanega kolesarskega omrežja



Brv čez reko Vipavo, ki je namenjena pešcem in kolesarjem.

Kolesarjenje je v Mestni občini Nova Gorica priljubljena oblika trajnostne mobilnosti, ki povezuje praktičnost, zdravje in dostopnost, zato ima velik potencial za vsakodnevne poti v šolo, službo ali po opravkih, pa tudi za rekreacijo in čezmejno mobilnost. V zadnjih letih so bila na tem področju dosežena številna izboljšanja, tako na ravni infrastrukture kot pri sistemskih spodbudah.

V mestu je bilo vzpostavljeno več kolesarskih povezav, predvsem ob glavnih prometnicah, kot so Rejčeva, Delpinova, Cankarjeva in Erjavčeva ulica, pa tudi ob Vojkovi cesti, ulici XXX. divizije in na območju ulice Gradnikove brigade. Pomembna pridobitev je tudi povezava za pešce in kolesarje ob Kornu, ki omogoča boljšo povezavo proti Panovcu. Na več mestih so bila nameščena nova stojala za kolesa in postavljenih več števcov kolesarjev.

Pomemben napredek predstavlja vzpostavitev sistema izposoje koles GO2GO, ki deluje na območju Nove Gorice, Šempetra in Vrtojbe ter sosednje Gorice v Italiji. Sistem vključuje 21 postaj in omogoča tudi izposajo električnih koles. Uporabnikov je že več kot 4.000, povprečna dolžina vožnje pa znaša približno 20 minut.

Poleg mestnega jedra se kolesarske povezave izboljšujejo tudi na obrobju. Pomembna dosežka na področju zveznosti omrežja sta brvi za kolesarje čez Sočo v Solkanu, ki sicer še sodi v območje mesta, in čez Vipavo v Steskah. Povezave med Novo Gorico in Gorico ter čezmejni razvoj zaledja odpirajo dodatne možnosti za povezovanje krajev na obeh straneh meje.

Kljub izboljšavam v omrežju se kolesarji še vedno pogosto soočajo z občutkom negotovosti, zlasti na mestih, kjer so kolesarske povezave prekinjene ali speljane po odsekih brez jasnih talnih označb. Primanjkuje zveznih, smiselno povezanih poti, ki bi omogočale varno in neposredno vožnjo do vsakodnevnih ciljev. Na posameznih lokacijah kolesarske povezave preidejo v območje brez

ustreznih označb, kar ustvarja zmedo in prispeva k nižji varnosti. Problematici so tudi prehodi skozi prometno obremenjena križišča, kjer ni vedno zagotovljena ustrezna signalizacija ali ločene površine za kolesarje. V nekaterih primerih v mestu so kolesarji vodeni po skupnem vozišču z motornimi vozili, kar dodatno povečuje tveganje za nesreče, zlasti za manj izkušene uporabnike.

V zalednih predelih občine, kjer so razdalje večje in gostota prometa nižja, kolesarska infrastruktura praviloma ni fizično ločena. Na teh območjih, ki so priljubljena predvsem za rekreativno in turistično kolesarjenje, so priložnosti za izboljšanje stanja v umirjanju prometa, opozorilni signalizaciji, označevanju nevarnejših mest, spodbujanju uporabe e-koles ter prilagojene hitrosti vožnje motornih vozil in kolesarjev, zlasti na spustih in v ovinkih. Tak pristop je posebej pomemben na območjih Trnovske in Banjške planote, Čepovana ali Lokovca, kjer se promet odvija v razgibanem reliefu in po ozkih cestah, ki si jih delijo različni uporabniki. Predvsem na reliefno razgibanih območjih se kaže priložnost za večjo uporabo e-koles.

Posebej izstopa tudi izziv na eni najbolj obremenjenih skupnih površin v občini, na priljubljeni peši in kolesarski povezavi med Šempetrom in Novo Gorico. Na tem odseku prihaja do konfliktov med pešci in kolesarji, kar kaže na potrebo po ločitvi pasov za obe skupini uporabnikov oz. izgradnji dodatnega pasu za pešce.

48 % občanov je zadovoljnih s sistemom za izposajo kolesa GO2GO.

Anketa za splošno javnost



Kolesarska steza na Cankarjevi ulici.



Klančina za kolesarje pri podhodu pod železniško progo v Novi Gorici.

66 % občanov ni zadovoljnih s sklenjenostjo in kakovostjo kolesarskih povezav.

Anketa za splošno javnost

Razvoj sodobnega in vključujočega javnega prevoza v Mestni občini Nova Gorica

Javni potniški promet ima osrednjo vlogo pri spodbujanju trajnostne mobilnosti. Zmanjšuje prometne obremenitve in omogoča dostop do storitev tudi prebivalcem brez lastnega vozila. To je še posebej pomembno za starejše, mlade, dijake in študente ter druge ranljive skupine. Dobro organiziran javni prevoz zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila in pomembno prispeva k zmanjševanju prevozne revščine, zlasti v oddaljenih naseljih občine.

Mestna občina Nova Gorica je v sodelovanju z deležniki, pristojnimi za urejanje javnega potniškega prometa, na tem področju dosegla več pomembnih dosežkov. Kljub temu se kažejo številni izzivi, ki vplivajo na učinkovitost in privlačnost storitve, zlasti z vidika prostorske dostopnosti in usklajenosti voznih redov z življenjskim ritmom prebivalcev. Vse bolj dinamičen življenjski tempo in razpršenost dnevnih opravkov zahtevata javni prevoz, ki omogoča zanesljive in časovno primerne povezave skozi ves dan, ne le v osrednjih delih mesta, temveč tudi v podeželskih naseljih. Da bi javni prevoz postal resnična alternativa osebemu vozilu, mora bolje odgovarjati na potrebe uporabnikov in biti smiselno povezan z ostalimi načini mobilnosti.

Železniški promet

Kljub obrobni legi železniškega postajališča ima Nova Gorica pomemben potencial za razvoj železniškega prometa. Največ priložnosti za vsakodnevna potovanja z vlakom se kaže znotraj Goriške in proti Obalno-kraški regiji, kjer ni potrebnih prestopov in so potovalni časi konkurenčni vožnji z osebnim avtomobilom. Preostale povezave z drugimi regijami ostajajo manj privlačne zaradi prestopov in daljših potovalnih časov.

Ureditev podhoda pod železniško progo je bistveno izboljšala dostopnost mesta za pešce in kolesarje, ki se v Novo Gorico pripeljejo z vlakom. Pomemben napredek predstavlja tudi uvedba čezmejne železniške povezave z italijansko Gorico v letu 2025, ki krepi vlogo železniškega prometa na lokalni in regionalni ravni.

Potniki v mestnem in medkrajevnem potniškem prometu

Iz podatkov izvajalca javnega prevoza je razviden občuten padec števila potnikov v mestnem prometu. Od leta 2017 do leta 2024 se je njihovo število prepolovilo – s 507.577 na 254.982 potnikov.

V čezmejnem avtobusnem prometu se letno prepelje več kot 12.000 potnikov. S pričetkom EPK 2025 pa so bile mednarodne linije okrepljene, zato lahko pričakujemo dodatno naraščanje uporabe čezmejnih prevozov tudi v naslednjih letih.

Pri uporabi medkrajevnih avtobusov pa je glede na podatke splošne ankete opazen upad. Delež uporabnikov se je od leta 2016 do leta 2024 zmanjšal z 4 % na 1 %.

Medkrajevni in čezmejni promet

Medkrajevni avtobusni promet ostaja pomemben, a podhranjen segment javnega prevoza.

V sodelovanju z DUJPP se z namenom postopnega izboljšanja dostopnosti vozni redi redno preverjajo in usklajujejo z lokalnimi deležniki. Prizadevanja gredo v smeri večje odzivnosti sistema in boljših povezav z regionalnimi središči. Tudi čezmejna avtobusna povezava med Novo Gorico in Gorico ter letališčem v Trstu je dobro sprejeta in že kaže učinke. Število potnikov je ponovno doseglo predpandemične ravni, kar odpira nove razvojne možnosti, predvsem na področju boljše integracije prometnih storitev na obeh straneh meje in promocije skupnega čezmejnega prostora kot dostopnega z javnim prevozom.

Kljub izboljšavam povezave z urbaniziranimi zalednimi naselji, npr. z Grgarjem, Trnovim, Čepovanom in Branikom, še vedno ostajajo preredke in neustrezno časovno razporejene, zlasti izven delovnega tedna. Pomanjkanje sobotnih, nedeljskih in večernih voženj ter pomanjkljiva usklajenost z vsakodnevnimi potovalnimi potrebami zmanjšuje funkcionalnost javnega prevoza in povečuje odvisnost prebivalcev od osebnih vozil. Pogosti so tudi primeri popolne nepovezanosti ob koncih tedna.

Mestni avtobusni promet

Mestni avtobusni promet deluje v skupnem sistemu z Občino Šempeter - Vrtojba ter je v zadnjih letih doživel številne nadgradnje. V sistemu deluje 59 postajališč z različno urejenostjo in opremljenostjo, občina pa postopno prenavlja postajališča in uvaja sodobnejšo urbano opremo. Urejeno je bilo tudi mobilnostno vozlišče v Solkanu.

Mestni promet poteka po štirih linijah, ki povezujejo Novo Gorico, Solkan, Šempeter, Vrtojbo in Gorico. Linije imajo najgostejšo frekvenco voženj v jutranjih in popoldanskih konicah, kar omogoča relativno dobro dostopnost do mestnih storitev. Elektronsko štetje potnikov kaže na stabilno rabo mestnega prometa, z največ potniki v času šolskega pouka in ob koncu leta. Vožnja z mestnim avtobusom je brezplačna, kar povečuje dostopnost, hkrati pa onemogoča ustvarjanje prihodkov, ki bi lahko prispevali k razvoju in izboljšanju ponudbe.

Uporaba medkrajevnega avtobusa je po podatkih iz leta 2016 do leta 2024 upadla z 4 % na 1 %.

Anketa za splošno javnost



Odsek državne ceste med Dornberkom in Branikom in hkrati peš dostop do avtobusnega postajališča za prebivalce Stesk.

Posebni prevozi

Od leta 2020 v občini uspešno deluje prostovoljni prevozni program GO šofer, namenjen predvsem starejšim, ki nimajo dostopa do osebnega prevoza. Program organizira Medobčinsko društvo slepih in slabovidnih v sodelovanju z Občino. Uporabniki storitev uporabljajo predvsem za prevoze do zdravnika, trgovine, lekarn in drugih osnovnih storitev v goriški regiji in tudi širše.

GO šofer je postal nepogrešljiv del dostopne mobilnosti za ranljive skupine, zlasti v podeželskih krajih. Njegova visoka sprejetost, prilagodljivost in pozitivne povratne informacije sporočajo, da lahko prostovoljni prevozi uspešno dopolnjujejo klasični sistem javnega prometa.

Priložnosti

Priložnosti za izboljšanje javnega potniškega prometa v občini se kažejo v nadaljnjih izboljšavah povezav mestnega in podeželskega prostora. Ena od prednostnih usmeritev je umeščanje dodatnih avtobusnih postajališč na območjih z nizko dostopnostjo s hkratnim urejanjem peš dostopov. Potreba po obuditvi redne železniške povezave z Ajdovščino ter izboljšavi dostopnosti Trnovske in Banjske planote vse bolj jasno nakazuje, da je nujna celovita obravnava mobilnosti tudi v zalednih predelih občine. Kot rešitev se med drugim ponuja uvedba prevozov na zahtevo, ki bi pomembno olajšala dostop do osnovnih storitev in priložnosti dejavnosti.

