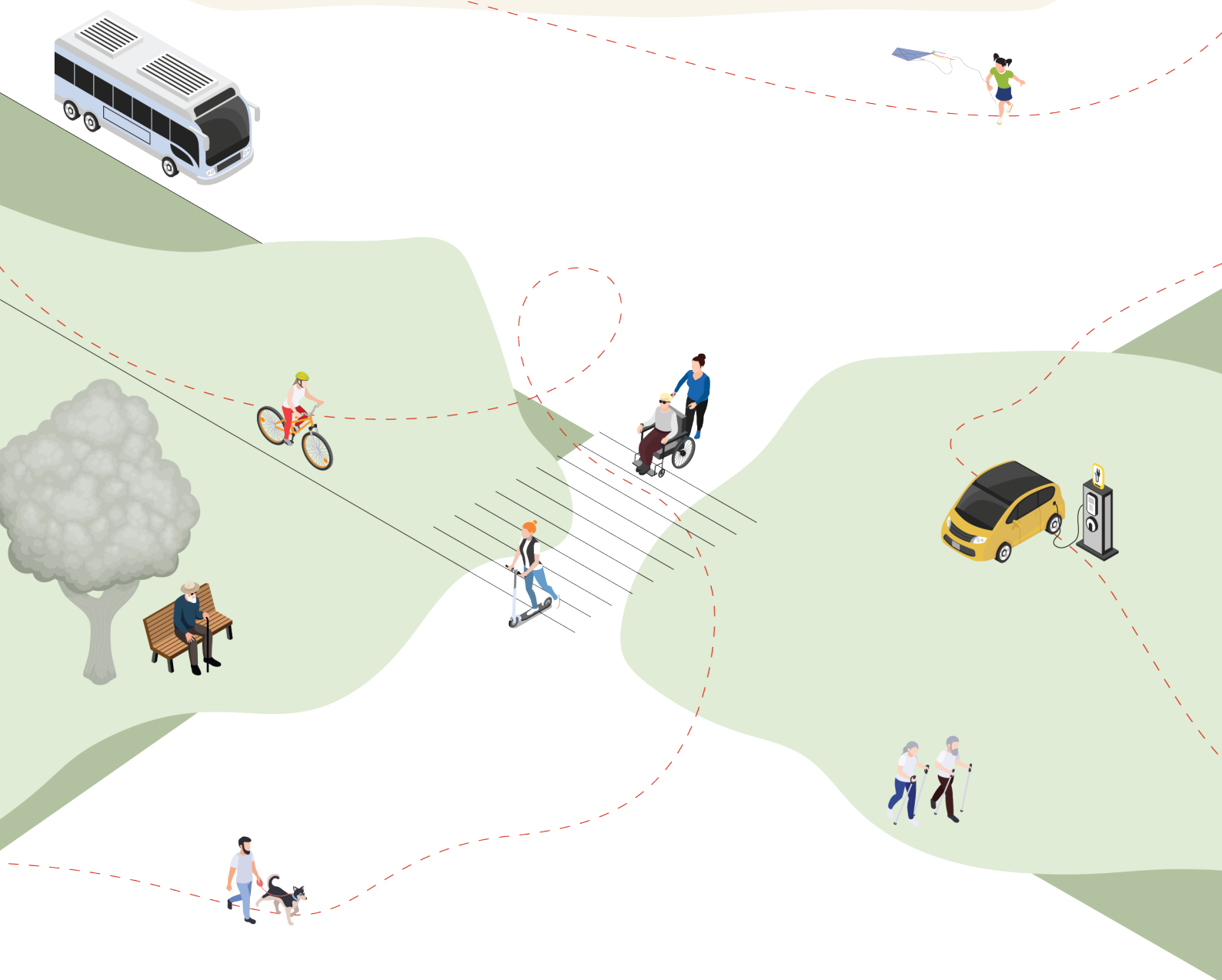


Občina Brda

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BRDA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Naročnik	Občina Brda
	Trg 25. maja 2, 5212 Dobrovo v Brdih
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	September 2025

Kazalo

Nagovor župana	4
Vloga občinske celostne prometne strategije	6
Proces priprave občinske celostne prometne strategije	9
Oris zelenega stanja	13
Ključni poudarki analize stanja	16
Dosežki, izzivi in priložnosti na področju prometa v občini Brda	24
Med Brdi in Novo Gorico: skupni izzivi in razvojne potrebe v trajnostni mobilnosti	30
Pet stebrov ukrepanja	34
Celostno prometno načrtovanje	35
Hoja	37
Kolesarjenje	39
Javni potniški promet	40
Motorni promet	41
Akcijski načrt	43
Celostno prometno načrtovanje	44
Hoja	46
Kolesarjenje	50
Javni potniški promet	52
Motorni in mirujoči promet	54

Nagovor župana

Franc Mužič, župan Občine Brda

Spoštovani občanke in občani,

skoraj 190 km dolga cestna mreža pokriva komaj 72 kvadratnih kilometrov veliko Občino Brda, od tega 154,6 občinskih in 34,6 km državnih oziroma t.i. regionalnih cest. Državne ceste tvorijo t.i. briški ipilon, in sicer cestni odseki Podsabotin – Kojsko – Neblo, Vrhovlje – Gonjače in Neblo – Golo Brdo.

Izboljšanje kakovosti bivanja naših občanov in usmeritev v razvoj turizma kot podporni panogi osnovni dejavnosti v občini, t.j. kmetijstvu, nam narekujeta smiselnost posodabljanja cestne infrastrukture in prometne varnosti. 190 km dolga cestna mreža je tako eden večjih izzivov v Brdih. Njeno vzdrževanje terja velike in stalne naložbe, čemur namenjamo znaten delež letnega občinskega proračuna.

Že ob nastanku občine leta 1994 smo dali velik poudarek urejanju cestne infrastrukture. Ko je nastala občina, je bil kožbanski oziroma severozahodni del občine demografsko ogrožen. Zato smo prioritetno pričeli z urejanjem cest v tem predelu: od Kožbane do Brezovka, povezovalno pot preko Brdic pri Kožbani, nenazadnje cesto od Neblega proti Golemu Brdu. Temu so sledile naložbe v druge odseke širom po občini. Prav v zadnjem desetletju smo s pomočjo države uspeli posodobiti cestno transversalo od Solkana do Drnovka. S sodelovanjem več ministrstev smo prav preko posodobitve cestnega odseka ob poslovni coni Dobrovo ustvarili proti poplavam odpornejšo poslovno cono. Sicer pa že delamo tudi na projektih ureditve preostalega dela glavne cestne žile do bivšega mednarodnega prehoda Neblo, saj je prav ta odsek med prometno najbolj obremenjenimi v občini. Tega odseka se namreč poslužuje veliko število uporabnikov bencinskega servisa v Štalonih v Kozarnem. Gotovo pa lahko med ključne dosežke štejemo uresničitev Obvoznice Kojsko, ki je bistveno

razbremenila središče naselja Kojsko in pomembno prispevala k bolj tekočemu prometu skozi Brda. Zaradi zmanjšanega prometa skozi naselje je prispevala tudi k večji varnosti otrok, ki obiskujejo vrtec in šolo v Kojskem.

Veliko stavimo tudi na zeleno mobilnost. S kolesarsko potjo Dobrovo – Vipolže smo se preko italijanske kolesarske mreže povezali z novogoriško, snujemo pa že načrte za novo kolesarsko stezo od Dobrovega proti Neblemu. Bogati se ponudba linij javnega avtobusnega prevoza, najema električnih koles in polnilnic za električne avtomobile. V briški destinaciji se lahko pohvalimo s pravo mrežo kolesarskih in pohodnih poti, med drugim meddržavno Alpe Adria Trail, pa tudi Gradnikovo učno pot ter mrežo pohodnih poti poimenovanih po briških sortah češenj.

Zavedati se je potrebno, da je strategija na področju prometne varnosti in mobilnosti tek na dolge proge in predvsem tek medsebojnega sodelovanja ter dialoga vseh deležnikov v občini s ciljem ustvariti prometno ureditev, ki bo prilagojena dejanskim potrebam naše skupnosti. Na tem mestu naj izrazim iskreno zahvalo vsem, ki ste se vključili v proces snovanja Občinske celostne prometne strategije Občine Brda s svojimi mnenji in pobudami.

S spoštovanjem,

Župan Občine Brda

Franč Mužič

1 2 3 4 5 6 7 8

Vloga občinske celostne prometne strategije

Vloga občinske celostne prometne strategije

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

Celostno prometno načrtovanje prinaša sodobne načine urejanja prometa, kateri dajejo prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, čistejšemu zraku, boljšemu zdravju in večjemu zadovoljstvu vseh udeležencev v prometu ter stremijo k povečani kakovosti bivanja. Strategija kot del celostnega prometnega načrtovanja se odmika od tradicionalnega načrtovanja prometa ter se osredotoča na sodobni pristop upravljanja mobilnosti. Spodnja preglednica prikazuje razliko med tradicionalnim in sodobnim pristopom.

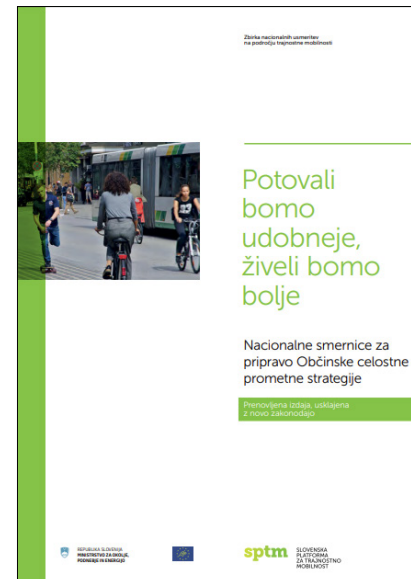


Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja 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

Pristopi in načela

Strategijo odlikujejo naslednji pristopi oz. načela:

- **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.



Brda so pristopila k celostnemu prometnemu načrtovanju

Občina Brda se je z začetkom priprave Občinske celostne prometne strategije prvič podala na pot celostnega in trajnostno naravnane prometnega načrtovanja. S tem pomembnim korakom se pridružuje številnim slovenskim občinam, ki so že prepoznale pomen dolgoročne, strateško usmerjene prometne politike, usklajene z načeli trajnostne mobilnosti.

