

CELOSTNA  
PROMETNA  
STRATEGIJA

OBČINE  
ILIRSKA  
BISTRICA



# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

# OBČINE ILIRSKA BISTRICA



## VSEBINA

Razmišljajmo drugače za boljšo prihodnost  
*/ stran 5*

Koristi celostnega načrtovanja prometa  
*/ stran 7*

Proces izdelave celostne prometne strategije  
*/ stran 11*

Obstoječe stanje in ključni izzivi prometa v  
občini Ilirska Bistrica  
*/ stran 13*

Vizija razvoja  
*/ stran 17*

Pet stebrov trajnostne mobilnosti  
*/ stran 19*

Akcijski načrt  
*/ stran 33*



Da sta zdravo okolje in čist zrak neprecenljiva dobrina, se zavedamo tako občani kot tudi zaposleni na Občini Ilirska Bistrica. Z uspešnim kandidiranjem na razpisu Evropske kohezijske politike smo dobili priložnost, da začnemo ustvarjati boljšo prihodnost tu in zdaj. Evropska unija ima enega najstrožjih okoljskih standardov na svetu, ki spodbuja razvoj na okolju prijazen način in tudi Občina Ilirska Bistrica se z oblikovanjem Celostne prometne strategije zavezuje k skrbi za okolje in človeka.

V procesu nastajanja Celostne prometne strategije so sodelovali številni strokovnjaki, občani, predstavniki organizacij in podjetij. Na tem mestu se zahvaljujem vsem,

ki ste pomagali sooblikovati ta dokument, ki je izjemno pomemben za vse nas občane.

Z izvajanjem sprejetih ukrepov bomo poskušali doseči trajno mobilnost. Optimalni pogoji za pešce in kolesarje, razvoj javnega in železniškega prometa z okolju prijaznimi gorivi ter zmanjšanje potrebe po prevozih z avtomobili bodo občutno zmanjšali negativne vplive na okolje.

Zdravo življenjsko okolje, čistejši zrak in več zelenih površin v naši okolici si bomo občani ustvarili sami, ko bomo s skupnimi močmi uporabljali čistejše »zelene« oblike mobilnosti.

Ključ do uspeha je v sodelovanju. S skupnimi močmi

smo ustvarili Celostno prometno strategijo in skupaj bomo udeležili trajnostno mobilnost!

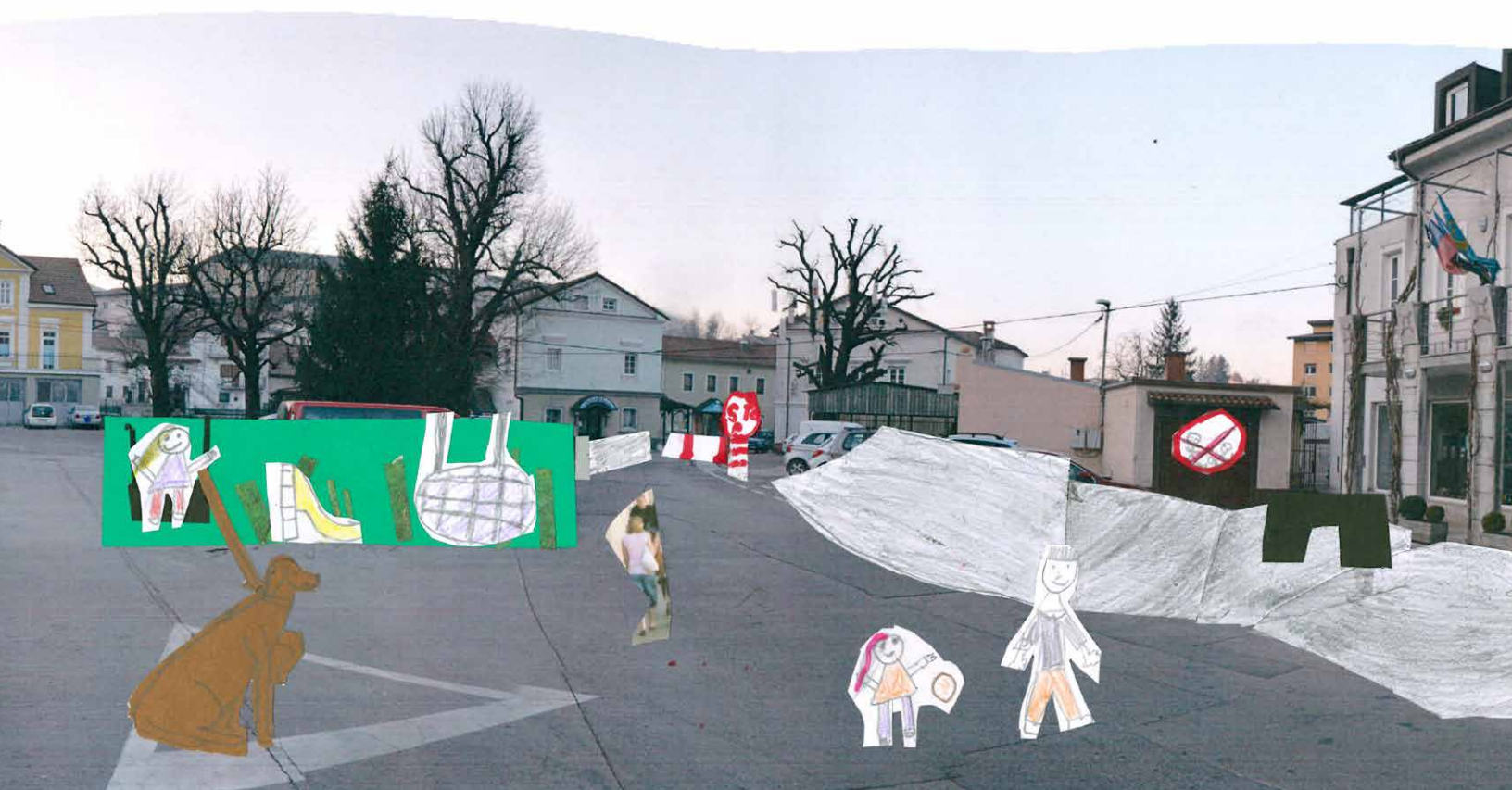
Drage občanke, dragi občani!

