



Občina  
Miren-Kostanjevica



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL  
SLOVENIA



Sofinancira  
Evropska unija

# OBČINA MIREN-KOSTANJEVICA

## OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



|              |                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Naročnik     | Občina Miren-Kostanjevica<br>Miren 137, 5291 Miren                                                                                                                                                                                                        |
| Izvajalci    | Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija d.o.o. Idrija<br>LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.<br>IGEA d.o.o.                                                                                                                                      |
| Avtorji      | Diana Golob Mrak<br>Urška Humerca<br>Jožica Lazar<br>Mateja Bizjak<br>Lana Sladič<br>Tosja Vidmar<br>Jakob Jugovic<br>Nuša Britovšek<br>Leon Kobetič<br>Maja Šinigoj<br>Nina Lipušček<br>Jernej Zajec<br>Vid Eržen<br>Jasmina Nikić<br>Marjana Pahor Sirk |
| Presojevalka | Darja Topolšek                                                                                                                                                                                                                                            |
| Fotografije  | Arhiv Občine Miren-Kostanjevica, Miren Kras, ICRA d.o.o. Idrija,<br>Špela Volčič, Jošt Gantar, Slovenska platforma za trajnostno mo-<br>bilnost, Freepik                                                                                                  |
| Leto izida   | Avgust 2025                                                                                                                                                                                                                                               |

# KAZALO

|                                                                  |           |
|------------------------------------------------------------------|-----------|
| Nagovor župana                                                   | 5         |
| <b>Vloga in proces občinske celostne prometne strategije</b>     | <b>6</b>  |
| Vloga občinske celostne prometne strategije                      | 7         |
| Potek priprave strategije                                        | 8         |
| <b>Oris zelenega stanja</b>                                      | <b>12</b> |
| <b>Stanje, izzivi in priložnosti v Občini Miren-Kostanjevica</b> | <b>16</b> |
| <b>Pet stebrov ukrepanja</b>                                     | <b>23</b> |
| Hoja                                                             | 24        |
| Kolesarjenje                                                     | 26        |
| Javni potniški promet                                            | 28        |
| Motorni in mirujoči promet                                       | 30        |
| Celostno prometno načrtovanje                                    | 32        |
| <b>Akcijski načrt</b>                                            | <b>34</b> |
| Hoja                                                             | 36        |
| Kolesarjenje                                                     | 38        |
| Javni potniški promet                                            | 40        |
| Motorni in mirujoči promet                                       | 42        |
| Celostno prometno načrtovanje                                    | 44        |



# Nagovor župana

## Mauricij Humar, župan Občine Miren-Kostanjevica

Spoštovane občanke, spoštovani občani,

z veseljem vam predstavljamo končno izdajo Celostne prometne strategije Občine Miren-Kostanjevica – dokumenta, ki presega okvire zgolj prometnega načrtovanja. To je strategija, ki izraža našo skupno vizijo, naše vrednote in našo zavezanost k trajnostni prihodnosti.

Promet oblikuje vsakdanje življenje. V naši občini pa se na tem področju srečujemo z edinstvenimi izzivi: razpršena naselja, ozka vaška jedra, pomanjkanje pločnikov, močna odvisnost od osebnih vozil ter omejena dostopnost javnega prevoza. Prav ti izzivi so nas spodbudili, da poiščemo rešitve, ki bodo varne, premišljene in dolgoročno usmerjene v dobrobit vseh generacij.

Naš cilj je jasen: ustvariti občino, kjer se boste lahko varno gibal, kjer bo več prostora za pešce in kolesarje, kjer bodo ranljive skupine – od otrok do starejših in gibalno oviranih – imele lažji dostop do storitev, kjer bo življenje brez avtomobila enostavnejše in kjer bomo skupaj prispevali k čistejšemu okolju.

Ta strategija je nastala z vami in za vas. Sodelovanje občanek in občanov je bilo ključno, saj ste prav vi pomagali načrtovati ukrepe, ki bodo Občino Miren-Kostanjevica vodili v smer trajnostne mobilnosti. Verjamem, da bomo z odločnimi koraki, skupno vizijo in vašo podporo gradili občino, ki bo še bolj prijazna, varna in dostopna. Občino, v kateri se bodo dobro počutile vse generacije – danes in jutri.

Iskrena hvala vsem, ki ste s svojimi idejami, mnenji in predlogi prispevali k nastanku tega dokumenta.

S spoštovanjem,  
Mauricij Humar



1 2 3 4 5

# Vloga in proces občinske celostne prometne strategije

# Vloga občinske celostne prometne strategije

## Prvi koraki v trajnostno prometno prihodnost

Občina Miren-Kostanjevica je skupaj z ostalimi kraškimi občinami: Sežano, Hrpeljami-Kozino, Divačo in z občino Komen pristopila k pripravi občinske celostne prometne strategije (OCPS). Občine, ki so med seboj prostorsko in funkcionalno povezane, so del strategije pripravljale usklajeno, pri čemer so bile nekatere aktivnosti izvedene združeno, končni dokument pa je pripravljen za vsako občino posebej.

Strategija temelji na skupni viziji in ciljih, ki krepijo regijsko povezanost, hkrati pa se osredotoča na potrebe posameznika, ki se v lokalnih skupnostih spreminjajo. Glavni namen OCPS je ustvariti varnejši, učinkovitejši in okolju prijaznejši prometni sistem, ki upošteva vse načine mobilnosti in spodbuja trajnostne potovalne navade. S celostnim pristopom strategija omogoča dolgoročno načrtovanje prometa ter povezovanje prometne infrastrukture z razvojnimi cilji občine.

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 temeljijo na sodobnih načelih urejanja prometa, ki dajejo prednost hoji, kolesarjenju, javnemu prevozu ter ostalim trajnostnim oblikam mobilnosti. Cilj je prispevati k čistejšemu zraku, boljšemu zdravju, večji prometni varnosti in višji kakovosti bivanja za vse prebivalce.

Celostna prometna strategija tako predstavlja pomemben korak k urejanju prometa na način, ki se odmika od tradicionalnega poudarka na avtomobilu in se usmerja v bolj vključujoč in trajnostno naravnan sistem mobilnosti.

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

# Potek priprave strategije

## Pristopi in načela

Postopek izdelave Občinske celostne prometne strategije Občine Miren-Kostanjevica je potekal od septembra 2024 do julija 2025. Proces je obsegal sedem sklopov aktivnosti, ki so potekale s sledečimi pristopi in načeli:

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



Zbirka nacionalnih usmeritev  
na področju trajnostne mobilnosti

Potovali  
bomo  
udobneje,  
živeli bomo  
bolje

Nacionalne smernice za  
pripravo Občinske celostne  
prometne strategije

Prenovljena izdaja, usklajena  
z novo zakonodajo

REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



sptm SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST



# Aktivnosti

**Prvi sklop** je bil 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 lokalnih skupnosti, zavodov, društev in drugi deležniki. V tem sklopu so bili izvedeni intervjuji s ključnimi deležniki; predstavniki šole, podjetij, društev in zavodov v občini. Pripravljen je bil načrt za vključevanje javnosti.



**V okviru sklopa C** je občina oblikovala vizijo razvoja prometa. Oblikovanje končne vizije in določitev ključnih ciljev je temeljilo na dialogu z občinsko upravo, člani delovnih skupin ter širšo javnostjo, ki je bila vključena prek delavnic in spletnega portala. Tako je bila sprejeta vizija, ki skladno z načeli trajnostnega urejanja prometa odraža skupno usmeritev petih kraških občin.

Za boljše razumevanje potovalnih navad in prometnih razmer v Občini Miren-Kostanjevica je bila v okviru analize stanja **v sklopu D** izvedena vrsta aktivnosti, delavnic, intervjujev, ogledov terena, anket in javnih razprav.