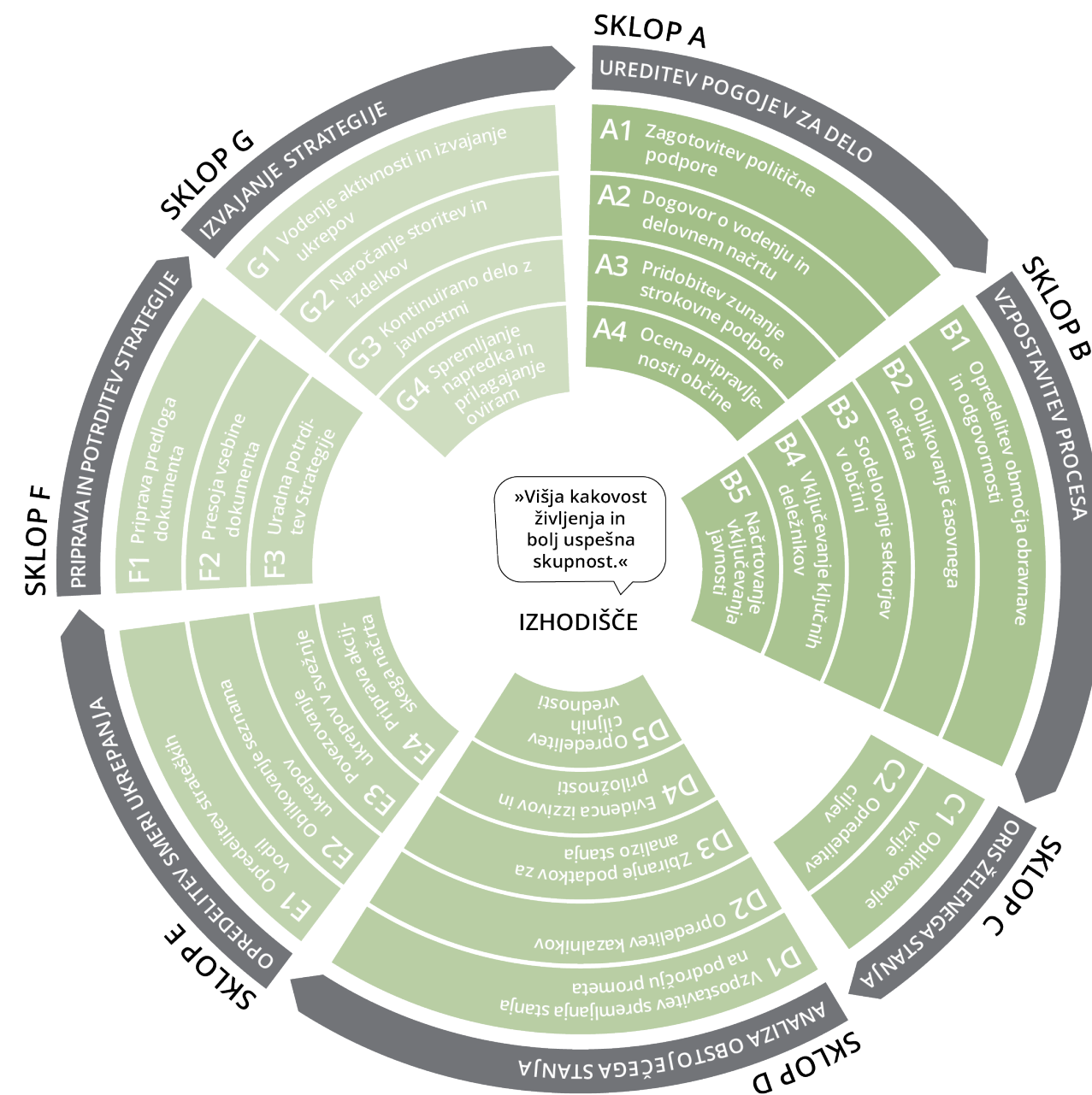
Strategija gradi na preteklih izkušnjah načrtovanja prometa in zastavlja še bolj celovite ter dolgoročno vzdržne rešitve za prihodnost prometa in mobilnosti v občini.

Proces priprave občinske celostne prometne strategije

Proces priprave prenovljene strategije

OCPS Občine Brda je izdelana skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo občinske celostne prometne strategije ter Nacionalnimi smernicami za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij, ki jih je izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Postopek izdelave OCPS Občine Brda je potekal od septembra 2024 do septembra 2025 ter je obsegal sedem sklopov aktivnosti. V vsakem sklopu je bilo preko različnih aktivnosti prisotno vključevanje javnosti.



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave celostne prometne strategije

Aktivnosti

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

V sklopu B sta bili vzpostavljeni ožja in širša delovna skupina. Ožjo so sestavljali člani občinske uprave, širšo pa predstavniki pomembnih lokalnih deležnikov: predstavniki Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policije, gasilcev, medobčinskega inšpektorata in redarstva, Občinskega sveta Občine Brda, civilne zaščite, doma upokoјencev, izobraževalnih ustanov, vrtca, večjih zaposlovalcev ter lokalnih organizacij in društev.

V okviru sklopa C je Občina skupaj z deležniki in javnostjo oblikovala vizijo razvoja prometa. Oblikovanje končne vizije in določitve ključnih ciljev je temeljilo na dialogu z občinsko upravo, člani delovnih skupin ter širšo javnostjo, ki je bila vključena prek delavnic in digitalnega portala. Tako je bila sprejeta vizija, ki skladno z načeli trajnostne mobilnosti odraža potrebe občine in skupne vrednote občanov.

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

Izvedene so bile tri ločene ankete: za splošno javnost (146 odgovorov), za šolarje (OŠ Alojza Gradnika Dobrovo in, POŠ Kojsko) in za zaposlene v večjem zaposlovalcu v občini (Klet Brda). Ob tem je bilo izvedeno tudi kordonsko štetje prometa v Dobrovem na Trgu 25. maja. Zbrane informacije so bile analizirane z vidika prometne varnosti, navad prebivalcev in obstoječe prometne infrastrukture. Prepoznani

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

Pomemben poudarek je bil namenjen vključevanju zainteresirane javnosti. Izvedena je bila javna razprava v digitalnem okolju na temo prometnih izzivov. Platforma je omogočala tudi oddajo predlogov za ukrepe.

V sklopu E je bil na podlagi predhodnih analiz pripravljen nabor ukrepov. Pomembno vlogo pri tem je imela vsa zainteresirana javnost. Občani so lahko preko digitalnega portala predlagali konkretne rešitve. Za namen promocije strategije je bilo predloge možno oddati in vrednotiti tudi na stojnici v sklopu kolesarske dirke Brda - Colio. Po preučitvi predlogov so potekali usklajevalni sestanki z ožjo delovno skupino in s ključnimi deležniki. Sledila je priprava končnega nabora ukrepov ter oblikovanje in potrditev 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 Občinski svet Občine Brda, kar pomeni tudi formalni zaključek priprave dokumenta ter podlago za njegovo izvajanje v naslednjih letih.

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

1 2 3 4 5 6 7 8

Oris želenega stanja

UREDITEV POGOJEV ZA DELO

- Seznaiter z namenom in cilji priprave OCPS

VZPOSTAVITEV PROCESA

- Delavnica s prostorskimi in prometnimi načrtovalci

SEPTEMBER
2024



Člani širše delovne skupine na delavnici o oblikovanju vizije in ciljev

ORIS ŽELENEGA STANJA

- Delavnica s ključnimi deležniki o oblikovanju vizije in ciljev
- Digitalna javna raprava o viziji in ciljih

OKTOBER
2024

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

- Intervjuji s ključnimi deležniki
- Spletna anketa za splošno javnost
- Anketa za šolarje in zaposlovalce
- Javna razprava o izzivih in priložnostih

NOVEMBER
2024



Delavnica z ožjo delovno skupino

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



Portal za vključevanje javnosti za potrebe priprave OCPS z vnosi občanov

PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE

- Izdelava publikacije
- Priprava akcijskega načrta

JULIJ
2025

2. PRESOJA KAKOVOSTI

AVGUST
2025

Sprejem OCPS

SEPTEMBER
2025

IZVAJANJE STRATEGIJE

- Promocija trajnostne mobilnosti in seznaiter s postopkom priprave OCPS

OKTOBER
2025



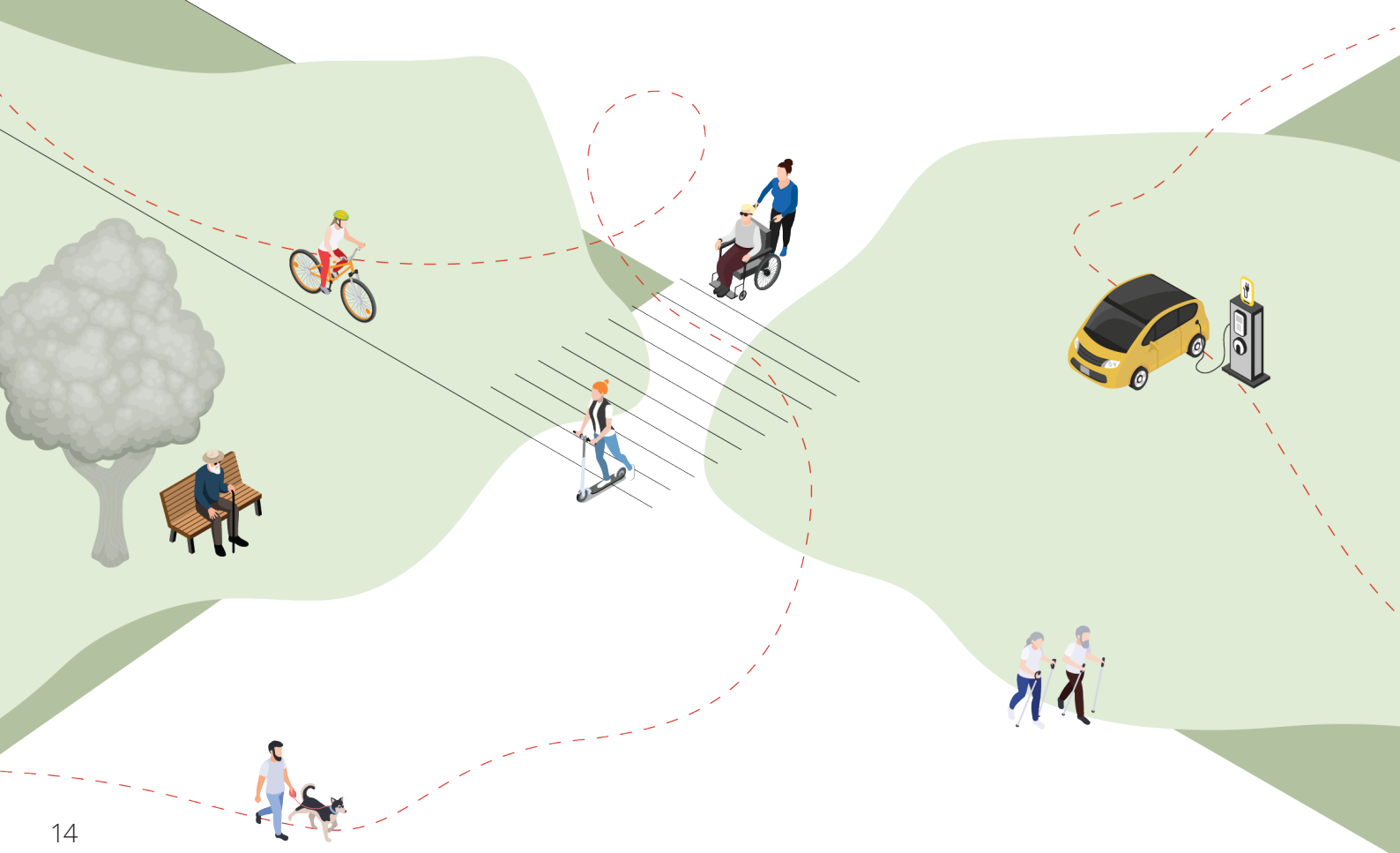
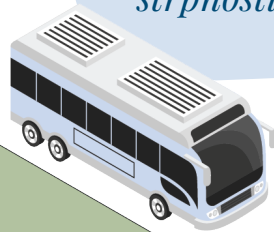
Predstavitev OCPS na stojnici v sklopu kolesarske dirke Brda - Colio

Vizija

Vizija prometne strategije predstavlja dolgoročno usmeritev razvoja prometnega sistema, ki odraža željeno stanje mobilnosti v prostoru.

V procesu priprave OCPS Brda smo skupaj z ožjo in širšo delovno skupino ter občani oblikovali vizijo razvoja prometa v občini. Vizija, ki smo jo soustvarili, izraža skupno ambicijo po bolj naprednem in okolju prijaznem prometnem sistemu, ki bo izboljšal kakovost življenja, varnost in dostopnost v občini, s čimer ta postane bolj privlačna in uspešna. Vizija občine na področju celostnega prometnega načrtovanja se tako glasi:

Občina Brda občanom in obiskovalcem zagotavlja varne pogoje za opravljanje vsakodnevnih in prostočasnih aktivnosti, pri čemer upošteva načela enakosti in enakopravne dostopnosti. Ustrezna komunikacija med prebivalci se odraža v strpnosti ter uvajanju primernih infrastrukturnih in informacijskih rešitev.