Pojdimo v šolo, službo, po nakupih in v center mesta peš ali s kolesom ter pustimo avto doma. Naredimo nekaj za svoje zdravje in zdravje naših otrok ter poskrbimo, da bo naše mesto znova kraj druženja in srečevanja.

Emil Rojc,  
župan Občine Ilirska Bistrica



# RAZMIŠLJAJMO DRUGAČE ZA BOLJŠO PRIHODNOST



Občina Ilirska Bistrica je pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije (v nadaljevanju: strategija) z namenom izboljšanja urejanja prometa kot ene izmed 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 izmed 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 za 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 z izkušnjami pa lahko bistveno pripomorejo k iskanju ustreznih rešitev.

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 vidikov 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, v katerih se generira največ prometa in 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 nasprotno, torej da se vsa naštetá področja upoštevajo tudi pri načrtovanju prometa.

## 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 upoštevane Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, 2012).



*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.*

# 2

## KORISTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA



Ulice so odprti prostor mesta, ki jih ljudje najpogosteje uporabljajo. Zato je pomembno, da so varne, uporabne in prijetne za vsakdanjo uporabo (Healthy Open Spaces, 2010).

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. Iz 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 v slovenski praksi pomeni 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, boljšem zdravju prebivalcev in v 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 izmed mogočih načinov reševanja težav.
Odločanje poteka v zaprtem krogu strokovnjakov in predstavnikov občine oziroma države.	Odločitve se sprejemajo ob posvetovanju oziroma sodelovanju s prebivalci.
Bistveni cilj načrtovanja je zagotoviti hitrost in pretočnost, predvsem za avtomobilski promet.	Bistveni cilj je ljudem zagotoviti boljšo dostopnost in 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 pa 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).

## CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA PRINAŠA KORISTI

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 na zdravje, posredno pa kakovostno urejen promet in javni prostori, namenjeni pešcem, bistveno povečujejo varnost in zmanjšujejo število nezgod.

Celostno načrtovanje prometa ima naslednje koristi:

### *Boljša kakovost bivanja*

- načrtuje se prednostno za ljudi in ne za avtomobile in promet. Ureja se kakovostni javni prostor, izboljšuje se varnost za vse udeležence.

### *Pozitivni učinki na okolju in zdravju*

- zmanjšuje se količine toplogrednih plinov, prebivalce se spodbuja k aktivnemu gibanju po vsakodnevni poteh.

### *Izboljšana mobilnost in dostopnost*

- zagotavlja se dobro dostopnost do različnih storitev za vse prebivalce.

### *Celostna obravnava mobilnosti*

- načrtovanje vključuje različne oblike mobilnosti in se ne osredotoča le na nekatere.

### *Vključenost javnosti v procese odločanja*

- javnost sodeluje pri odločitvah pa tudi pri izvajanju strategije.

### *Zagotavljanje trajnostnega razvoja*

- usmerja se v ravnotežje med gospodarskih razvojem, kakovostjo okolja in socialno enakostjo.

### *Presojanje dolgoročnih učinkov stroškov in koristi urejanja prometa*

- dolgoročni učinki imajo prednost pred kratkoročnimi koristmi.



“ Koristi naprednih prometnih sistemov se kažejo v boljših življenjskih pogojih in izboljšanju kakovosti življenja, v boljšem zdravju prebivalcev in izboljšanju ekonomske slike območja. “

### EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI 2017



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 temu 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 področij prometa, mobilnosti, okolja in zdravja.

Rezultati štirinajstdnevne 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 koncu akcije v šolo prihajajo na do okolja prijaznejši način.

# 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, več kot 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 prispeva k legitimnosti strategije, saj odraža mnenja, želje in izzive lokalnih prebivalcev ter 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. Skladno z Vizijo in s 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 z 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 ustreznih strokovni presoji poskušali po najboljših močeh upoštevati želje lokalne skupnosti.