Izvedene so bile tri ločene ankete: za sploš-

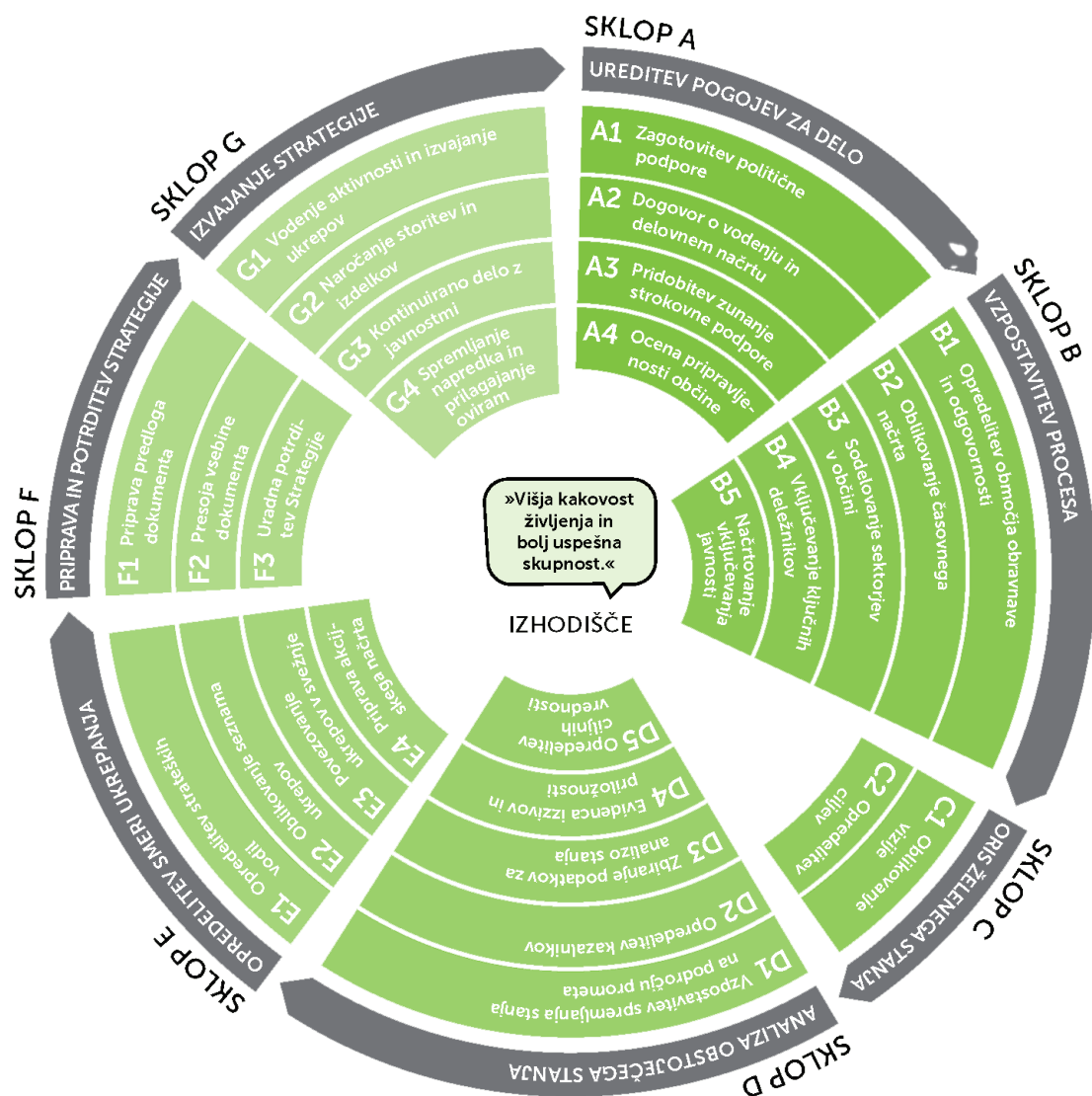
no javnost, za šolarje, za zaposlene v podjetju in v javnem zavodu. Ob tem je občina izvedla tudi kordonsko štetje prometa v središču naselja Miren. Zbrane informacije so bile analizirane z vidika prometne varnosti, navad prebivalcev in obstoječe prometne infrastrukture. Ugotovljeni so bili ključni izzivi in priložnosti. Sočasno je potekalo več delavnic in srečanj z delovnimi skupinami, na katerih so deležniki sooblikovali prve smernice in dopolnjevali ključne ugotovitve.

Posebna pozornost je bila namenjena **vklučevanju javnosti**. Za ta namen je bil vzpostavljen spletni portal z zemljevidom na temo prometnih izzivov in predlogov ukrepov.

**V sklopu E** so bila v okviru delavnice z ožjo in širšo delovno skupino oblikovana strateška vodila OCPS ter opredeljene ambicije za posamezne stebre trajnostne mobilnosti. 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 ožje in širše delovne skupine. Po zadnjih uskladitvah strategijo potrди Občinski svet Občine Miren-Kostanjevica, kar pomeni tudi formalni zaključek priprave dokumenta ter podlago za njegovo izvajanje v naslednjih letih.

**Zaključno fazo, 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 in prihodnjim generacijam.



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave  
Občinske celostne prometne strategije



1 2 3 4 5

## Oris želenega stanja

# Vizija

Vizija občinske celostne prometne strategije Občine Miren-Kostanjevica predstavlja dolgoročno usmeritev razvoja prometnega sistema, ki odraža želeno stanje v prihodnosti.

Občina Miren-Kostanjevica je skupaj z občinami Sežana, Hrpelje-Kozina, Divača in Komen oblikovala skupno vizijo trajnostne mobilnosti, zasnovano na sodelovanju in skupnih izzivih Krasa. V njej se zavzemajo za prometni sistem, ki bo varen, dostopen in prijazen do okolja, hkrati pa bo spodbujal hojo, kolesarjenje in javni prevoz ter krepil povezanost regije in kakovost bivanja.

Vizija Občine Miren-Kostanjevica se glasi:

»Občine Sežana, Hrpelje-Kozina, Divača, Komen in Miren-Kostanjevica so prostor trajnostnega razvoja, kjer s kakovostno dostopnostjo, prilagojeno vsakemu posamezniku in povezanostjo zagotavljamo zdrav, varen in prijazen prostor za bivanje, obisk ter gospodarski razvoj. Ob tem spodbujamo solidarnost in zdrav način življenja ter ohranjamo čisto okolje.«



# Cilji in ciljne vrednosti

Cilji predstavljajo ključne usmeritve za uresničevanje vizije trajnostnega razvoja mobilnosti. Njihova vloga je zagotavljanje usklajenega in celovitega pristopa k načrtovanju prometnega sistema, ki temelji na načelih trajnostne mobilnosti ter prispeva k izboljšanju kakovosti življenja in podpori gospodarskemu ter družbenemu razvoju.

Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen zbir osmih obveznih ciljev, ki omogoča uskladitev občinskih strategij z nacionalnimi prizadevanji. Na tej podlagi so v strategiji opredeljeni cilji, ki konkretizirajo razvojne ambicije občine na področju mobilnosti ter služijo kot podlaga za spremljanje izvajanja in vrednotenje učinkov. Povezanost med vizijo, cilji in posameznimi ukrepi vzpostavlja logično in strukturirano osnovo za usklajeno, postopno in dolgoročno uspešno izvajanje trajnostne mobilnosti.

Glede na stanje in potrebe v občini so bili obvezni cilji razvrščeni po naslednjem vrstnem redu:

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

Cilj občine je s celostnim in uravnoteženim prometnim načrtovanjem oblikovati prostor, kjer so vse oblike mobilnosti – od hoje do javnega prevoza – enakovredno upoštevane. Prometne rešitve, zasnovane z mislijo na človeka in prostor, bodo omogočile boljšo povezanost naselij, zmanjšale obremenitve okolja ter prispevale k bolj zdravemu, dostopnemu in kakovostnemu življenjskemu okolju za vse prebivalce.

**Delež in obseg motornega prometa na glavnih cestah v občini se zmanjša na 60 %.**  
Izhodiščna vrednost: 62,8%.

## **2. Bolj zdravi in aktivni prebivalci.**

Cilj je povečati delež hoje, kolesarjenja in drugih oblik aktivne mobilnosti, s čimer se spodbuja zdrav življenjski slog, zmanjšuje hrup in izboljšuje kakovost zraka ter splošno dobrobit prebivalcev.

