

»Varno na kolesu«,
Osnovna šola in vrtec Prestranek



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA



Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Naslov:**CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA****Naročnik:**

Občina Postojna
Ljubljanska 4, Postojna

Igor Marentič, župan občine Postojna
Martina Magajna Gerželj, skrbnica projekta

Izdelovalci:

b22 arhitekturno projektiranje, d. o. o.
Ulica Rada Simonitija 22, Nova Gorica

Tjaša Podgornik
mag. Polona Filipič

MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje projektov, d. o. o.
Rogaška cesta 25, Šmarje pri Jelšah

Miha Jazbinšek
Jasmina Kodele
Katia Štefanić
Alenka Furlan Čadež

PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.
Vojkova cesta 65, Ljubljana

David Trošt
Gregor Pretnar
Katja Zgonec
Lea Ružič
Matija Nose
Mihael Blaž

Arhitekturno projektiranje Alja Vehovec, s. p.
Linhartova cesta 34, Ljubljana

Alja Vehovec

Studio 3, atelje za arhitekturo, d. o. o.
Goriška cesta 25, Ajdovščina

Viljem Fabčič

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o.
Grajska cesta 7, Maribor

Mateja Kukovec
Andreja Kuzmanić
Mirjam Luketič
Gašper Žemva
Katja Kerkez

Fotografije:

arhiv izdelovalcev CPS

Lektura:

Prevajalska zadruga Soglasnik, z. o. o.

Leto izida: 2017

Leto natisa: 2017

Naklada: 200 izvodov

Cena: brezplačno

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Postojna je pomembno gospodarsko, prometno, infrastrukturno in turistično križišče, ki ima trajnostno zasnovane povezave v občini in zunaj nje. Je učinkovita in vključujoča občina, ki vzpostavlja varne, povezane in vsem enakovredno dostopne prometne površine, prilagojene trajnostnim oblikam mobilnosti. Občina Postojna uspešno poudarja pomen naravne in kulturne dediščine in zagotavlja privlačno oblikovane javne površine za zagotavljanje kakovosti bivanja občanov in obiskovalcev.

00

KAZALO

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA



- 6 **01 VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE**
 - 1.1 Izhodišče
 - 1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije
 - 1.3 Metodologija
 - 1.4 Transparentnost
 - 1.5 Območje obdelave
 - 1.6 Čas obdelave

- 10 **02 PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA**

- 12 **03 GLAVNI STRATEŠKI IZZIVI**
 - 3.1 Socio-demografska slika
 - 3.2 Delovne migracije
 - 3.3 Dostopnost prebivalcev iz zaledja
 - 3.4 Gospodarski razvoj
 - 3.5 Prometno načrtovanje ni celostno

- 14 **04 GLAVNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI**
 - 4.1 Izkoriščanje geografskih pogojev občine za kolesarjenje
 - 4.2 Nadgradnja javnega potniškega prometa
 - 4.3 Nadgradnja turistične ponudbe
 - 4.4 Dostop do evropskih sredstev in znanja
 - 4.5 Sodelovanje z drugimi

- 16 **05 VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V MESTNI OBČINI KRANJ**
 - 5.1 Vizija
 - 5.2 Strateški cilji

- 18 **06 PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI**

- 19 **07 PRVI STEBER: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE**
VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA
 - 7.1 Izzivi
 - 7.2 Dosežki
 - 7.3 Cilji
 - 7.4 Ukrepi
 - 7.5 Akcijski načrt

- 23 **08 DRUGI STEBER: HOJA**
UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA
- 8.1 Izzivi
 - 8.2 Dosežki
 - 8.3 Cilji
 - 8.4 Ukrepi
 - 8.5 Akcijski načrt
- 29 **09 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE**
OBLIKOVANJE POGOJEV ZA IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA
- 9.1 Izzivi
 - 9.2 Dosežki
 - 9.3 Cilji
 - 9.4 Ukrepi
 - 9.5 Akcijski načrt
- 33 **10 ČETRTI STEBER: PRIVLAČEN JPP**
RAZVOJ PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA
- 10.1 Izzivi
 - 10.2 Dosežki
 - 10.3 Cilji
 - 10.4 Ukrepi
 - 10.5 Akcijski načrt
- 37 **11 PETI STEBER: MOTORNI PROMET**
SPREMEMBA NAVAD UPORABNIKOV MOTORIZIRANEGA PROMETA
- 11.1 Izzivi
 - 11.2 Dosežki
 - 11.3 Cilji
 - 11.4 Ukrepi
 - 11.5 Akcijski načrt

