

**Obravnava Celostne prometne strategije Občine
Ilirska Bistrica**



CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
ILIRSKA BISTRICA



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE ILIRSKA BISTRICA

RAZMIŠLIJAJMO DRUGAČE ZA BOLJŠO PRIHODNOST.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ILIRSKA BISTRICA

Naročnik: Občina Ilirska Bistrica

Bazoviška cesta 14
6250 Ilirska Bistrica

Št. projekta: 7976

Izvajalca: LUZ, d.d.

Verovškova ulica 64
1000 Ljubljana

RRA LUR

Tehnološki park 19
1000 Ljubljana

Ljubljana, marec 2017





Skrbnik pogodbe na Občini Ilirska Bistrica: Boštjan Primc

Projektna skupina za pripravo Celostne prometne strategije Občine Ilirska Bistrica:

Dragica Kastelic Boštjančič,
Zdenka Tomažič,
Stanislav Škrab

Izdelovalci:

Vodja strokovne skupine: Karla Jankovič, univ.dipl.inž.kraj.arh., LUZ, d.d.

LUZ, d.d.:

Klemen Milovanović, univ.dipl.inž.grad.
dr. Petra Vertelj Nared, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Urška Kranjc, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Tomaž Blaž, univ.dipl.inž.grad.
Tina Verbič, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Uršula Longar, univ.dipl.inž.grad.
Kaja Lipuš, dipl.geograf.(UN)
Tanja Murko, dipl.kraj.arh. (UN)

RRA LUR:

dr. Aidan Cerar, univ.dipl.soc.
Gaja Trbižan, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Katja Butina, univ.dipl.ekon.
Barbara Boh, univ.dipl.soc.
Matej Gojčič, univ.dipl.inž.arh.

Likovna dela: 5.a in 5.b razred Osnovne šole Dragotina Ketteja, Ilirska Bistrica

Slikovni material: LUZ in RRA LUR





1. RAZMIŠLJAJMO DRUGAČE ZA BOLJŠO PRIHODNOST – IZHODIŠČA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

Občina Ilirska Bistrica je pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije (v nadaljevanju: strategija) z namenom izboljšanja urejanja prometa kot eno od prednostnih tem za uspešno urejanja prostora, ki je temelj za doseganje višje kakovosti bivanja v občini.

Strategija pomeni nov pristop k načrtovanju prometa. Prednost daje celovitemu načrtovanju, ki se od tradicionalnega načrtovanja prometa razlikuje po tem, da zadovoljuje gospodarske, socialne in okoljske potrebe družbe. Osrednja cilja strategije sta boljša dostopnost in višja kakovost bivanja, izboljšanje infrastrukture je pri tem le eden od načinov za doseganje ciljev, odločanje pa je zaradi vključevanja javnosti bolj transparentno.

Priprava temelji na izkušnjah dobrih praks iz evropskih in drugih mest, ki kažejo na pomen celostnega načrtovanja prometa za uspešen razvoj, zadovoljstvo ljudi in kakovost okolja. V središče postavlja ljudi, zato so imeli tudi pri pripravi te strategije pomembno vlogo občanke in občani Ilirske Bistrice, saj se kot pešci, kolesarji, uporabniki javnega potniškega prometa ali vozniki pogosto soočajo z različnimi prometnimi izzivi, s svojim znanjem in izkušnjami pa lahko bistveno pripomorejo k iskanju ustreznih rešitev.

IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO STRATEGIJE

Občina je sredstva za izdelavo strategije pridobila na Javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, različna sredstva za sofinanciranje ukrepov za trajnostno mobilnost pa bodo za občine s sprejeto strategijo na voljo tudi v prihodnje.

Pri pripravi strategije, ki je potekala deset mesecev, so bile upoštewane Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, 2012).

STRATEGIJA KOT OSNOVA ZA IZVAJANJE

Strategija je občinski strateški dokument. Vključuje analizo prometnih izzivov in priložnosti, vizijo razvoja prometa v prihodnosti, strateške cilje in prioritete, ki določajo ključna področja ukrepanja in konkretne ukrepe. Pomemben del strategije je akcijski načrt, v katerem so opredeljeni kratkoročni ukrepi do leta 2022 z vidika potrebnih sredstev, terminskega načrta izvedbe in



odgovornosti za izvajanje. Strategija vključuje merljive cilje in kazalnike, ki bodo omogočili spremljanje uspešnosti izvajanja strategije v prihodnosti.

Strategija obravnava urejanje prometa za celotno območje občine, s poudarkom na območjih in večjih naseljih, kjer se generira največ prometa in kjer so potrebe po ukrepanju največje.

Pomembno je, da se usmeritve za načrtovanje prometa, ki jih strategija določa, upoštevajo tudi pri razvoju drugih področij, na primer pri prostorskem načrtovanju, organizaciji družbenih dejavnosti in pri turizmu. Prav tako je za celostno načrtovanje prometa pomembno obratno, torej, da se vsa naštetá področja upoštevajo tudi pri načrtovanju prometa.

V Ilirski Bistrici so se osnovne šole, v okviru pobud Evropskega tedna mobilnosti 2016, odločile izvesti projekt Prometna kača, h kateremu so vabljeni učenke in učenci druge triade vseh sedmih osnovnih šol.

Prometna kača, katere ciljna skupina so starši in njihovi otroci, je igra, ki spodbuja k bolj trajnostnemu prihodu v šolo in odhodu domov. K slednjemu štejejo hoja, kolesarjenje, uporaba javnega prevoza ali souporaba avtomobila. Poleg promoviranja tovrstnih oblik transporta Prometna kača spodbuja šole tudi k organizaciji drugih aktivnosti in izvedbi izobraževanj s področja prometa, mobilnosti, okolja in zdravja.

Rezultati štirinajst dnevne akcije so bili več kot uspešni. Prihod v šolo z avtomobilom se je namreč močno znižal v vseh šolah, ponekod tudi za več kot 50 %, poleg dveh najpogostejših trajnostnih prihodov, ki sta bila kolo in peš, se je kar nekaj staršev in otrok odločilo za souporabo vozila. Razveseljive so tudi informacije, da številni otroci tudi po zaključku akcije v šolo prihajajo na okolju bolj prijazen način.





2. KORISTI CELOVITEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Uspešne prakse novega pristopa k načrtovanju prometa v evropskih in drugih mestih kažejo, da je celostno načrtovanje prometa ključno za uspešen razvoj, zadovoljstvo in za zdravje ljudi. Celostno urejen promet prinaša raznovrstne pozitivne učinke na različnih področjih. Močno vpliva na življenjske stroške posameznikov pa tudi organizacij, občin in države. Pomemben posreden vpliv ima na zdravje ljudi in družbeno povezanost ter na počutje lokalnih skupnosti. Izkušenj dobro delujočih praks evropskih mest pa je jasno, da se je v pretekli praksi na račun ureditev, ki so udobne predvsem za motorni promet, vse pre pogosto zanemarjal vidik pešcev in kolesarjev. Za prihodnji razvoj mobilnosti v pravo smer je zato priprava strategije ključnega pomena.

Celovito načrtovanje prometa pomeni v slovenski praksi nov pristop urejanja prometa. Sloni na trajnostnih načelih urejanja prostora, in sicer ob hkratnem zagotavljanju razvoja poudarja pomen kakovosti bivalnega okolja in skrbi za vključenost različnih socialnih skupin. Posledica je učinkovit in hiter promet s hkratnim minimalnim negativnim vplivom na okolje in naše zdravje.

Koristi naprednih prometnih sistemov se kažejo v boljših življenjskih pogojih (boljše kolesarske in peš povezave, dobro delujoči javni promet, več zelenih in odprtih površin, namenjenih druženju in preživljanju prostega časa) in izboljšanju kakovosti življenja, boljšemu zdravju prebivalcev in izboljšanju ekonomske slike območja. Pristop celostnega načrtovanja prometa se v številnih ključnih izhodiščih razlikuje od tradicionalnih pristopov.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Težave se rešuje z novo infrastrukturo.	Infrastruktura predstavlja le enega od možnih načinov reševanja težav.
Odločanje poteka v zaprtem krogu strokovnjakov in predstavnikov občine oziroma države.	Odločitve se sprejemajo ob posvetovanju oziroma sodelovanju s prebivalci.
Bistven cilj načrtovanja je zagotoviti hitrost in pretočnost. Predvsem za avtomobilski promet.	Bistven cilj je ljudem zagotoviti boljšo dostopnost ter tako izboljšati kakovost bivanja.
Načrtuje se predvsem večje in dražje investicijske projekte.	Načrtuje se stroškovno učinkovito na način vpeljevanja postopnih izboljšav.
Načrtovanje je domena prometnih inženirjev.	V načrtovanje se vključujejo različne stroke in sektorji, kot tudi javnost.
Izvedba posameznih projektov, ki redko temelji na skupni strateški presoji.	Izvedbe temeljijo na strateški presoji, ki je osredotočena predvsem na to, ali so projekti usklajeni z zastavljenimi cilji.