*Proces oblikovanja celostnih prometnih strategij uveljavlja novo prakso pri načrtovanju, saj je bilo izpeljanih več participativnih praks z množico akterjev iz različnih krajev.*

# 4

## OBSTOJEČE STANJE IN KLJUČNI IZZIVI PROMETA V OBČINI ILIRSKA BISTRICA



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



Občina Ilirska Bistrica leži v jugozahodnem delu Slovenije. Njene značilnosti so: obmejna lega in 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). Pri tem se spodbuja pospešen prostorski razvoj z namenom zagotavljanje enakovrednost slovenskih območij v primerjavi s sosednjimi območji z načrtovanjem učinkovitih mestnih mrež, gospodarskih con, turističnih središč in drugih dejavnosti 1) v območju evropskih infrastrukturnih omrežij (TEN), in sicer Jadransko-Jonske pobude, pri čemer je na območju občine predviden odcep od Postojne/Divače prek Pivke in Ilirske Bistrice proti sosednji Hrvaški (Reki); 2) v območju sodelovanja sosednjih držav. Prek 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 dosednji 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, tj. 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 in zunaj nje je še vedno vezana na uporabo osebnega avtomobila. Raba avtomobila prevladuje za delovne migracije znotraj in zunaj občine pa tudi za preostale 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 skrb vzbujajoče, 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, ampak probleme le še pogloblja. Eden izmed 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.

*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 obvoznici cesti 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.

### *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 omejitvev 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 gredo 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 ustanovami), 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.



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

### *Pomanjkanje dobrih povezav z javnim potniškim prometom*

Večina udeležencev javnih razprav je izpostavila javni potniški promet kot eno ključnih področij, ki bi lahko prispevalo k vzpostavitvi trajnostne mobilnosti v občini. Slaba povezanost z javnim potniškim prometom je znotraj občine in 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 povezav oziroma ustreznih terminov v smeri do Postojne premalo, želijo pa si predvsem možnosti povezave s hitro linijo. Pogrešajo tudi povezave med vasi 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 povezav avtobusnega prometa v smereh Postojna in Sežana.

### *Slabe povezave z regijskimi središči*

Za povezavo Ilirske Bistrice z regionalnimi središči je predvidena nova cesta, tj. z odcepom s primorske avtoceste od Postojne/Divače prek 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: središče mesta Ilirska Bistrica (nad 10.000 PLDP), odsek od Ilirske Bistrice do Topolca in do Dolnjega Zemona ter odsek od Podgrada do Kozine (okoli 7.000 PLDP) (Karta prometnih obremenitev, 2016). Večina prometa je vezana na osebni motorni promet, javni potniški promet pa uporablja le malo ljudi.

### *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 itn.) 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).

Kolesarskih stez ni; tudi v mestu Ilirska Bistrica so edine kolesarske steze na obeh novozgrajenih 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 povezave in lokalne migracijske poti), ki bi nudil dobro alternativo motornemu prometu na krajših razdaljah.

### *ANKETA O POTOVALNIH NAVADAH*



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

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

Večkrat tedensko potuje do Pivke in Postojne več kot četrtina vprašanih v anketi; velika večina jih potuje z osebnim avtomobilom.

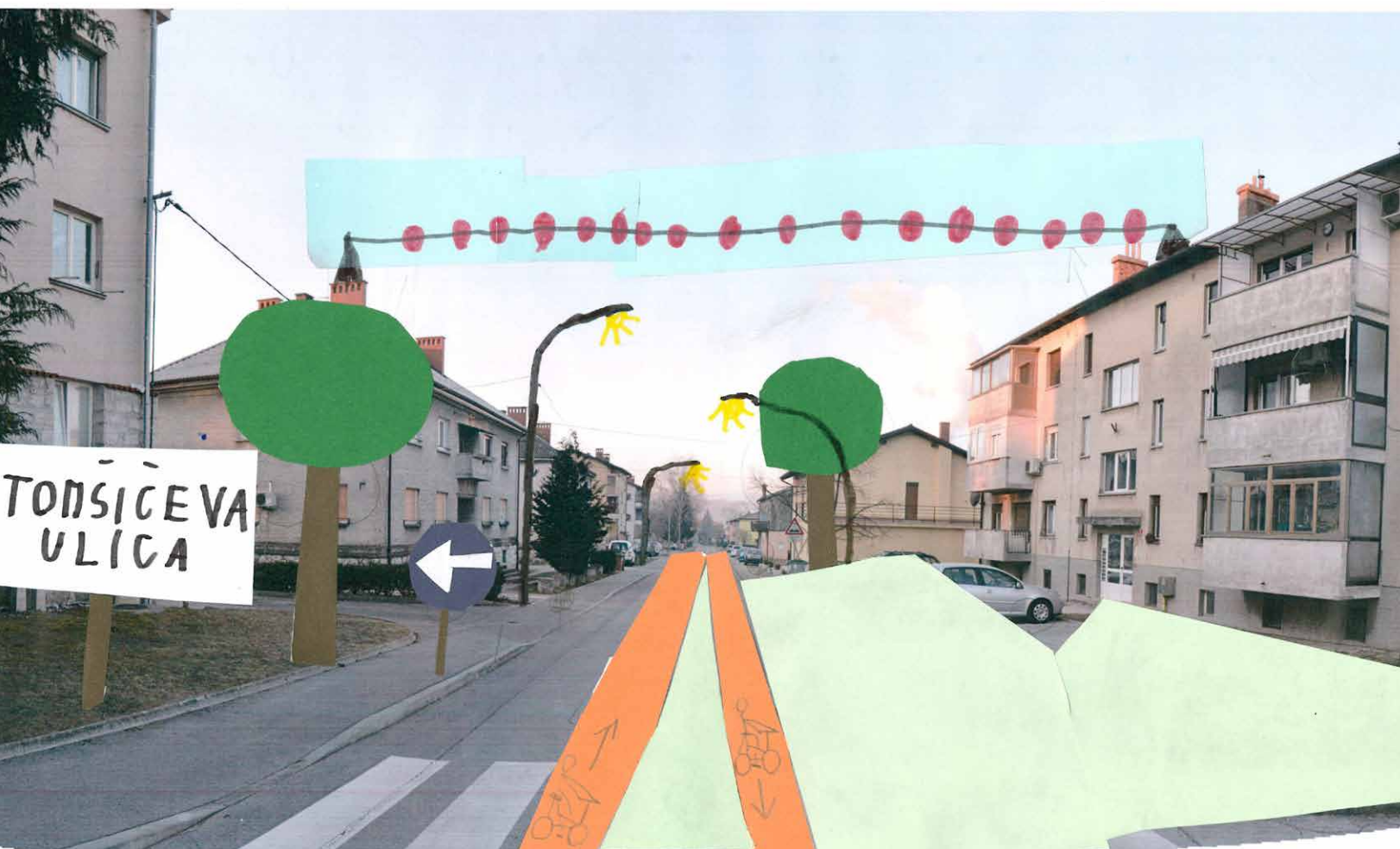
V središču Ilirske Bistrice (pri knjižnici, občini) se z avtomobilom pripelje kar 71 % vprašanih v anketi, medtem ko jih pride v središče peš le 22 %.