**Delež in obseg hoje na glavnih prometnicah v občini se poveča na 10 %.**  
Izhodiščna vrednost: 8,8%.

## **3. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**

Cilj je izboljšati pogoje za varno hojo in kolesarjenje ter uvajati ukrepe za umirjanje prometa, zlasti na območjih, kjer se pogosto gibljejo otroci, starejši in osebe z oviranostmi. S tem želi občina zmanjšati tveganje za prometne nesreče in povečati občutek varnosti v javnem prostoru.

**Delež otrok, ki v šolo prihaja peš brez spremstva se poveča na 35,5 %.**  
Izhodiščna vrednost: 32,2%.

## **4. Vsem dostopen in urejen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.**

Cilj je razviti prometni sistem, ki omogoča varen, enostaven in enakovreden dostop do osnovnih storitev vsem prebivalcem. Posebna pozornost bo namenjena ranljivim skupinam – otrokom, mladostnikom, starejšim in gibalno oviranim. Rešitve bodo oblikovane tako, da bodo učinkovite, ekonomsko vzdržne in enostavne za izvajanje.

**Delež in obseg uporabe JPP na glavnih prometnicah se poveča na 14 %.**

Izhodiščna vrednost: 58 prevozov na leto.

#### **5. Izboljšana dostopnost do vseh osnovnih storitev in aktivnosti.**

Cilj je zagotoviti enakovredno dostopnost do šol, zdravstvenih storitev, trgovin in drugih ključnih dejavnosti za vse prebivalce, ne glede na njihovo lokacijo.

#### **Število prevozov ranljivih skupin (Društvo paraplegikov Severne Primorske) se poveča za 5 %.**

Izhodiščna vrednost: 12,9 %.

#### **6. Aktivno vključevanje javnosti v procese načrtovanja in izvajanja trajnostne mobilnosti.**

Cilj je omogočiti aktivno sodelovanje prebivalcev pri načrtovanju trajnostne mobilnosti, s čimer se krepi občutek pripadnosti in zagotavlja, da so rešitve prilagojene dejanskim potrebam skupnosti. Hkrati bo posebna pozornost namenjena izobraževanju in ozaveščanju o varnem, zdravem in odgovornem ravnanju v prometu.

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

Cilj je zmanjšati emisije in druge škodljive vplive prometa s spodbujanjem hoje, kolesarjenja, javnega prevoza in uporabe okolju prijaznejših vozil, s čimer bo prispevala k čistejšemu zraku in bolj zdravemu bivalnemu okolju.

#### **Stopnja motorizacije se zmanjša za 1 %.**

Izhodiščna vrednost: 3557 registriranih vozil.

#### **8. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo, ki spodbuja razvoj različnih dejavnosti in ponuja poslovne priložnosti za mala podjetja.**

Cilj je izboljšati pogoje za razvoj turizma, lokalnih storitev in podjetništva z vzpostavitvijo kakovostne in povezane prometne infrastrukture. Boljša dostopnost ter usklajenost med različnimi oblikami prevoza bo okrepila gospodarsko vitalnost območja in prispevala k večji prepoznavnosti ter povezanosti z regijo.

#### **Indeks delovne migracije se ohrani ali poveča na 52,5.**

Izhodiščna vrednost: 51,8.



1 2 3 4 5

# Stanje, izzivi in priložnosti v občini Miren-Kostanjevica

# Stanje, izzivi, priložnosti

Občina Miren-Kostanjevica je majhna obmejna občina v Goriški statistični regiji, ki leži v skrajnem zahodnem delu Slovenije in na zahodu meji z Italijo. Zajema 63 km<sup>2</sup> (0,3 % slovenskega ozemlja) ter šteje 12 naselij z 5.070 prebivalci (2022). Gostota poselitve je nizka (81 preb./km<sup>2</sup>), naravni prirast pozitiven (3,6), povprečna starost prebivalcev pa nekoliko nad slovenskim povprečjem (45,3 leta).

Prostor občine je razdeljen med Vipavsko dolino in kraško planoto. Osrednje naselje in sedež občine je Miren, ki je v odnosu do bližnjih urbanih središč (Nova Gorica, Šempeter, Vrtojba, Komen, Volčja Draga, Renče, Vogrsko) manj izrazito kot oskrbno in zaposlitveno središče, kar je povezano z visoko stopnjo dnevnih delovnih migracij. Indeks delovnih migracij znaša 52, pri čemer 79,2 % delovno aktivnih prebivalcev dela izven občine, predvsem v Novi Gorici, Šempetru, Vrtojbi in Ljubljani.

Prometno omrežje občine obsega 39,5 km lokalnih cest in 46,8 km javnih poti, ki povezujejo vsa naselja med seboj ter z okoliškimi občinami in čezmejnimi območji. Ključne prometne povezave predstavljajo regionalne ceste Miren–Opatje selo–Komen, Miren–Bilje–Bukovica ter Vrtojbenska obvoznica s priključkom na hitro cesto H4. Čezmejna povezanost je omogočena prek mejnih prehodov Miren in Lokvica ter bližnjih prehodov Šempeter pri Gorici, Vrtojba in Brestovica pri Komnu.

Temelj analize stanja prenovljene strategije so podatki, pridobljeni s terenskim delom, anketami med različnimi skupinami deležnikov, intervjuji, strokovnimi delavnicami, javnimi razpravami ter analizo statističnih virov. Na tej osnovi so bili prepoznani ključni izzivi, ki vplivajo na učinkovitost, varnost in dostopnost, hkrati pa tudi priložnosti in razvojne prioritete, ki usmerjajo nadaljnje načrtovanje. Ti so predstavljeni v nadaljevanju.



# Hoja kot temelj mobilnosti

Hoja je najosnovnejši in najbolj dostopen način gibanja, ki pozitivno vpliva na zdravje, okolje in kakovost življenja. V občini so v zadnjih letih naredili opazne izboljšave – v večjih naseljih so zgradili pločnike, uredili prehode, dodali javno razsvetljavo in klančine, kar je povečalo varnost in udobje pešcev.

Kljub temu pa analiza pokaže, da je stanje precej različno: v manjših krajih in ob prometnih cestah pločniki pogosto manjkajo, prehodi za pešce niso povsod urejeni, otroci in starejši pa se zato pogosto ne počutijo varne.

Številke kažejo, da peš na delo hodi le okoli 9 % ljudi, čeprav mnogi živijo dovolj blizu, medtem ko je med šolarji delež precej višji, več kot tretjina otrok pride v šolo peš. Prebivalci si želijo več krožnih poti, boljšo osvetlitev in klopi za počitek, kar kaže, da hoja ostaja priljubljena, a hkrati premalo izkoriščena možnost.



**Izzivi:** Glavni izziv je pomanjkanje osnovne infrastrukture v manjših naseljih in ob glavnih cestah, kjer pločniki manjkajo in pešci hodijo tik ob prometu. Varno hojo dodatno otežujejo nepregledni ovinki, visoke hitrosti vozil in odsotnost prehodov, tudi pri šolah in vrtcih.

Za starejše, gibalno ovirane in starše z vozički je problem tudi pomanjkanje ustreznih klančin, taktilnih oznak in druge prilagoditve. Poleg tega so številne rekreacijske poti slabo vzdrževane, kar zmanjšuje privlačnost hoje v naravi.



**Priložnosti:** Hoja ima v občini velik potencial, saj je za mnoge poti (npr. do šole, trgovine ali sosednjega kraja) povsem izvedljiva. Prebivalci izražajo veliko zanimanje za bolj urejene in varne pešpoti, kar pomeni, da obstaja pripravljenost za spremembo navad. Urejene povezave med naselji, šolami in rekreacijskimi površinami bi bistveno povečale privlačnost hoje. Dodatna oprema, kot so klopi, senčila in boljša osvetlitev, bi pripomogla k temu, da bi hoja postala še bolj priljubljena, zdrava in varna izbira.