*Prirejeno po Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012).



Izvajanje in upoštevanje strategije pomeni začetek razvoja lokalnega prometa v smer, ki vodi do prijetnega mesta, polnega uličnega vrveža, z dobro razvitim, s hitrim in z učinkovitim javnim prometom na račun bolj izkoriščenih prometnih površin, čistejšega okolja, manj hrupa in večje prometne varnosti. Učinki, ki jih imajo ureditve prometa na lokalnih ravneh, sežejo na različna področja, predvsem na okolje, počutje in zdravje, posredno pa kakovostno urejen promet in javni prostori, namenjeni pešcem, bistveno povečujejo varnost in zmanjšujejo število nezgod.

Koristi naprednih prometnih sistemov se kažejo v boljših življenjskih pogojih (boljše kolesarske in peš povezave, dobro delujoči javni promet, več zelenih in odprtih površin, namenjenih druženju in preživljanju prostega časa) in izboljšanju kakovosti življenja, boljšemu zdravju prebivalcev in izboljšanju ekonomske slike območja.

Celostno načrtovanje prometa ima koristi v:

- Boljši kakovosti bivanja: prednostno se načrtuje za ljudi in ne za avtomobile in promet. Ureja se kakovostni javni prostor, izboljšuje se varnost za vse udeležence.
- Pozitivnih učinkih na okolju in zdravju: zmanjšuje se količine toplogrednih plinov, prebivalce se vzpodbuja k aktivnemu gibanju po vsakodnevnih poteh.
- Izboljšani mobilnosti in dostopnosti: zagotavlja se dobro dostopnost do različnih storitev za vse prebivalce.
- Celostni obravnavi mobilnosti: načrtovanje vključuje različne oblike mobilnosti in se ne osredotoča le na nekatere.
- Vključenosti javnosti v procese odločanja: javnost sodeluje pri odločitvah, pa tudi pri izvajanju strategije.
- Zagotavljanju trajnostnega razvoja: usmerja se v ravnovesje med gospodarskim razvojem, kakovostjo okolja in socialno enakostjo.
- Presojanju dolgoročnih učinkov stroškov in koristi urejanja prometa: dolgoročni učinki imajo prednost pred kratkoročnimi koristmi.



3. PROCES IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

V procesu oblikovanja Celostne prometne strategije je imelo vključevanje javnosti pomembno vlogo. V desetih mesecih, kolikor je trajala priprava strategije, so bile izvedene; 4 javne razprave, 3 delavnice, 1 dogodek na prostem, javnomnenjska anketa, preko 20 poglobljenih intervjujev in spletni vprašalnik za preverjanje ciljev. V pripravo so bili vključeni lokalni prebivalci, predstavniki različnih ustanov in organizacij ter podjetij, ki delujejo v občini, pa tudi predstavniki občinske uprave in krajevnih skupnosti.

Ena najpomembnejših novosti v metodologiji priprave te strategije je vključevanje javnosti, katere pomen je večplasten. Na eni strani načrtovalcem omogoči pridobivanje podatkov o specifičnih značilnostih lokalnega prometa, po drugi strani pa doprinese k legitimnosti strategije, saj odraža mnenja, želje in izzive lokalnih prebivalcev in drugi akterjev. Pomembna značilnost vključevanja javnosti je uporaba različnih metod.

K sodelovanju in pripravi strategije je bila javnost povabljena že od začetka. Prva javna razprava je bila namenjena temu, da udeleženci izrazijo ključne izzive z različnih področij mobilnosti (npr. hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, mirujoči promet, motorni promet). Vzporedno so potekali intervjuji, ki so omogočali dodatno poglobljen pogled v značilnosti prometa v občini. Na teh osnovah je bil utemeljen širok nabor potencialnih strateških ciljev strategije. Na drugi javni razpravi so udeleženci iz množice strateških ciljev izbrali tiste, za katere so menili, da so za razvoj prometa v občini še posebej pomembni. Sledila je delavnica s povabljenimi predstavniki različnih skupin deležnikov – od predstavnikov javnih ustanov in gospodarskih družb do predstavnikov lokalnih skupnosti in osnovnih šol, ki so prispevali dodatne strateške cilje z njihovih področij.

Na podlagi zbira vseh pridobljenih podatkov je bila oblikovana Vizija strategije, obravnavana na tretji javni razpravi. V skladu z Vizijo in strateškimi cilji so bili dodatno oblikovani operativni cilji, na katerih so bili utemeljeni tudi ukrepi, ki so jih udeleženci na zadnji javni razpravi vnašali neposredno na zemljevid občine. Tako so prebivalci sporočili, katere ukrepi se jim zdijo za občino bistveni in katere lokacije se jim za te ukrepe zdijo ustrezne. Strinjanje s cilji in bistvenimi predlaganimi ukrepi so bili med ključnimi akterji ponovno preverjeni s serijo desetih intervjujev, pri čemer je bil določen poudarek na intervjuvanju odločevalcev in izvajalcev ukrepov.

Z namenom vključevanja čim širše javnosti v proces izdelave strategije smo stališča javnosti preverjali še z anketo, ki je omogočila kvantitativno analizo večjega števila podatkov.

Proces oblikovanja celostnih prometnih strategij uveljavlja novo prakso pri načrtovanju, saj je bilo izpeljanih več participativnih praks, z množico akterjev iz različnih krajev. Nadvse pomembno je, da tudi izvajanje strategije v prihodnosti ljudem pokaže, da ima njihovo vključevanje v takšen proces določen vpliv na urejanje prometa. Uspešnost praks vključevanja javnosti se namreč na splošno meri po stopnji upoštevanja želja vključenih (Arnstein, 1969). Pri oblikovanju celostne prometne strategije



smo tako ob ustrezni strokovni presoji poskušali po najboljših močeh upoštevati želje lokalne skupnosti.





4. OBSTOJEČE STANJE PROMETA IN KLJUČNI IZZIVI V OBČINI ILIRSKA BISTRICA

Občina Ilirska Bistrica leži v jugozahodnem delu Slovenije. Njena značilnost je obmejna lega ter njena navezanost na sosednjo Hrvaško (Reko), pa tudi regionalna povezanost na Trst in Ljubljano. Občina Ilirska Bistrica se glede na Strategijo prostorskega razvoja Slovenije (SPRS, 2004) nahaja v: vplivnem območju velikih sosednjih mest (Trst, Reka), kjer se spodbuja pospešen prostorski razvoj z namenom zagotavljanja enakovrednosti slovenskih območij v primerjavi s sosednjimi območji z načrtovanjem učinkovitih mestnih mrež, gospodarskih con, turističnih središč in drugih dejavnosti; v območju evropskih infrastrukturnih omrežij (TEN) in sicer Jadransko-Jonske pobude, kjer je na območju občine predviden odcep od Postojne/Divače preko Pivke in Ilirske Bistrice proti sosednji Hrvaški (Reki); v območju sodelovanja sosednjih držav. Preko občine poteka glavna železniška proga E 65 (Pivka – Ilirska Bistrica).

Poleg obmejne lege tudi naravne značilnosti, kot so Snežniška planota z Javorniki, Brkini s Čičarijo in dolina reke Reke, bistveno označujejo prostor in dosedanji razvoj občine. Glavne prostorske osi povezovanja središč in tudi prometne povezave tako potekajo v smeri S-J (Knežak/Bač – Ilirska Bistrica – Jelšane/Zabiče) ter zahodno, proti Podgradu in Hrušici. Glavne koridorje v občini predstavljajo ceste: G1-6 (Postojna – Jelšane), G1-7 (Kozina – Starod), R2-404 (Knežak – Ilirska Bistrica – Podgrad).