V urbanem delu občine se kot dolgoročna razvojna vizija uveljavlja vzpostavitev mestne železniške povezave na relaciji Solkan–Nova Gorica–Šempeter. Pomemben razvojni korak predstavlja tudi nadaljnji razvoj sistemov P+R, ki omogočajo učinkovito kombinacijo različnih načinov mobilnosti.

Priložnosti so tudi v nadgradnji informacijskih storitev, zlasti digitalnemu prikazu voznih redov, ter v povezovanju šolskih, medkrajevnih in mestnih linij v enoten sistem.



Avtobusno postajališče Dornberk brez urbane opreme.

Več kot 60 % občanov je zadovoljnih z bližino postajališč in cenovno dostopnostjo javnega prevoza. Kljub temu jih več kot 70 % izpostavlja predolge časovne intervale med vožnjami kot glavni razlog za nezadovoljstvo.

Anketa za splošno javnost

»Prevozi na zahtevo bi v našem okolju marsikaj rešili.«

Anketa za splošno javnost



Avtobusno postajališče Banjšice.



Železniška postaja v Novi Gorici.

Manj motornega prometa bi povečalo kakovost bivanja

Hrbtenico cestnega omrežja Mestne občine Nova Gorica predstavlja hitra cesta H4 (Razdrto–Vrtojba), ki povezuje Vipavsko dolino z osrednjo Slovenijo in predstavlja glavno prometno povezavo Goriške z Italijo ter drugimi državami Zahodne Evrope. Pomembno vlogo v regijski prometni sliki ima tudi državna cesta G2-103 oziroma t. i. Primorka, ki občino povezuje s Tolminom na severu in Šempetrom na jugu, ter se prek Dornberka nadaljuje proti Sežani (R1-204). Ostale regionalno pomembne ceste povezujejo naselja Nova Gorica–Ajdovščina (R3 613), Nova Gorica–Čepovan–Most na Soči (R3 608 in R3 607), Most na Soči–Čepovan–Lokve–Predmeja–Ajdovščina (R3 609) in Solkan–Gonjače (R2 402).

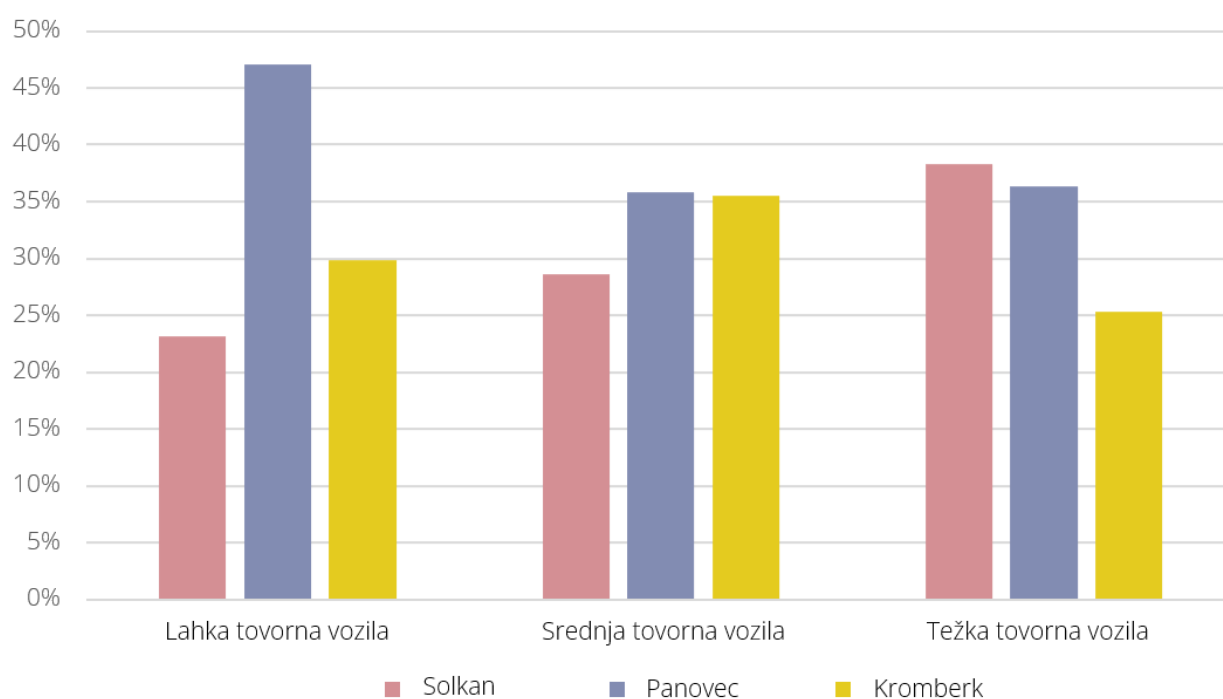
Znotraj občine so naselja povezana z gosto mrežo lokalnih cest in javnih poti, ki omogočajo osnovno dostopnost, a so zaradi terenskih in demografskih značilnosti pogosto ozke in infrastrukturno omejene, zlasti v bolj oddaljenih in višje ležečih delih občine.

Dobro razvita cestna infrastruktura pomembno prispeva k prostorski dostopnosti, vendar hkrati vpliva tudi na vedenjske vzorce. Osebni avtomobil je za večino prebivalcev še vedno najhitrejša in najudobnejša izbira, zlasti na relacijah, kjer javni prevoz ne omogoča zadostne frekvenca ali časovne konkurenčnosti. To potrjuje tudi naraščajoča stopnja motorizacije, ki znaša 649 vozil na 1000 prebivalcev in občutno presega slovensko povprečje (579 vozil).

Podatki o povprečnem letnem dnevnem prometu kažejo, da se je v obdobju 2021–2023 promet na cestah v Mestni občini Nova Gorica rahlo povečal. Števec v Solkanu beleži stabilne, a nekoliko višje vrednosti, večinoma zaradi osebnih avtomobilov. Na cesti R2-444 (Selo–Nova Gorica), ki poteka skozi naselja Ozeljan, Šempas in Vitovlje, je obremenitev sicer rahlo upadla, a še vedno presega 5.000 vozil dnevno. Nasprotno pa se je promet na cesti R1-204 (Šempeter–Dornberk) v zadnjih letih povečal.

Poleg osebnega prometa imajo pomemben vpliv na prometni sistem tudi tovarni tokovi. Mestne prometnice, kot so mestna obvoznica med Solkanom in Kromberkom, Kromberška vpadnica, Vipavska cesta, Vojkova cesta in cesta G2-103 proti Šempetru, služijo kot glavne oskrbne in tranzitne poti za tovarna vozila, ki povezujejo industrijske cone, mejne prehode in priključke na hitro cesto H4. Analiza podatkov o prometnih obremenitvah za leto 2024 kaže, da 83 % tovornega prometa predstavljajo lahka tovarna vozila, 8 % pa težka. Med vsemi števniimi mesti je najbolj obremenjena cesta Kromberk–Rožna Dolina (Panovec), kjer je bilo zabeleženih 45 % vseh tovornih vozil, sledita Ajševica–Kromberk s 30 % in Solkan–Nova Gorica s 25 %.

Naraščajoča uporaba osebnih vozil v Mestni občini Nova Gorica prinaša številne izzive, ki niso povezani zgolj s prometno pretočnostjo, temveč tudi z vplivom na okolje, prostor in kakovost bivanja. Preobremenjenost cestnega omrežja v času prometnih konic, omejene možnosti za



razširitev obstoječe infrastrukture ter povečane emisije toplogrednih plinov so le nekateri od ključnih problemov. Hkrati se zgoščanje prometa pogosto pojavlja ravno v neposredni bližini stanovanjskih območij, šol in vrtcev.

Visoka stopnja motorizacije kaže tudi na premajhno privlačnost drugih oblik mobilnosti. Ključni izziv za prihodnje načrtovanje je torej zmanjšanje potrebe po uporabi osebnega avtomobila za vsakodnevne poti, predvsem z izboljšanjem alternativ, tako z vidika infrastrukture (peš in kolesarske povezave, javni prevoz) kot tudi organizacije prostora.

Priložnosti se kažejo v razvoju ukrepov za umirjanje prometa na lokalnih cestah, vzpostavljanju območij s prednostjo za pešce in kolesarje, ter nadaljnjem uvajanju inteligentnih sistemov za upravljanje prometa. Med pomembnejšimi razvojnimi infrastrukturnimi ukrepi izstopa projekt vzhodne razbremenilne ceste, ki je usmerjen v razbremenitev vozlišča državnih cest v Novi Gorici ter urejanje Ulice Šantlovih in Kolodvorske ulice. Za tovarni promet se kot ključne priložnosti kažejo nadaljnje prostorsko načrtovanje za umestitev lokalnih logističnih točk, vzpostavitev usmerjevalnih sistemov za tovarna vozila in določitev časovno omejenega dostopa do mestnega središča. Občina v ta namen že začne s pripravo usmeritev za upravljanje mestne logistike in načrt vodenja tovornih tokov, s katerima želi izboljšati učinkovitost in preglednost logističnih poti ter zmanjšati negativne vplive na okolje in kakovost bivanja.



Fizične ovire za umirjanje prometa na Vojkovi cesti v Solkanu.



Na lokalni cesti skozi Šempas prebivalci sami opozarjajo na potrebo po umirjeni vožnji.



Cona 30 na območju doma starejših občanov na Gradišču nad Prvačino.

Mirujoči promet in parkirna politika

Vse večji pritisk na obstoječe parkirne površine, visoka stopnja motorizacije ter neučinkovito upravljanje obstoječih kapacitet ustvarjajo obremenitve prometnega sistema in zmanjšujejo kakovost bivanja v urbanem prostoru. Parkirna problematika je zlasti izrazita v središču Nove Gorice in v strnjenih naseljih, kjer prihaja do dolgotrajno zasedenih javnih parkirišč, povečanega števila nepravilno parkiranih vozil ter zmanjšane dostopnosti za različne uporabniške skupine.

V odziv na te izzive je Mestna občina Nova Gorica v letu 2023 pristopila k pripravi Načrta izvajanja parkirne politike, ki predstavlja sistematičen okvir za izboljšanje stanja na področju mirujočega prometa. Dokument temelji na podrobni analizi izzivov in predvideva sklop ciljno usmerjenih ukrepov za učinkovitejše upravljanje parkirnih površin, smotrno razporeditev zmogljivosti in spodbujanje alternativnih oblik mobilnosti.

Pomanjkanje večjih urejenih parkirišč je prisotno v številnih urbanih središčih občine, kot so Šempas, Osek, Pedrovo, Vitovlje, Solkan in Kromberk, medtem ko je v središču Nove Gorice pogosto zaznano tudi nepravilno parkiranje. Problem dodatno zastruje prekomerna uporaba avtomobila tudi za krajše razdalje, pomanjkanje regulacije za posebne skupine vozil (npr. kombiji, avtodomi, gospodarska vozila) ter pomanjkanje prilagodljive rabe parkirišč, kjer bi se parkirna mesta lahko smiselno delila med stanovalce, zaposlene in obiskovalce glede na časovne vzorce uporabe.