Cilji in ciljne vrednosti

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

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

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

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

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

3. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

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

4. Izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev in aktivnosti.

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

5. Bolj zdravi in bolj telesno aktivni prebivalci.

Vsakodnevna hoja v šolo spodbuja zdrav življenjski slog.

6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

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

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

Povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti na račun zmanjšanja motornega prometa prispeva k zmanjšanju izpustov.

1 2 3 4 5 6 7 8

Ključni poudarki analize stanja

Stanje in ključni izzivi

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

85 % občanov si želi izboljšanja šolskih poti in prilagoditve prometnih površin starejšim ter osebam z različnimi omejitvami.

(Anketa za splošno javnost)

Družba, ki se stara – občina, ki se prilagaja

Občina Brda je del goriške statistične regije. Občina meri 72 km² in se po površini uvršča na 97. mesto med slovenskimi občinami. Občinsko središče predstavlja naselje Dobrovo, ki prevzema vlogo upravnega in gospodarskega središča občine. Preostala naselja imajo pretežno podeželski značaj. Slednji se odraža tudi v spoznanju, da velja občina Brda za podeželsko občino.

Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije ima občina 5.584 prebivalcev (podatek za leto 2025). Gostota naseljenosti znaša 77 preb./km². Povprečna starost znaša 46,3 leta, kar je višje od slovenskega povprečja (44,2 let). Indeks staranja prebivalstva znaša 174,2 in je prav tako višji od slovenskega povprečja, ki znaša 147,8. Prebivalci, starejši od 65 let predstavljajo 25,0 % vsega prebivalstva v občini. Trend stagnacije oziroma upada prebivalstva bo vplival na prihodnje potrebe in storitve v občini.

Pešci in kolesarji med ranljivimi

Varnost predstavlja eno ključnih vrednot prometnega sistema. Eden pomembnih kazalnikov za spremljanje prometne varnosti je število prometnih nesreč. Od leta 2020 do konca leta 2024 je bilo v občini v prometnih nesrečah vključenih 100 oseb, od tega jih je bilo 12 s hudimi poškodbami in 7 s smrtnim izidom.

V prometnih nesrečah je bilo vključenih 5 pešcev z lažjimi posledicami. Nesreč s huje poškodovanimi pešci ali smrtnimi izidi ni bilo. V tem obdobju nesreč s kolesarji ni bilo. Največ nesreč se je zgodilo v Dobrovem in Kojskem, ter na relacijah Kojško – Podsabotin, Dobrovo – Šmartno in Neblo – Dobrovo. Največ nesreč se je zgodilo zaradi nepravilne smeri vožnje. Izmed vseh udeležencev v prometnih nesrečah je bilo 18 oseb pod vplivom alkohola, ti so bili po večini tudi povzročitelji prometne nesreče.

V službo čez občinske meje

Indeks **delovnih migracij** znaša 45 in nakazuje, da je večina delovno aktivnih prebivalcev zaposlena izven občine Brda. Največ občanov zaradi zaposlitve dnevno migrira v Novo Gorico, in sicer 113 oziroma 38 % delovno aktivnih prebivalcev. 16 % občanov migrira v Občino Kanal, 10 % v Občino Šempeter - Vrtojba in 7 % v Mestno občino Ljubljana.



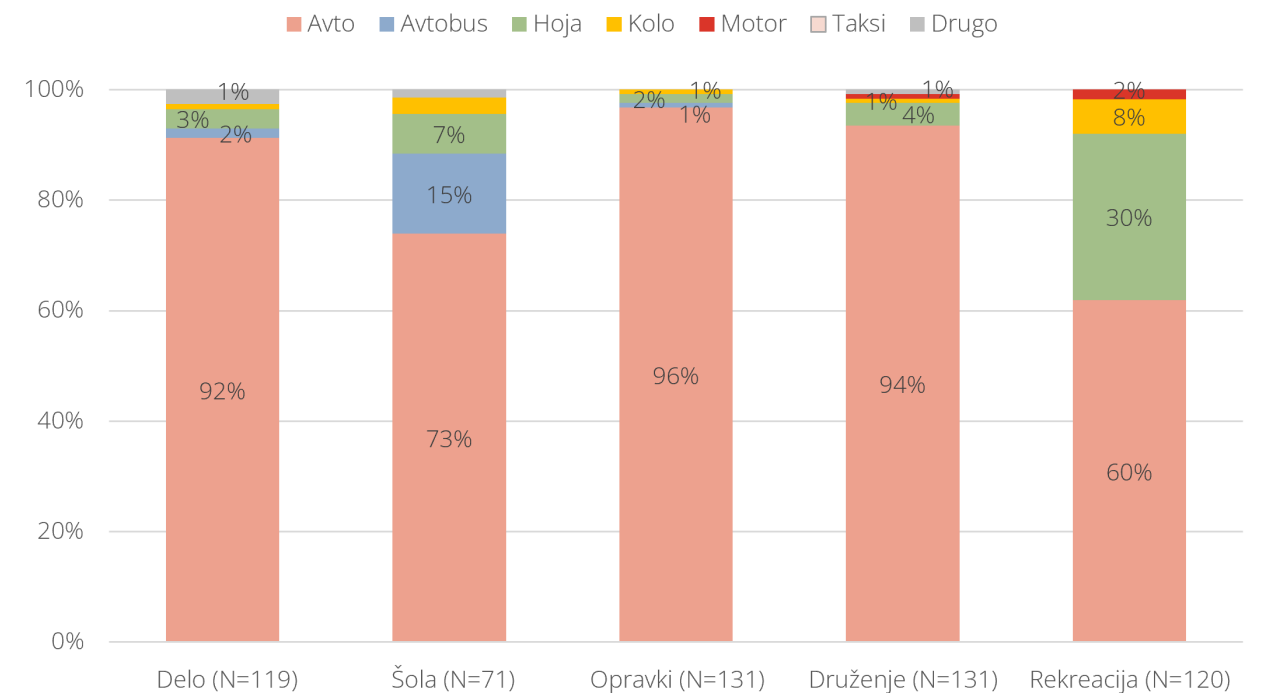
Vsakdan na štirih kolesih

Na podlagi ankete za občane je bila izdelana analiza potovalnih navad. Podatki temeljijo na vzorcu 146 izpolnjenih anket. V anketi smo preverjali na kakšen način občani opravljajo poti: na delo, v šolo, po opravkih, z namenom druženja in z namenom rekreacije.

Analizirani so bili odgovori anketirancev, ki dejansko opravljajo obravnavane vrste poti. 119 sodelujočih za potovanja na delo največkrat uporablja osebno vozilo (92 %), zelo malo med njimi pa jih gre na delo peš (3 %), z avtobusom (2 %) ali s kolesom (1 %) oz. z drugimi prevoznimi sredstvi (3 %).

Po opravkih (nakupi, uradi itd.) se jih z avtomobilom odpravi še večji delež. Od 131 osebno vozilo uporablja kar 96 % respondentov. Tudi za poti v šolo (71 odgovorov) se največ uporablja avto (73 %), je pa tu večji delež uporabe JPP, 15 % anketirancev gre namreč v šolo z avtobusom, 7 % pa jih v šolo hodi in 3 % kolesari.

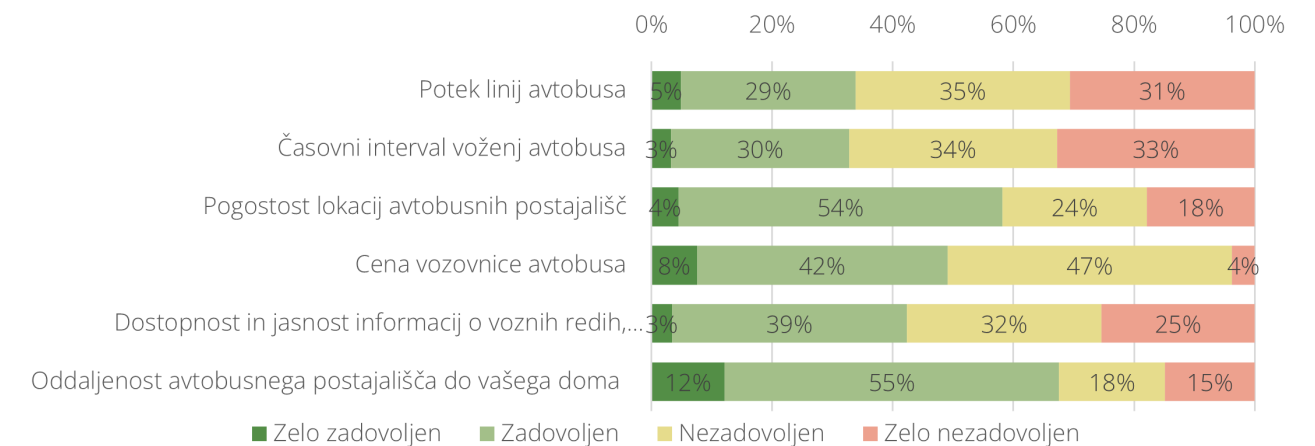
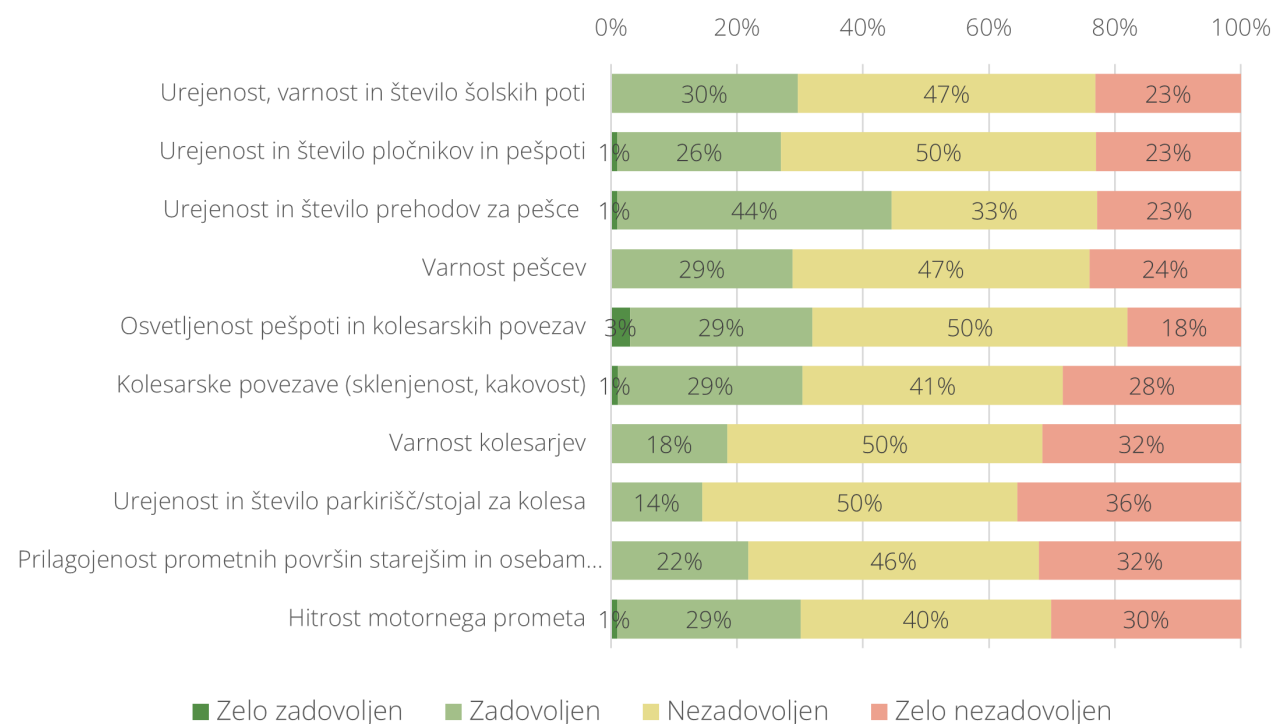
Za poti na druženje uporablja avto 94 % anketirancev, 4 % jih gre peš, ostali pa s kolesom, motorjem ali kako drugače. Z avtobusom ne gre nihče. Za rekreacijo je delež hoje večji (30 %), prav tako je nekaj večji delež kolesarjenja (8 %), saj sta ta načina že sama po sebi del rekreacije, še vedno pa se jih na rekreacijo 60 % odpravi z avtom.