Ključni izzivi urejanja prometa v Ilirski Bistrici:

Promet je še vedno v večini primerov vezan predvsem na uporabo osebnega avtomobila

Velika večina prevozov v občini Ilirska Bistrica kot izven nje je še vedno vezana na uporabo osebnega avtomobila. Raba avtomobila prevladuje tako za delovne migracije znotraj in izven občine kot za ostale dejavnosti in potrebe občanov. Prevozi z osebnimi avtomobili so po poročanju prebivalcev zelo pogosti tudi za prevoze otrok v šolo, tudi če stanujejo v bližini šole oziroma imajo na voljo šolski prevoz. Ob tem je zaskrbljujoče, da se delež potovanj z avtomobilom ne zmanjšuje. Izkušnje ustanov, predvsem šol, zato upravičeno opozarjajo, da neurejena vožnja ob vhodih v ustanove ogroža pešce. Kultura prevažanja 'od vrat do vrat' tako ne prispeva k izboljšanju stanja, pač pa probleme le še pogloblja. Eden od ključnih izzivov je zmanjšanje števila prevozov z motornimi vozili, še posebno tam, kjer so razdalje krajše in obstajajo prostorske možnosti za spremembo navad, predvsem v mestu Ilirska Bistrica oziroma v bližini javnih ustanov.

V letu 2015 je bilo v občini registriranih 5.142 delovno aktivnih oseb, od tega jih je 53 % zaposlenih v občini Ilirska Bistrica, ostali so se na delo vozili v druge občine, največ, 12 %, v Ljubljano, 8 % v Postojno, 7 % pa v Koper. (SURS, 2016, podatki ne vključujejo prevoze na del v tujino)

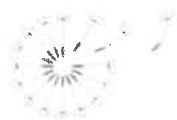
Tranzitni promet skozi središča naselij

K slabim razmeram in veliki količini motornega prometa pa v občini veliko prispeva tudi tranzitni promet, predvsem v obdobju turistične sezone. Ta kljub izgradnji obvozne ceste v Ilirski Bistrici še vedno poteka skozi središče mesta. Občina si prizadeva za preusmeritev večjega deleža motornih vozil na zgrajeno obvoznico. Z veliko količino tranzitnega prometa se soočajo tudi drugi kraji v občini (npr. na državni glavni cesti Starod – Kozina, pa tudi na državni regionalni cesti Podgrad – Ilirska Bistrica). Občina si prizadeva za umirjanje količine in hitrosti tranzitnega prometa skozi središča naselij.

61 % vprašanih se zdi pomembno hitrost avtomobilskega prometa na nekaterih cestah in v središču občine zmanjšati.

Dolgotrajno parkiranje v središču Ilirske Bistrice

Površin za parkiranje v središču Ilirske Bistrice je dovolj. Omogočeno je parkiranje motornih vozil na urejenih parkirnih prostorih ob vseh pomembnejših točkah v prostoru (občina, Dom na Vidmu, Šole, Zdravstveni dom, Knjižnica, Dom starejših občanov,...). Parkirišča so brezplačna, tudi omejitev





parkiranja ni. Čeprav sta dve parkirišči označeni kot modra cona, sta brezplačni in v praksi časovno neomejeni. Pri javnih objektih parkirajo predvsem zaposleni in stranke, pa tudi tisti, ki puščajo avtomobile, ko grejo na delo drugam. V popoldanskem času so parkirišča prazna. Prebivalcem tak način upravljanja s parkirišči sicer ustreza, saj se jim zdi udoben in bi omejevanje parkiranja sprejeli le ob vzporednem izboljšanju pogojev za pešce in kolesarje, vendar je z vidika načrtovanja prostora potraten in nevzdržen. Zato bo občina razmislila o vzpostavitvi parkirne politike (omejevanje dolgotrajnega parkiranja pred javnimi inštitucijami), načrtuje pa tudi večjo garažno hišo med železniško in avtobusno postajo (intermodalna točka), s čimer se sprostijo parkirišča v središču, ki jih zasedajo dnevni migranti.

Večina vprašanih, 77 %, ne podpira uvedbe plačljivih parkirišč v središču občine (zaradi hitrejše izmenjave avtomobilov, manj prometa, bolj dostopnih parkirišč).

Pomanjkanje dobrih povezav z javnim potniškim prometom

Večina udeležencev javnih razprav je izpostavila javni potniški promet kot enega ključnih področij, ki bi lahko prispevalo k vzpostavitvi trajnostne mobilnosti v občini. Slaba povezanost z javnim potniškim prometom je tako znotraj občine kot z regijskimi središči. Občani si želijo usklajene vozne rede z dejanskimi potrebami, še posebej pa poudarjajo prilagodljivost odhodov in prihodov vlakov v delovnem času. Navajajo, da je linij oziroma ustreznih terminov v smeri do Postojne premalo, želijo pa si predvsem možnosti povezave s hitro linijo. Pogrešajo tudi povezave med vasmi in mestnim središčem, dobrodošlo bi bilo še zbirno središče P&R (Parkiraj in Prestopi). Do Pivke, kjer so vlaki pogostejši, se jih veliko pripelje z osebnim avtomobilom. Primanjkuje tudi pogostejših linij avtobusnega prometa v smeri Postojna in Sežana.

V občini deluje kombi vozilo, za prevoz starejših in socialno ogroženih, ki ima ustaljen urnik in vozni red. Prav tako so v občini organizirani šolski prevozi, in če je prosto mesto, avtobus lahko sprejme tudi ostale občane.

Slabe povezave z regijskimi središči

Za povezavo Ilirske Bistrice z regionalnimi središči je predvidena nova cesta, z odcepom iz Primorske avtoceste od Postojne/Divače preko Pivke in Ilirske Bistrice proti sosednji Hrvaški. Zadnji dostopni podatki o povprečnih letnih dnevniških prometnih obremenitvah (PLDP) cest kažejo, da so bili v občini Ilirska Bistrica najbolj obremenjeni: center mesta Ilirska Bistrica (nad 10.000 PLDP), odsek z Ilirske Bistrice do Topolca in do Dolnjega Zemona ter odsek od Podgrada do Kozine (okoli 7.000 PLDP) (Kartah prometnih obremenitev, 2016). Večina prometa je vezana na osebni motorni promet, javni potniški promet uporablja le malo ljudi.



Večkrat na teden potuje do Pivke in Postojne več kot četrtnina vprašanih v anketi, velika večina jih potuje z osebnim avtomobilom.

Premalo ljudi hodi in kolesari v naseljih – nevarno pešačenje in kolesarjenje

Po podatkih občanov po vsakodnevnih opravkih hodi in kolesari le malo ljudi, največkrat se vozijo z avtomobili. Za pešačenje in kolesarjenje se tako odločajo predvsem za namene rekreacije. Razlogi, ki jih navajajo, so predvsem slabi in nevarni pogoji (ozki ali neobstoječi pločniki in kolesarske steze, slaba osvetljenost ipd.), pa tudi dolžina razdalj, ki jih morajo opraviti. Še posebej izstopa tudi majhen delež otrok, ki v šolo prihaja peš. Kot enega izmed ključnih razlogov navajajo, da šolska pot ni varna za pešačenje otrok. Tranzitni promet, prevelike hitrosti oziroma neupoštevanje omejitev s sočasno slabšimi ureditvami za pešačenje in kolesarjenje so razlogi, ki jih navajajo prebivalci pri vprašanju, zakaj ne pešajo ali kolesarijo v naseljih (npr. Ilirska Bistrica, Podgrad, Knežak).

Kolesarski stez ni, tudi v mestu Ilirska Bistrica so edine kolesarske steze na obeh novo zgrajenih krožnih križiščih. Kolesarsko omrežje je smiselno razvijati v smereh državnih cest, saj je teren pretežno ravninski, poselitev gostejša, naselja pa funkcionalno vezana na mesto Ilirska Bistrica (Koseze, Dolnji Zemon, Vrbovo, Topolec, Dobropolje, Zarečica – čez Mlake). Vizija občine je vzpostavitev razvejanega kolesarskega omrežja (državne daljinske povezava in lokalne migracijske poti), ki bi nudil dobro alternativo motornemu prometu na krajših razdaljah.

V središče Ilirske Bistrice (pri knjižnici, občini) se z avtomobilom pripelje kar 71 % vprašanih v anketi, medtem ko jih pride v središče peš le 22 %.

V trgovine in nakupovalna središča se pripelje z avtom velika večina vprašanih, kar 90 %. Okoli 28 % vprašanih ima do trgovin in nakupovalnih središč v okolici doma manj kot 1000 m, nekaj več kot tretjina pa na razdalji od 1. do 4. km.





5. VIZIJA RAZVOJA

Vizija skupnega razvoja prometa v občini Ilirska Bistrica izhaja iz izvedenih javnih razprav, delavnic, intervjujev in anket in se glasi:

»Ilirska Bistrica bo s pametnim načrtovanjem prometnih ureditev in strateškimi usmeritvami v razvoj in spodbujanje vseh vrst mobilnosti stremela k trajnostnemu razvoju občine.