Priložnosti za izboljšanje stanja se kažejo v postopnem uresničevanju ukrepov iz parkirne politike, kot so uvedba con z različnimi režimi parkiranja, boljši nadzor in digitalizacija sistema ter regulacija



Parkirna mesta za e-vozila na novo urejenem parkirišču pri železniški postaji v Novi Gorici.

parkiranja glede na profil uporabnika. Ključno vlogo ima tudi spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, saj prekomerna raba osebnega avtomobila neposredno vpliva na preobremenjenost parkirnega sistema.

Pomemben razvojni potencial se kaže tudi v vzpostavitvi sistema Park & Ride (P+R), ki uporabnikom omogoča parkiranje na obrobju in nadaljevanje poti z javnim prevozom, s kolesom ali peš. Potencialne lokacije za tovrstna parkirišča vključujejo območja ob trgovskih centrih, večjih podjetjih in v industrijskih conah. Uvedba dolgoročno delujočega P+R sistema bi pomembno prispevala k razbremenitvi mestnega jedra in izboljšanju splošne dostopnosti za vse uporabnike.



Novo parkirišče pri železniški postaji v Novi Gorici.



Parkirne površine pri šoli v Grgarju.

1 2 3 4 5 6 7

Med Novo Gorico in Brdi: skupni izzivi in razvojne potrebe v trajnostni mobilnosti

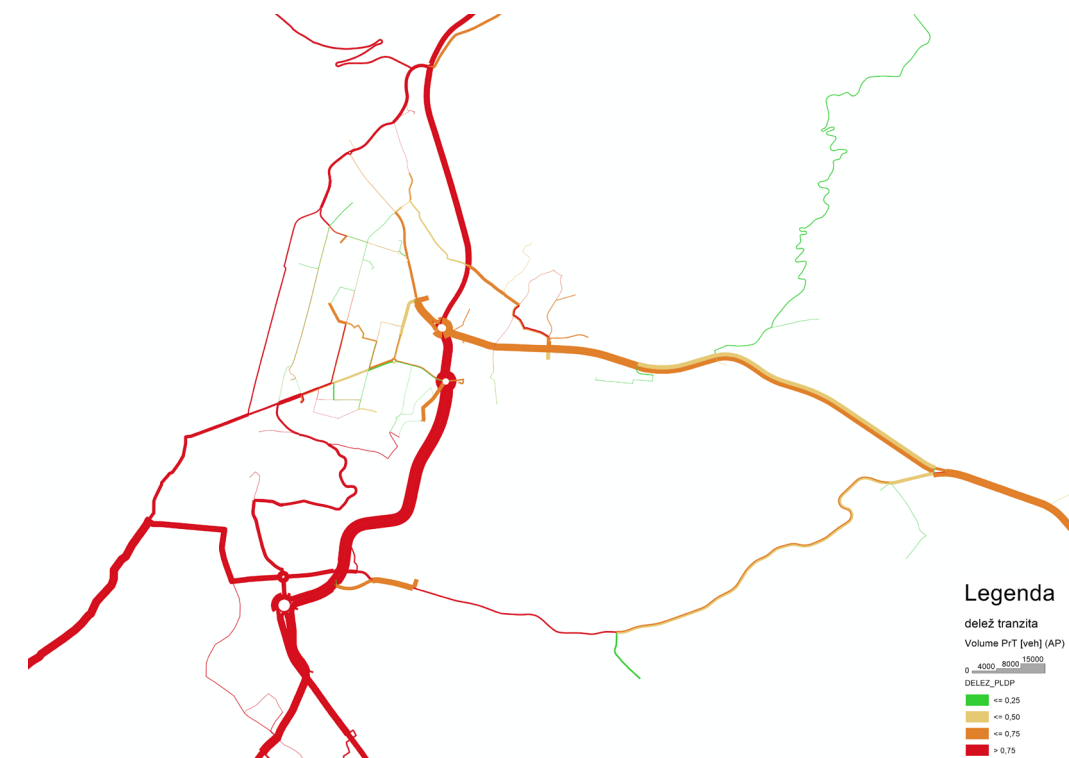
Analiza prometa med Novo Gorico in Brdi: Skupni izzivi in razvojne potrebe v trajnostni mobilnosti

Mestna občina Nova Gorica in Občina Brda sta skupaj pristopili k pripravi povezanih strategij. Namen povezane priprave je uskladiti ukrepe trajnostne mobilnosti ter zagotoviti dolgoročno načrtovanje na lokalni in medobčinski ravni. Medobčinsko območje Mestne občine Nova Gorica in Občine Brda predstavlja prometno prepleten prostor, ki združuje urbano regionalno središče in turistično-kmetijsko krajino. Dnevne migracije, sezonski turistični tokovi in logistične potrebe gospodarstva oblikujejo kompleksno mobilnostno sliko, ki presega občinske meje.

Prometni migracijski tokovi: Odvisnost od avtomobila in vloga Nove Gorice kot generatorja prometa

Nova Gorica kot regijsko zaposlitveno, izobraževalno in storitveno središče dnevno privablja številne prebivalce iz sosednjih občin, tudi iz Brd. Zaradi omejenih možnosti alternativne mobilnosti ostaja osebni avtomobil glavno prevozno sredstvo. Posledica so obremenitve mestnih vpadnic in parkirnih površin, medtem ko podeželska naselja, kljub prizadevanjem za izboljšanje javnega prevoza, kot so prilagoditve voznih redov med Dobrovim in Novo Gorico, občutijo pomanjkljivo dostopnost z javnim prevozom. Transitni promet, ki izkorišča lego ob italijanski meji, dodatno obremenjuje cestno omrežje in prispeva k prometnim zamaškom.

Analiza prometnih obremenitev z nacionalnim prometnim modelom kaže, da je delež tranzitnega prometa na omrežju okoli mesta Nova Gorica večinoma večji od 75 %.



Delež tranzitnega prometa na omrežju okoli mesta Nova Gorica.

Turistični promet: Izzivi dostopnosti do občine Brda

Goriška Brda so destinacija, ki s svojo ponudbo privablja številne obiskovalce. Turistični promet je izrazito sezonski, z vrhunci med vikendi in v času tradicionalnih prireditev, kar ustvarja pritiske na lokalno infrastrukturo. Razpršenost ponudnikov po razgibani pokrajini spodbuja obiskovalce k uporabi avtomobilov, kar vodi do težav s parkiranjem predvsem na osrednjih turističnih točkah, kot sta Šmartno in Dobrovo. Občasne večje prireditve, kot je kolesarska dirka Giro d'Italia, zahtevajo zapore cest, kar vpliva na mobilnost prebivalcev in obiskovalcev v obeh občinah.

Dostava blaga: Logistični izzivi v razgibani pokrajini

Večina logističnih tokov za oskrbo Goriških Brd poteka prek območja Mestne občine Nova Gorica, ki kot regionalno središče prevzema ključno vlogo pri dostopnosti podeželja. Medtem ko se Brda znotraj občine večjih izzivov s tovarnim prometom ne soočajo, pa prometna obremenitev na mestnem območju Nove Gorice zahteva premišljeno načrtovanje dostavnih režimov. Treba bo zagotoviti učinkovito oskrbo Brd ob hkratnem zmanjševanju negativnih vplivov tranzitnega tovarnega prometa na urbano okolje.

Priložnosti za skupni razvoj trajnostne mobilnosti

Na podlagi analize obstoječih prometnih vzorcev je mogoče oblikovati vrsto ukrepov, ki bi prispevali k bolj uravnoteženemu, varnemu in okolju prijaznejšemu prometnemu sistemu med Novo Gorico in Brdi.

Spodbujanje trajnostnih oblik prevoza za dnevne migrante

Analiza izvorno-ciljnega prometa iz občine Brda kaže, da več kot polovica prometa gravitira v mesto Nova Gorica, od tega četrtina proti Italiji in četrtina proti hitri cesti.

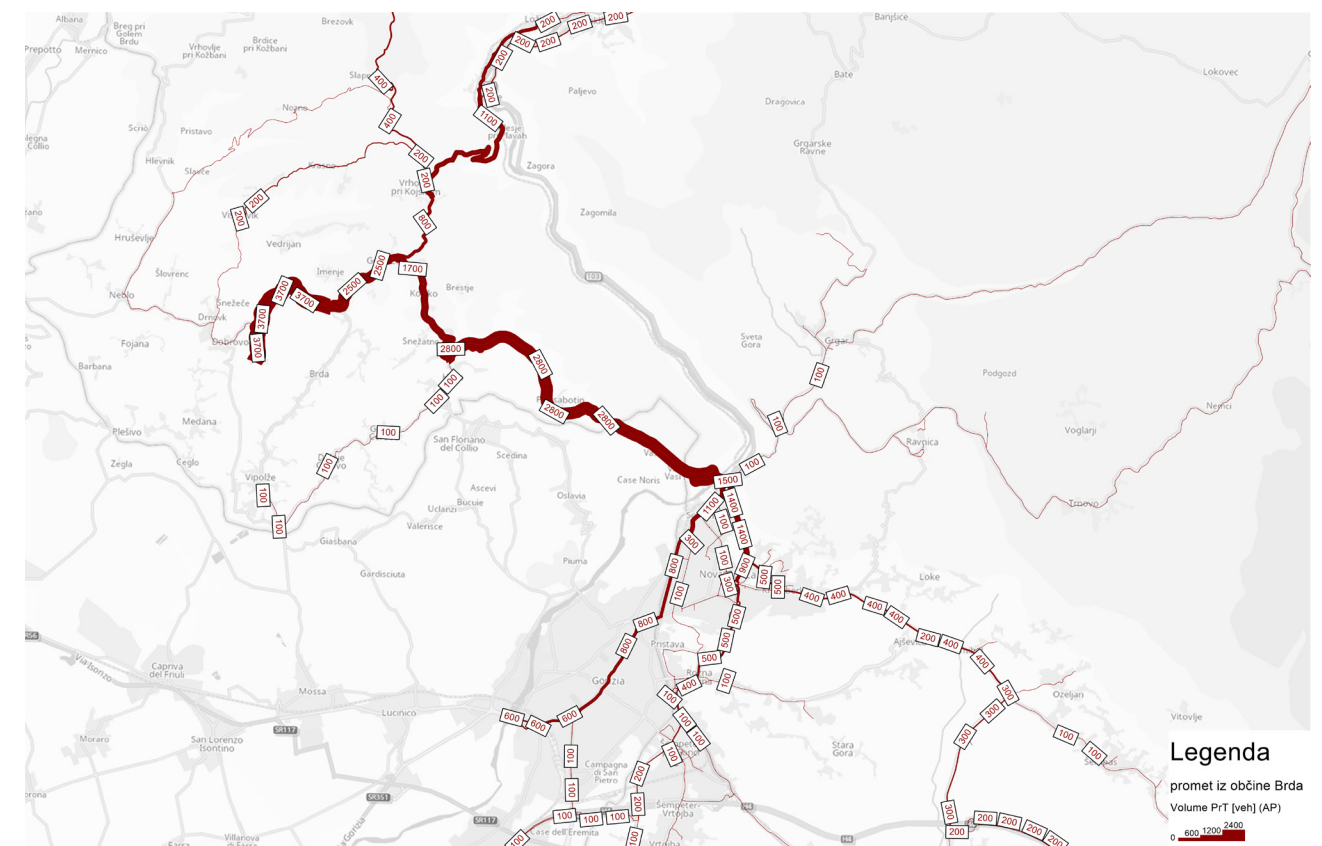
Z boljšim usklajevanjem voznih redov in postopno digitalizacijo informacij bo mogoče okrepiti privlačnost javnega prevoza ter zmanjšati prometne obremenitve v mestnem središču. Pri tem se kot priložnost kaže vzpostavitev sistema "Parkiraj in se pelji" (P+R) na obrobju Nove Gorice, v kombinaciji z izboljšano mrežo mestnega prometa, ureditvijo multimodalnih postajališč ter uvedbo prevozov na zahtevo kot dopolnitvijo rednih linij.