**Prioritete** so izgradnja manjkajočih pločnikov (zlasti v Mirnu, Biljah in Opatjem selu) ter odprava nevarnih točk, kot so nepregledna križišča in območja brez prehodov. Poseben poudarek bo na prilagoditvah za ranljive skupine (klaničine, taktilne oznake, ustrezna razsvetljava). Pomembno je tudi vzdrževanje obstoječih poti ter dodajanje klopi in senčenja, da bo hoja prijetnejša in dostopna vsem.

# Kolesarjenje – izzivi danes, priložnosti za jutri

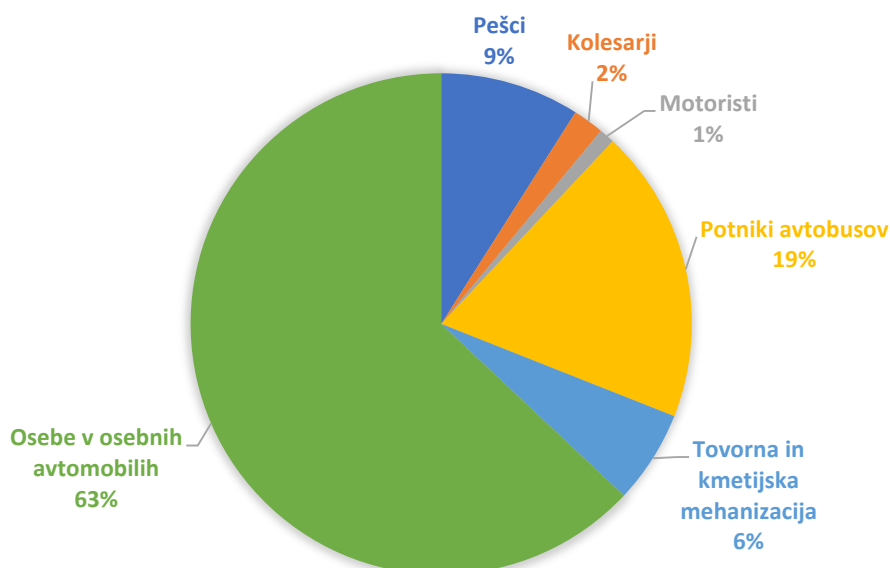
Občina ima dobre naravne pogoje za kolesarjenje, a vsakodnevna uporaba kolesa ostaja zelo nizka. Po podatkih iz leta 2024 kolesarji predstavljajo le okoli 2 % vseh udeležencev v prometu, med osnovnošolci pa slabih 5 %. Večina prebivalcev uporablja kolo za rekreacijo in krajše opravke, medtem ko se za pot v službo ali šolo večinoma odločijo za avtomobil. Glavni razlogi so v neustrezni infrastrukturi: primanjkuje ločenih kolesarskih poti, ceste so ozke in prometno obremenjene, marsikje je slaba osvetlitev, hkrati pa skoraj ni varnih parkirišč za kolesa pri šolah in ustanovah. V zadnjih letih so sicer nastale nekatere izboljšave – npr. most čez Vipavo ali poti na Krasu – vendar so to bolj posamezni primeri kot celovita mreža.

**Izzivi:** Največji izziv je, da kolesarji večinoma delijo prostor z avtomobili, kar je na ozkih in prometnih cestah nevarno, zlasti za otroke in manj izkušene. Rekreativno kolesarjenje ovira slabo vzdrževanje makadamskih in gozdnih poti. Prav tako primanjkuje parkirišč za kolesa, kar zmanjšuje uporabnost, ter sistemov izposoje koles, ki bi omogočali večjo dostopnost.

**Priložnosti:** Med prebivalci je opazna močna podpora razvoju kolesarskih poti, predvsem šolskih poti in povezav med naselji.

Otroci in mladi izražajo željo po kolesarjenju v šolo, kar je pomemben znak, da lahko dobra infrastruktura spremeni navade. Kras predstavlja idealno območje za razvoj turističnega kolesarjenja, ki bi lahko prinesel tudi gospodarske koristi. Dodatna priložnost pa je uvedba sistema za izposajo (električnih) koles, ki bi kolesarjenje približal še širšemu krogu uporabnikov.

**Prioritete:** Glavna prioriteta je gradnja novih, ločenih kolesarskih poti, ki bodo varno povezale naselja z glavnimi cilji vsakodnevne mobilnosti. Na obstoječih cestah je treba označiti talne oznake za večjo preglednost in varnost.



## Na poti do boljšega javnega prevoza

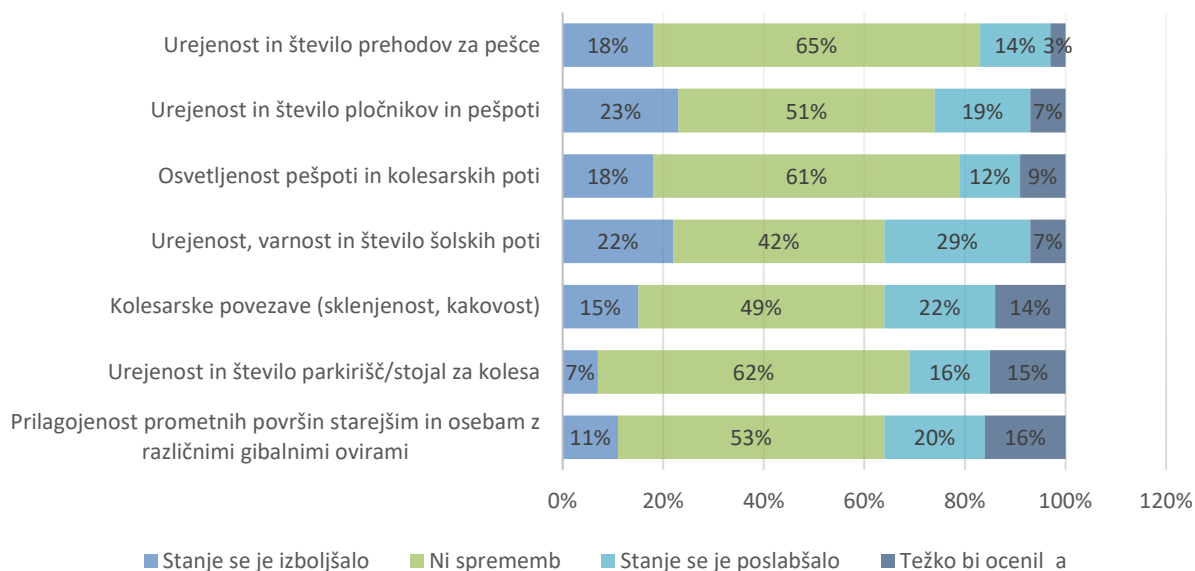
V občini je vzpostavljena mreža avtobusnih postajališč, a je javni prevoz premalo uporabljen. Vozni redi avtobusov niso usklajeni s šolskimi in službenimi obveznostmi, zato večina ljudi še vedno uporablja osebni avto. Kar 84 % zaposlenih se na delo vozi z avtomobilom, avtobus pa uporabljajo predvsem šolarji. Postajališča so ponekod zastarela, slabo opremljena in neprilagojena za gibalno ovirane, informacije o voznih redih pa pogosto niso pregledne. Prebivalci menijo, da izboljšav skoraj ni bilo, a izražajo pripravljenost, da bi avtobus uporabljali več, če bi bil sistem bolj dostopen in zanesljiv.



**Izzivi:** Največja ovira za razvoj javnega prevoza je njegova časovna neusklajenost z dejanskimi potrebami prebivalcev. Vozni redi so preredki, povezava med naselji je nekje šibka, postajališča pa niso dovolj prijazna za vse uporabnike. Zaradi tega je javni prevoz manj privlačen in ljudje raje izberejo avtomobil kot prevozno sredstvo.

**Priložnosti:** Med prebivalci je jasno izražena želja po pogostejših in boljših avtobusnih povezavah, kar pomeni, da bi ob izboljšavah uporaba javnega prevoza lahko hitro narasla. Velik potencial predstavljajo tudi nove, bolj prilagodljive oblike prevoza, kot so prevozi na klic ali skupinske vožnje, ki bi lahko dopolnile klasično avtobusno mrežo. Z večjo privlačnostjo javnega prevoza bi občina lahko zmanjšala odvisnost od avtomobila ter prispevala k čistejšemu in varnejšemu okolju.