V trgovine in nakupovalna središča se pripelje z avtomobilom velika večina vprašanih, kar 90 %. Okoli 28 % vprašanih ima do trgovin in nakupovalnih središč v okolici doma manj kot 1.000 m, nekaj več kot tretjina pa na razdalji od 1 do 4 km.





## VIZIJA RAZVOJA



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

### VIZIJA RAZVOJA PROMETA



»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, s strateškim in celostnim načrtovanjem javnega prostora, spodbujanjem alternativnih oblik trajnostne mobilnosti ter z zagotavljanjem varne in kakovostne infrastrukture bo omogočala dobre pogoje za visoko kakovost življenja prebivalcev. Pri tem bo posebno pozornost namenjala prijetnemu in zdravemu bivalnemu okolju.

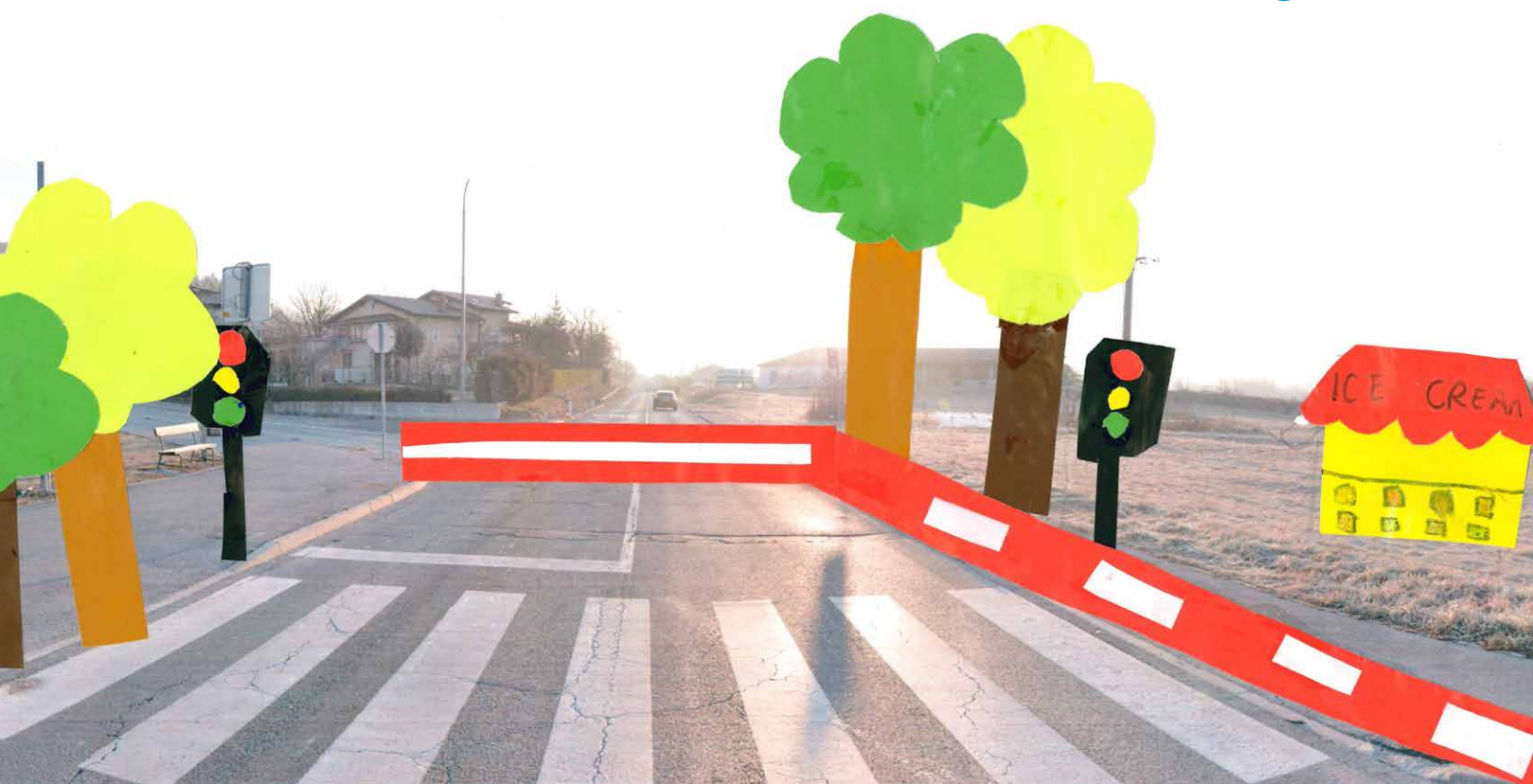
Občina bo po svojih najboljših močeh prispevala k izboljšavam vseh vrst javnega potniškega prometa ter skrbela za boljše in varnejše cestne povezave z avtocestnim križem, s čimer bo zagotavljala čim boljšo povezanost znotraj občine pa tudi širše. Aktivno bo pristopila k izboljšanju avtobusnih povezav in drugih oblik javnega prevoza, spodbujala bo uporabo, nadgradnjo in boljšo izkoriščenost železniške infrastrukture v občini ter se prek železnice povezala s širšimi regijskimi centri in 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 tudi z razvojem drugih področij. 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, ampak vseh, ki prispevajo k razvoju, posameznikov in podjetij, gospodarskih in javnih služb, ki delujejo na območju občine.