Celostno upravljanje turističnih tokov

Za obvladovanje turističnega prometa je smiselno uvesti krožno turistično avtobusno linijo, ki bi povezovala glavne znamenitosti v Brdih in imela izhodišče v Novi Gorici. Več ponudbe za izposajo električnih koles bi obiskovalcem omogočila lažje premagovanje briških klancev in raziskovanje pokrajine na trajnosten način. V turistično obremenjenih krajih je nujna ureditev parkirnih površin, vključno z namenskimi mesti za avtodome, in uvedba sistemov za pametno upravljanje parkirišč. Za velike dogodke je treba od organizatorjev zahtevati pripravo celovitih mobilnostnih načrtov, ki vključujejo organizirane prevoze in jasno komuniciranje prometnih režimov.

Optimizacija logistike in dostave blaga

Večino logističnih izzivov zaznava Nova Gorica, kjer je potrebna optimizacija dostavnih režimov znotraj mesta. Ena od možnosti je vzpostavitev distribucijske točke na robu mesta, od koder bi se dostava zadnjega kilometra izvajala z manjšimi in okolju prijaznejšimi vozili. Usklajeno delovanje obeh občin, aktivno vključevanje deležnikov in uspešno črpanje sredstev iz nacionalnih in evropskih razpisov bodo ključni za uresničitev teh ukrepov in za preoblikovanje prometa v trajnostni sistem, ki bo služil tako prebivalcem kot obiskovalcem. Tema bo obravnavana tudi v okviru regionalne celostne prometne strategije, kjer bodo vključeni širši regijski in čezmejni vidiki.



1 2 3 4 5 6 7

Pet stebrov ukrepanja

Celostno prometno načrtovanje

Strateško vodilo

Izboljšanje splošnega zadovoljstva s prometom in prometnimi ureditvami v občini zaradi učinkovitega in ambicioznega izvajanja akcijskega načrta OCPS.

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Povečati delež izvedenih ukrepov akcijskega načrta na podežlju.

Na področju celostnega prometnega načrtovanja se prioriteto naslavlja izboljšanje prometne kulture z izobraževalnimi programi, promocija trajnostne mobilnosti, vlaganje v nadzorno tehnologijo, okrepljeno sodelovanje med deležniki in dosledno izvajanje ukrepov tudi v zaledju.

Svežnji izvajanja ukrepov

C1 Organizacijski sveženj ukrepov

Organizacijski sveženj ukrepov podpira dolgoročno in stabilno izvajanje Občinske celostne prometne strategije. Njegovo jedro predstavlja zagotovitev kadra in ustrezne finančne podlage za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti. Ključnega pomena je tudi krepitev sodelovanja z regionalnimi in državnimi institucijami ter deležniki, ki lahko prispevajo k uspešni implementaciji ukrepov. V tej luči je pomemben del svežnja predvsem sodelovanje pri izdelavi regionalne celostne prometne strategije in kasnejša podpora delovanju regijske koordinacije pri načrtovanju in izvedbi ukrepov trajnostne mobilnosti ter ozaveščanju javnosti. To vključuje pravočasno izvajanje posvetov s prebivalci, še posebej z lokalnimi skupnostmi, pa tudi vključevanje predstavnikov uporabnikov, kot so kolesarji, pešci, starši šolarjev ali poznavalci prostorskih ureditev. Pomemben del ukrepov predstavlja tudi organizacija različnih dogodkov, kot so dnevi brez avtomobila, kolesarske akcije in tematska predavanja, ki bodo krepila zavedanje o pozitivnih učinkih trajnostne mobilnosti. Dogodki se koncentrirajo predvsem v okviru Evropskega tedna mobilnosti (ETM), ko je ozaveščevalna kampanja s strani države in drugih deležnikov še večja. V ETM ima Občina možnost testiranja različnih ukrepov, kot so zapore ulic, preureditve parkirnih mest, umirjanje prometa, prometna signalizacija. Občina bo spodbujala podjetja, izobraževalne ustanove, organizacije in druge akterje k vzpostavljanju lokalnih coworking prostorov, zlasti na območjih z večjo dnevno mobilnostjo prebivalcev. S tem se krepi lokalna delovna aktivnost, zmanjšuje potreba po vožnji na delo v mestno središče ter omogoča bolj fleksibilne oblike dela. V okviru svežnja se načrtujejo tudi aktivnosti, namenjene digitalnem dostopu do informacij (spletne platforme z informacijami o hoji, kolesarjenju, JPP, zaporah, parkiranju ipd.). Sveženj vključuje tudi podporo delovanju Centra trajnostne mobilnosti (CTM) in njegovo vsebinsko ter kadrovsko okrepitev kot osrednje točke za usklajevanje ukrepov, svetovanje in podporo uporabnikom.

C2 Promocijski in informacijski sveženj ukrepov

Sveženj ukrepov predvideva celovito obveščanje in ozaveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti ter spodbujanje njenega uveljavljanja v vsakdanjem življenju. Vključuje izvajanje izobraževalnih programov, promocijskih kampanj in spodbujevalnih aktivnosti, ki bodo prebivalce in obiskovalce občine motivirali k uporabi bolj trajnostnih oblik mobilnosti. Občina bo skrbela za promocijo obstoječih sistemov, kot sta izposoja koles in javni potniški promet, ter obveščala o novostih na področju linij, voznih redov ali sprememb prometnega režima. Poseben poudarek bo namenjen tudi spodbujanju podjetij, da s svojimi internimi ukrepi, kot so povračilo stroškov vozovnic za JPP, ter spodbujanje souporabe prevozov, aktivno prispevajo k zmanjševanju rabe avtomobila za prihod na delo. Občina v sodelovanju s CTM lahko pri tem nudi podporo z informacijami, promocijskimi materiali ali zgledi dobre prakse. Za večjo prepoznavnost in nagovarjanje javnosti bo Občina v okviru promocijskih aktivnosti imenovala promotorja trajnostne mobilnosti, ki bi s pomočjo družbenih omrežij, lokalnih medijev in dogodkov skrbel za kontinuirano komuniciranje možnosti trajnostnih oblik mobilnosti. Izobraževalni del svežnja vključuje organizacijo vsebinskih dogodkov in izobraževanj s poudarkom na varnosti vseh prometnih udeležencev. Posebna pozornost bo namenjena pešcem, kolesarjem, uporabnikom e-skirojev, voznikom motornih vozil ter ranljivim skupinam, kot so otroci, mladostniki in starejši. Sveženj naslavlja ozaveščanje o pomenu enakih možnosti v prometu, spoštovanju ranljivejših udeležencev (npr. upoštevanje pešcev kot najbolj ranljivih), pa tudi o pravilni rabi zaščitne opreme (npr. nošenje čelade in odsevnikov), pravilnem ravnanju v prometu in osnovah cestnoprometnih predpisov. Med primeri aktivnosti so lahko tudi preventivni pregledi koles, obnavljanje znanja CPP, vzpostavitev opozorilnih merilnikov hitrosti, izobraževanja o novih prometnih pravilih ter nagrajevanje vzornih voznikov. Občina po svojih zmožnostih sodeluje tudi pri sofinanciranju vsebin, kot so kolesa za šole, tečaji varne vožnje, oprema za šolske poti ali prometne delavnice, ob tem pa spodbuja sodelovanje šol, društev, javnih zavodov in drugih deležnikov pri izvajanju izobraževalnih aktivnosti. V okviru tega svežnja bo Občina izdelala strategijo e-mobilnosti.

»Za uspešno izvajanje strategije je ključno zagotoviti redno zbiranje podatkov, spremljanje učinkov ukrepov in vključevanje javnosti tudi po sprejemu dokumenta ter sprotno prilagajanje ukrepov glede na dejanske potrebe.«

Mestna občina Nova Gorica o vključevanju javnosti in spremljanju stanja pri izvajanju nove OCPS

C3 Sistem spremljanja in izvajanja ukrepov

Sveženj vključuje vzpostavitev enostavnega in ponovljivega sistema spremljanja napredka pri izvajanju Občinske celostne prometne strategije. Glavni poudarek je na rednem spremljanju potovalnih navad občanov, zaposlenih in šolarjev s pomočjo anket. Zbrani podatki bodo služili za oceno uspešnosti ukrepov in prepoznavanje potrebnih prilagoditev. Prav tako se bodo podatki redno poročali pristojnemu ministrstvu.

C4 Celostna prometna ureditev območij ter načrtovanje, umeščanje in upravljanje velikih generatorjev prometa

Celostna prometna ureditev območij zajema ukrepe, ki povezujejo prostorsko in prometno načrtovanje z namenom celostne prenove izbranih območij, izboljšanja prometne varnosti ter dostopnosti za vse oblike mobilnosti. Sveženj predvideva pripravo zasnove območij prijaznega prometa in lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje. Poleg tega pa tudi celovit pristop k načrtovanju, umeščanju in upravljanju velikih generatorjev prometa, kot so gospodarski subjekti, izobraževalne ustanove, trgovska središča ter druge pomembne lokacije z visokim prometnim vplivom. Ključni ukrepi vključujejo pripravo mobilnostnih načrtov, ki bodo zagotavljali učinkovito upravljanje potovalnih navad zaposlenih, obiskovalcev in uporabnikov teh lokacij. Prednostno bo mobilnostni načrt za zaposlene v občinski stavbi pripravila Mestna občina Nova Gorica. Poseben poudarek bo namenjen ustreznemu umeščanju teh generatorjev v prostor, pri čemer se bo upoštevalo dostopnost z javnim potniškim prometom, peš in s kolesom.



Udeleženci delavnice o oblikovanju ukrepov.

Hoja

Strateško vodilo

Zagotavljanje varnih pogojev za hojo znotraj naselij s poudarkom na urejanju šolskih poti.

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Povečanje deleža hoje pri prihodih v osnovno šolo brez spremstva odraslih s 16,6 % leta 2024 na 22 % leta 2031.
- Doseči število 0 hudo poškodovanih ali umrlih pešcev v občini v petletnem drsnem obdobju, glede na izhodiščno vrednost 15 prometnih nesreč med letoma 2020–2024.

Mestna občina Nova Gorica kot prednostne ukrepe izpostavlja ureditev manjkajočih pločnikov in prehodov za pešce, zlasti ob prometno obremenjenih cestah in v okolici šol, umirjanje prometa v zalednih naseljih ter izboljšanje dostopnosti za ranljive skupine.