Urejenost prometne infrastrukture

Rezultati ankete kažejo, da so prebivalci v veliki meri nezadovoljni z urejenostjo in varnostjo prometne infrastrukture za pešce in kolesarje. Največje nezadovoljstvo izražajo glede urejenosti in števila parkirišč oziroma stojal za kolesa ter prilagojenosti prometnih površin starejšim in osebam z oviranostmi, kjer je kar tretjina anketirancev zelo nezadovoljna. Slabo so ocenjene tudi varnost kolesarjev, hitrost motornega prometa ter splošna osvetljenost pešpoti in kolesarskih povezav. Bolje je ocenjena urejenost in število prehodov za pešce, ki je edini parameter, pri katerem je delež zadovoljnih bistveno višji od nezadovoljnih. Kljub temu pa večina kazalnikov kaže na potrebo po sistematičnih izboljšavah prometne infrastrukture, še posebej v smeri večje varnosti in dostopnosti za ranljive skupine.

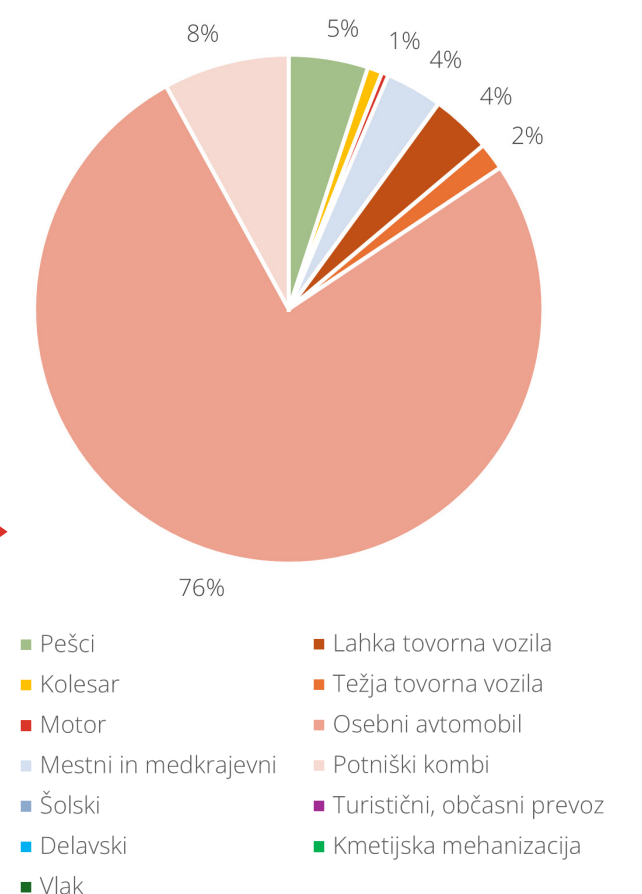
Rezultati ankete o zadovoljstvu z javnim potniškim prometom kažejo precej raznoliko sliko. Največje zadovoljstvo izražajo prebivalci glede oddaljenosti avtobusnega postajališča od doma, kjer je več kot polovica anketiranih zadovoljnih ali zelo zadovoljnih, najmanj pa glede časovnih intervalov voženj avtobusov in samega poteka avtobusnih linij, kjer je skupno več kot 60 % vprašanih nezadovoljnih ali zelo nezadovoljnih. Prav tako negativno izstopa tudi področje dostopnosti in jasnosti informacij o voznih redih in linijah, kjer četrtnina anketirancev izraža visoko stopnjo nezadovoljstva. Cena vozovnice je ocenjena nekoliko bolje, vendar tudi tukaj skoraj polovica anketirancev ostaja nezadovoljna. Kljub relativno pozitivni oceni pogostosti lokacij postajališč pa podatki kažejo na potrebo po izboljšavah predvsem na področju frekvence voženj, informiranosti in prilagojenosti avtobusnih linij dejanskim potrebam uporabnikov.



Obremenjenost urbanega prostora, zlasti v času konic

Rezultati kordonskega štetja prometa za leto 2024 so pokazali, da največ potnikov potuje z osebnim avtomobilom (88 %). Sledijo tovorna in kmetijska vozila (6 %). Manjši delež predstavljajo še pešci (5 %) in kolesarji (1 %). Deleži motoristov in potnikov avtobusov so minimalni. V primerjavi z rezultati splošne ankete so deleži avtomobilskega prometa nekoliko nižji.

Primerjava med jutranjo in popoldansko prometno konico je pokazala precej višji delež v uporabi osebnega avtomobila ob popoldanski konici. Zjutraj je števno mesto prečkalo 78 % avtomobilov, popoldan pa 87 %. Zjutraj je bilo zabeleženo manjše število pešcev, prav tako je bilo popoldan več kolesarjev.

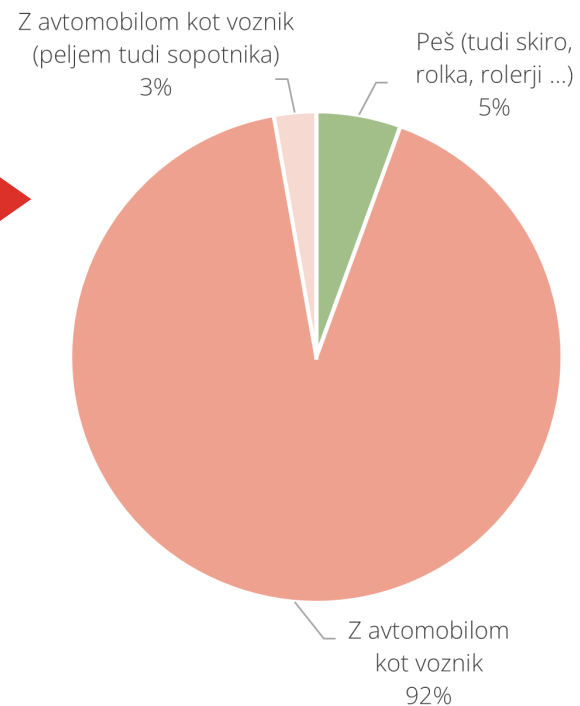


69 % občanov je zadovoljnih s pretočnostjo prometa v Brdih.
(Anketa za splošno javnost)

Javni prevoz ni priljubljen način prihoda na delo

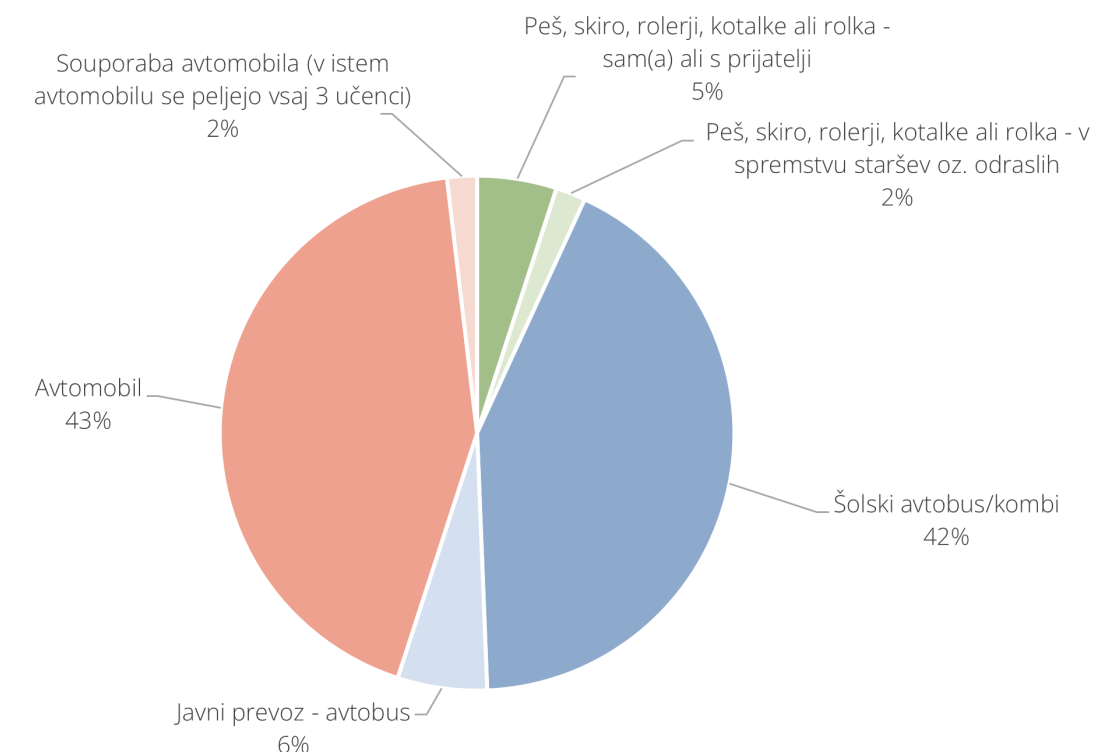
Anketa o poteh na delo je bila izvedena v večjem zaposlovalcu v občini Brda. Anketa je pokazala, da največ zaposlenih na delo prihaja z avtomobilom, in sicer 94,5 %. Zgolj 2,8 % na delo prihaja v sopotništvu. Aktivno v službo prihaja 5,6 % zaposlenih. Za prihod na delo noben ne uporablja javnega potniškega prometa.

36,1 % zaposlenih je od delovnega mesta oddaljenih manj kot 2 km, medtem ko jih je 33,3 % oddaljenih več kot 10 km.



Jutranja gneča pred šolami

Anketa med osnovnošolci obeh obravnavanih šol kaže, da je največ učencev v šolo pripeljanih z osebnim avtomobilom, in sicer skoraj polovica (43,1 %). Velik delež za prihod uporablja tudi šolski avtobus, in sicer 42,5 %. Sledijo učenci, ki v šolo prihajajo z avtobusom (5,6 %) in učenci, ki prihajajo samostojno peš. Manjši delež učencev v šolo prihaja peš v spremstvu odrasle osebe ali z avtomobilom v sopotništvu. Drugih načinov prihoda v šolo se učenci ne poslužujejo.



Ureditev širše mreže varnih poti bi pomembno vplivala na varnost, predvsem pa mobilnost (hojo, kolesarjenje) naših učencev.
(Intervju)

1 2 3 4 5 6 7 8

Dosežki, izzivi in priložnosti na področju prometa v občini Brda

Trajnostna mobilnost ni samoumevna – zahteva sodelovanje

Celostno prometno načrtovanje se osredotoča na vključitev vseh oblik mobilnosti v enoten sistem, ki daje prednost varnosti, dostopnosti, učinkovitosti in trajnostnemu razvoju. Pri tem je pomembno tesno sodelovanje ključnih deležnikov, vključno s sodelovanjem lokalne skupnosti in občanov. Sodelovanje ustrezno usposobljenega kadra z drugimi deležniki omogoča učinkovitejše upravljanje mobilnosti in boljše prilagajanje ukrepov potrebam občanov. S sodelovanjem in spremembami lahko izboljšamo organizacijo in prilagodimo prometne rešitve glede na potrebe prebivalcev.