Z varnimi in udobnimi peš in kolesarskimi povezavami, strateškim in celostnim načrtovanjem javnega prostora, spodbujanjem alternativnih oblik trajnostne mobilnosti ter zagotavljanjem varne in kvalitetne infrastrukture bo omogočala dobre pogoje za visoko kakovost življenja prebivalcev. Pri tem bo posebno pozornost namenjala prijetnemu in zdravemu bivalnemu okolju.

Občina bo po svojih najboljših močeh prispevala k izboljšavam vseh vrst javnega potniškega prometa ter skrbela za boljše in bolj varne cestne povezave z avtocestnim križem, s čimer bo zagotavljala čim boljše povezanost znotraj občine kot tudi širše. Aktivno bo pristopila k izboljšanju avtobusnih povezav in drugih oblik javnega prevoza, spodbujala bo uporabo, nadgradnjo in boljše izkoriščenost železniške infrastrukture v občini ter se preko železnice povezala tako s širšimi regijskimi centri kot tudi s Hrvaško.«

Vizija razvoja daje podlago za dolgoročno uspešno izvajanje trajnostno naravnanih ukrepov urejanja prometa. Ob tem je pomembno poudariti, da so ključni vidiki razvoja prometa neločljivo povezani z razvojem tudi drugih področji. Med njimi so dobro regionalno povezovanje, ugodne povezave javnega prometa ter vzpostavitev varnega in prijetnega lokalnega okolja bistveni za vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, ki bo izboljšal pogoje bivanja in dela v občini. Za uresničevanje vizije razvoja je zato nujno, da se usmeritve upoštevajo tudi pri razvoju drugih področij, na primer pri prostorskem načrtovanju, organizaciji družbenih dejavnosti in pri turizmu. Za njeno uspešno realizacijo je potrebno usklajeno in povezano delovanje ne samo občinskih služb, pač pa vseh, ki prispevajo k razvoju, tako posameznikov kot podjetij, gospodarskih in javnih služb, ki delujejo na območju občine.

O čem bi želeli brati čez 20 let v lokalnem časopisu?

Na eni od delavnic so udeleženci predlagali časopisne naslove s povzetki člankov, ki bi si jih želeli brati čez 20 let v lokalnem časopisu. Eden od njih se glasi:

Končno še zadnja vas v Brkinih prišla do JPP povezave

V zaselku Šmagur pod Ostrožnim Brdom so v soboto slavnostno odprli avtobusno postajališče z lično urejeno čakalnico. Urejena je tudi polnilnica za električna vozila. V zaselek bo avtobus pripeljal štirikrat na dan. Vozni red se bo prilagajal glede na potrebe prebivalcev in obiskovalcev neokrnjene narave.



Pri razstavi vizije razvoja prometa so s svojimi deli sodelovali učenci 5.a in 5.b razreda OŠ Dragotina Ketteja.



6. PET STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Za uresničevanje vizije razvoja prometa v občini Ilirska Bistrica in na podlagi ključnih izzivov ter pričakovanj občanov in občank je oblikovanih pet stebrov trajnostne mobilnosti:

I. Zdravo okolje in kakovost bivanja

II. Dobro delujoč javni potniški promet

III. Dobra povezanost z regijo

IV. Več kolesarjenja in hoje – izkoristiti potencialne kolesarjenja in hoje

V. Boljša splošna prometna varnost

ter

Podporne aktivnosti za izvajanje trajnostne mobilnosti: Promocija in izobraževanje

Stebri trajnostne mobilnosti se med seboj močno povezujejo in prepletajo na mnogih področjih, se med seboj dopolnjujejo in tako ustvarjajo sinergijske učinke. Skupna lastnost vseh stebrov je usmeritev v bolj trajnostno načrtovanje prometa, gradnja novih cest in ustvarjanje boljših pogojev za avtomobile pa nista več edina ključna sklopa prometnega načrtovanja.



STEBER I. Zdravo okolje in kakovost bivanja

Premik iz tradicionalne k trajnostni mobilnosti, ki prednost daje pešačenju, kolesarjenju in javnemu prevozu pred osebnemu motornemu prometu, ima lahko pomemben prispevek k bolj zdravemu okolju in kakovosti bivanja.

Učinki trajnostne mobilnosti, so vidni predvsem v izboljšanih pogojih bivanja in dela, to je v zdravem okolju in višji kakovosti bivanja prebivalcev. S tem se spodbuja tudi drugačen življenjski slog prebivalcev, ki je manj orientiran na uporabo avtomobilov in več na trajnostnih oblikah prometa. Pešačenje ali kolesarjenje na delo in po vsakodnevnih opravkih ima pomembne koristi tako za zdravje prebivalcev, saj se vsakodnevno več gibljejo, kot tudi na povečanju družabnih stikov. Izkušnje dobrih praks iz tujine kažejo na to, da se ob urejanju javnega prostora, namenjenega pešcu izboljša tudi ekonomska slika območja, več ljudi koristi lokalno ponudbo (trgovinic, lokalov in drugih ponudnikov), mesto pa postane zanimivo za prebivalce in obiskovalce.

Tranzitni promet je v Ilirski Bistrici poleg visoke uporabe osebnih avtomobilov občanov eden glavnih generatorjev velike količine prometa. Poglavitni cilj za izboljšanje kakovosti bivanja in za zdravo okolje je zato zmanjšati količino prometa v središčih

78 % vprašanih občanov v anketi se v službo pripelje z avtom. 37 % vprašanih bi bilo pripravljenih prevoz z osebnim avtomobilom v naselju (oziroma na delo) nadomestiti s kolesom, če bi kolesarske povezave obstajale, 37 % pa tudi, če bi bile varnejše. 30 % jih pravi, da bodo še vedno uporabljali avtomobil.

Strateški cilji in ključni ukrepi za doseganje zdravega okolja in kakovosti bivanja:

Univerzalna dostopnost za vse

Pomeni načrtovanja prostora po meri vseh, tudi oseb z oviranostmi. Po eni strani gre za analizo in opredelitev varnih pešpoti za vse, po drugi pa načrtovanje in gradnjo poti brez ovir.

Zmanjšanje tranzitnega tovornega prometa v naseljih

Gre za umik tovornih vozil skozi središča, po eni strani z gradnjo ustrezne infrastrukture, po drugi strani pa za označevanje in administrativne ukrepe (postavitve znakov ipd.).

Zmanjšanje števila tranzitnih turističnih voženj skozi naselja

V Ilirski Bistrici, kjer zgrajena obvoznica že omogoča umik tranzitnega prometa iz središča, se uredi preusmeritev prometa s pomočjo vertikalne in horizontalne signalizacije.



Zmanjšanje deleža poti, opravljenih z avtomobili

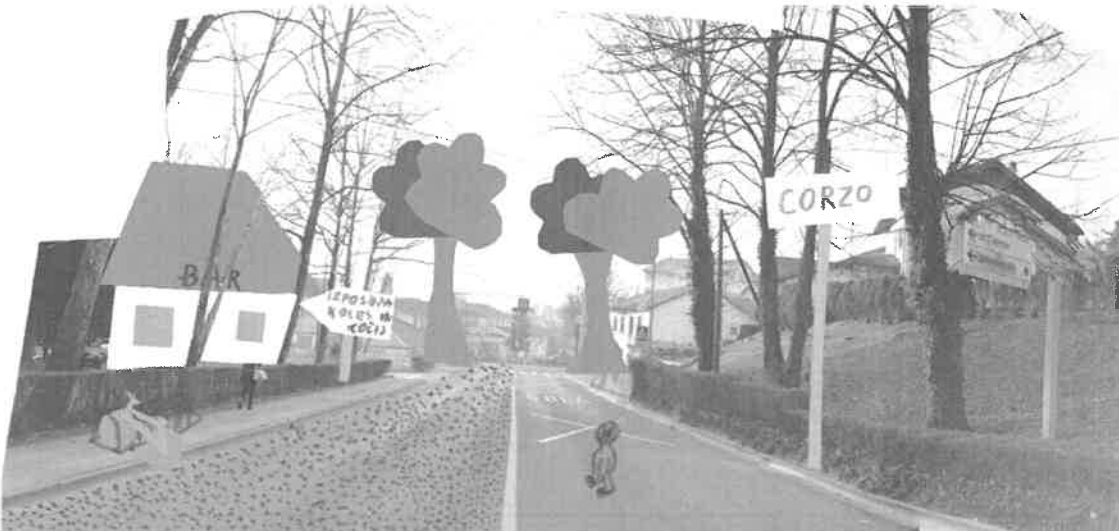
Za zmanjšanje uporabe osebnega avtomobila se posebej na kratkih razdaljah promovira pešačenje in hojo, na daljše pa uporabo javnega potniškega prometa.