»Skupni prometni prostor pred OŠ Šempas je neustrezen in nevaren. Otroci ne morejo varno prehajati med vrtcem in parkiriščem, avtobus pa v premajhnem krožišču ne more obrniti.«

Izjava v anketi za splošno javnost

Svežnji izvajanja ukrepov

H1 Načrtovanje in izgradnja novih površin za pešce

Sveženj ukrepov je usmerjen v zagotovitev varnih in zveznih povezav v urbanih in podeželskih območjih ter vzpostavitev neposrednih povezav med stanovanjskimi območji in ključnimi funkcijami v prostoru, kot so šole, javne ustanove, prometna postajališča in območja večje vsakodnevne rabe. Poseben poudarek bo namenjen zagotavljanju ustrezne infrastrukture v urbanih središčih ter ob prometno obremenjenih cestah znotraj naselij in na povezovalnih odsekih med naselji. Med območja urejanja sodijo npr. Branik (proti zaselku Tabor), Rožna Dolina (do pokopališča Stara Gora), Prvačina (do železniške postaje), Kromberk ter posamezne lokacije na območju mesta: Ulica Šantlovih in Škrabčeva ulica (povezava do samostana Kostanjevica), Kidričeva in Trubarjeva ulica, kjer je poleg izgradnje površin za pešce predvidena tudi umiritev prometa za večjo varnost otrok na poti v šolo. Ureditev površin je predvidena tudi na nekaterih povezavah med naselji (npr. Vitovlje–Osek, Rožna Dolina–Ajševica, Osek–Črniče, Šempas–Vitovlje) ter do občutljivih točk, kot je dom starejših v Prvačini. Sveženj ukrepov predvideva tudi izboljšanje varnosti in funkcionalnosti obstoječih peš povezav s poudarkom na urejanju prehodov za pešce ter namestitvi svetlobne signalizacije na nevarnih odsekih (npr. osvetljen prehod za pešce, znak Pazi otroci na cesti ...).

H2 Ureditev šolskih poti in površin za pešce v okolici šol

Sveženj ukrepov predvideva izboljšanje varnosti šolskih poti in urejanje ustreznih površin za pešce v okolici šol. Prednostno se bodo urejala območja z večjimi prometnimi obremenitvami npr. območje ob OŠ Šempas in OŠ Branik. Poudarek je na vzpostavitvi varnih in neprekinjenih poti za učence ter zmanjšanju hitrosti motornega prometa na kritičnih odsekih. Čeprav je promet v času prihodov v šolo pogosto zgoščen in počasnejši, to še ne zagotavlja varnih pogojev za samostojno gibanje otrok. Ukrepi se zato osredotočajo predvsem na vzpostavitev urejenega, preglednega in varnega prostora, kjer imajo pešci, zlasti otroci, jasno prednost ter se zmanjšujejo konflikti med različnimi udeleženci v prometu. Sveženj ukrepov predvideva tudi izdelavo oz. posodobitve načrtov šolskih poti.

H3 Prilagoditev infrastrukture osebam z oviranostmi

Sveženj ukrepov naslavlja enakopravno dostopnost za gibalno in senzorno ovirane osebe. Osrednji cilj je zagotoviti varen, samostojen in neodvisen dostop do javnih ustanov in storitev, skladno z načelom univerzalne dostopnosti. S tem namenom se izvaja akcijski načrt dostopnosti, ki vključuje ureditev klančin, taktilnih oznak, dvigal in druge infrastrukture pred javnimi stavbami, organizacijo prevoza za invalide na oddaljene točke ter brezplačni javni potniški promet za invalide. Poseben poudarek je namenjen celostni ureditvi območja avtobusnega postajališča v Novi Gorici. V okviru svežnja se bodo urejala tudi avtobusna postajališča v Rožni Dolini (Vipavska cesta proti mejnemu prehodu), na Cesti IX. Korpusa v Solkanu ter zgradil pločnik v Liskurju (proti VDC Stara Gora).



Urejen prehod za pešce in kolesarje pri glasbeni šoli.

Kolesarjenje

Strateško vodilo

Povečanje deleža kolesarjenja s promocijskimi aktivnostmi za uporabo obstoječe infrastrukture za kolesarje (GO2GO, nove kolesarske povezave).

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Povečanje deleža zaposlenih, ki kolesarijo na delo, z 18,3 % leta 2024 na 25 % leta 2031.
- Povečanje deleža kolesarjenja v šolo s 7,2 % leta 2024 na 10 % leta 2031.
- Povečanje števila najemov v sistemu GO2GO za 50 % do leta 2031 glede na izhodiščno leto 2024.

Na področju kolesarjenja Občina prioriteto naslavlja razvoj varnih in povezanih kolesarskih povezav znotraj naselij, zlasti do šol, večjih zaposlovalcev in drugih pomembnih ciljev, ter med bližnjimi naselji. Kot prednostni ukrepi se izpostavljajo tudi umeščanje kolesarske infrastrukture na ključne točke, kot so postajališča javnega prevoza, izobraževalne ustanove, športna in rekreacijska območja ter večja parkirišča.

»Želimo si neprekinjene kolesarske poti od Nove Gorice skozi celotno Vipavsko dolino. To bi bila gotovo velika spodbuda za vsakodnevno kolesarjenje.«

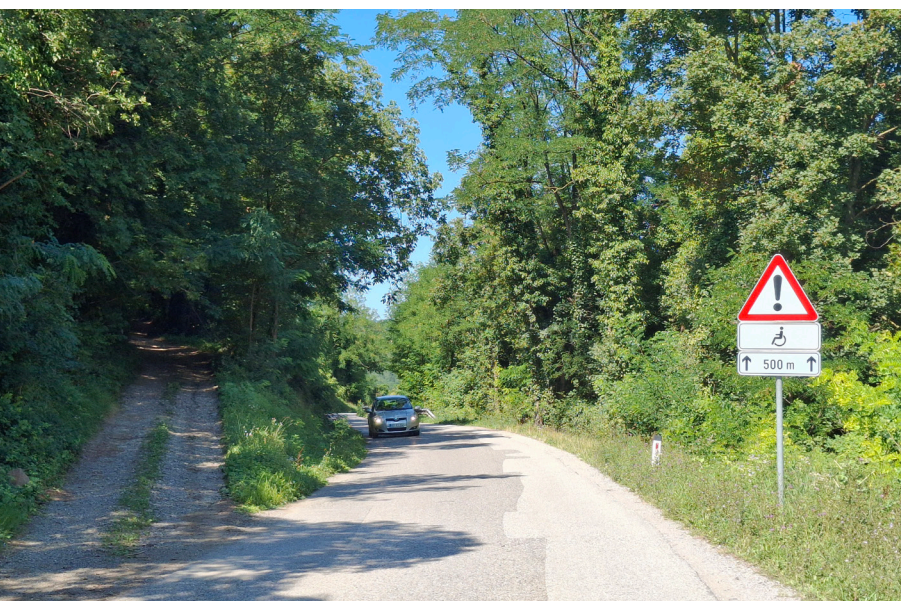
Izjava v anketi za splošno javnost

H4 Povečanje privlačnosti za hojo

Privlačnost peš poti spodbuja vsakodnevno hojo. Ko so poti prijetne, senčene, osvetljene, opremljene z urbano opremo in vključene v kakovostno javno okolje, jih ljudje raje uporabljajo. Ukrepi v okviru tega svežnja vključujejo izboljšanje urejenosti in opremljenosti obstoječih in predvidenih peš povezav, vključno z zasaditvijo dreves za senco, postavitvijo urbane opreme ter ustrezno razsvetljavo. Posebno pozornost se namenja tudi prenovi javnih poti in cest ob rekonstrukciji komunalne ali prometne infrastrukture, kjer je priložnost za izboljšanje razmer za hojo. Poleg tega se bodo obnavljale tudi peš in kolesarske povezave t. i. starih bližnjic med zaselki in vasmimi, ki imajo velik potencial za vsakodnevno uporabo (npr. Trnovska in Banjška planota, Branik–Preserje, Šempas–Vitovlje).



Neustrezen dostop za pešce v skupni prometni prostor pri OŠ Šempas.



Lokalna cesta brez površin za pešce, ki jo uporabljajo oskrbovanci doma starejših občanov v Gradišču nad Prvačino.



Kolesarska povezava med Prvačino in Dornberkom.

Svežnji izvajanja ukrepov

K1 Ureditev meddržavnih, regionalnih in medobčinskih kolesarskih povezav

Sveženj ukrepov predvideva vzpostavitev kakovostnih kolesarskih povezav, ki bodo omogočale varno in udobno kolesarjenje med občinami ter prispevale k večji uporabi kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Ključni ukrepi vključujejo nadaljevanje urejanja daljinskih kolesarskih povezav, ki so del državnega kolesarskega omrežja. Prednostno se bo urejala kolesarska povezava na odseku med Novo Gorico in Ajdovščino z odsekoma preko Rožne Doline in preko Kromberka. Poleg tega sveženj vključuje tudi vzpostavitev drugih ključnih kolesarskih povezav med posameznimi naselji in čezmejno, ki bodo služile vsakodnevnim potrebam prebivalcem (pot na delo, v šolo in po opravkih ...). S tem se bo okrepila funkcionalna povezljivost območij, kar bi lahko vplivala na spremembo potovalnih navad.



Servisna postaja za kolesa v Solkanu.



Postajališče za izposajo kolesa v Solkanu.

K2 Načrtovanje in izgradnja novih kolesarskih povezav znotraj občine ter urejanje obstoječih kolesarskih povezav

Sveženj ukrepov je namenjen sistematičnemu razvoju kolesarske infrastrukture, ki podpira vsakodnevno kolesarjenje kot učinkovito obliko mobilnosti. Učinkovita kolesarska mreža je varna, zvezna, dobro označena in logično umeščena v prostor. V okviru ukrepov se vzpostavljajo zvezne kolesarske povezave v širšem urbanem območju Nove Gorice, zlasti za dnevne migracije na delo, v šolo ali po opravkih. Hkrati se načrtuje tudi razvoj turistično-rekreacijskih kolesarskih poti, ki povezujejo mestna območja z naravnimi znamenitostmi in točkami kulturne dediščine v zaledju. Poseben poudarek je namenjen načrtovanju varnega vodenja kolesarjev pri vseh projektih gradnje ali rekonstrukcije cest, s čimer se zagotavlja vključitev kolesarskih površin že v fazi projektiranja. V okviru svežnja bo občina izdelala tudi načrt vodenja kolesarjev, ki bo določal tipologijo poti, standarde opreme ter prednostne povezave za ureditev. Pomemben del svežnja je zagotavljanje rednega vzdrževanja obstoječih kolesarskih površin in odstranjevanje ovir, ki zmanjšujejo varnost in udobje kolesarjev.

K3 Izboljšanje opremljenosti kolesarske infrastrukture

Sveženj obsega vzpostavitev kakovostne podporne infrastrukture za kolesarje, vključno z nameščanjem stojal za kolesa, servisne opreme in javnih polnilnih postaj za e-kolesa na vseh ključnih točkah, kot so šole, trgovine, športni objekti, med drugim tudi športni park Branik in dvorana Čuklja. Predvidena je postavitev varnih, kolesarnic z zaklepanjem na pomembnih prometnih in funkcionalnih lokacijah, kot so železniška postaja Nova Gorica, izobraževalne ustanove, mobilnostni vozlišče Solkan, poslovne cone in večja stanovanjska območja. V okviru svežnja bo Občina redno preverjala potrebe in skrbela za dopolnjevanje obstoječih točk glede na dejansko uporabo.