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

*29 % občanov je zadovoljnih s sklenjenostjo in kakovostjo kolesarskih povezav.
(Anketa za splošno javnost)*



Ključni izzivi

- Velika odvisnost od avtomobilov zaradi reliefne razgibanosti in razpršene poselitve, oddaljenosti od mesta in slabih povezav z JPP.
- Pomanjkanje finančnih sredstev za vzdrževanje cestne infrastrukture.
- Hrup zaradi povečanega števila avtomobilov.

Priložnosti

- Ozaveščanje občanov o kulturi sopotništva in spodbujanje k trajnostni mobilnosti.
- Pridobivanje finančnih sredstev za namen uvajanja trajnostne mobilnosti v občini ter urejanja obstoječe cestne infrastrukture.
- Uvedba območij skupnega prometnega prostora.

Koraki v pravi smeri, a izzivi ostajajo

Hoja je najosnovnejša in najdostopnejša oblika mobilnosti, ki ima številne prednosti za zdravje, varnost in kakovost bivanja. Dobre peš povezave so hrbtenica lokalne mobilnosti: omogočajo aktivno vsakodnevno gibanje, krepijo lokalno skupnost in izboljšujejo kakovost življenja. Povezovanje naselij z varnimi, jasno označenimi in vzdrževanimi pešpotmi je pri tem ključnega pomena.

Občina Brda je na področju hoje v zadnjih letih dosegla več pomembnih izboljšav, ki prispevajo k večji varnosti pešcev. Med ključnimi dosežki izstopa ureditev središča naselja Dobrovo, pri čemer so bile urejene tudi površine za pešce, ter gradnja novega pločnika ob obvoznici Kojsko. Pločniki so urejeni tudi v večjih naseljih, kot so Šmartno, Dobrovo, Kojsko, Gonjače in Medana. Poleg tega Občina aktivno ureja pohodne poti, s čimer spodbuja hojo kot zdravo in trajnostno obliko mobilnosti. Pomembno izboljšavo za pešce predstavlja tudi gradnja pločnika na Goriški cesti v Dobrovem. Občina sodeluje tudi v projektu »Dostopnost ranljivih skupin na podeželju« ter izvaja ukrepe Načrta dostopnosti Dobrovo-Kojsko, s poudarkom na prilagoditvi prostora za ranljive skupine.

V Brdih razmere za hojo in kolesarjenje niso ravno dobre. Manjkajo kolesarske poti, prav tako pločnik za pešce.

(Intervju)

Ključni izzivi

- Pomanjkanje urejenih površin za pešce (pločnikov, pešpoti).
- Pomanjkljivo urejene šolske poti (Kojsko, Dobrovo).
- Neprilagojenost pešpoti ranljivim skupinam (preozki pločniki, prekinjene površine, visoki robniki).
- Pomanjkanje prehodov za pešce.
- Vožnja z motokrosi na slovenski pohodniški poti in ostalih cestah v občini.

Priložnosti

- Vzpostavitev območji umirjenega prometa.
- Ureditev šolskih poti (OŠ Alojza Gradnika Dobrovo, POŠ Kojsko).
- Ozaveščanje otrok o prometni varnosti.
- Priprava Načrta šolskih poti.
- Ureditev nekdanjih pešpoti med naselji in posameznimi zaselki (Šteharšče – Sv. Križ – Kalehe, Šmartno – Bale – Pročno – dolina Birše, Gonjače – Imenje – Šmartno, Gonjače (pri Božidarju) – Imenje – Breg pod Šmartnim, Fojana – Barbana – Neblo, Gradno – vrh Višnjevika).
- Ureditev središča Kojsko za ranljive skupine (Načrt dostopnosti Dobrovo-Kojsko).

Kolesarjenje v Brdih je prijetno predvsem za rekreativne kolesarje

Kolesarjenje je v občini Brda predvsem priljubljena rekreativna oblika mobilnosti, medtem ko ga zaradi razgibanega terena in razpršene poselitve prebivalci redkeje uporabljajo za vsakodnevne poti. Vzpostavitev ločenih kolesarskih povezav med naselji za dnevno mobilnost je v takem prostoru težko izvedljiva in tudi ekonomsko manj upravičena.

Občina Brda je v zadnjih letih začela več pozornosti namenjati izboljšanju kolesarske infrastrukture, predvsem z vidika spodbujanja trajnostne mobilnosti in razvoja turizma. Eden pomembnejših korakov je bila izgradnja kolesarske poti med Vipolžami in Dobrovim, ki predstavlja prvi konkreten prispevek k vzpostavitvi varnejših povezav za kolesarje. Izvedena je bila tudi označitev državnih in občinskih kolesarskih poti, kar omogoča lažjo orientacijo in večjo prepoznavnost obstoječih povezav. Dodatno je v občini omogočena turistična izposoja koles in električnih koles, kar je pomemben korak k razvoju kolesarstvu prijaznega okolja, zlasti za obiskovalce regije. Kljub začetnim korakom ostaja še veliko potenciala za nadgradnjo kolesarske mreže in izboljšanje pogojev za vsakodnevno uporabo kolesa.

Žgolja 15 % občanov je zadovoljnih z urejenostjo in številom stojal za kolesa.
(Anketa za splošno javnost)



Ključni izzivi

- Pomanjkanje urejenih kolesarskih povezav.
- Kolesarjenje za dnevno mobilnost ni optimalno zaradi narave terena.
- Gost turistično rekreativni kolesarski promet.
- Pomanjkanje stojal za kolesa in kolesarnic.

Priložnosti

- Ureditev kolesarskih poti.
- Operacija LAS Kolesarska pot Brda, Kras in Vipavska dolina (v izvajanju) - vzpostavitev vodenja kolesarjev.
- Podaljški kolesarske povezave po ravninskem delu občine (Dobrovo-Neblo-Krčnik).
- Umetitev urbane opreme ob kolesarskih povezavah (pitniki, oprema za popravilo koles, klopi ...).
- Umetitev stojal za kolesa in kolesarnic v središčna naselja občine.

Javni prevoz ne sledi potrebam prebivalcev

Javni potniški promet predstavlja hrbtenico trajnostne mobilnosti. Vsaka vožnja z javnim prevozom pomeni manj avtomobilov na cesti in več prostora za ljudi. Ob tem omogoča povezovanje lokalnih naselij z regijskimi središči za vse skupine prebivalcev. Občina Brda se zaveda vloge javnega potniškega prometa pri razvoju trajnostne mobilnosti in si prizadeva za izboljšanje dostopnosti, zanesljivosti in povezljivosti avtobusnih linij.

Občina je v zadnjem obdobju začela aktivneje naslavljal področje javnega potniškega prometa z namenom izboljšanja dostopnosti in mobilnosti prebivalcev. Pomemben napredek predstavlja povečanje števila linij državnega javnega potniškega prometa, kar omogoča boljšo povezanost z okoliškimi kraji. Posebno pozornost Občina namenja tudi mobilnosti ranljivih skupin – vzpostavljen je bil sistem prevozov Prostofer, ki zagotavlja brezplačne prevoze starejšim in drugim gibalno omejenim prebivalcem. V okviru izboljšanja infrastrukture so bila na novo urejena avtobusna postajališča v Gonjačah, v prihodnje pa Občina načrtuje umestitev dodatnih rednih postajališč JPP, s ciljem povečanja dostopnosti javnega prevoza po celotnem območju občine.

70 % občanov je nezadovoljnih s časovnimi intervali voženj avtobusa.
(Anketa za splošno javnost)



Ključni izzivi

- Večina avtobusnih postajališč je zaradi odsotnosti izogibališča, primerne dostopa in urbane opreme neprilagodljiva in nevarna.
- Velikost avtobusov JPP ni prilagojena širini cest v občini.

Priložnosti

- Povečanje pogostosti prevozov.
- Ureditev postajališč in druge infrastrukture za JPP.
- Spodbujanje uporabe JPP.
- Spodbujanje uporabe sistema Prostofer.
- Ureditev avtobusnih postajališč za ranljive skupine (Načrt dostopnosti Dobrovo-Kojsko).
- Integracija šolskih prevozov v JPP.
- Optimizacija velikosti avtobusov v JPP.

Povsod enostaven dostop z avtomobilom

Avtomobil je še vedno prevladujoče prevozno sredstvo v sodobni mobilnosti, saj ponuja visoko stopnjo udobja, hitrosti in osebne svobode pri gibanju. Vendar pa množična uporaba osebnih vozil prinaša tudi številne negativne posledice kot so zastoji, pomanjkanje parkirnih mest, onesnaževanje zraka, hrup, in večje tveganje za prometne nesreče. Stopnja motorizacije, kar 713 vozil na 1.000 prebivalcev, precej presega slovensko povprečje (579 vozil/1000 prebivalcev) in odraža močno odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov. Visoko navezanost na osebni avtomobil nakazuje tudi visok delež opravljanja vsakodnevnih poti, saj se avtomobila kot voznik ali sopotnik poslužuje več kot polovica anketiranih prebivalcev.

Občina je na področju motornega in mirujočega prometa izvedla več pomembnih infrastrukturnih izboljšav, s katerimi prispeva k večji pretočnosti in varnosti prometa. Zgrajena so bila nova krožišča v Dobrovem, Drnovku, Humu in Gonjačah, ki omogočajo bolj urejeno in varnejšo prometno izmenjavo. Pomembna pridobitev je tudi urejanje ceste med Biljano in Dobrovim, ki izboljšuje povezljivost znotraj občine. V Kojskem je bila zgrajena obvoznica s krožiščem, pri čemer so bile hkrati umeščene tudi površine za pešce, kar predstavlja pomemben korak k večji prometni varnosti in vključevanju trajnostnih oblik mobilnosti. Poleg tega je bila v Dobrovem postavljena polnilnica za električna vozila, kar spodbuja uporabo okolju prijaznejših prevozni sredstev.

33 % občanov je nezadovoljnih zaradi hrupa iz prometa.
(Anketa za splošno javnost)



Ključni izzivi

- Ozke ceste in ozka grla.
- Neprilagojena vožnja skozi vasi.
- Pomanjkanje parkirnih mest (Šmartno, Podsabotin, Dobrovo).
- Neurejeni, nevarni cestni odseki.
- Pomanjkanje odstavnih pasov.
- Visoka stopnja motorizacije.

Priložnosti

- Ureditev parkirišč predvsem ob javnih ustanovah, na robovih naselij.
- Izboljšanje prometne infrastrukture (signalizacija, ureditev cest ...).
- Ureditev parkirnih režimov na javnih parkiriščih.