Ureditev parkirišč na primernih lokacijah

Načrtovanje, sprejem in izvedba parkirne politike bo vzpostavila ustrežnejši parkirni režim tako za obiskovalce javnih ustanov, središča mesta, kot za namene prestopanja in sopotništva.

Operativni cilji:

- 5 ureditev na leto za gibalno in senzorno ovirane.
- Zmanjšanje povprečnih letnih dnevnih prometnih obremenitev (PLDP – vseh vozil) za 10 % do leta 2022.
- Izvedba dveh promocijskih dogodkov na leto.





STEBER II. Dobro delujoč javni potniški promet

Dobro delujoč in zanesljiv javni potniški prevoz je za prevoz večjega števila energetske in okoljsko najbolj učinkovit način mobilnosti.

Učinkovit javni prevoz se mora zagotavljati tako znotraj občine kot v druga središča izven občine. Kombinira se različne oblike javnega prevoza, tako železniškega kot avtobusnega, pa tudi posebnih, šolskih in kombi prevozov znotraj občine.

Večina občanov za potovanja po občini in drugim uporablja osebne avtomobile, le peščica vprašanih v anketi uporablja javni potniški promet. Tako se do Ljubljane z avtom pripelje kar 94 % vprašanih občanov Ilirske Bistrice, z javnim prevozom pa se jih pripelje le 4 %. Podobno se do Postojne in Pivke z avtom pripelje kar 96 % vprašanih, do Kopra pa 95 % vprašanih, medtem ko javni prevoz do navedenih krajev uporablja samo 2 % vprašanih občanov, ki so sodelovali v anketi. Cilj je izboljšati pogoje tako, da bo javni potniški promet uporabljajo več občanov.

Z javnim potniškim prometom je nezadovoljnih 53 % vprašanih. 78 % vprašanih v anketi podpira ukrep, da je treba izboljšati frekvenco javnega prevoza in/ali urnike prilagoditi potrebam občanov (avtobusov in vlakov), 74 % vprašanih pa se zdi pomembno tudi izboljšati prostorsko pokritost občine z javnim prevozom.

Strateški cilji in ključni ukrepi za doseganje dobro delujočega javnega potniškega prometa:

Boljša povezanost javnega potniškega prometa z regijskimi središči (Ljubljana, Koper, Postojna)

V ta namen se uredi intermodalno točko (povezava avtobusne in železniške postaje, ureditev parkirnih površin za prestopanje, dostop za pešce in kolesarje). Spodbuja se boljše povezanost avtobusa in vlaka Ilirske Bistrice z drugimi središči.

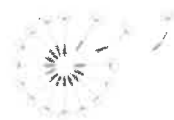
Usklajenost voznih redov avtobusa z dejanskimi potrebami

Obstoječe prevoze na klic v občini se nadgradi in promovira. Občina bo po svojih močeh spodbujala ponudnike JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc z dejanskimi potrebami.

Usklajenost voznih redov vlaka z dejanskimi potrebami

Občina bo po svojih močeh spodbujala uskladitev optimalnih voznih redov potniških vlakov.

Boljša povezanost občine z vsemi vrstami javnega potniškega prometa





Občina bo postopoma urejala varne in udobne pešpoti do postajališč JPP, urejala nove in izboljševala obstoječa avtobusna postajališča. Poleg tega bo na pomembnejših povezavah omogočala uporabo šolskih prevozov tudi ostalim občanom.

Operativni cilji:

- Število potnikov na JPP (avtobus in vlak) se bo vsako leto povečevalo.
- Ureditev enega avtobusnega postajališča na leto.



OBŠIČIČEVA ULICA



MAČKOVANO STANIJE





STEBER III. Dobra povezanost z regijo

Strateška lega občine Ilirska Bistrica omogoča dobro povezanost tako z regionalnimi središči, kot so Koper, Postojna in Ljubljana, kot tudi s sosednjima Trstom in Reko.

Da bi bile prednosti dobre lege v polnosti izkoriščene, je treba izboljšati prometne povezave do vseh regionalnih in meddržavnih središč. Poleg izgradnje avtoceste z navezavo na obstoječo Primorsko avtocesto je bistven poudarek tudi na povezavah železniškega prometa. Za občino je posebnega pomena tudi vzpostavitev daljinskih kolesarskih povezav, tako državnih kot meddržavnih.

67 % vprašanim se zdi pomembno s širitvijo in/ali gradnjo novih cest omogočiti hitrejšo potovanje z avtomobilom.

53 % vprašanih bi bilo pripravljenih prevoz z osebnim avtomobilom do drugih mestnih središč (Ljubljana, Postojna, Koper) nadomestiti z javnim potniškim prometom, če bi jim ustrezala ura prevoza, 42 %, če bi bil hitrejši, 39 % pa tudi, če bi bil na voljo.

Strateški cilji in ključni ukrepi za dobro povezanost z regijo:

Hitrejša cestna povezava v občini in z regijo

Občina bo podpirala aktivnosti v zvezi s sprejemom prostorskih aktov za gradnjo avtocestnega odseka kot enega ključnih ukrepov za izboljšanje povezanosti z regijo.

Bolj varna cestna povezava v občini in z regijo

Določi in rekonstruira se ozka grla in nevarne odseke na občinskih in državnih cestah. Pozornost se namenja tudi vzdrževanju cest za boljšo varnost.

Izboljšanje povezav javnega potniškega prometa (vlak in avtobusa) z regijo

Občina skladno s svojo pristojnostjo podpira in spodbuja izboljšanje povezav javnega potniškega prometa z regijskimi središči.

Vzpostavitev daljinskih kolesarskih povezav

Za vzpostavitev daljinskih kolesarskih povezav se pripravi strokovne podlage za umestitev daljinskih kolesarskih povezav v prostor (npr. Postojna-Jelšane, Kozina-Divača-Ilirska Bistrica), pripravi se projekte za izvedbo, izvede se gradnja in označevanje poti.

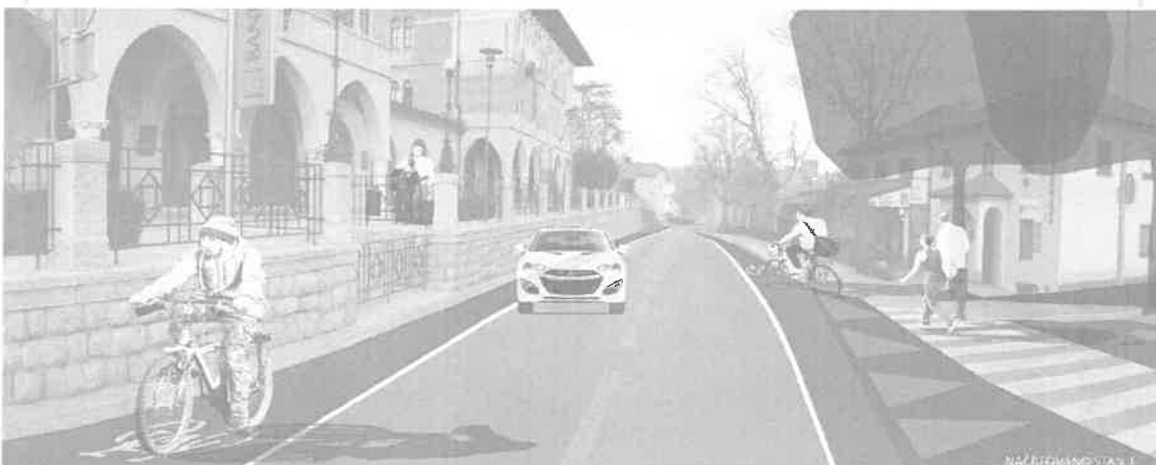


Operativni cilji:

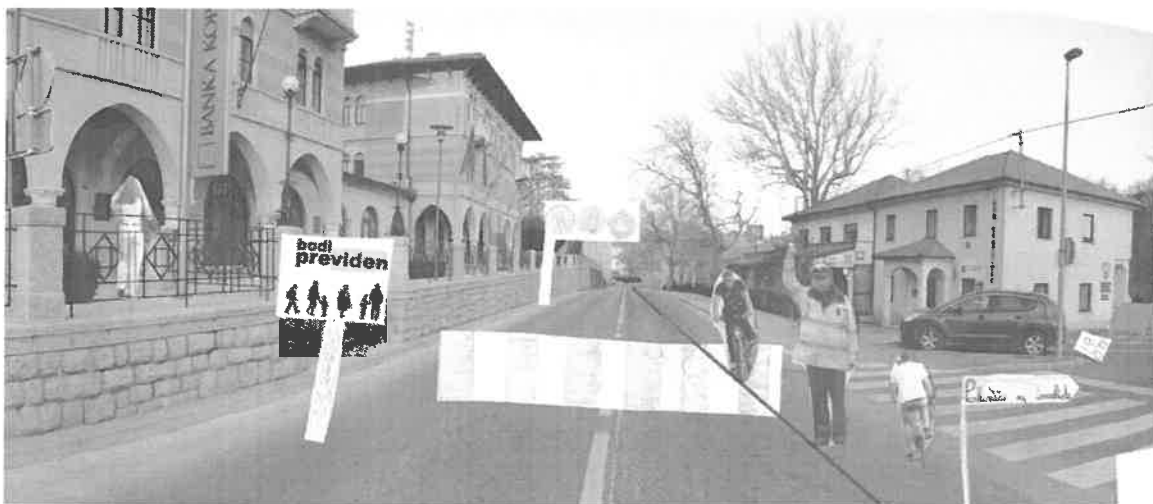
- 1 km rekonstruiranih odsekov glavnih cestnih povezav na leto.
- Zmanjšanje števila prometnih nesreč.
- Vzpostavitev 20 km daljinskih kolesarskih povezav do leta 2022.