K4 Nadgradnja sistema izposoje koles

Sveženj se osredotoča na vzdrževanje in ciljno nadgradnjo sistema izposoje koles v Mestni občini Nova Gorica. Vključuje predvsem izboljšanje obstoječe infrastrukture in podpornega sistema ter načrtovanje dodatnih postajališč le na pomembnejših lokacijah, kot so večji generatorji prometa. Cilj je zagotoviti zanesljivo delovanje sistema ter njegovo postopno prilagajanje spreminjajočim se potovalnim potrebam, ob sočasnem spremljanju rabe in učinkovitosti posameznih postajališč.

»Običajne kolesarnice niso več dovolj. V mestu potrebujemo varne, zaprte prostore za shranjevanje koles, ki jih je možno zakleniti.«

Izjava v anketi za splošno javnost

Javni potniški promet

Strateško vodilo

Zagotovitev privlačnega, dostopnega in fleksibilnega javnega prevoza z izvajanjem promocijskih aktivnosti, izboljšanjem dostopnosti informacij, optimizacijo linij in sodelovanjem z bližnjimi občinami.

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Povečanje deleža uporabe javnega prevoza pri poteh na delo z 1,2 % leta 2024 na 3 % do leta 2031.
- Povečanje deleža uporabnikov mestnega prometa za 10 % do leta 2031 v primerjavi z izhodiščnim letom 2024.

Na področju javnega potniškega prometa Občina kot prioriteto izpostavlja izboljšanje dostopnosti in uporabnosti sistema, prilagoditev voznih redov, ureditev dodatnih postajališč ter izboljšanje peš dostopov. Ob tem si Občina prizadeva za večjo vlogo železniškega prometa ter podpira razvoj alternativnih rešitev, kot so souporaba vozil, skupni prevozi in prevozi na zahtevo.

»Otroci v Vitovljah po izstopu iz šolskega avtobusa prečkajo državno cesto brez urejenega prehoda za pešce. Predlog za njegovo ureditev je bil zavrnjen zaradi nepreglednosti, a ravno zato je ureditev nujna.«

Izjava v anketi za splošno javnost



Par avtobusnih postajališč v Vitovljah brez ustrezno urejenih dostopov za pešce oz. prehoda za pešce.

Svežnji izvajanja ukrepov

J1 Opremljanje/umeščanje avtobusnih postajališč in urejanje dostopov do avtobusnih/železniških postajališč

Sveženj ukrepov se osredotoča na umeščanje in urejanje avtobusnih in železniških postajališč ter zagotavljanje ustreznih dostopov. Poleg osnovne infrastrukture (avtobusna izogibališča, nadstrešnice, klopi, koši, stojala za kolesa, informacijske table) je predvideno tudi postopno preurejanje izbranih postajališč v večmodalne točke (z možnostjo P+R ali izposoje koles). Prednostno se bodo urejala postajališča v Rožni Dolini, na Saksidu, v Braniku (Birsi), Prvačini, kasneje še na Vojkovi v Novi Gorici, Ravnici in v Trnovem. Dostopi do postajališč (pločniki, prehodi za pešce) se bodo prioriteto urejali na postajališčih v Oseku, na Ajševici, v Prvačini in pri novo urejenih postajališčih. Sveženj vključuje tudi digitalizacijo postajališč z umestitvijo informacij o voznem redu v realnem času.

J2 Uvedba novih linij in oblik JPP

Sveženj ukrepov predvideva izboljšanje in širitev ponudbe javnega potniškega prometa z uvedbo novih linij in prilagodljivih oblik prevoza. Nadgrajen bo obstoječi sistem prevoza na klic GO šofer, ki omogoča brezplačne prevoze za starejše in ranljive skupine. Uveden bo tudi prevoz na klic, ki bo pokrival potrebe prebivalcev zalednih naselij. Pomemben del svežnja predstavlja podaja pobud s strani Občine za uvedbo novih oziroma manjkajočih linij avtobusnega in železniškega prevoza. Za izboljšanje dostopnosti in večjo uporabo javnega potniškega prometa so predlagani ukrepi, ki vključujejo vzpostavitev nove avtobusne linije Rožna Dolina–Ajševica–Kromberk–Nova Gorica, povečanje frekvence linij Nova Gorica–poslovna cona Solkan in Nova Gorica–Kromberk, ter ponovno vzpostavitev železniške povezave Nova Gorica–Ajdovščina. Predlagana je tudi vključitev železnice v sistem mestnega potniškega prometa, s postajami med Solkanom in Volčjo Drago. V sklopu svežnja so naslovljeni tudi posebni pasovi za avtobuse in vozila s sopotniki, ki bodo zagotavljali manj ovir na poti vozil javnega potniškega prometa.

J3 Izboljšanje ponudbe JPP s podajanjem pobud ponudnikom

Sveženj ukrepov zajema izboljšanje sodelovanja in komunikacije vseh deležnikov vključenih v JPP ter stalno optimizacijo voznih redov, pri čemer bodo v čim večji meri upoštevane potrebe prebivalcev. Optimizacija voznih redov bo poskrbela za večjo frekvenco avtobusov v večernih urah ter ob koncih tedna. Pomemben korak k sodobnejšemu javnemu prevozu je digitalizacija, ki bo javni prevoz naredila še bolj enostaven in privlačen za uporabo. V sklopu izboljšanja ponudbe se bo izvedla integracija sistemov mestnih in medkrajevnih prevozov, integracija goriškega in novogoriškega intermodalnega centra ter uvedena bo integrirana kartica za ponudbo storitev na področju prometa. V sklopu izboljšanja infrastrukture se bo izvedel nakup električnih avtobusov in v ta namen zagotovilo električne polnilnice za avtobuse. Ob tem sveženj naslavlja nadaljnje zagotavljanje šolskih prevozov ter preučitev možnosti integracije z JPP.

Motorni promet

Strateško vodilo

Izboljšanje prometne varnosti z optimizacijo prometnih tokov in prilagojenimi ukrepi za umirjanje prometa v stanovanjskih in občutljivih območjih.

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Zmanjšanje deleža osebnih avtomobilov na glavnih prometnicah v občini s 75,4 % na 60 % leta 2031.
- Zmanjšanje deleža hudo poškodovanih ali umrlih v prometnih nesrečah v občini za 50 % v primerjavi z obdobjem med leti 2020-2024.

Na področju motornega prometa se prioriteto naslavlja izboljšanje prometne varnosti, povečanje nadzora v prometu in urejanje poteka tovornega prometa in politike dostave v mestu.

Svežnji izvajanja ukrepov

M1 Vzpostavitev nadzora hitrosti

Sveženj ukrepov poudarek namenja izvajanju nadzora nad hitrostjo prometa v naseljih in na problematičnih cestnih odsekih, kjer prihaja do stika različnih udeležencev v prometu in nesreč. V ta namen se bo povečal policijski in radarski nadzor ter uvajalo tehnološke rešitve za nadzor prometa. Sveženj ukrepov naslavlja tudi vzpostavitev nadzora nad prometom motornih vozil na območjih varovane narave, predvsem nad motokrosisti.

»Ob vstopu v Branik iz smeri Komna so hitrosti motornih vozil in kolesarjev pogosto previsoke, kar povečuje tveganje za pešce in druge ranljive udeležence v prometu. Nujno so potrebni ukrepi za umirjanje prometa.«

Izjava v anketi za splošno javnost



Vstop v Branik z južne strani naselja.

M2 Umirjanje in upravljanje motornega prometa

Sveženj ukrepov predvideva uvedbo ukrepov za zmanjšanje hitrosti in povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu. Ključni ukrepi vključujejo analizo in izvedbo ukrepov, kot so določitev območij prijaznega prometa, preureditev določenih cestnih odsekov v enosmerne ali dvosmerne ulice ter preverjanje smiselnosti popolnih zapor za motorni promet na izbranih lokacijah. Prav tako se bo analiziral učinek obstoječih con z omejitvijo hitrosti ter na podlagi ugotovitev izdelal načrt za morebitne dodatne omejitve ali zmanjšanje obsega omejitev. Z namenom izboljšanja pretočnosti tovornega prometa in umikanja tovrstnega prometa izven središča naselja se bo izdelal načrt vodenja tovornega prometa v Novi Gorici. Sveženj ukrepov predvideva upravljanje mestne logistike, ki vključuje upravljanje prometa na Kolodvorski ulici, dopolnitev odloka o ureditvi prometa, vzpostavitev dovoza tovora po železnici z zbirno točko na železniški postaji, načrtovanje dostavnih površin ob vstopih v poslovno cono ter ureditev dostavnih površin z omejitvijo na predviden dostavni čas. Med predvidenimi ukrepi so tudi umestitev servisnega pasu na Rejčevi ulici, zagotovitev infrastrukture za zadnji kilometer (tovorna kolesa, dostavne omarice), ureditev pravne podlage za začasno rabo obstoječih praznih stavb (na primer nezasedene garažne hiše), vzpostavitev konsolidacijskega centra v sodelovanju s sosednjimi občinami idr. Sveženj ukrepov predvideva tudi umirjanje prometa na državnih cestah, prednostno v naseljih Branik, Dornberk, Šempas in Vitovlje, z uvedbo ustreznih prometno-varnostnih rešitev, ki zmanjšujejo hitrost motornega prometa, povečujejo varnost vseh udeležencev ter prispevajo k izboljšanju bivalnega okolja ob cestah (hitrostne ovire, prehodi za pešce, signalizacija itd.). Prav tako se skozi sveženj naslavlja umirjanje prometa na glavnih prometnicah skozi naselja ter v območjih, kjer zaradi prostorskih omejitev ni možna širitev prometne infrastrukture, z uvedbo koncepta skupnega prometnega prostora (shared space), ki spodbuja enakovredno souporabo površin med vsemi udeleženci v prometu.

M3 Digitalizacija in elektrifikacija prometnega sistema

Ključni ukrepi svežnja vključujejo podporo upravljanju prometa in mobilnosti z uvedbo naprednih informacijskih in komunikacijskih tehnologij, ki bodo omogočale boljše načrtovanje in spremljanje prometnih tokov. Sem sodijo pametni semaforji, nadzorne kamere, pametno parkiranje, pametni radarji, digitalne opozorilne table ipd.

M4 Rekonstrukcije cest s hkratno zagotovitvijo kvalitetnih, zveznih in varnih površin za pešce ter kolesarje

Sveženj ukrepov predvideva celovite rekonstrukcije cest, ki bodo zagotovile zvezne, varne in udobne površine za pešce in kolesarje. Poudarek je na ustrezni ureditvi infrastrukture za motorni promet, kot tudi na širitvi in nadgradnji pločnikov ter ločenih kolesarskih stez. Sočasno se bo urejalo križišča z elementi umirjanja hitrosti in zagotavljanja čim boljše varnosti za vse udeležence v prometu. Ukrepi naslavlja naslednje ureditve: majhni zavijalni radiji, sredinski otoki, varno vodenje kolesarjev in pešcev, dvignjena križišča, smiselno zastavljena krožišča itd. Sveženj ukrepov predvideva še izgradnjo REKO Vzhodne razbremenilne ceste v Novi Gorici (Vodovodna cesta) in navezavo Ščedenske.

Mirujoči promet

Strateško vodilo

Izboljšanje prometne situacije v mestu z izvajanjem parkirne politike in na podeželju z umeščanjem parkirišč na robove strnjenih naselij.

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Povečanje deleža parkirnih mest v občinski lasti z režimom na območju KS Nova Gorica in Solkan.

Na področju mirujočega prometa se prioritetno naslavlja izvajanje načrta parkirne politike in umeščanje parkirišč na obrobje strnjenih naselij.