1 2 3 4 5 6 7 8

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

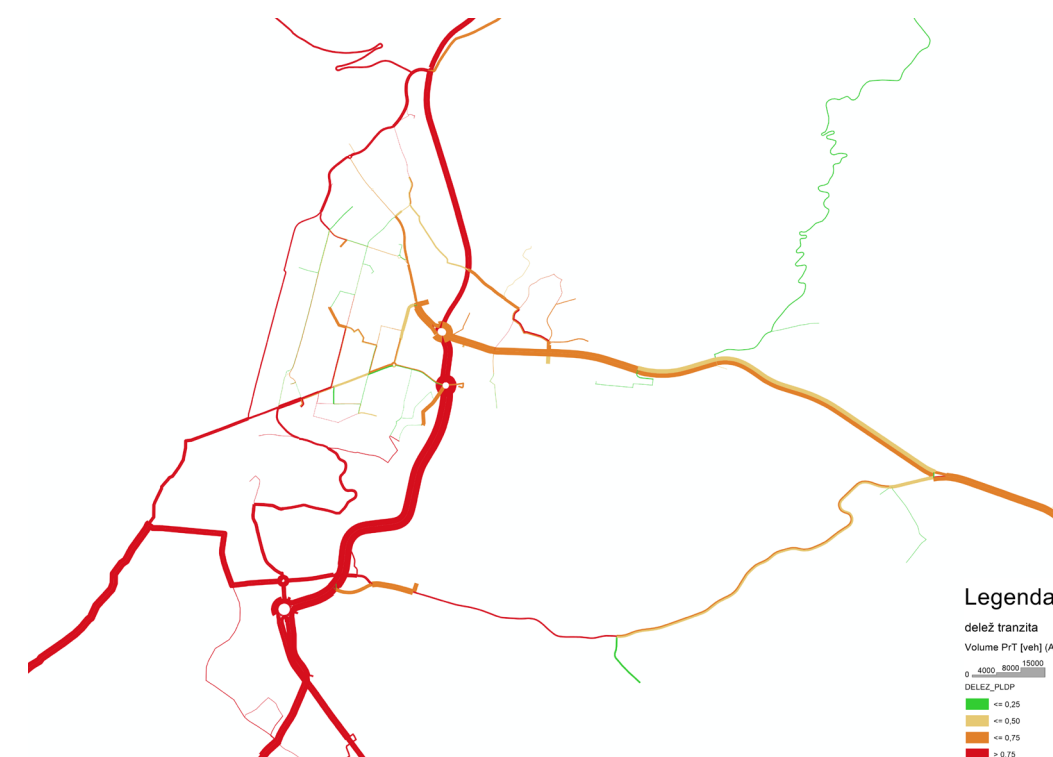
Analiza prometa med Novo Gorico in Brdi: Skupni izzivi in razvojne potrebe v trajnostni mobilnosti

Občina Brda in Mestna občina Nova Gorica 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 Občine Brda in Mestne občine Nova Gorica predstavlja prometno prepleten prostor, ki združuje turistično-kmetijsko krajino in urbano regionalno središče. 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 tovrstnim prometom ne soočajo, pa prometna obremenitev na mestnem območju Nove Gorice zahteva premišljeno načrtovanje dostavnih režimov. Potrebno bo zagotoviti učinkovito oskrbo Brd ob hkratnem zmanjševanju negativnih vplivov tranzitnega tovrstnega 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 izvirno-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.

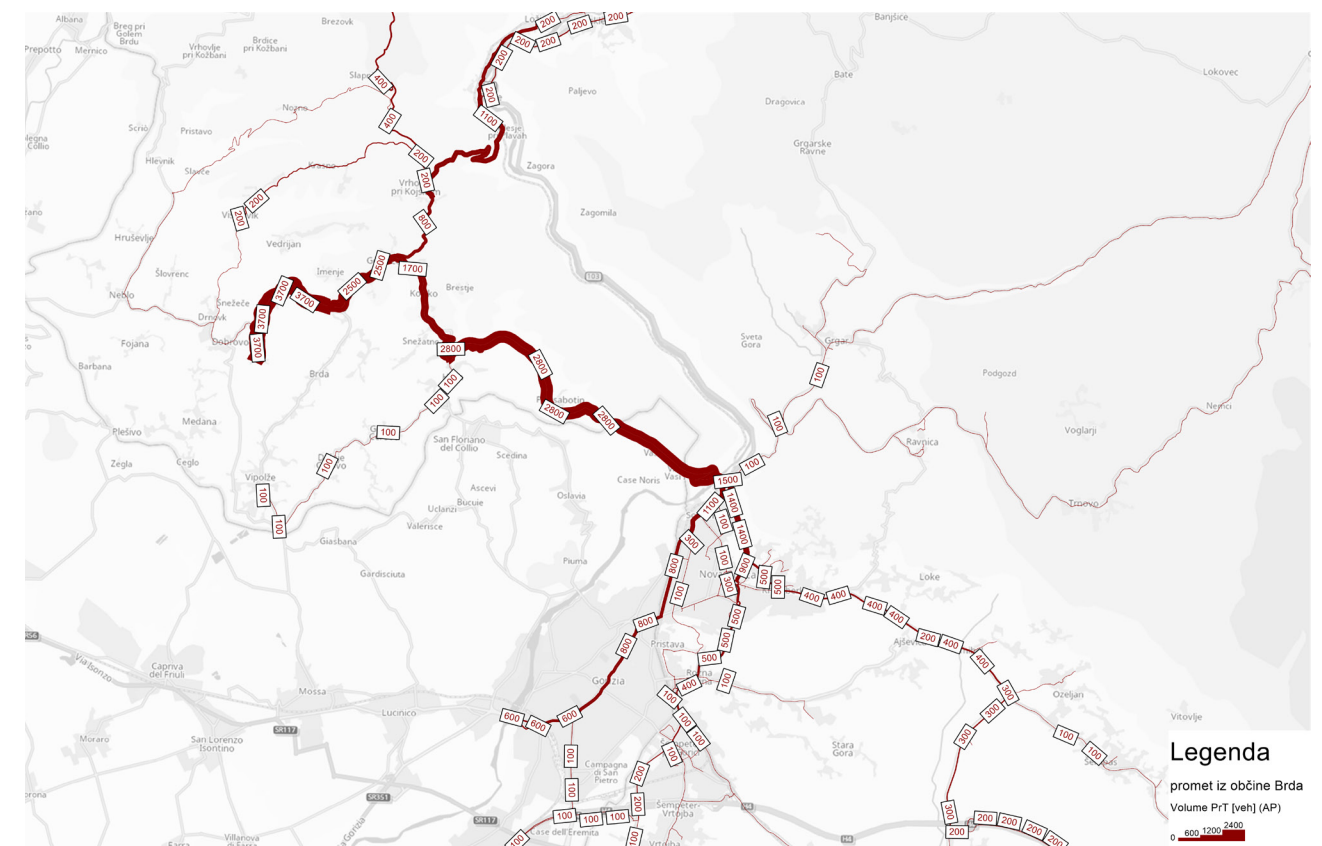
Z boljšim usklajevanjem voznih redov in postopno digitalizacijo informacij bo mogoče okrepiti privlačnost javnega prevoza ter zmanjšati prometne obremenitve v mestnem središču. Pri tem se kot priložnost kaže vzpostavitev sistema "Parkiraj in se pelji" (P+R) na obrobju Nove Gorice, v kombinaciji z izboljšano 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 8

Pet stebrov ukrepanja

Celostno prometno načrtovanje – *načrtovanje prometa z mislijo na jutri*

Strateško vodilo

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

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Do leta 2032 doseči visok delež izvedenih ukrepov akcijskega načrta (80 %).

Na področju celostnega prometnega načrtovanja se prioriteto naslavlja izvajanje izobraževalnih programov za izboljšanje prometne kulture (prehitra vožnja, uporaba telefona, nestrpnost, prehitavanje, neupoštevanje parkirnih režimov), izvajanje programov za spoznavanje novih prometnih pravil za starejše ter učinkovito in ambiciozno izvajanje ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

Svežnji izvajanja ukrepov

P1 Organizacijski sveženj ukrepov

Sveženj ukrepov predvideva vzpostavitev učinkovitega sistema financiranja in upravljanja prometne strategije na občinski ravni. Vključuje ukrepe za zagotavljanje zadostnih finančnih virov, krepitev kadrovskih kapacitet in vzpostavitev organizacijskih struktur za izvajanje strategije. 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. Pomemben del svežnja predstavlja tudi vključevanje javnosti ter drugih deležnikov pri vseh večjih projektih v občini.

P2 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 prevoza. 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, ko je ozaveščevalna kampanja s strani države in drugih deležnikov še večja.

P3 Sistem spremljanja in izvajanja ukrepov

Sveženj ukrepov predvideva vzpostavitev učinkovitega sistema spremljanja napredka pri izvajanju občinske celostne prometne strategije. Vključuje redno zbiranje in analizo podatkov o prometnih kazalnikih, kar bo omogočilo ocenjevanje učinkov posameznih ukrepov ter prilagajanje smeri ukrepanja glede na ugotovitve. Pomemben del svežnja predstavlja tudi vzdrževanje ažurne baze podatkov, ki bo služila kot osnova za oblikovanje nadaljnjih prometnih politik in ukrepov. Poleg tega se bo sistematično spremljalo potovalne navade občanov, kar bo prispevalo k boljšemu razumevanju prometnih trendov in potreb lokalnega prebivalstva. Občina bo podatke o spremljanju kazalnikov redno poročala prisotnemu ministrstvu. S temi ukrepi se bo zagotovila večja preglednost, učinkovitost ter prilagodljivost občinske prometne strategije v skladu z dejanskimi razmerami in cilji trajnostne mobilnosti. Sveženj ukrepov naslavlja tudi nadaljnje vodenje registra nevarnih točk v okviru že vzpostavljene spletne platforme eBric.

P4 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 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. Poseben poudarek bo namenjen ustreznemu umeščanju teh generatorjev v prostor, pri čemer se bo upoštevalo dostopnost z javnim potniškim prometom, peš in kolesarskimi potmi ter optimizacijo prometnih tokov.



Hoja – ključ do varnejšega in udobnega bivanja

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 5,0 % leta 2024 na 7,0 % leta 2032.

Na področju hoje se prioriteto naslavlja izboljšanje površin za pešce, s poudarkom na urejanju šolskih poti.



Svežnji izvajanja ukrepov

H1 Načrtovanje in izgradnja novih površin za pešce

Sveženj ukrepov predvideva širitev novih, varnih in dostopnih površin za pešce. Poudarek je na zagotavljanju čim bolj zveznih in neposrednih povezav, ki bodo učinkovito povezovali ključne točke v občini. Ključni ukrepi vključujejo izgradnjo pločnikov na nevarnih odsekih ter ureditev drugačnih površin za pešce tam, kjer izgradnja pločnikov ni izvedljiva. Potreba po izgradnji pločnikov se kaže v vasi Gonjače, v vasi Neblo (v zaselku Križada ob regionalni cesti), v vasi Šmartno (v zaselku Breg ob regionalni cesti), v vasi Vipolže (v središču naselja pri avtobusnem postajališču) in vzdolž vasi Podsabotin. Ustrezne površine za pešce je treba urediti tudi na posameznih odsekih med naselji (npr. med Dobrovim in Biljano). Sveženj vključuje izgradnjo ustreznih površin za pešce (tudi skupnih prometnih površin, alternativne povezave, ureditev poljskih poti ipd.) na nevarnih odsekih v občini, kjer umeščanje pločnikov ni izvedljivo. Prioritetno se tovrstna ureditev kaže na opuščeni stranski poteh na relaciji Gonjače-Imenje-Šmartno, glede na razvojne priložnosti pa še na odsekih Šteharšče – Sv. Križ – Kalehe, Šmartno – Bale – Pročno – dolina Birše, Imenje – Breg pod Šmartnim, Fojana – Barbana – Neblo in Gradno – vrh Višnjevika. V proces načrtovanja in izvedbe novih površin za pešce bo aktivno vključen tudi arhitekt ali urbanist, ki bo odgovoren za ustrezne prostorske rešitve.

H2 Zagotovitev ustreznih ureditev na obstoječih površinah za pešce

Sveženj ukrepov se osredotoča na ureditev in izboljšanje obstoječih površin za pešce. Vključuje izboljšave obstoječih hodnikov za pešce, s poudarkom na izboljšanju površin za pešce pri športnem parku Vipolže ter med naseljema Dobrovo in Drnovk. Sveženj ukrepov vključuje tudi prenovo javnih poti in cest ob izvajanju vzdrževalnih del oziroma rekonstrukcije linijske in druge infrastrukture v cestnem telesu. Pomemben je tudi poudarek na povečanju privlačnosti površin za pešce z umestitvijo urbane opreme, zagotovitvijo ustreznega senčenja in ureditvijo svetlobne signalizacije. Sveženj ukrepov naslavlja tudi ureditev varnih prehodov za pešce, prednostno pri športnem parku Vipolže ter vaseh Gonjače in Neblo (Križada). Prav tako je v načrtu ureditev varnega prehoda za pešce v vasi Kojško predvsem za namen POŠ Kojško.