OBSToječe stanje



NALOŽBENO stanje





STEBER IV. Več kolesarjenja in hoje – izkoristiti potenciala kolesarjenja in hoje

Hoja je osnovna oblika premikanja, skupaj s kolesarjenjem pomenita najbolj zdrav način gibanja in sta obliki mobilnosti, najbolj primerni za krajše razdalje.

Prednosti hoje in kolesarjenja se zaveda vedno več ljudi, pa tudi strokovnjakov, prostorskih načrtovalcev in odločevalcev. Zato sta hoja in kolesarjenje v večini mest, ki se odločajo za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, najbolj poudarjeni. Bistveno je, da se ureditve prilagajajo potrebam pešcem in kolesarjem, ne pa motornemu prometu. Znano je, da večje število vozil na cestah, predvsem v poseljenih območjih, otežuje uporabo kolesa in pešačenje, pomeni vidik nevarnosti, hkrati pa negativno vpliva na kakovost zraka in obremenitve s hrupom.

S površinami za pešce med naselji je nezadovoljnih 59 % vprašanih v anketi. S kolesarskimi potmi v naseljih je nezadovoljnih 67 % vprašanih, s kolesarskimi povezavami med naselji pa 69 % vprašanih v anketi.

37 % vprašanih bi bilo pripravljenih prevoz z avtomobilom na krajših razdaljah (do 1 km) opraviti peš, če bi bile poti bolje urejene (široki pločniki, boljša osvetlitev...).

Strateški cilji in ključni ukrepi za več kolesarjenja in hoje:

Večja varnost pešcev in kolesarjev

Pomeni načrtovanje, prenovo in gradnjo prometnih površin z mislijo na varno premagovanje razdalj tudi peš in s kolesom. Poseben poudarek je tudi na urejanju varnih šolskih poti in varnemu prečkanju glavnih, prometno obremenjenih prometnic.

Izboljšanje infrastrukture za kolesarje

Kolesarskih površin v občini pravzaprav ni, zato je za spodbujanje uporabe kolesa pomembno predvsem zagotoviti potrebno infrastrukturo. Kolesarske povezave v mestu ter med mestom in zaledjem kot tudi zagotavljanje možnosti varnega parkiranja koles so temelj tega strateškega cilja.

Izboljšanje infrastrukture za pešce

Površine za pešce so v mestu podrejene potrebam avtomobilov, v manjših naseljih po občini pa jih velikokrat sploh ni. Peš povezave v naseljih in bližnji okolici kot tudi zagotavljanje varnosti pešcev pred motornim prometom so temelj tega strateškega cilja.



Bolj privlačni javni prostori

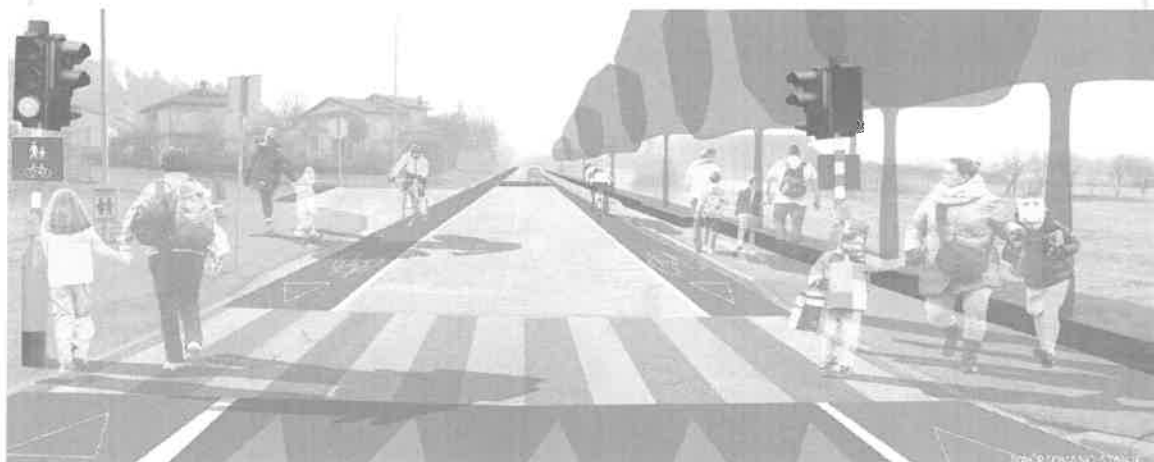
Privlačni javni prostori pomenijo načrtovanje in ureditve, ki so po meri kolesarjev in predvsem pešcev, velikokrat v povezavi z umirjanjem hitrosti in prilagajanjem potreb motornega prometa pešcu in kolesarju.

Operativni cilji:

- 500 m novih in rekonstruiranih kolesarskih povezav v naseljih na leto.
- 500 m novih in rekonstruiranih povezav za pešce na leto.
- 1 ureditev križišč (in drugih točkovnih ureditev) na leto.



OBSTOJEČE STANJE



UPORABNO STANJE





STEBER V. Boljša splošna prometna varnost

Splošna prometna varnost pomeni varnost za udeležence v prometu, tako za najbolj ranljive, pešce, kolesarje, kot tudi uporabnike javnega potniškega prometa in motornih vozil. Ob tem je pomembno krepiti kulturo varnega obnašanja vseh udeležencev v prometu.

Splošna prometna varnost je pglavitni cilj celostnega načrtovanja prometa. Celovito urejanje prostora in prometa se zavzema za enakovredno obravnavo vseh udeležencev, pri čemer pomembno ščiti najbolj ranljive skupine uporabnikov, kot so otroci, starejši ter ljudje z oviranostmi. Prometna varnost se ne izboljšuje samo z dobrimi pogoji za avtomobile, ki so ločeni od drugih vrst mobilnosti, pač pa išče alternative in mehke oblike urejanja prometa. Doseganje večje varnosti je možno doseči z zmanjšanjem prometa v središčih tako, da ljudje koristijo tudi druge, alternativne oblike mobilnosti. Ukrepi za zvišanje prometne varnosti segajo tudi na področje administrativnih ukrepov, kot so zmanjšanje hitrosti vozil, dosledno izvajanje nadzora in kršitev predpisov. Ob tem je pomembno poudariti, da je odgovornost za boljšo splošno prometno varnost na strani vseh udeležencev.

Da je pri načrtovanju prometa treba najbolj upoštevati varnost ljudi, je vrednota, pomembna za 81 % vprašanih v anketi.

Strateški cilji in ključni ukrepi za boljšo splošno prometno varnost:

Zmanjšanje hitrosti v naseljih

Zmanjšanje hitrosti v naseljih s prometnimi znaki, talno signalizacijo v kombinaciji z rednim nadzorom ali s smiselnimi fizičnimi ureditvami, ki umirjajo promet pomembno prispeva k izboljšani varnosti vseh udeležencev v prometu.

Zmanjšanje števila prometnih nesreč motornih vozil

Občina Ilirska Bistrica se bo trudila zmanjšati število prometnih nesreč z analizo kritičnih mest in ureditvijo le teh, hkrati pa bo skrbela za varno, udobno in vzdrževano cestno omrežje.

Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih je udeležen kolesar ali pešec

Z zagotavljanjem bolj varnih pogojev za pešce in kolesarje ter urejanjem in nadziranjem motornega prometa, se bo občina Ilirska Bistrica trudila zmanjšati število nesreč v katerih je udeležen kolesar ali pešec.