**Prioritete:** Prednostna naloga je ureditev sodobnih in dostopnih avtobusnih postajališč, predvsem na kraškem delu občine, kjer so razmere trenutno najslabše. Urejena in varna postajališča so osnova za povečanje uporabe avtobusa ter enakovredno dostopnost do mobilnosti za vse prebivalce.



## Motorni in mirujoči promet

Občina Miren-Kostanjevica spada med bolj motorizirane v Sloveniji – skoraj vsak prebivalec ima svoj avtomobil, veliko gospodinjstev pa celo dva ali tri. Kar 78 % vseh poti se opravi z avtomobilom, povprečna zasedenost vozila pa je nizka. To prinaša velike prometne obremenitve, hrup in nevarnost za pešce in kolesarje. Posebej izpostavljena so naselja, kjer skozi središča poteka tovarni promet, kot so Bilje, Lokvica, Opatje selo in Miren. Parkiranje je sicer večinoma urejeno, a so posamezne lokacije (pri šolah, trgovinah, športnih objektih) pogosto preobremenjene. Občina je sicer že uvedla nekaj ukrepov, kot so cone 30 in prikazovalniki hitrosti, vendar je še vedno veliko priložnosti za izboljšave.



**Izzivi:** Največji izziv predstavlja visoka odvisnost od avtomobila in pomanjkanje alternativ. Tovorni promet skozi naselja povzroča nevarnost, hrup in obrabo cest, s čimer se zmanjšuje kakovost bivanja. V urbanih središčih se pojavlja pomanjkanje parkirišč, prometna varnost pa je nizka zaradi prehitrih voženj in nepreglednih križišč.

**Priložnosti:** Med prebivalci je močno izražena podpora umirjanju prometa, predvsem v bližini šol in vrtcev, kjer so otroci najbolj izpostavljeni. Ureditev parkirnih

režimov bi lahko sprostila javne površine in omogočila boljšo rabo prostora. Poleg tega se krepi zanimanje za souporabo vozil, kar bi zmanjšalo število avtomobilov na cestah, omogočilo učinkovitejšo rabo voznega parka ter prispevalo k čistejšemu okolju in višji kakovosti življenja.

**Prioritete:** Največja prioriteta je umirjanje prometa v naseljih, še posebej v bližini šol, vrtcev in v središčih krajev, kjer so najbolj izpostavljeni pešci in kolesarji. To bo pripomoglo k večji varnosti, manjšim negativnim vplivom motornega prometa ter bolj prijaznemu javnemu prostoru.



# Načrtujemo promet, gradimo skupnost

Občina je v zadnjih letih začela razvijati celostno prometno načrtovanje in pripravila prve strateške dokumente. Vključuje prebivalce v razprave in sodeluje s sosednjimi občinami, kar je pomemben korak k usklajenemu razvoju. Vendar prometna kultura še vedno predstavlja izziv – pogosto primanjkuje strpnosti med pešci, kolesarji in vozniki, navade pa ostajajo močno vezane na avtomobil. Ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti še nista sistematično urejena, zato prednosti hoje, kolesarjenja in javnega prevoza niso dovolj prepoznane.



**Izzivi:** Glavni izziv je nizka prometna kultura in pomanjkanje strpnosti v prometu. Prav tako občina še nima celostnega sistema ozaveščanja in izobraževanja, zato ljudje težje spremenijo svoje potovalne navade. Brez ustreznih spodbud trajnostne oblike mobilnosti ostajajo v ozadju.



**Priložnosti:** Občina ima veliko možnosti, da z usmerjenimi kampanjami, izobraževalnimi programi in vključevanjem lokalne skupnosti okrepi zavedanje o prednostih trajnostne mobilnosti. Promocija hoje, kolesarjenja, javnega prevoza in souporabe vozil lahko dolgoročno zmanjša odvisnost od avtomobila, izboljša kakovost življenja in okrepi povezanost med prebivalci.

**Prioritete:** Prioriteta je sistematično ozaveščanje in obveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti. Ključ je povečati zavedanje o koristih hoje, kolesarjenja, javnega prevoza in souporabe vozil. S ciljno komunikacijo in vključevanjem skupnosti se lahko postopno zmanjšuje odvisnost od avtomobila ter krepí podpora za trajnostne rešitve.

1 2 3 4 5

# Pet stebrov ukrepanja

# Hoja

## *Strateško vodilo*

Zagotovitev varne, dostopne in dobro opremljene infrastrukture za hojo, prilagojene vsem skupinam prebivalcev v mestu in okoliških krajih.

## *Kvantifikacija ambicij*

**Delež in obseg hoje na glavnih prometnicah se poveča na 10% do leta 2032.**

V skladu s strateškim vodilom in njegovim kvantifikacijskim ciljem so predlagani ukrepi usmerjeni v izboljšanje pogojev za pešce, povečanje prometne varnosti ter oblikovanje dostopnega in prijaznega javnega prostora. Ukrepi so razdeljeni v štiri svežnje, ki obravnavajo varnost pešcev, izboljšanje dostopnosti za ranljive skupine, spodbujanje varne šolske hoje ter urejanje in obnovo rekreacijskih poti. Vsak sveženj združuje medsebojno povezane ukrepe, ki skupaj ustvarjajo varnejše, privlačnejše in bolj vključujoče okolje za hojo.

## *Svežnji izvajanja urepov*

### Varnost pešcev

- Izgradnja in razširitev pločnikov (Miren, Opatje selo).
- Umirjanje prometa (omejitve hitrosti) za večjo varnost pešcev (Bilje, Orehovlje)
- Sanacija nevarnih odsekov – neurejeni prehodi (Bilje pri OŠ, Miren pred občino, Opatje selo, Orehovlje pri Britofu in poslovni coni).

Ta sveženj naslavlja ključne izzive prometne varnosti za pešce. Ukrepi vključujejo vzpostavitev varnih koridorjev za pešce, ločenih od motornega prometa, zmanjševanje hitrosti vozil na kritičnih točkah ter izboljšanje preglednosti in označitev nevarnih odsekov, zlasti v bližini šol, občinskih središč in gospodarskih območij.



## Dostopnost za ranljive skupine

- Prilagoditve za ranljive skupine: taktilne oznake, klopi, zasenčene poti, klančine (v vseh naseljih).
- Ozaveščanje občanov o pomembnosti enakih možnosti za vse ljudi.

Ta sveženj naslavlja prostorsko dostopnost za ranljive skupine. Z vzpostavitvijo prilagoditev, ki upoštevajo potrebe različnih uporabnikov se bo izboljšala kakovost hoje ter zagotovila večja dostopnost in vključujoča raba javnega prostora za vse skupine prebivalcev. Dopolnjuje jih ukrep ozaveščanja občanov o pomenu enakih možnosti za vse, ki krepi razumevanje in strpnost do različnih potreb uporabnikov.

## Spodbujanje varne šolske hoje (pešbus)

- Vzpostavitev sistema "pešbus" (Miren).

Pešbus je oblika organiziranega spremljanja otrok v šolo po vnaprej določenih poteh, kjer skupino otrok spremljajo odrasli prostovoljci. Ukrep krepi samostojnost otrok, spodbuja vsakodnevno gibanje ter zmanjšuje prometno obremenitev in tveganja v okolici šol.

## Urejene in obnovljene rekreacijske poti

- Vzdrževanje in sanacija rekreacijskih poti (Kraška območja, predvsem po požaru)

Ta sveženj naslavlja potrebo po ohranjanju kakovostnega javnega prostora in spodbuja hojo kot obliko rekreacije. Poseben poudarek je na sanaciji poti na kraških območjih, ki so bila poškodovana v požarih.



# Kolesarjenje

## *Strateško vodilo*

Vzpostavitev varne in povezane mreže kolesarskih poti z rednim vzdrževanjem, ločitvijo od prometa kjer je mogoče, ter dopolnitvijo infrastrukture z varnimi parkirišči za kolesa in sistemom izposoje e-koles s polnilnicami.