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



## PET STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI



*“Prioritetni stebri trajnostne mobilnosti izhajajo iz ključnih ugotovitev analize stanja prometa v občini, prepoznanih prometnih izzivov ter pričakovanj občanov in občank.”*

### O ČEM BI ŽELELI BRATI ČEZ 20 LET V LOKALNEM ČASOPISU?

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

*”Končno še zadnja vas v Brkinih prišla do povezave JPP*

*V zaselku Šmagur pod Ostrožnim Brdom so v soboto slavnostno odprli avtobusno postajališče z lepo urejeno čakalnico. Urejena je tudi polnilnica za električna vozila.*

*V zaselek bo avtobus pripeljal štirikrat dnevno. Vozni red se bo prilagajal glede na potrebe prebivalcev in obiskovalcev neokrnjene narave.”*



Stebri trajnostne mobilnosti se med seboj močno povezujejo in prepletajo na veliko 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.

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.

### STEBRI 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 potenciala kolesarjenja in hoje*
- V. Boljša splošna prometna varnost*

*Podporne aktivnosti za izvajanje trajnostne mobilnosti:  
Promocija in izobraževanje*

# I. STEBER: ZDRAVO OKOLJE IN KAKOVOST BIVANJA

*Premik od tradicionalne k trajnostni mobilnosti, ki prednost daje pešačenju, kolesarjenju in javnemu prevozu pred osebnim motornim prometom, 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 trajnostne oblike prometa. Pešačenje ali kolesarjenje na delo in po vsakodnevnih opravkih ima pomembne koristi za zdravje prebivalcev, saj se vsakodnevno več gibljejo, in tudi za povečanje 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 zdravo okolje je zato zmanjšati količino prometa v središčih.

## Strateški cilji in ključni ukrepi

### Univerzalna dostopnost za vse

Pomeni načrtovanja prostora po meri vseh, tudi oseb z oviranostmi. Po eni strani gre za analizo in opredelitev varnih peš poti 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 ustrežne infrastrukture, po drugi strani pa za označevanje in administrativne ukrepe (postavitev znakov itn.).

### 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.

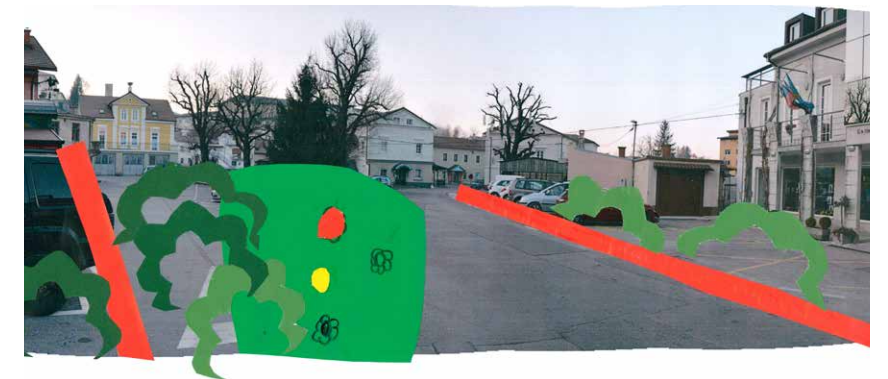
### Ureditev parkirišč na primernih lokacijah

Načrtovanje, sprejem in izvedba parkirne politike bodo vzpostavili ustrežnejši parkirni režim za obiskovalce javnih ustanov, središča mesta ter za namene prestopanja in sopotništva.