Manj prometa v naseljih





Manj motornega prometa v naseljih močno pripomore k izboljšani varnosti preostalih udeležencev v prometu. Z vodenjem tranzitnega prometa po primernejših cestah izven naselij ter hkratnem preurejanju cestnega omrežja in umirjanju motornega prometa v naseljih bo tam manj avtomobilov, prostor pa bodo lažje koristili tudi drugi udeleženci v prometu.

Odpravljanje nevarnih točk v cestnem omrežju

Občina Ilirska Bistrica se bo trudila v čim večji meri odpraviti nevarne točke v cestnem omrežju. Z analizo problematičnih mest, iskanjem in izvedbo primernih rešitev bo občina aktivno pristopila k izvajanju tega strateškega cilja.

Operativni cilji:

- 1 ureditev prehoda z grbino za umirjanje hitrosti na leto.
- Na cestah Ilirske Bistrice ne bo težjih poškodb in smrti kolesarjev ali pešcev.
- Na leto se bosta izvedla dva promocijska dogodka za varnost v cestnem prometu.



PODPORNE AKTIVNOSTI ZA IZVAJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI: Promocija in izobraževanje

Zavedanje o tem, da smo vsi udeleženci v prometu hkrati tudi tvorci razmer, pripomore k aktivnemu spreminjanju ustaljenih praks.

Ustaljene prometne prakse, kjer pri premikanju prednjači raba avtomobila, v Sloveniji kažejo na dokaj ne-trajnostne navade prebivalcev. Da bi se trend obrnil v bolj vzdržno smer, ki bi bila tako okoljsko, družbeno kot tudi stroškovno učinkovitejša, bo treba začeti tudi s spreminjanjem potovalnih navad posameznika. Ozaveščanje prebivalcev je pri tem pomemben del načrtovanja in izvajanja trajnostnih prometnih rešitev. Ozaveščanje, izobraževanje in spodbujanje dobre prakse pripomore k izboljšanju stanja na vseh izpostavljenih prioriteth stebrih. Prednosti pešačenja in kolesarjenja na vsakodnevnik poteh, na poti v šolo, službo in po opravkih so večplastne in na dolgi rok izjemno pomembne za zdrav razvoj posameznika in družbe.

»Aktivna mobilnost je odličen način, kako v natrpanem urniku najdemo čas za gibanje«. (Plevnik, 2016)

Pomembnejše aktivnosti promocije in izobraževanja:

- Spodbujanje in promocija kombiniranega načina potovanj.
- Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanj.
- Promocija, vzpodbujanje ter izobraževanje o vsakodnevnik kolesarjenju.
- Promocija, vzpodbujanje ter izobraževanje o vsakodnevnik pešačenju.
- Promocija varne vožnje in ozaveščanje o posledicah prevelike hitrosti.
- Promocija uporabe drugih načinov prevoza.



7. AKCIJSKI NAČRT

STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V ILIRSKI BISTRICI

- I ZDRAVO OKOLJE IN KAKOVOST BIVANJA
- II DOBRO DELUJOČ JAVNI POTNIŠKI PROMET
- III DOBRA POVEZANOST Z REGIJO
- IV VEČ KOLESARJENJA IN HOJE
- V BOLJŠA SPLOŠNA PROMETNA VARNOST

STEBER	SVEŽNJI UKREPOV	VIRI SREDSTEV IN OCENA INVESTICIJE	NOSILEC IZVAJANJA	ROK IZVEDBE
I, IV	Analiza: Opredelitev varnih pešpoti za vse (gibalno in senzorno ovirani, mamice z vozički, starejši,...)	20.000 EUR občina, zunanji viri	občina	2021
I, IV	Gradnja: Uporaba taktilnih oznak	v sklopu rekonstrukcij občina, zunanji viri	občina	kontinuirano ob rekonstrukcijah
I, IV	Gradnja: Načrtovanje poti brez grajenih ovir (arhitektonskih ovir)	v sklopu rekonstrukcij občina, zunanji viri	občina	kontinuirano ob rekonstrukcijah
I, III, IV, V	Izdelava strokovnih podlag in projektne dokumentacije za nove cestne povezave, ki bi omogočile zmanjšanje tranzitnega prometa v Ilirski Bistrici (pri dokumentaciji upoštevati tudi pešce in kolesarje)	30.000 EUR občina, zunanji viri	občina, DRSI	2018
I, III, IV, V	Gradnja novih cestnih povezav (npr. tankovska cesta ipd.)	300.000 EUR občina, zunanji viri	občina, DRSI	2020
I, IV, V	Študija preureditev obstoječih cest na način, ki odvrta koriščenje ceste za tranzitni promet (omejitve, umirjanje hitrosti, enosmerni režimi, ipd., npr. na Gregorčičevi in Bazoviški cesti ipd.)	20.000 EUR občina, zunanji viri	občina	2018
I, IV, V	Preureditev križišč z elementi umirjanja prometa in po meri pešcev in kolesarjev - majhni zavijalni radiji, dvignjena križišča,... (npr. krožišča na Gregorčičevi, Bazoviški cesti ipd.)	800.000 EUR občina, zunanji viri	občina	2020
I, IV, V	Dosledno izvajanje nadzora kršitev prometnega režima	25.000 EUR / leto občina	občina, redarstvo, policija	kontinuirano
I, IV, V	Administrativna preusmeritev tranzitnega in tovornega prometa v Ilirski Bistrici na obvoznico s pomočjo vertikalne in horizontalne signalizacije	5.000 EUR občina, zunanji viri	občina, DRSI	2018



I, IV, V	Sprejeta parkirna politika in vzpostavljen parkirni režim na javnih parkiriščih (komuniciranje z javnostjo, določitev parkirnih režimov - časovno omejeno parkiranje, plačljivo parkiranje, ...)	10.000 EUR občina	občina	2025
I, II, III, V	Ureditev prestopnih točk na primernih lokacijah za potrebe sopotništva (npr. Podgrad, Knežak ipd.)	100.000 EUR občina, zunanji viri	občina, DRSI	2025
I, III	Vzpostavitev parkirnih mest za polnjenje električnih vozil	10.000 EUR na polnilno mesto občina, zunanji viri	občina	2019
I, II, III, IV, V	Ureditev intermodalne točke (povezava z avtobusno postajo in železniško postajo, ureditev parkirnih mest za prestopanje - P&R, vzpostavljena kolesarska in peš povezava do lokacije: projektna dokumentacija in gradnja)	1.000.000 EUR občina, zunanji viri	občina	2020
I, II, V	Integracija šolskih prevozov	v okviru obstoječih sredstev občina, zunanji viri	občina	2019
I, II, III	Nadgradnja prevozov na klic in promocija le teh	v okviru obstoječih sredstev občina, zunanji viri	občina, CSD	2018
II, III	Sodelovanje občine in ponudnikov prevozov za hitrejše (direktne) linije vlaka in avtobusa – hitrejše linije vlaka in avtobusa	/ občina, zunanji viri	občina, SŽ, AP	2022
II, III	Sodelovanje občine in ponudnikov JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami – bolje usklajeni vozni redi	/ občina, zunanji viri	občina, SŽ, AP	2022
II, III	V sodelovanju s SŽ iskanje optimalnih voznih redov potniških vlakov – spremenjeni / dopolnjeni vozni redi vlakov	/ občina, zunanji viri	občina, SŽ	2020
I, II, III, IV, V	Ureditev varnih in udobnih pešpoti do postajališč (peš dostop do postajališč, npr. Topolc, Jasen, Dolenje ipd.)	20.000 EUR občina, zunanji viri	občina	2022
II, III, V	Ureditev novih in izboljšanje obstoječih avtobusnih postajališč (urbana oprema, ustrezni dostopi ipd.)	100.000 EUR / 2 leti občina, zunanji viri	občina, DRSI	od 2018
III, V	Rekonstrukcije ozkih grl in nevarnih odsekov na občinskih in državnih cestah	1.500.000 EUR v 5 letih občina, zunanji viri	občina, DRSI, MzI	kontinuirano