H3 Ureditev šolskih poti in površin za pešce v okolici šol

Sveženj ukrepov predvideva izdelavo in redno posodabljanje načrta šolskih poti in celostno prometno ureditev območij v okolici vrtcev in šol, ki vključujejo talne označbe, boljše označevanje prehodov ter ukrepe za umirjanje prometa. Poseben poudarek je namenjen izvajanju aktivnosti za spodbujanje hoje v šolo in redno izvajanje nadzora prometa v okolici vrtcev in šol.

H4 Prilagoditev infrastrukture osebam z oviranostmi

Sveženj ukrepov je namenjen izboljšanju dostopnosti javnega prostora za osebe z oviranostmi. Vključuje izdelavo oziroma prenovo strateškega in akcijskega načrta dostopnosti, ki bo usmerjal prilagoditve infrastrukture. Predvideva ureditev nevarnih mest in prehodov, namestitve taktilnih oznak za slepe in slabovidne ter prilagoditve za osebe na invalidskih in otroških vozičkih ter starejše.



Kolesarjenje

– varno in hitro po vsakdanjih opravkih

Strateško vodilo

Povečanje deleža kolesarjenja z vzpostavitvijo sklenjene kolesarske povezave ravninskega dela občine in z umeščanjem podporne infrastrukture za kolesarje v pomembnejša središča.

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Povečanje deleža uporabe kolesa, z 0,9 % leta 2024 na 2 % do leta 2032.
- Delež otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom brez spremstva odraslih, z 0 % na 1 % do leta 2032.

Na področju kolesarjenja se prioritetno naslavlja razvoj kolesarske infrastrukture v ravninskem delu občine in umeščanje infrastrukture za kolesarje v pomembnejša središča. Poleg tega se naslavlja tudi spodbujanje kolesarjenja za dnevne potrebe ter osveščanje kolesarjev o varnosti in pravilnem ravnanju v prometu.

Svežnji izvajanja ukrepov

K1 Ureditev regionalnih in medobčinskih kolesarskih povezav ter načrtovanje in izgradnja novih lokalnih kolesarskih povezav

Sveženj ukrepov se osredotoča na vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav z načrtovanjem in izgradnjo povezanih, varnih in označenih kolesarskih poti med naselji in s povezavo do sosednjih občin. Glavni potencial se kaže pri ureditvi kolesarske povezave po ravninskem delu občine (Dobrovo-Neblo-državna meja) ter v kasnejših korakih povezava proti Krčniku. Sveženj ukrepov naslavlja tudi označitev čezmejnih turistično-rekreacijskih kolesarskih povezav, predvsem z navezavo na že vzpostavljene kolesarske poti v Italiji. Sveženj ukrepov naslavlja tudi načrtovanje vodenja kolesarja ob rekonstrukcijah cest.

K2 Ureditev obstoječih kolesarskih povezav znotraj občine in izboljšanje opremljenosti kolesarske infrastrukture

Sveženj ukrepov se osredotoča na izboljšanje privlačnosti obstoječih kolesarskih povezav s poudarkom na ozelenitvi, postavitvi urbane opreme in ureditvi talne signalizacije. Poleg tega se kaže potreba po postavitvi pokritih stojal za kolesa in kolesarnic v središčnih naseljih občine ter v bližini glavnih ciljev potovanja kot so npr. šola in zaposlitveni objekti. Z namenom spodbujanja kolesarjenja tako za rekreativne kot vsakodnevne namene sveženj ukrepov naslavlja postavitev mreže točk z orodjem za hitro popravilo kolesa.

Javni potniški promet – *dostopen in usklajen*

Strateško vodilo

Povečanje deleža uporabe javnega prevoza z razširitvijo mreže postajališč in z optimizacijo prevozov za potrebe občanov.

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Povečanje deleža uporabe javnega prevoza za pot na delo, z 0 % na 3 %.

Na področju javnega potniškega prometa se prioritetno boljše prilagoditev voznih redov glede na potrebe občanov, umeščanje dodatnih avtobusnih postajališč ter integracijo šolskih in medkrajevnih prevozov.

Svežnji izvajanja ukrepov

J1 Opremljanje in umestitev novih avtobusnih postajališč

Sveženj ukrepov se osredotoča na umeščanje in urejanje avtobusnih postajališč ter zagotavljanje ustreznih dostopov za pešce. Vključuje redno vzdrževanje infrastrukture za večje udobje uporabnikov in postavitev urbane opreme na avtobusnih postajališčih (izogibališča, nadstrešnice, klopi, koši za smeti, stojala za kolesa, informacijske table). Prioritetno se izkazuje potreba po ureditvi ustrezne infrastrukture na naslednjih avtobusnih postajališčih: Podsabotin, Kojško, Kozarno, Biljana, Šlovrenc, Hruševlje in Neblo (Križada). Ob AP Šmartno se izkazuje potencial za izgradnjo multimodalne točke, ki bi poleg opremljenosti za JPP vsebovala tudi infrastrukturo za druge načine mobilnosti (stojala za kolesa, parkirišče). Pri ureditvi postajališč JPP se bo upoštevalo tudi dostopnost za osebe z oviranostmi, skladno z načrtom dostopnosti Dobrovo-Kojško.

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. Kompleksen ukrep naslavlja uvedbo Brda e-shuttle, ki bo povezoval Brda z Novo Gorico in zagotavljal prevoze tako za turistične namene kot za dnevno mobilnost. Ob tem sveženj naslavlja nadaljnje zagotavljanje šolskih prevozov ter preučitev možnosti integracije z JPP. Ukrepi vključujejo tudi nadgradnjo prevozov na zahtevo ter ponudbe Prostofer.

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 in poteka linij, pri čemer bodo v čim večji meri upoštevane potrebe prebivalcev. Pomemben korak k sodobnejšemu javnemu prevozu je digitalizacija, ki bo javni prevoz naredila še bolj enostaven in privlačen za uporabo.

Motorni promet – *varno in odgovorno*

Strateško vodilo

Izboljšanje prometne varnosti z umirjanjem prometa skozi središča naselij in s povečanjem nadzora v prometu.

Kvantifikacija ambicij, ali kaj želimo doseči

- Zmanjšanje obsega avtomobilov na glavnih prometnih, s 76,4 % leta 2024 na 70 % do leta 2032.
- Zmanjšanje števila hudo poškodovanih ali umrlih v prometnih nesrečah v občini za 50 % v pet letnem primerjalnem obdobju.

Na področju motornega prometa se prioritetno naslavlja umirjanje prometa skozi središča naselij, umeščanje parkirišč na obrobja strnjenih naselij ter povečanje nadzora v prometu.

Svežnji izvajanja ukrepov

M1 Umirjanje motornega prometa in vzpostavitev nadzora hitrosti

Sveženj ukrepov predvideva uvedbo ukrepov za zmanjšanje hitrosti in povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu. Ključni ukrepi vključujejo analizo in izvedbo ukrepov, kot so omejitve hitrosti, cone 30 ali 10, ožja cesta, tlakovanje cestišč, majhni zavijalni radiji, šikane, prometni otok z namenom umirjanja prometa na problematičnih odsekih. Prav tako se izkazuje možnost vzpostavitve skupnih prometnih prostorov (shared space), prioritetno v naselju Cerovo. Sveženj ukrepov poudarek namenja vzpostavitvi rednejšega nadzora hitrosti prometa oziroma namestitve prikazovalnikov hitrosti na problematičnih odsekih kot so središča naselij in okolica šol.

M2 Rekonstrukcije cest s hkratno zagotovitvijo kvalitetnih, zveznih in varnih površin za pešce ter kolesarje

Sveženj ukrepov naslavlja potrebo po celoviti prenovi občinskih cest. Predvidene so rekonstrukcije pomembnejših cestnih odsekov in križišč. Prednostno se ureja Grajska cesta med Medano in Dobrovim ter regionalna cesta R2-402 med vasema Neblo in Drnovk. Skupni cilj svežnja je zagotoviti varno, pregledno in dostopno prometno omrežje, ki bo prilagojeno vsem udeležencem v prometu, ne le voznikom, temveč tudi pešcem, kolesarjem in drugim ranljivim skupinam. Dodatno sveženj naslavlja zagotavljanje rednega in ustreznega vzdrževanja prometnih površin za vse oblike mobilnosti.

Akcijski načrt

M3 Upravljanje parkiranja in zagotavljanje parkirnih mest

Sveženj ukrepov predvideva upravljanje parkiranja z uvedbo parkirnih režimov. Osredotoča se na zagotavljanje zadostnega števila parkirnih mest ob ključnih lokacijah v občini kot so javne ustanove ter ob robovih naselij. Za namen turizma in ob dogodkih sveženj predvideva ustrezno komunikacijo z različnimi deležniki ter vzpostavitev večnamenskih parkirnih mest. Osredotoča se tudi na saditev dreves na parkirnih površinah z namenom senčenja.



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 (+) v tabelah pomeni nezahteven ukrep, trije (+++) pa zelo zahteven ukrep za izvedbo. Tako so mehki ukrepi strategije navadno manj zahtevni, infrastrukturni ukrepi, ki zahtevajo velike finančne vložke in intenzivno usklajevanje z deležniki pa bolj zahtevni.

Najpomembnejši vir financiranja ukrepov je občinski proračun, pomembna vira sredstev za realizacijo pa so tudi državna in evropska sredstva.

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
P1 Organizacijski sveženj ukrepov												
Zagotavljanje kadra za izvajanje celostnega prometnega načrtovanja na Občini (imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost za obdobje 2025–2031, prijava na razpise, izvajanje OCPS)	+	kontinuirano	/	redna sredstva v občinskem proračunu	Občina Brda							
Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	+	kontinuirano	/	redna sredstva v občinskem proračunu	Občina Brda							
Sodelovanje pri izdelavi regionalne celostne prometne strategije in kasnejša podpora delovanju regijske koordinacije pri načrtovanju in izvedbi ukrepov trajnostne mobilnosti ter ozaveščanju javnosti.	+	kontinuirano	/	v okviru priprave RCPS	Občina Brda, sosednje občine							
Za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotovitev vključevanja javnosti ter posvetov s prebivalci in ključnimi deležniki (npr. večje vključevanje krajevnih skupnosti, sodelovanje podjetij in občine).	+	Kontinuirano	/	/	Občina Brda							
Krepitev regionalnega in meddržavnega sodelovanja na področju trajnostne mobilnosti	+	kontinuirano	/	/	Občina Brda							
P2 Promocijski in informacijski sveženj ukrepov												
Promocijske aktivnosti o prednostih trajnostne mobilnosti ter aktivna vključitev z organizacijo tematskih dogodkov v sklopu vsakoletne akcije Evropski teden mobilnosti	+	kontinuirano	3.000/leto	Občinski proračun	Občina Brda, SVP	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Vzgoja in izobraževanje na temo varnosti v prometu s hkratno vključitvijo vrtcev, šol in lokalnih društev	+	kontinuirano	3.000/leto	Občinski proračun	Občina Brda, SVP	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
P3 Sistem spremljanja in izvajanja ukrepov												
Vzpostavitev sistema ter spremljanje obveznih in neobveznih kazalnikov na področju trajnostne mobilnosti ter poročanje pristojnemu ministrstvu	+	kontinuirano	/	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Brda							
Vzdrževanje baze podatkov in javno objavljane podatkov o navadah udeležencev v prometu	+	kontinuirano	3.000/leto	Občinski proračun	Občina Brda	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Vodenje registra nevarnih točk v prometu	+	kontinuirano	Stroški v okviru vzdrževanja spletne strani	Občinski proračun	Občina Brda							
P4 Načrtovanje, umeščanje in upravljanje večjih generatorjev prometa												
Izdelava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini	+	2031	30.000	Občinski proračun, državna sredstva, podjetja	Občina Brda, podjetja, investitorji, organizatorji dogodkov							30.000