## Operativni cilji

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

“78 % vprašanih občanov v anketi se v službo pripelje z avtomobilom. 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.”



# II. STEBER: DOBRO DELUJOČ JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

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

Večina občanov za potovanja po občini in drugam uporablja osebne avtomobile, le peščica vprašanih v anketi pa uporablja javni potniški promet. Tako se do Ljubljane z avtomobilom pripelje kar 94 % vprašanih občanov Ilirske Bistrice, z javnim prevozom pa se jih pripelje le 4 %. Podobno se do Postojne in Pivke z avtomobilom 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.



## Strateški cilji in ključni ukrepi

*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 boljšo povezanost avtobusa in vlaka Ilirske Bistrice z drugimi središči.

*Usklajenost vozniških 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 vozniških redov in frekvenc z dejanskimi potrebami.

*“ 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 % vprašanim pa se zdi pomembno tudi izboljšati prostorsko pokritost občine z javnim prevozom.”*

*Usklajenost vozniških redov vlaka z dejanskimi potrebami*

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

*Boljša povezanost občine z vsemi vrstami javnega potniškega prometa*

Občina bo postopoma urejala varne in udobne peš poti do postajališč JPP, urejala nova in izboljševala obstoječa

avtobusna postajališča. Poleg tega bo na pomembnejših povezavah omogočala uporabo šolskih prevozov tudi drugim občanom.

## Operativna cilja

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



# III. STEBER: DOBRA POVEZANOST Z REGIJO

*Strateška lega občine Ilirska Bistrica omogoča dobro povezanost z regionalnimi središči, kot so: Koper, Postojna in Ljubljana, pa 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 gradnje 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 – državnih in meddržavnih.

## Strateški cilji in ključni ukrepi

### *Hitrejša cestna povezava v občini in z regijo*

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



### *Varnejše cestne povezave v občini in z regijo*

Določiti in rekonstruirati 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, izvedeta se gradnja in označevanje poti.

## Operativni cilji

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

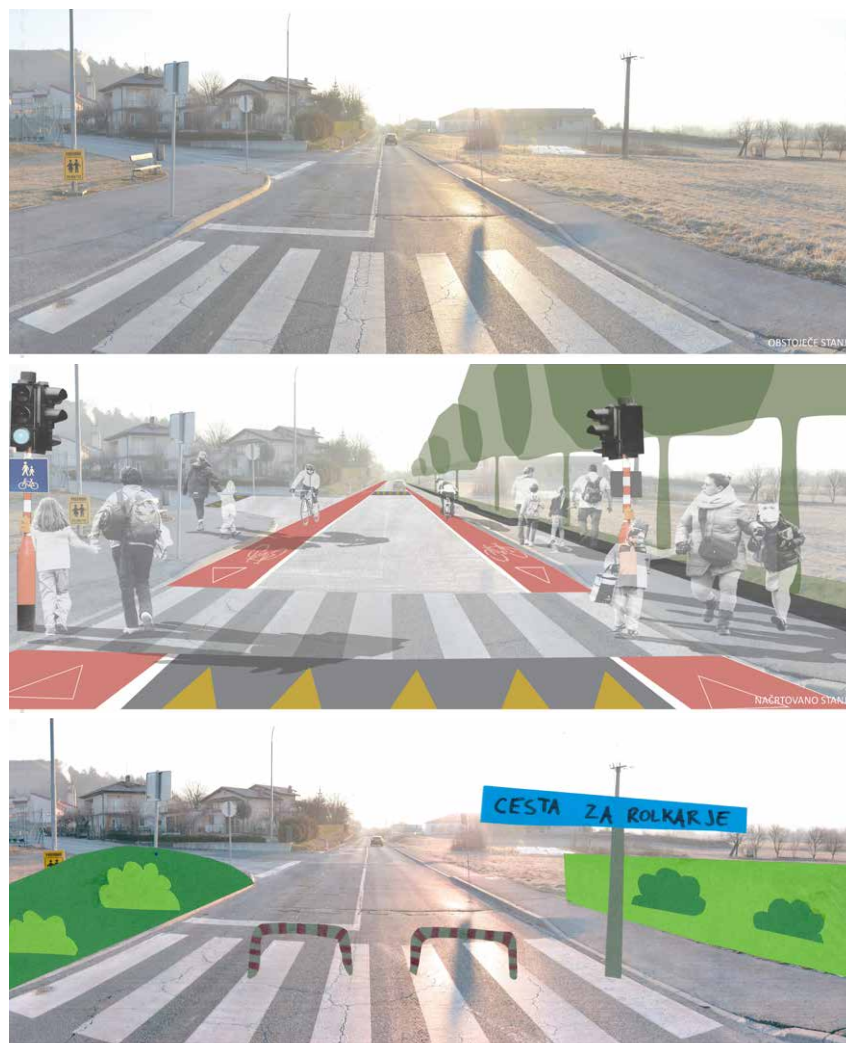
*“ 67 % vprašanim se zdi pomembno s širitvijo in/ ali z gradnjo novih cest omogočiti hitrejša potovanja z avtomobilom. 53 % vprašanih bi bilo pripravljenih prevoz z osebnim avtomobilom do drugih mestnih središč (Ljubljana, Postojna, Koper) nadomestiti z javnim potniškim prometom, če bi jim ustrezala ura prevoza, 42 %, če bi bil hitrejši, 39 % pa tudi, če bi bil na voljo.”*