## *Kvantifikacija ambicij*

**Delež in obseg kolesarjev na glavnih prometnicah se poveča na 3% do leta 2032.**

Razvoj kolesarske infrastrukture in storitev sledi cilju zagotavljanja varne, udobne in povezane mreže poti za vse uporabnike. Svežnji ukrepov vključujejo vzpostavitev varnostne infrastrukture za kolesarje, ureditev podporne opreme in servisnih mest, ter razvoj sistema izposoje električnih koles. Tako se povečuje varnost in dostopnost kolesarjenja, spodbuja njegova vsakodnevna uporaba in krepi povezovanje z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti.



## Svežnji izvajanja urepov

### Varna infrastruktura za kolesarje

- Vzpostavitev varnih in kjer je izvedljivo ločenih kolesarskih poti (Vipava–Miren, Bilje–Miren, Miren–Opatje selo, druga območja občine).
- Izboljšanje varnosti kolesarjev (talne oznake, ustrezna signalizacija) – Most čez Vipavo, Bilje, Miren.

Cilj svežnja je zagotoviti varno souporabo cestnega prostora med kolesarji in motoriziranim prometom ter zmanjšati možnosti za nevarne situacije. Ločene površine in prometna signalizacija bodo kolesarjem omogočile bolj varno in udobno vožnjo, zlasti na prometno bolj obremenjenih trasah.

### Kolesarska oprema in podporna infrastruktura

- Postavitev kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah drugih pomembnih javnih prostorih (OŠ Miren, POŠ Kostanjevica, zdravstveni dom).
- Vzpostavitev popravjalnice za kolesa (Vojščica, druga naselja).

Zagotavljanje kakovostne podporne infrastrukture je ključno za spodbujanje vsakodnevne uporabe koles. Varna in dostopna parkirišča ter možnost osnovnega vzdrževanja koles bodo povečali uporabnost in dostopnost kolesarjenja za vse skupine prebivalcev.

### Sistem izposoje e-koles

- Vzpostavitev mreže za izposajo električnih koles in ureditev kolesarnic v večjih naseljih (npr. Miren).

Sistem izposoje električnih koles lahko pomembno prispeva k večji uporabi koles na daljših poteh in pri starejših ali manj fizično aktivnih prebivalcih. Ukrep povečuje dostopnost trajnostne mobilnosti in omogoča vključevanje širšega kroga uporabnikov v trajnostni prometni sistem.



# Javni potniški promet

## *Strateško vodilo*

Izboljšanje javnega potniškega prometa z vzpostavitvijo pogostejših in časovno usklajenih linij, boljšo povezanostjo med naselji in sosednjimi občinami ter nadgradnjo infrastrukture postajališč, prilagojenih vsem uporabnikom, ob hkratni promociji in ozaveščanju o prednostih javnega potniškega prometa.

## *Kvantifikacija ambicij*

**Delež in obseg uporabe JPP na glavnih prometnicah se poveča za 1% do leta 2032.**

Za povečanje privlačnosti javnega potniškega prometa je osrednji poudarek na večji dostopnosti, prilagodljivosti in medsebojni povezanosti prevoznih storitev. Predlagani ukrepi so združeni v svežnje, ki zajemajo povečanje frekvence in usklajenosti linij, izboljšanje infrastrukture postajališč, razvoj prožnih modelov prevoza za ranljive skupine ter vzpostavitev multimodalnih povezav. Ti ukrepi prispevajo k zmanjšanju odvisnosti od osebnih avtomobilov ter k večji uporabi trajnostnih oblik prevoza.

## *Svežnji izvajanja urepov*

### *Prilagoditev avtobusnih prevozov*

- Povečanje števila avtobusnih voženj in prilagoditev vozniških redov glede na potrebe prebivalcev.
- Vzpostavitev povezave med Mirnom in ostalimi večjimi naselji izven občine (nadgradnja mestne avtobusne linije Solkan-Vrtojba).

Namen svežnja je izboljšati dostopnost javnega potniškega prevoza z večjim številom avtobusnih voženj in prilagoditvijo vozniških redov vsakodnevnim potrebam prebivalcev. Povečano število voženj in časovno usklajene povezave bodo javni prevoz naredile uporabnejši za delovne migracije, šolske poti in vsakodnevne opravke ter zmanjšale odvisnost od osebnih avtomobilov. Poseben poudarek je na navezavi Mirna s sosednjimi večjimi naselji izven občine, kar bo okrepilo regijsko povezanost in dostop do storitev.

### *Urejena in dostopna infrastruktura*

- Ureditev postajališč s pozornostjo do gibalno oviranih in ranljivih skupin.

Sveženj naslavlja prostorske ovire in slabo prilagojeno infrastrukturo, ki zmanjšuje dostopnost javnega potniškega prometa za osebe z oviranostmi in druge ranljive skupine. Ureditev postajališč bo povečala varnost, funkcionalnost in vključujočo rabo javnega prevoza.



### Podpora mobilnosti ranljivih skupin

- Nadgradnja prevozov na klic za ranljive skupine.

Ukrep se nanaša na nadgradnjo že obstoječega sistema prevozov na klic za ranljive skupine. Krepitev pomeni povečanje obsega in dostopnosti storitve – večje število razpoložljivih voženj, razširitev na dodatna naselja ter lažje naročanje prevoza. Namen je, da storitev doseže širši krog uporabnikov in jim omogoči zanesljiv dostop do osnovnih storitev.

### Povečanje privlačnosti uporabe javnega potniškega prometa

- Ozaveščanje o prednostih javnega potniškega prometa.

Cilj svežnja je z izvedbo promocijskih aktivnosti spodbujati uporabo javnega potniškega prometa (npr. informativni plakati, objave na spletni strani občine, vključitev v dogodke ob Evropskem tednu mobilnosti), kar bi prebivalcem približalo prednosti uporabe JPP (nižji stroški, manj obremenitev okolja, večja varnost) in prispevalo k večjemu zaupanju v javni prevoz.



# Motorni in mirujoči promet

## *Strateško vodilo*

Zmanjšanje obremenitev motornega prometa z omejevanjem tovornega prometa skozi naselja, izboljšanjem prometne varnosti ter urejanjem parkirnih rešitev v starih jedrih in pri javnih ustanovah.

## *Kvantifikacija ambicij*

**Delež in obseg motornega prometa na glavnih cestah v občini se zmanjša na 60% do leta 2032.**

Ukrepi na področju motornega prometa so usmerjeni v izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa in optimizacijo uporabe cestne infrastrukture. Svežnji vključujejo umirjanje prometa v naseljih, preusmeritev tranzitnega tovornega prometa iz občinskih središč ter vzpostavitev urejenega parkirnega režima. Skupaj prispevajo k večji varnosti, zmanjšanju hrupa in emisij ter bolj urejenemu javnemu prostoru.



## *Svežnji izvajanja urepov*

### *Umirjanje prometa v naseljih*

- Vzpostavitev hitrostnih ovir.
- Namestitev dodatnih prikazovalnikov hitrosti.
- Nadgradnja prometne signalizacije z opozorili na območja omejene hitrosti in šolske poti.

Namen svežnja je izboljšanje prometne varnosti, zlasti v strnjenih naseljih, kjer prehitra vožnja predstavlja veliko tveganje za ranljive skupine udeležencev v prometu. Ukrepi bodo prispevali k zmanjšanju hitrosti vozil in povečanju občutka varnosti za pešce in kolesarje.



### Preusmeritev tranzitnega tovornega prometa

- Namestitev prometne signalizacije za prepoved tranzita težkih tovornih vozil skozi nekatera naselja.
- Spremljanje in nadzor nad prometom tovornih vozil.

Ta sveženj naslavlja preobremenjenost lokalnih cest s tovornim prometom, ki povečuje hrup, onesnaženje in pospešeno obrabo cestne infrastrukture. Cilj je razbremenitev naselij ter povečanje varnosti in kakovosti bivanja za prebivalce.

### Vzpostavitev parkirnega režima

- Uvedba časovno omejenega parkiranja v naselju Miren in drugih središčih.
- Označitev parkirnih mest (talne oznake, usmerjevalne table).