»Prostorski pritisk zaradi vse večje potrebe po parkiranju je velik, a rešitev ni nujno v širitvi parkirnih površin. Potrebujemo premišljeno in celovito ureditev, ki bo pravična do stanovalcev, zaposlenih, obiskovalcev in do okolja. Stanovalci pričakujejo dovolilnice, zaposleni dostopna parkirišča, vse več je tudi nasprotovanja posegom v zelene površine, zato brez jasne parkirne politike ne bo mogoče uravnotežiti vseh interesov.«

Iz zbranih izjav v anketi za splošno javnost



Javni parkirišči na obrobju naselja Osek.



Svežnji izvajanja ukrepov

P1 Upravljanje parkiranja

Sveženj ukrepov predvideva zagotavljanje ustreznih pogojev na področju mirujočega prometa v mestu, kot je potreba po uvedbi prenovljenega sistema upravljanja s parkirnimi mesti v Novi Gorici in Solkanu. Z uspešno izvedenimi ukrepi NIPP se bo prispevalo k izboljšanju življenja v samem mestu in primestnih naseljih. Sveženj ukrepov znotraj izvajanja NIPP naslavlja naslednje ukrepe: optimizacija rabe obstoječih parkirnih površin, vzpostavitev javno dostopne baze parkirišč in parkirnih mest v mestu, vzpostavitev P+R parkirišč (Kromberk, Solkan, Rožna Dolina), povečanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem ter vzpostavitev sistema obveščanja o prostih parkirnih mestih. Pomemben del svežnja so ureditve parkirišč na obrobju mesta in posameznih strnjenih naselij (Šempas, Pedrovo, Osek, Ozeljan, Solkan ...). Sveženj ukrepov, z namenom spodbujanja turizma, prav tako naslavlja vzpostavitev parkirnih mest za turistične avtobuse, avtodome in druga vozila.

P2 Urejanje obstoječih in zagotavljanje novih parkirnih mest

Sveženj ukrepov predvideva urejanje obstoječih in zagotavljanje novih parkirnih mest z namenom izboljšanja dostopnosti in racionalne rabe prostora. V okviru ukrepov je predvidena ureditev javnih parkirišč in javnih parkirnih hiš. Posebna pozornost je namenjena vzpostavitvi in izboljšanju prostorov za kratkotrajno ustavljanje t. i. Poljubi in odpelji, zlasti na lokacijah v bližini šol in drugih pomembnih objektov. Ukrep vključuje tudi ustrezno komunikacijo z uporabniki, informiranje šol, staršev in lokalnih skupnosti o uporabi sistema začasnega parkiranja in njegovih prednostih. Pomemben del ukrepov predstavlja vzpostavitev večnamenskih parkirnih površin, denimo uporaba parkirišč v industrijski coni za potrebe parkiranja ob večjih dogodkih v središču naselja. Del ukrepov je usmerjen tudi v preoblikovanje obstoječih parkirišč v kakovosten javni prostor z več zelenimi površinami ter prostora za pešce in kolesarje. Predvidena je tudi uvedba zelenega senčenja ter preučitev možnosti uporabe netlakovanih površin za parkiranje. Poleg tega sveženj vključuje zagotovitev posebnih parkirnih mest za izposojno vozilo ter za namen skupnih voženj.

1 2 3 4 5 6 7

Akcijski načrt

Sedemletni akcijski načrt je orodje za postopno uresničevanje Občinske celostne prometne strategije in omogoča učinkovito izvajanje ukrepov. Ukrepi so predstavljeni po posameznih stebrih in povezani v svežnje. Za vsak ukrep so določeni zahtevnost ukrepa, predviden čas izvedbe, strošek izvedbe, možni viri financiranja ter nosilec ukrepa, ki nosi odgovornost za njegovo izvedbo.

Zahtevnost izvedbe ukrepa je določena na podlagi tehnične zahtevnosti, pri čemer en plus (+) v tabelah pomeni nezahteven ukrep, trije plusi (+++) pa zelo zahteven ukrep za izvedbo. Tako so mehki ukrepi strategije navadno manj zahtevni, infrastrukturni ukrepi, ki zahtevajo velike finančne vloške in intenzivno usklajevanje z deležniki pa bolj zahtevni.

Uresničevanje ukrepov bo temeljilo na kombinaciji lokalnih, državnih in evropskih finančnih virov, pri čemer bo za izvedbo številnih načrtovanih aktivnosti ključen dostop do zunanjih (so)financiranj.

Višina predvidenih stroškov je ocenjena, saj za določene projekte ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije oz. ocena stroškov temelji na trenutnih vrednostih, ki se lahko v prihodnjih letih bistveno spremenijo. Posamezni ukrepi v akcijskem načrtu pa ne zahtevajo finančnega vložka ali pa so sredstva zagotovljena v okviru rednih sredstev občinskega proračuna.

Odgovornost za izvedbo večine ukrepov nosi Občina, v nekaterih primerih pa nosijo odgovornost Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, prevozniki JPP, javni zavodi v občini in podjetja.

Celostno prometno načrtovanje

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
C1 Organizacijski sveženj ukrepov												
Zagotavljanje kadra za izvajanje celostnega prometnega načrtovanja na Občini (imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost za obdobje 2025–2032 oziroma vzpostavitev službe za promet, prijava na razpise, izvajanje OCPS, čezmejno usklajevanje z EZTS in sosednjimi občinami, sodelovanje pri pripravi projektnih nalog ...).	+	2026 - 2031	180.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG		30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	+	kontinuirano	/	redna sredstva v občinskem proračunu	MONG							
Sodelovanje pri izdelavi regionalne celostne prometne strategije in kasnejša podpora delovanju regijske koordinacije pri načrtovanju in izvedbi prometnih povezav in načrtovanju in izvedbi ukrepov trajnostne mobilnosti ter ozaveščanju javnosti.	+	skladno z začetkom priprave regijske CPS	/	v okviru priprave regionalne CPS, EU sredstva-kohezijska sredstva	MONG, sosednje občine							
Okrepiti sodelovanje s sosednjimi občinami, na nivoju regije in krepitev sodelovanja med državami, vključitev ukrepov v RPP.	+	kontinuirano	/	/	MONG, sosednje občine (tudi čezmejno)							
Za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotovitev vključevanja javnosti ter posvetov s prebivalci in ključnimi deležniki.	+	kontinuirano	/	/	MONG							
Izdelava dinamične spletne platforme za dostop do informacij o trajnostnih načinih premikanja po mestu in širše.		2027	60.000	Občinski proračun in EU sredstva	MONG			30.000	30.000			
Organizacija tematskih dogodkov v vsakoletni akciji Evropski teden mobilnosti.	+	kontinuirano	62.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva -ETM, sklad za podnebne spremembe	MONG in ostali deležniki, Javni zavod za turizem	6.000	8.000	8.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Spodbujanje razvoja lokalnih skupnih delovnih prostorov (coworking).	+	kontinuirano	/	/	MONG, podjetja, organizacije							
Optimizacija delovanja Centra trajnostne mobilnosti (zagotavljanje kadra za vodenje centra).	+	kontinuirano	170.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG		20.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Izdelava strategije e-mobilnosti.	+	2027	20.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG			20.000				
C2 Promocijski in informacijski sveženj ukrepov												
Promocijske aktivnosti o prednostih trajnostne mobilnosti (predavanja, informativna gradiva, dogodki in druge ozaveščevalne akcije).	+	kontinuirano	3.000/leto	Občinski proračun, podjetja	MONG, zunanji izvajalec, SVP, podjetja	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Vzgoja in izobraževanje na temo varnosti in pravilnega ravnanja v prometu pešcev, kolesarjev, voznikov e-skirojev in voznikov motornih vozil.	+	kontinuirano	3.000/leto	Občinski proračun, podjetja	MONG, zunanji izvajalec, SVP, podjetja	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
C3 Sistem spremljanja in izvajanja ukrepov												
Vzpostavitev sistema spremljanja kazalnikov s področja prometa in trajnostne mobilnosti s pomočjo anket in/ali s štetjem in/ali avtomatiziran sistem štetja in poročanje rezultatov ministrstvu. Na podlagi spremljanja stanja izvajanje evalvacije in načrtovanje novih ukrepov ter poročanje javnosti.	++	kontinuirano	5.000/leto	Občinski proračun	MONG	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
C4 Celostna prometna ureditev območij in priprava mobilnostnih načrtov												
Preučitev in izvedba celostne prometne ureditve območij (npr. Kolodvorska, OPPN kulturni center, OPPN Meblo, Majske Poljane, zaključek Kidričeve, Solkan).	+++	2025-2031	5,1 mio	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG	100.000	500.000	500.000	1 mio	2 mio	500.000	500.000
Izdelava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini (javne ustanove, podjetja, dogodki, novogradnje, ki bodo imele vpliv na prometne tokove).	+	Kontinuirano (glede na določitev VGP)	30.000/načrt	Občinski proračun, državna in EU sredstva, podjetja	MONG, podjetja, investitorji, organizatorji dogodkov							
Izdelava in izvajanje mobilnostnega načrta za zaposlene na MONG.	++	kontinuirano	75.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG		5.000	10.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Načrtovanje in umeščanje velikih generatorjev prometa ob glavne prometne koridorje.	++	kontinuirano	/	v okviru priprave prostorskih aktov	MONG, generatorji prometa							
Zagotavljanje primerne dostopnosti za vse oblike mobilnosti pri vseh novogradnjah. *vključeno v vse investicije	+	kontinuirano	/	v okviru priprave prostorskih aktov	MONG							

Hoja

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
H1 Načrtovanje, izgradnja in urejanje površin za pešce												
Izgradnja in urejanje površin za pešce (pločniki, prehodi za pešce, alternativne povezave, skupne prometne površine itd.) v urbanih središčih, znotraj ostalih naselij ter med naselji.	+++	Kontinuirano	3,5 mio	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Izboljšanje in redno vzdrževanje obstoječih površin za pešce.	+	kontinuirano	350.000	Občinski proračun	MONG	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
H2 Ureditev šolskih poti in površin za pešce v okolici šol												
Priprava ali posodobitev načrta šolskih poti za OŠ in POŠ.	+	vsakih 5 let	30.000	Občinski proračun	Osnovne šole, MONG, SPVCP		5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Nadgradnja šolskih poti in celostna prometna ureditev območij ob šolah in vrtcih (npr. Šempas–Osek, Dornberk, Prvačina, Gradišče–Draga, Ozeljan, Vitovlje, Čepovan, Solkan, Branik).	++	kontinuirano	210.000	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG, MZI	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Poostreitev nadzora prometa v okolici vrtcev in šol.	+	kontinuirano	/	/	MONG-redarstvo, Policija, SPVCP							
H3 Prilagoditev infrastrukture osebam z oviranostmi												
Izvajanje in prenova strateškega in akcijskega načrta dostopnosti.	+	2025, 2029	40.000	Občinski proračun	MONG, MDSS, MDI	20.000				20.000		
Ureditev nevarnih mest, prehodov in dostopov ter prilagoditev infrastrukture za osebe z oviranostmi, vključno z znižanjem robnikov in umeščanjem taktilnih oznak.	++	kontinuirano	140.000	Občinski proračun, državna sredstva	Občina, MDSS, MDI	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
H4 Povečanje privlačnosti površin za pešce												
Povečanje privlačnosti površin za pešce z umestitvijo urbane opreme, zagotovitvijo ustreznega senčenja in ureditvijo svetlobne signalizacije.	++	kontinuirano	210.000	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Obnova peš/kolesarskih povezav »starih bližnjic« med zaselki in vasm.	++	kontinuirano	60.000	Občinski proračun	MONG, KS		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000