# IV. STEBER: VEČ KOLESARJENJA IN HOJE – IZKORISTITI POTENCIALE KOLESARJENJA IN HOJE

Hoja je osnovna oblika premikanja; skupaj s kolesarjenjem pomeni najbolj zdrav način gibanja; to sta obliki mobilnosti, najprimernejši 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 poudarjena. Bistveno je, da se ureditve prilagajajo potrebam pešcev in kolesarjev, ne pa motornemu prometu. Znano je, da večje število vozil na cestah, predvsem na poseljenih območjih, otežuje uporabo kolesa in pešačenje, pomeni vidik nevarnosti, hkrati pa negativno vpliva na kakovost zraka in obremenitve s hrupom.



## Strateški cilji in ključni ukrepi

### *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 varnem 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

“ 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 ipd.).”

in zaledjem pa 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 pa tudi zagotavljanje varnosti pešcev pred motornim prometom so temelj tega strateškega cilja.

### *Privlačnejši javni prostori*

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

## Operativni cilji

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



# V. STEBER: BOLJŠA SPLOŠNA PROMETNA VARNOST

*Splošna prometna varnost pomeni varnost za udeležence v prometu – za najranljivejše, pešce, kolesarje pa tudi uporabnike javnega potniškega prometa in motornih vozil. Ob tem je pomembno krepiti kulturo varnega obnašanja vseh udeležencev v prometu.*

Splošna prometna varnost je poglobljeni cilj celostnega načrtovanja prometa. Celovito urejanje prostora in prometa se zavzema za enakovredno obravnavo vseh udeležencev, pri čemer pomembno ščiti najranljivejše skupine uporabnikov, kot so: otroci, starejši in ljudje z oviranostmi. Prometna varnost se ne izboljšuje samo z dobrimi pogoji za avtomobile, ki so ločeni od drugih vrst mobilnosti, ampak išče alternative in mehke oblike urejanja prometa. Doseganje večje varnosti je mogoče doseči z zmanjšanjem prometa v središčih, tako da ljudje koristijo tudi druge, tj. 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.



## Strateški cilji in ključni ukrepi

### 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 izboljšanju 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 njihovo ureditvijo, hkrati pa bo skrbela za varno, udobno in za vzdrževano cestno omrežje.

### Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih je udeležena kolesar ali pešec

Z zagotavljanjem varnejših pogojev za pešce in kolesarje ter urejanjem in nadziranjem motornega prometa se bo Občina

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

Ilirska Bistrica trudila zmanjšati število nesreč, v katerih je udeležen kolesar ali pešec.

### 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 z izvedbo primernih rešitev bo občina aktivno pristopila k izvajanju tega strateškega cilja.

### Manj prometa v naseljih

Manj motornega prometa v naseljih močno pripomore k izboljšanju varnosti preostalih udeležencev v prometu. Z vodenjem

tranzitnega prometa po primernejših cestah zunaj naselij ter s hkratnim preurejanjem cestnega omrežja in z umirjanjem motornega prometa v naseljih bo tam manj avtomobilov, prostor pa bodo lažje koristili tudi drugi udeleženci v prometu.

## Operativni cilji

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



# PODPORNE AKTIVNOSTI ZA IZVAJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI: PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJE

*Splošna prometna varnost pomeni varnost za udeležence v prometu – za najranljivejše, pešce, kolesarje pa tudi uporabnike javnega potniškega prometa in motornih vozil. Ob tem je pomembno krepiti kulturo varnega obnašanja vseh udeležencev v prometu.*

Ustajene prometne prakse, pri katerih pri premikanju prednjači raba avtomobila, v Sloveniji kažejo na precej netrajnostne navade prebivalcev. Da bi se trend obrnil v bolj vzdržno smer, ki bi bila okoljsko, družbeno in 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 prioritetnih stebrih. Prednosti pešačenja in kolesarjenja na vsakodnevni poteh, na poti v šolo, službo in po opravkih so večplastne in na dolgi rok izjemno pomembne za zdrav razvoj posameznika in družbe.