Ukrepi so namenjeni reševanju problematike pomanjkanja parkirnih mest, zasedanja javnih površin in neurejenega parkiranja, zlasti v bližini javnih ustanov in v starih vaških jedrih. Sistematičen pristop k urejanju mirujočega prometa bo pripomogel k večji pretočnosti in izboljšani kakovosti javnega prostora.



# Celostno prometno načrtovanje

## *Strateško vodilo*

Spodbujati razvoj kulture sobivanja ter povečati poudarek na promociji in ozaveščanju o trajnostni mobilnosti.

## *Kvantifikacija ambicij*

**Redno izvajanje ukrepov akcijskega načrta in povečanje števila akcij o ozaveščanju kulture sobivanja.**

Strateško vodenje razvoja mobilnosti temelji na rednem spremljanju kazalnikov, aktivnem vključevanju javnosti in učinkovitem informiranju. Predlagani svežnji obsegajo sistematično spremljanje kazalnikov mobilnosti, promocijo in ozaveščanje, vključevanje prebivalcev v oblikovanje rešitev ter digitalizacijo informacij. Namen teh ukrepov je zagotoviti dolgoročno usklajeno, pregledno in podatkovno podprto upravljanje prometnega sistema.

## *Svežnji izvajanja urepov*

### *Sistematično spremljanje kazalnikov mobilnosti*

- Vzpostavitev rednega spremljanja kazalnikov iz OCPS in poročanje.

Cilj tega svežnja je vzpostavitev temeljev za dolgoročno spremljanje učinkov prometnih politik in ukrepov. Redno spremljanje kazalnikov občini omogoča, da pravočasno prepozna spremembe v razvoju mobilnostnih vzorcev, zazna neželene trende ter ustrezno prilagodi načrtovane ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

### *Promocija in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti*

- Organizacija informativnih in izobraževalnih aktivnosti za različne ciljne skupine na temo trajnostne mobilnosti in strpnosti – kulturi sobivanja različnih oblik mobilnosti (prebivalci, podjetja, izobraževalne ustanove).
- Priprava in distribucija promocijskih gradiv ter izvedba ciljno usmerjenih kampanj.
- Aktivna udeležba občine v Evropskem tednu mobilnosti kot orodju za promocijo dobrih praks ter organizacija lokalnih dogodkov.

Cilj svežnja je povečati prepoznavnost zdravstvenih, okoljskih in prostorskih koristi trajnostne mobilnosti ter spodbuditi spremembo potovalnih navad. Prek ozaveščevalnih in promocijskih aktivnosti se krepi razumevanje in podpora ukrepom trajnostne mobilnosti ter dolgoročno spodbuja vedenjske spremembe v korist hoje, kolesarjenja, javnega prevoza in souporabe prevozov ter kulturi sobivanja uporabe različnih oblik mobilnosti.

## Vključevanje javnosti v načrtovanje

- Izvedba anket, javnih razprav in delavnic

Namen svežnja je povečati legitimnost, sprejetost in učinkovitost prometnih ukrepov s pomočjo aktivnega vključevanja prebivalcev. S sodelovanjem lokalne skupnosti pri oblikovanju rešitev se zagotavlja boljše prilagajanje dejanskim potrebam uporabnikov in spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

## Digitalizacija in izboljšanje informiranja

- Vzpostavitev mobilne aplikacije in digitalnih tabel za informiranje prebivalcev (vozni redi, izposoja e-koles, poti, aktualne razmere v prometu,...).

Namen svežnja je izboljšati dostopnost in preglednost informacij o prometnih možnostih z uporabo digitalnih orodij. Uporabniki bodo preko sodobnih komunikacijskih kanalov lažje načrtovali poti, izbirali trajnostne oblike mobilnosti ter se pravočasno odzivali na prometne razmere.

## Povezovanje različnih oblik trajnostne mobilnosti

- Vzpostavitev multimodalnih točk (avto + avtobus + kolo + hoja).

Cilj svežnja je okrepiti povezovanje različnih oblik trajnostne mobilnosti in tako povečati fleksibilnost pri izbiri prevoznih sredstev. Multimodalne točke bodo urejene na izbranih avtobusnih postajališčih in drugih prometnih vozliščih ter bodo vključevale kolesarska stojala oziroma kolesarnice, možnost izposoje e-koles, parkirišča in varne peš povezave. Dopolnjevale jih bodo usmerjevalne table ali digitalni prikazovalniki voznih redov. Takšna ureditev bo prebivalcem omogočila enostavnejše prestopanje med avtobusnim prevozom, kolesarjenjem in hojo ter spodbudila uporabo okolju prijaznih oblik mobilnosti.



1 2 3 4 5

# Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Za doseganje ciljev občinske celostne prometne strategije so bili oblikovani trije možni scenariji razvoja trajnostne mobilnosti, ki so se razlikovali po hitrosti uvajanja in obsegu ukrepov. Analize so pokazale, da hitra uvedba zgolj mehkih ukrepov brez infrastrukturnih izboljšav prinaša le omejene rezultate, medtem ko zgodnje obsežne investicije pomenijo veliko finančno obremenitev in zmanjšano prilagodljivost na dejanske potrebe.

Občina Miren-Kostanjevica se je zato odločila za uravnotežen pristop – postopno izvajanje mehkih in infrastrukturnih ukrepov v sedemletnem obdobju. Takšna zasnova omogoča stabilno financiranje, usklajenost z drugimi razvojnimi dokumenti ter sprotno prilagajanje novim razmeram in potrebam prebivalcev.

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 okvirno ocenjena, saj za določene projekte ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije oz. ocena stroškov temelji na trenutnih vrednostih, ki pa se lahko prihodnjih letih bistveno spremenijo, zato ocene stroškov za dolgoročne ukrepe praviloma niso podane. Izvedba posameznih ukrepov v akcijskem načrtu pa ne zahteva finančnega vložka ali pa so sredstva zagotovljena v okviru rednih sredstev občinskega proračuna.

Odgovornost izvedbe večine ukrepov nosi občina, v nekaterih primerih pa nosi odgovornost država (Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo), Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, prevozniki JPP, podjetja in drugi zunanji izvajalci.

# Hoja

## Akcijski načrt

| Svežnji ukrepov in ukrepi                                                                                                                                                                                 | Zahtevnost | Odgovornost               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------|
| Varnost pešcev                                                                                                                                                                                            |            |                           |
| Izgradnja in razširitev pločnikov (naselji Miren in Opatje selo, Kostanjevica na Krasu in ostala naselja)                                                                                                 | ++         | občina+država             |
| Umirjanje prometa (omejitve hitrosti) za izboljšanje varnosti pešcev (v Biljah in Orehovljah in ostalih naseljih)                                                                                         | +          | občina+država             |
| Sanacija nevarnih odsekov ter ureditev in izboljšanje prehodov za pešce (Bilje: pri OŠ, Miren: pred občino, Opatje selo, Orehovlje: na Britofu, pri poslovni coni - signalizacija, dostop v športni park) | +          | občina+država             |
| Dostopnost za ranljive skupine                                                                                                                                                                            |            |                           |
| Prilagoditve za ranljive skupine (taktilne oznake, klopi, zasenčene poti, klančine)                                                                                                                       | +          | občina                    |
| Ozaveščanje občanov o pomembnosti enakih možnosti za vse ljudi                                                                                                                                            | +          | občina, zunanji izvajalec |
| Spodbujanje varne šolske hoje                                                                                                                                                                             |            |                           |
| Vzpostavitev pešbusa                                                                                                                                                                                      | +          | občina+šola               |
| Urejene in obnovljene rekreacijske poti                                                                                                                                                                   |            |                           |
| Vzdrževanje in sanacija rekreacijskih poti (kraška območja, predvsem po požaru)                                                                                                                           | +          | občina+zavod za gozdove   |

| Viri financiranja       | Čas izvedbe  | Ocena vrednosti    |
|-------------------------|--------------|--------------------|
| država                  | 2025-2028    | 12.500,00 EUR/leto |
| občina+država           | 2025-2032    | 3.000,00 EUR/leto  |
| občina+država           | 2026-2032    | 200.000,00 EUR     |
| občina                  | 2025-2032    | 3.000 EUR/ leto    |
| /                       | kontinuirano | /                  |
| /                       | 2025+        | /                  |
| občina+zavod za gozdove | 2025         | 50.000 EUR         |