Hoja

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
H1 Načrtovanje in izgradnja novih površin za pešce												
Izgradnja pločnikov na nevarnih odsekih znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanj (storitve, trgovina, šola, vrtec, zdravstvene ustanove, avtobusna postajališča, prosti čas).	+++	Kontinuirano	*2.770.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda							
Dograditev pločnika v vasi Gonjače	+++	2026 – 2027	960.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda		500.000	460.000				
Izgradnja pločnika v vasi Neblo (v zaselku Križada ob regionalni cesti)	+++	2028	400.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda				400.000			
Izgradnja pločnika v vasi Šmartno (v zaselku Breg ob regionalni cesti)	+++	2030	140.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda						140.000	
Izgradnja pločnika v vasi Vipolže (v središču naselja pri avtobusnem postajališču)	+++	2031	100.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda							100.000
Izgradnja pločnika v vasi Podsabotin	+++	2029 – 2031	1.270.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda					460.000	460.000	350.000
Izgradnja ustreznih površin za pešce med naselji ob prometno bolj obremenjenih cestah Izgradnja pločnika med naselji Dobrovo in Biljana	+++	2028	150.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda				150.000			
Izgradnja ustreznih površin za pešce (tudi skupnih prometnih površin, alternativne povezave, ureditev poljskih poti ipd.) na nevarnih odsekih v občini, kjer umeščanje pločnikov ni izvedljivo Ureditev opuščenih stranskih poti Gonjače–Imenje–Šmartno	++	2029 - 2030	400.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda					200.000	200.000	
Vključenost arhitekta ali urbanista v vsako projektiranje prometne infrastrukture, s čimer se zagotovi načrtovanje in izvajanje tudi privlačnih peš površin	+	kontinuirano	/	/	Občina Brda							
H2 Zagotovitev ustreznih ureditev na obstoječih površinah za pešce												
Nadgradnja in izboljšanje obstoječih hodnikov za pešce	++	Kontinuirano	*140.000	Občinski proračun	Občina Brda							
Ureditev površin za pešce pri športnem parku Vipolže	++	2027	100.000	Občinski proračun	Občina Brda			100.000				
Izboljšanje površin za pešce med naseljema Drnovk in Dobrovo	++	2028	40.000	Občinski proračun	Občina Brda				40.000			
Ureditev varnih prehodov za pešce	++	Kontinuirano	*160.000	Občinski proračun	Občina Brda							
Vzpostavitev varnega prehoda za pešce pri ŠP Vipolže	++	2026	40.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda		40.000					
Vzpostavitev varnega prehoda za pešce v vasi Kojsko	++	2025	40.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda	40.000						
Vzpostavitev varnega prehoda za pešce v vasi Gonjače	++	2027	40.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda			40.000				

*Natančni stroški bodo določeni, ko bo izdelana projektna dokumentacija za posamezen projekt.

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
• Vzpostavitev prehoda za pešce v vasi Neblo - Križada	++	2028	40.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda				40.000			
Povečanje privlačnosti površin za pešce z umestitvijo urbane opreme, zagotovitvijo ustreznega senčenja in ureditvijo svetlobne signalizacije	++	kontinuirano	5.000/leto	Občinski proračun	Občina Brda	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
H3 Ureditev šolskih poti in površin za pešce v okolici šol												
Priprava ali posodobitev načrta šolskih poti za OŠ in POŠ	+	vsakih 5 let	/	/	Osnovna šola							
Ureditev ustreznih površin za pešce v okolici vrtcev in šol (talne označbe, boljše označevanje prehodov, ukrepi za umirjanje prometa ...)	++	kontinuirano	500/leto	Občinski proračun	Občina Brda	500	500	500	500	500	500	500
Poostreitev nadzora prometa v okolici vrtcev in šol	+	kontinuirano	/	/	Občina Brda, redarstvo, policija, SPV							
H4 Prilagoditev infrastrukture osebam z oviranostmi												
Priprava/prenova akcijskega načrta dostopnosti	+	2026	5.000	Občinski proračun	Občina Brda		5.000					
Ureditev nevarnih mest, dostopov in prehodov za osebe z oviranostmi, umeščanje taktilnih oznak (slepi, slabovidni, otroški in invalidski vozički, starejše osebe ...)	++	2027 - 2031	5.000	Občinski proračun	Občina Brda, MDSS, MDI			1.000	1.000	1.000	1.000	1.000

Kolesarjenje

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
K1 Ureditev regionalnih in medobčinskih kolesarskih povezav ter načrtovanje in izgradnja novih lokalnih kolesarskih povezav												
Vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav z načrtovanjem in izgradnjo povezanih, varnih in označenih kolesarskih poti med naselji in s povezavo do sosednjih občin Ureditev kolesarske povezave po ravninskem delu občine (Dobrovo–Neblo–državna meja) ter dolgoročno povezava proti Krčniku	+++	2029 - 2031	2.600.000	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	Občina Brda					1.000.000	1.000.000	600.000
Označitev čezmejnih turistično-rekreacijskih kolesarskih povezav	++	2027	5.000	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	Občina Brda, ZTKMŠ, EZTS GO			5.000				
Načrtovanje vodenja kolesarja pri rekonstrukcijah cest	++	kontinuirano	/	/	Občina Brda							
K2 Ureditev obstoječih kolesarskih povezav znotraj občine in izboljšanje opremljenosti kolesarske infrastrukture												
Izboljšanje privlačnosti obstoječih kolesarskih povezav (ozelenitev, urbana oprema, talna signalizacija)	++	kontinuirano	Strošek je predviden znotraj ukrepa Povečanje privlačnosti površin za pešce z umestitvijo urbane opreme, zagotovitvijo ustreznega senčenja in ureditvijo svetlobne signalizacije	Občinski proračun	Občina Brda							
Postavitev pokritih stojal za kolesa in kolesarnic v središčna naselja občine ter v bližino glavnih ciljev potovanj	+	kontinuirano	15.000	Občinski proračun	Občina Brda		5.000	5.000	5.000			
Postavitev mreže točk z orodjem za hitro popravilo kolesa	+	2026 - 2028	7.500	Občinski proračun	Občina Brda		2.500	2.500	2.500			

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 in umestitev novih avtobusnih postajališč												
Opremljanje in izgradnja obstoječih postajališč JPP (izogibališča, nadstrešnice, klopi, smeti, stojala za kolesa, informacijske table z voznimi redi)	++	Kontinuirano	*400.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda							
• Ureditev avtobusnih postajališč Podsabotin	++	2029 – 2030	110.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda					55.000	55.000	
• Ureditev avtobusnega postajališča Kojsko	++	2025	55.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda	55.000						
• Ureditev avtobusnega postajališča Kozarno	++	2030	55.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda						55.000	
• Ureditev avtobusnega postajališča Biljana	++	2030	55.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda						55.000	
• Ureditev avtobusnega postajališča Šlovrenc	++	2031	55.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda							55.000
• Ureditev avtobusnega postajališča Hruševlje	++	2029	55.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda					55.000		
• Ureditev avtobusnega postajališča Neblo (Križada)	++	2028	15.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda				15.000			
Vzpostavitev multimodalne točke v Šmartnem	++	2026	20.000	Občinski proračun	Občina Brda		20.000					
Ureditev avtobusnih postajališč za ranljive skupine skladno z načrtom dostopnosti Dobrovo–Kojsko.	+	2027 - 2031	2.500	Občinski proračun	Občina Brda			500	500	500	500	500
J2 Uvedba novih linij in oblik JPP												
Zagotavljanje prevozov Prostofer	+	kontinuirano	5.000/leto	Občinski proračun	Občina Brda	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Zagotavljanje šolskih prevozov ter preučitev možnosti integracije z JPP	++	kontinuirano	2.220.000	Občinski proračun	Občina Brda	420.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Uvedba Brda e-shuttle (podaljšek linije turističnega avtobusa hop on - hop off v navezavi z MONG)	++	2028 - 2031	100.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda, MONG, DUJPP, koncesionar			20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
J3 Izboljšanje ponudbe JPP s podajanjem pobud ponudnikom												
Izboljšanje sodelovanja in komunikacije vseh deležnikov vključenih v JPP ter stalna optimizacija voznih redov in potek linij glede na potrebe občanov	+	kontinuirano	/	/	Občina Brda, sosednje občine, DUJPP, koncesionar							
Digitalizacija JPP z uvedbo aplikacije (informacije, plačevanje, vozni redi v realnem času)	++	do leta 2031	/	Državna sredstva	Občina Brda, MONG, DUJPP, koncesionar							

*Natančni stroški bodo določeni, ko bo izdelana projektna dokumentacija za posamezen projekt.

Motorni in mirujoči promet

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
M1 Umirjanje motornega prometa in vzpostavitev nadzora hitrosti												
Umestitev prikazovalnikov hitrosti na problematičnih odsekih (v središčih naselij in ob šolah)	+	kontinuirano	3.000/leto	Občinski proračun	Občina Brda, policija, redarska služba	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Umirjanje prometa na nevarnih odsekih	++	Kontinuirano	20.000 /leto	Občinski proračun, državna sredstva, razpis MOPE	Občina Brda	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Vzpostavitev skupnih prometnih prostorov v strnjenih delih naselij (shared space) • Vzpostavitev skupnega prometnega prostora v naselju Cerovo	+++	2026	30.000	Občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Brda		30.000					
M2 Rekonstrukcije cest s hkratno zagotovitvijo kvalitetnih, zveznih in varnih površin za pešce ter kolesarje												
Rekonstrukcije občinskih cest ter urejanje križišč z elementi umirjanja hitrosti	+++	kontinuirano	360.000/leto	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Brda	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000
• Ureditev Grajske ceste med Medano in Dobrovim	+++	2031	200.000	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Brda							200.000
• Širitev ceste R2-402 med vasjo Neblo in Drnovk (DRSI)	+++	do leta 2031	/	Državna sredstva	DRSI							
Zagotavljanje rednega in ustreznega vzdrževanja prometnih površin za vse oblike mobilnosti	++	kontinuirano	270.000/leto	Občinski proračun	Občina Brda	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000
M3 Upravljanje parkiranja in zagotavljanje parkirnih mest												
Širitev parkirnih mest s parkirnim režimom	+	2029, 2031	30.000	Občinski proračun	Občina Brda					15.000		15.000
Urejanje parkirišč ob javnih ustanovah in na robovih naselij ter vzpostavitev večnamenskih parkirnih površin (npr. turizem, ob dogodkih ipd.)	++	2025, 2027 - 2030	967.500	Občinski proračun	Občina Brda	167.500		200.000	200.000	200.000	200.000	
Saditev dreves za senco na parkirnih površinah	+	kontinuirano	3.000 leto	Občinski proračun	Občina Brda	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000

SEZNAM UPORABLJENIH VIROV

Agencija za varnost prometa (2025). Zemljevid prometnih nesreč: <http://nesrece.avp-rs.si/>

Plevnik, A., Mladenovič, L., Rye Tom, Balant, M., Hudoklin, A. (2023). *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije*. Ljubljana: Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Plevnik, A., Rye, T., Ogorelec, V., Cerar, A., Balant, M., Hudoklin, A., Mladenovič, L. (2022). *S široko podporo do optimalno povezane skupnosti*. Ljubljana: Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo.

Statistični urad Republike Slovenije (2025). Izbrani podatki po občinah, Slovenija, letno: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2640010S.px/table/tableViewLayout2/>

Uradni list (2023). Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2023-01-2406/pravilnik-o-vsebini-obliki-nacinu-priprave-odstotku-in-visini-sofinanciranja-obcinskih-celostnih-prometnih-strategij-nacinu-spremljanja-in-merilih-za-presojo-kakovosti-enotnih-kazalnik>