II, III, V	Aktivnosti, povezane s sprejemom prostorskih aktov za izgradnjo AC	/ občina, zunanji viri	občina, Regija, MzI, MOP	kontinuirano
III, V	Vzdrževanje cest (ustroj ceste, preglednost, pluženje, obrezovanje drevnine,...)	170.000 EUR / leto občina, zunanji viri	občina	kontinuirano
I, III, IV, V	Priprava strokovnih podlag za umestitev DKP v prostor (npr. Postojna-Jelšane, Kozina-Divača-Ilirska Bistrica)	20.000 EUR občina, zunanji viri	občina, DRSI	2018
I, III, IV, V	Priprava projektov za izvedbo (IDZ, PGD, PZI) v sodelovanju z MzI/DRSI (npr. Knežak-Šembije, Mežnarja-Topolc, Topolc-Ilirska Bistrica, ilirska Bistrica-Koseze ipd.)	60.000 EUR občina, zunanji viri	občina, DRSI	2020
I, III, IV, V	Gradnja daljinskih kolesarskih povezav v sodelovanju z MzI/DRSI (prioritetno najprej v okolici Ilirske Bistrice)	100.000 EUR / 1km občina, zunanji viri	občina, DRSI	2025
I, III, IV, V	Označevanje DKP (vodenje kolesarjev po obstoječih poteh)	100.000 EUR občina, zunanji viri	občina, DRSI	2018
I, IV, V	Prenova obstoječe infrastrukture za pešce (širitev hodnikov za pešce, obnove, tlakovanje,... v sklopu rekonstrukcij cest, npr. Bazoviška, Gregoričičeva, Vilharjeva cesta idr.)	v okviru rekonstrukcij cest občina, zunanji viri	občina	2018
I, IV, V	Dopolnitev obstoječih povezav (zagotovitev sklenjene mreže peš poti, npr. v Ilirski Bistrici in povezava v zaledje; Topolc, Koseze, Jasen idr.)	60.000 EUR / 1km občina, zunanji viri	občina	2019
I, IV, V	Urejanje manjkajočih odsekov varnih šolskih poti v Ilirski Bistrici	150.000 EUR občina, zunanji viri	občina	2018
I, IV, V	Ureditve varnih prehodov za pešce (dvignjeni prehodi, preglednost, javna razsvetljava,...)	30.000 EUR / leto občina, zunanji viri	občina, DRSI	do 2021
I, IV, V	Novi povezave za kolesarje (zagotovitev hrbtnice kolesarske povezave v Ilirski Bistrici in smiselno sklenjena mreža navezovalnih kolesarskih povezav, npr. Bazoviška in Gregoričičeva cesta)	300.000 EUR občina, zunanji viri	občina	2018
I, IV, V	Novi kolesarske povezave med Ilirsko Bistrico in zaledjem (npr. Topolc, Koseze, Jasen, Dolnji Zemon idr.)	300.000 EUR občina, zunanji viri	občina, DRSI	2020
I, IV	Postavitev kolesarnice (npr. na železniški in avtobusni postaji v Ilirski Bistrici in ob javnih ustanovah, OŠ ipd.)	20.000 EUR / kolesarnico občina, zunanji viri	občina, SŽ	2019
I, IV, V	Urejanje cest, pločnikov in trgov po meri pešcev in kolesarjev (urbanistično arhitekturni natečaji, tlaki,	/ občina, zunanji viri	občina	kontinuirano



	ustrezne širine, omejen ali umirjen motorni promet, ozelenitev,...)			
I, IV	Ureditev poti ob Bistrici	/ občina, zunanji viri	občina	2027
I, IV, V	Vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti	7.000 EUR / 5 let občina, zunanji viri	občina, DRSI	2018
I, III, V	Odprava kritičnih točk (črnih točk) (npr. Podgrad, Hrušica, Dolenje, Topolc, ipd.)	/ občina, zunanji viri	občina, DRSI	2023
IV, V	Vzdrževanje površin za pešce in kolesarje (preglednost, vegetacija, pluzenje, posipanje...)	40.000 EUR / leto občina, zunanji viri	občina	kontinuirano
Podporni cilji za izvajanje trajnostne mobilnosti	Spodbujanje in promocija kombiniranega načina potovanj	1.000 EUR / leto občina, zunanji viri	občina, JPP	kontinuirano
	Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanj		občina	kontinuirano
	Promocija, vzpodbujanje ter izobraževanje o vsakodnevem kolesarjenju		občina, VIZ	kontinuirano
	Promocija, vzpodbujanje ter izobraževanje o vsakodnevem pešačenju		občina	kontinuirano
	Promocija varne vožnje in ozaveščanje o posledicah prevelike hitrosti		občina, policija, SPV	kontinuirano



8. SPREMLJANJE IN NADZOR

STEBER	KAZALNIK	2017	2018	2019	2020	2021	CIJLJ
I, IV	število ureditev za gibalno in senzorno ovirane:						5 ureditev / leto
I, IV, V	postavitev števec prometa (vi vozite) na presekih cest v urbanih območjih:						10% zmanjšanje PLDP (vseh vozil) v naslednjih 5 letih
II, III	število potnikov na JPP (avtobus in vlak):						Število potnikov na JPP se bo vsako leto povečevalo (obračanje trenda)
I, II, III, IV	število urejenih avtobusnih postajališč:						1 urejeno avtobusno postajališče na leto
III, V	dolžina rekonstruiranih odsekov glavnih cestnih povezav:						1km rekonstruiranih cestnih povezav na leto
I, IV, V	spremljanje statistike prometnih nesreč:						Zmanjšanje števila prometnih nesreč (obračanje trenda)
I, III, IV, V	dolžina vzpostavljenih daljinskih kolesarskih povezav:						20km kolesarskih povezav v naslednjih 5 letih
I, IV, V	dolžina novih in rekonstruiranih povezav v urbanih območjih za kolesarje:						500m kolesarskih povezav v urbanih območjih / leto
I, IV, V	dolžina novih in rekonstruiranih povezav za pešce:						500m peš povezav / leto
I, IV, V	število urejenih križišč (in drugih točkovnih ureditev):						1 ureditev / leto
I, II, IV, V	število promocijskih dogodkov:						izvedba 2 promocijskih dogodkov na leto



9. VIRI

Arnstein, Sherry R. (1969): A Ladder of Citizen Participation. Journal of the American Planning Association, Vol. 35, No. 4.

Karta prometnih obremenitev (2014), Direkcija RS za infrastrukturo. http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/

Občinski prostorski načrt občine Ilirska Bistrica (2016). Ur. l. RS, št. 30/2016

Plevnik, A. (2016): Okolje, promet in zdravje. Naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor - Agencija RS za okolje in Ministrstvo za infrastrukturo, izdelovalec: UIRS

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004). Ur. l. RS 76/04. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj

Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012). Ministrstvo za infrastrukturo.

Statistični urad Republike Slovenije (2016). www.stat.si

Urbanistični načrt mesta Ilirska Bistrica (2013). ZUP, d.o.o.

Ilirska Bistrica – idejna prostorska zasnova (2010). Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Strokovne podlage za novo povezovalno cesto med Vilharjevo cesto (G1-6) in Šercerjevo cesto (R2-404) (2011). Vizura-Vitez d.o.o.

Na podlagi 16. člena Statuta Občine Ilirska Bistrica (Ur. objave PN, št. 18/95, 18/97, 30/98, 4/08, Ur. list RS, št. 31/99 in Uradne objave časopisa Snežnik št. 4, 30. 6. 2006) je Občinski svet Občine Ilirska Bistrica na _____ seji dne _____ sprejel naslednji:

SKLEP

I.

Potrdi in sprejme se Celostna prometna strategija Občine Ilirska Bistrica.

II.

Ta sklep stopi v veljavo takoj.

Župan:
Emil Rojc l.r.

Številka: 411-8/2015
Ilirska Bistrica,

Obrazložitev:

Strategija je občinski strateški dokument. Vključuje analizo prometnih izzivov in priložnosti, vizijo razvoja prometa v prihodnosti, strateške cilje in prioritete stebre, ki določajo ključna področja ukrepanja in konkretne ukrepe. Pomemben del strategije je akcijski načrt, v katerem so opredeljeni kratkoročni ukrepi do leta 2022 z vidika potrebnih sredstev, terminskega načrta izvedbe in odgovornosti za izvajanje. Strategija vključuje merljive cilje in kazalnike, ki bodo omogočili spremljanje uspešnosti izvajanja strategije v prihodnosti.

Strategija obravnava urejanje prometa za celotno območje občine, s poudarkom na območjih in večjih naseljih, kjer se generira največ prometa in kjer so potrebe po ukrepanju največje.

Občina je sredstva za izdelavo strategije pridobila na Javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, različna sredstva za sofinanciranje ukrepov za trajnostno mobilnost pa bodo za občine s sprejeto strategijo na voljo tudi v prihodnje.

Pri pripravi strategije, ki je potekala deset mesecev, so bile upoštevane Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, 2012).

Postopek priprave strategije se zaključi z potrditvijo strategije na občinskem svetu, zato svetnikom predlagamo da potrdijo predlagan predlog dokumenta.

Župan
Občine Ilirska Bistrica
Emil Rojc l. r.