# Kolesarjenje

## Akcijski načrt

| Svežnji ukrepov in ukrepi                                                                                                                  | Zahtevnost | Odgovornost   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------|
| Varna infrastruktura za kolesarje                                                                                                          |            |               |
| Vzpostavitev varnih in kjer je izvedljivo, ločenih kolesarskih poti (Vipava–Miren, Bilje–Miren, Miren–Opatje selo ter ostala naselja)      | ++         | občina+država |
| Izboljšanje varnosti kolesarjev s talnimi oznakami, signalizacijo (npr. most čez Vipavo, Bilje, Miren)                                     | +          | občina        |
| Kolesarska oprema in podporna infrastruktura                                                                                               |            |               |
| Postavitev kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah drugih pomembnih javnih prostorih (npr. OŠ Miren, POŠ Kostanjevica, zdravstveni dom) | +          | občina        |
| Vzpostavitev popravljavnice za kolesa, servisni stebriček (Vojščica, druga naselja)                                                        | +          | občina        |
| Sistem izposoje e-koles                                                                                                                    |            |               |
| Vzpostavitev mreže za izposajo električnih koles in kolesarnic, navezava na že obstoječo mrežo (večja naselja v občini, Miren)             | ++         | občina        |

| Viri financiranja              | Čas izvedbe  | Ocena vrednosti                   |
|--------------------------------|--------------|-----------------------------------|
|                                |              |                                   |
| občina+država                  | kontinuirano | 10.000 EUR/ leto                  |
| občina                         | kontinuirano | 5.000,00 EUR/ leto                |
|                                |              |                                   |
| občina, državna in EU sredstva | 2025-2032    | 10.000 EUR/ kolesarsko parkirišče |
| občina, državna in EU sredstva | 2025-2032    | 4000 EUR                          |
|                                |              |                                   |
| občina, državna in EU sredstva | 2025-2032    | 100.000 EUR                       |

# Javni potniški promet

## Akcijski načrt

| Svežnji ukrepov in ukrepi                                                                                                    | Zahtevnost | Odgovornost                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------------------------|
| Prilagoditev avtobusnih prevozov                                                                                             |            |                               |
| Povečanje števila avtobusnih voženj in prilagoditev voznih redov glede na potrebe prebivalcev                                | ++         | občina+država                 |
| Vzpostavitev povezave med Mirnom in ostalimi večjimi naselji izven očine (nadgradnja mestne avtobusne linije Solkan-Vrtojba) | +          | občina, sosednje občine, DUJP |
| Urejena in dostopna infrastruktura                                                                                           |            |                               |
| Ureditev postajališč s pozornostjo do gibalno oviranih in ranljivih skupin                                                   | +          | občina                        |
| Podpora mobilnosti ranljivih skupin                                                                                          |            |                               |
| Nadgradnja prevozov na klic za ranljive skupine                                                                              | +          | občina                        |
| Povečanje privlačnosti uporabe JPP                                                                                           |            |                               |
| Ozaveščanje o prednostih javnega potniškega prometa                                                                          | +          | občina                        |

| Viri financiranja              | Čas izvedbe  | Ocena vrednosti          |
|--------------------------------|--------------|--------------------------|
| občina+država                  | kontinuirano | 10.000 EUR/ leto         |
| občina                         | 2025-2032    | /                        |
| občina, državna in EU sredstva | 2025-2032    | 10.000 EUR/ postajališče |
| občina                         | kontinuirano | 10.000 EUR/ leto         |
| /                              | kontinuirano | /                        |

# Motorni in mirujoči promet

## Akcijski načrt

| Svežnji ukrepov in ukrepi                                                                                                                                     | Zahtevnost | Odgovornost                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------|
| Umirjanje prometa v naseljih                                                                                                                                  |            |                             |
| Vzpostavitev hitrostnih ovir, namestitve prikazovalnikov hitrosti, postavitve prometne signalizacije (z opozorili na območja omejene hitrosti in šolske poti) | +          | občina+država               |
| Preusmeritev tranzitnega tovornega prometa                                                                                                                    |            |                             |
| Vzpostavitev signalizacije za prepoved težkih tovornih vozil skozi nekatera naselja                                                                           | +          | občina+država               |
| Spremljanje in nadzor nad prometom tovornih vozil                                                                                                             | +          | občina, redarstvo, policija |
| Vzpostavitev parkirnega režima                                                                                                                                |            |                             |
| Uvedba časovno omejenega parkiranja (naselje Miren in druga središča)                                                                                         | +          | občina                      |
| Označitev parkirnih mest (talne oznake, usmerjevalne table)                                                                                                   | +          | občina                      |

| Viri financiranja              | Čas izvedbe  | Ocena vrednosti               |
|--------------------------------|--------------|-------------------------------|
| občina+država                  | 2025-2032    | 5.000 EUR/ posamezno ureditev |
| občina+država                  | 2025-2032    | 500 EUR/ znak                 |
| /                              | kontinuirano | /                             |
| občina, državna in EU sredstva | 2025-2032    | 10.000 EUR                    |
| občina                         | 2025-2032    | *vezano na zgornji ukrep      |

# Celostno prometno načrtovanje

## Akcijski načrt

| Svežnji ukrepov in ukrepi                                                                                                                                                                                                   | Zahtevnost | Odgovornost |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|
| Sistematično spremljanje kazalnikov mobilnosti                                                                                                                                                                              |            |             |
| Vzpostavitev rednega spremljanja kazalnikov iz OCPS in poročanje                                                                                                                                                            | +          | občina      |
| Promocija in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti                                                                                                                                                                            | +          | občina      |
| Organizacija informativnih in izobraževalnih aktivnosti za različne ciljne skupine na temo trajnostne mobilnosti in strpnosti – kulturi sobivanja različnih oblik mobilnosti (prebivalci, podjetja, izobraževalne ustanove) | +          | občina      |
| Priprava in distribucija promocijskih gradiv ter izvedba ciljno usmerjenih kampanj                                                                                                                                          | +          | občina      |
| Aktivna udeležba občine v Evropskem tednu mobilnosti kot orodju za promocijo dobrih praks ter organizacija lokalnih dogodkov                                                                                                | +          | občina      |
| Vključevanje javnosti v načrtovanje                                                                                                                                                                                         |            |             |
| Izvedba anket, javnih razprav in delavnic                                                                                                                                                                                   | +          | občina      |
| Digitalizacija in izboljšanje informiranja                                                                                                                                                                                  |            |             |
| Vzpostavitev mobilne aplikacije in digitalnih tabel za informiranje prebivalcev (vozni redi, izposoja e-koles, poti, aktualne razmere v prometu,...)                                                                        | +          | občina      |
| Povezovanje različnih oblik trajnostne mobilnosti                                                                                                                                                                           |            |             |
| Vzpostavitev multimodalnih točk (avto + avto-bus + kolo + hoja)                                                                                                                                                             | +          | občina      |

|  | Viri financiranja              | Čas izvedbe    | Ocena vrednosti            |
|--|--------------------------------|----------------|----------------------------|
|  |                                |                |                            |
|  | občina                         | 2025-2032      | 1.000 EUR/ leto            |
|  | občina                         | 2025-2023      | 1.000 EUR/ leto            |
|  | občina, državna in EU sredstva | 2025-2032      | 1.000 EUR/ leto            |
|  | občina, državna in EU sredstva | 2025-2032      | *vezano na predhodni ukrep |
|  | občina, državna in EU sredstva | 2026-2032      | 4.000 EUR/ leto            |
|  |                                |                |                            |
|  | občina                         | 2025-2032      | 1.000 EUR/ leto            |
|  |                                |                |                            |
|  | občina, država in EU sredstva  | od 2030 naprej | 15.000 EUR                 |
|  |                                |                |                            |
|  | občina                         | 2025-2032      | 10.000 EUR/ leto           |