## Pomembnejše aktivnosti promocije in izobraževanja

- Spodbujanje in promocija kombiniranega načina potovanja.
- Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanja.
- Promocija, spodbujanje in izobraževanje o vsakodnevem kolesarjenju.
- Promocija, spodbujanje in izobraževanje o vsakodnevem pešačenju.
- Promocija varne vožnje in ozaveščanje o posledicah prevelike hitrosti.
- Promocija uporabe drugih načinov prevoza.

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







# 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

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (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 taktlnih 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 itn.)	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 itn., npr. na Gregorčičevi in Bazoviški cesti itn.)	20.000 EUR občina, zunanji viri	Občina	2018



Strategija je občinski strateški dokument. Vključuje analizo prometnih izživov 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 vidikov potrebnih sredstev, terminskega načrta izvedbe in odgovornosti za izvajanje.



Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
I, IV, V	Preureditev križišč z elementi umirjanja prometa ter po meri pešcev in kolesarjev – majhni zavijalni radiji, dvignjena križišča ... (npr. križišča na Gregorčičevi, Bazoviški cesti itn.)	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 javnostmi, 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 itn.)	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 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 njihova promocija	V okviru obstoječih sredstev občina, zunanji viri	Občina, CSD	2018
II, III	Sodelovanje občine in ponudnikov prevozov za hitrejše (direktne) povezave vlaka in avtobusa – hitrejše povezave vlaka in avtobusa	/ občina, zunanji viri	Občina, SŽ, AP	2022

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
II, III	Sodelovanje občine in ponudnikov JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami – bolje usklajeni vozniki	/ občina, zunanji viri	Občina, SŽ, AP	2022
II, III	V sodelovanju s SŽ iskanje optimalnih voznih redov potniških vlakov – spremenjeni/dopolnjeni vozniki 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 itn.)	20.000 EUR občina, zunanji viri	Občina	2022
II, III, V	Ureditev novih in izboljšanje obstoječih avtobusnih postajališč (urbana oprema, ustrežni dostopi itn.)	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 sprejetjem prostorskih aktov za gradnjo AC	/ občina, zunanji viri	Občina, Regija, MZI, MOP	Kontinuirano
III, V	Vzdrževanje cest (ustroj ceste, preglednost, pluzenje, 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 DKP (IDZ, PGD, PZI) v sodelovanju z MZI/DRSI (npr. Knežak–Šembije, Mežnarja–Topolc, Topolc–Ilirska Bistrica, Ilirska Bistrica–Koseze itn.)	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/1 km občina, zunanji viri	Občina, DRSI	2025
I, III, IV, V	Označevanje DKP (vođenje 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, Gregorčičeva, Vilharjeva cesta idr.)	V okviru rekonstrukcij cest občina, zunanji viri	Občina	2018

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
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/1 km 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	Ureditev varnih prehodov za pešce (dvignjeni prehodi, preglednost, javna razsvetljava ...)	30.000 EUR/leto občina, zunanji viri	Občina, DRSI	Do 2021
I, IV, V	Nove povezave za kolesarje (zagotovitev hrbtenice kolesarske povezave v Ilirski Bistrici in smiselno sklenjena mreža navezovalnih kolesarskih povezav, npr. Bazoviška in Gregorčičeva cesta)	300.000 EUR občina, zunanji viri	Občina	2018
I, IV, V	Nove 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 ter ob javnih ustanovah, OŠ itn.)	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, ustrezne širine, omejen ali umirjen motorni promet, ozelenitev ...)	/ občina, zunanji viri	Občina	Kontinuirano
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 itn.)	/ občina, zunanji viri	Občina, DRSI	2023
IV, V	Vzdrževanje površin za pešce in kolesarje (preglednost, vegetacija, pluženje, posipanje ...)	40.000 EUR/leto občina, zunanji viri	Občina	Kontinuirano

## PODPORNE AKTIVNOSTI ZA IZVAJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

### Promocija in izobraževanja

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
	Spodbujanje in promocija kombiniranega načina potovanj		Občina, JPP	Kontinuirano
	Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanj		Občina	Kontinuirano
	Promocija, spodbujanje in izobraževanje o vsakodnevnem kolesarjenju	1.000 EUR/leto občina, zunanji viri	Občina, VIZ	Kontinuirano
	Promocija, spodbujanje in izobraževanje o vsakodnevnem pešačenju		Občina	Kontinuirano
	Promocija varne vožnje in ozaveščanje o posledicah prevelike hitrosti		Občina, policija, SPV	Kontinuirano



Foto: Iztok Ljubič

## VIRI IN LITERATURA

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

**Healthy Open Spaces** (2010). <http://www.rph.org.nz/content/e12cc009-f06c-4650-99da-ecb9c81de1f4.cmr>

**Karta prometnih obremenitev** (2014): Direkcija RS za infrastrukturo. [http://www.di.gov.si/si/delovna\\_podrocja\\_in\\_podatki/ceste\\_in\\_promet/podatki\\_o\\_prometu/](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](http://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 Šerčerjevo cesto (R2-404)** (2011). Vizura - Vitez, d. o. o.

## 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 s strani Občine Ilirska Bistrica:  
Boštjan Primc, Občina Ilirska Bistrica

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

Slikovno gradivo: Iztok Ljublič, arhiv LUZ, d.d. in  
RRA LUR



RRA LUR