Kolesarjenje

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
K1 Ureditev meddržavnih, regionalnih in medobčinskih kolesarskih povezav												
Izgradnja odseka državne kolesarske povezave G5 Nova Gorica–Rožna Dolina–Ajdovščina in odseka Ajševica–Kromberk–Nova Gorica.	+++	do leta 2031	2,3 mio	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG, Občina Ajdovščina, DRSI		30.000	50.000	100.000	200.000	1mio	1mio
Vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav med naselji, sosednjimi občinami in čezmejno, za potrebe dnevnih migracij.	+++	kontinuirano	300.000	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG, sosednje občine, DRSI		50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
K2 Načrtovanje/izgradnja novih kolesarskih povezav znotraj občine in urejanje obstoječih kolesarskih povezav												
Vzpostavitev zveznih kolesarskih povezav v širšem urbanem območju Nove Gorice za potrebe dnevnih migracij (opravki, delo ...).	+++	kontinuirano	500.000	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG		50.000	70.000	70.000	100.000	100.000	100.000
Urejanje in vzdrževanje obstoječih turistično-rekreacijskih kolesarskih povezav.	++	kontinuirano	360.000	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG		60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Načrtovanje vodenja kolesarja pri načrtovanju in rekonstrukciji cest.	++	kontinuirano	/	/	MONG							
Izdelava načrta vodenja kolesarjev na podeželju.	++	kontinuirano	70.000	Občinski proračun	MONG	20.000	50.000					
Redno vzdrževanje površin za kolesarje in odstranitev ovir za kolesarje.	+	kontinuirano	140.000	Občinski proračun	MONG	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
K3 Izboljšanje opremljenosti kolesarske infrastrukture												
Postavitev stojal za kolesa in servisne opreme na ključnih javnih mestih (šole, trgovine, športni objekti ipd.) ter redno vzdrževanje in dopolnjevanje obstoječih lokacij glede na ugotovljene potrebe.	++	2 stojali/leto	5.000/stojalo	Občinski proračun	MONG	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Vzpostavitev javnih polnilnih postaj za e-kolesa.	++	2 postaji/leto	5.000/postajo	Občinski proračun, EU sredstva	MONG		10.000		10.000		10.000	
Postavitev varnih kolesarnic ob ključnih točkah (pokrite, zaprte, z zaklepanjem).	++	kontinuirano	40.000/kolesarnico	Občinski proračun, državna sredstva, podjetja	MONG		10.000	40.000		40.000		40.000
K4 Nadgradnja sistema izposoje koles												
Načrtovanje in izvedba dodatnih točk v mreži postajališč izposoje koles na ključnih točkah v občini (urbana središča, obstoječi in novi veliki generatorji prometa ...).	+	kontinuirano	200.000	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG			10.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Vzdrževanje obstoječe infrastrukture in izboljšanje podpornega sistema.	+	kontinuirano	1.5 mio (v okviru rednega vzdrževanja)	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	MONG	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000

Javni potniški promet

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
J1 Opremljanje postajališč JPP in umeščanje novih postajališč												
Umeščanje in ureditev novih ter obstoječih avtobusnih postajališč z urbano opremo ter zagotavljanje varnih dostopov za pešce do avtobusnih/železniških postajališč.	+++	kontinuirano	990.000	občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG, DRSI	240.000	250.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Digitalizacija avtobusnih postajališč s prikazom voznega reda v realnem času.	++	kontinuirano	110.000	občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG		50.000	50.000	10.000			
Preureditev postajališč JPP v multimodalne točke (postavitve kolesarnic, postajališč izposoj kolesa, parkirišča P+R ...).	++	2025 - 2031	50.000/postajališče	občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG, koncesionar			100.000		100.000		
J2 Uvedba novih linij in oblik JPP												
Nadgradnja sistema GO šofer.	+	kontinuirano	36.000/leto	občinski proračun	MONG	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Uvedba prevoza na zahtevo za zaledna naselja in v navezavi s sosednjimi občinami (v terminih, ki so slabo pokriti z javnim prevozom, za popoldanske aktivnosti).	++	2026	100.000	občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG, sosednje občine, izvajalec		20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Pobuda in uvedba novih /manjkajočih avtobusnih in železniških linij.	++	kontinuirano	/	/	MONG, Slovenske železnice, DUJPP							
J3 Izboljšanje ponudbe JPP												
Stalna optimizacija voznih redov glede na delovni čas in potrebe uporabnikov.	++	kontinuirano	/	/	DUJPP, MONG, koncesionar, Slovenske železnice							
Izboljšanje sodelovanja med deležniki za usklajevanje voznih redov in kakovosti JPP.	+	kontinuirano	/	/	MONG, DUJPP, koncesionar, Slovenske železnice							
Izvajanje javnega potniškega prometa (avtobusni mestni promet, čezmejna linija) z upoštevanjem predlagane optimizacije in povečanjem frekvence voženj.	++	kontinuirano	5,25 mio	občinski proračun	MONG, koncesionar	650.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000
Digitalizacija JPP z uvedbo aplikacije (informacije, nakup vozovnic, vozni redi v realnem času).	++	do leta 2031	/	DUJPP	DUJPP							
Integracija šolskih in javnih prevozov na posameznih odsekih.	+	2025 - 2031	2,3 mio *Strošek izvajanja šolskega prevoza	občinski proračun	MONG, koncesionar, OŠ	400.000	400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Integracija sistemov mestnih, medkrajevnih in čezmejnih prevozov.	++	kontinuirano	/	/	MONG, DUJPP, koncesionar JPP, sosednjene občine (Italija)							
Nakup električnih avtobusov in zagotovitev polnilnic za avtobuse.	++	2026	3 mio	občinski proračun, Eko sklad	MONG		3 mio					

Motorni promet

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
M1 Vzpostavitev nadzora hitrosti												
Izvajanje nadzora nad hitrostjo prometa v naseljih in na problematičnih cestnih odsekih (policijski in redarski nadzor, tehnološke rešitve).	+	kontinuirano	420.000	občinski proračun, državna sredstva	MONG, policija, redarska služba	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
M2 Umirjanje in upravljanje motornega prometa												
Umirjanje prometa na nevarnih odsekih in skozi naselja z ukrepi za zmanjšanje hitrosti ter preureditvami prometnih površin in signalizacije (cone 30/10, šikane, tlakovanje, skupni prometni prostor, preureditve križišč po registru nevarnih točk).	+++	Kontinuirano	* strošek ocenjen pri hoji	Državna in EU sredstva	MONG, DRSI							
Ukrepi za umirjanje prometa na državnih cestah (Branik, Dornberk, Šempas, Vitovlje idr.).	+++	Kontinuirano	* strošek ocenjen pri hoji	Državna in EU sredstva	MONG, DRSI							
Priprava strokovnih podlag za urejanje prometa (študije in projektna dokumentacija za uvedbo dvosmernega ali enosmernega režima, popolnih zapor, reorganizacijo križišč ipd.).	+	kontinuirano	30.000/študijo	občinski proračun	MONG							
Priprava načrta vodenja tovornega prometa v Novi Gorici in izvedba ukrepov načrta.	+++	2026-2031	60.000	občinski proračun	Mzi, DARS, MONG		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Upravljanje mestne logistike.	+	2026-2028	60.000	občinski proračun	MONG		20.000	20.000	20.000			
M3 Digitalizacija in elektrifikacija prometnega sistema												
Uporaba digitalnih rešitev za boljše načrtovanje, nadzor in optimizacijo prometa (pametni semaforji, nadzorne kamere, pametno parkiranje, pametni radarji, digitalne opozorilne table).	++	kontinuirano	175.000	občinski proračun, državna in EU sredstva	DRSI, MONG	25.000	20.000	50.000	20.000	20.000	20.000	20.000
M4 Rekonstrukcije cest s hkratno zagotovitvijo kvalitetnih, zveznih in varnih površin za pešce ter kolesarje												
Rekonstrukcije/vzdrževanje/novogradnje občinskih cest in križišč na območju celotne občine.	+++	kontinuirano	10,5 mio	občinski proračun	MONG	1,5 mio	1,5 mio	1,5 mio	1,5 mio	1,5 mio	1,5 mio	1,5 mio

Mirujoči promet

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
P1 Upravljanje parkiranja												
Izvajanje NIPP.	++	2025-2027	881.000	občinski proračun	MONG	77.000	558.000	295.000				
Vzpostavitev P+R parkirišč (Kromberk, Solkan, Rožna Dolina) in zagotavljanje parkirnih mest na obrobju strnjenih naselij.	+	2026-2029	1 mio	občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG		20.000	50.000	500.000	500.000		
Vzpostavitev parkirnih mest za turistične avtobuse, avtodome ...		2026-2028	450.000	občinski proračun, državna in EU sredstva	MONG		50.000	350.000	50.000			
P2 Urejanje obstoječih in zagotavljanje novih parkirnih mest												
Urejanje javnih parkirišč in javnih parkirnih hiš.	+++	2025 - 2028	300.000/leto	Občinski proračun	MONG	45.000	300.000	300.000	400.000			
Vzpostavitev in izboljšanje prostorov za Poljubi in odpelji.	Kontinuirano	Kontinuirano	6.000	Občinski proračun	MONG		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Vzpostavitev večnamenskih parkirnih površin (npr. ob dogodkih).	++	Kontinuirano	/	Občinski proračun, javno-zasebno partnerstvo	MONG, podjetja							
Preureditev obstoječih parkirnih površin v kakovosten javni prostor.	+++	Kontinuirano	* v okviru celostne prometne ureditve območij	Občinski proračun	MONG							
Zeleno senčenje parkirnih površin in preučitev možnosti netlakovanih površin za parkiranje.	++	Kontinuirano	125.00	Občinski proračun	MONG	5.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Zagotovitev parkirnih prostorov za izposajo avtomobila in za namen sopotništva.	+	Kontinuirano	60.000	Občinski proračun, podjetja	MONG, podjetja		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000

Razlaga kratic

MONG	Mestna občina Nova Gorica
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
ETM	Evropski teden mobilnosti
SPVCP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
MDSS	Medobčinsko društvo slepih in slabovidnih
MDI	Medobčinsko društvo invalidov
OPPN	Občinski podrobni prostorski načrt
KS	Krajevna skupnost
DRSI	Družba Republike Slovenije za infrastrukturo,
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
NIPP	Načrt izvajanja parkirne politike (IPOP, LUZ 2023)
JPP	Javni potniški promet

Obrazložitev tujk

Car pooling - sopotništvo	Dogovarjanje več oseb za skupno vožnjo z enim avtomobilom, običajno za vsakodnevne poti v službo ali šolo.
Kiss and go - poljubi in odpelji	Posebej označeno mesto za kratkotrajno ustavljanje avtomobila, kjer vozniki (npr. starši) hitro odložijo potnika (npr. otroka pred šolo) in takoj nadaljujejo vožnjo.
Shared space - skupni prometni prostor	Ulični prostor, kjer si površino enakovredno delijo pešci, kolesarji in motorna vozila brez klasičnih prometnih ločnic.
Coworking	Način dela, pri katerem si posamezniki ali podjetja delijo skupni delovni prostor.