SEZNAM KRATIC:

- CPS – Celostna prometna strategija
- DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
- DRI – Družba za razvoj infrastrukture
- DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
- JPP – javni potniški promet
- OP – Občina Postojna
- MOP – Ministrstvo za okolje in prostor
- MZI – Ministrstvo za infrastrukturo
- RS – Republika Slovenija
- SŽ – Slovenske železnice
- SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

01

VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

Občina Postojna je s svojo strateško lego dobro vpeta v vse pomembnejše prometne sisteme, ki prebivalcem omogočajo dobro mobilnost, gospodarstvu pa dostopnost do ključnih trgov. Od vseh prometnih sistemov je prevladujoč cestni, ki ob množični uporabi s seboj prinaša tudi nekatere negativne posledice, s katerimi se bo morala občina v prihodnosti spopasti. V okolici prometnih cest so povečani izpusti plinov in hrupa, zmanjšana je prometna varnost, nastajajo daljši zastoji, zato je kakovost bivalnega okolja nižja. Zaradi visoke stopnje motorizacije je potreba po vlaganju v cestno infrastrukturo velika, posledično pa so preostali udeleženci v prometu v podrejenem položaju. Srečujejo se namreč s pomanjkljivo infrastrukturo javnega potniškega prometa in neustreznimi potmi za kolesarje ter pešce.

Občina Postojna bo zato spodbujala uporabo trajnostnih načinov mobilnosti, za katere bo z vlaganjem v ustrezno javno infrastrukturo zagotovila boljše pogoje. Cilj je doseči uravnotežen razvoj in enakovredno dostopnost vseh oblik prometa za vse občane.

Pri uresničitvi zelene prihodnosti na področju prometa bo glavno vlogo igrala Celostna prometna strategija (CPS), ki jo je Občina Postojna v letih 2016 in 2017 izdelala v sodelovanju s strokovnjaki s področja prometa in financirala z evropskimi sredstvi. K oblikovanju Celostne prometne strategije občine Postojna je pomembno prispevala tudi zainteresirana javnost. Proces načrtovanja se namreč pomembno razlikuje od klasičnega pristopa, ki se običajno osredotoča zgolj na tehnične značilnosti, povezane s potekom motornega prometa, in cestno infrastrukturo. Z vključevanjem ključnih deležnikov v proces smo zagotovili celostno obravnavo in načrtovanje ukrepov na področju prometa. Z novim sodobnim pristopom pri izdelavi prometne strategije se Občina Postojna usmerja k dolgoročnemu in trajnostnemu načrtovanju prometa. Ta bo upošteval vse glavne stebre prometnega načrtovanja (hoja,

kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, trajnostno načrtovanje) in obstoječe načrtovalske prakse, nadgrajene s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja in strateškimi cilji. S takšnim pristopom bomo skupaj prispevali k bolj vključujočemu in zelenemu načinu razvoja prometa, ki bo v občini Postojna omogočil boljšo kakovost bivanja in hkrati zagotavljal gospodarski razvoj.



1.1 IZHODIŠČE

V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj iz strateškega načrtovanja prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se niža, velika poraba proračunskih sredstev pa ne privede do pomembnega izboljšanja stanja. Obstoječi strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se posvečajo predvsem cestni infrastrukturi. Manjkajo pa strategije, ki bi privedle do ukrepov na podlagi celovite presoje in ki bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet. Poleg tega sam postopek sprejemanja odločitev pogosto ni transparenten, na nekaterih področjih pa je zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Za vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo (Uradni list RS, št. 78/2015, 16. oktobra 2015) objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije, ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

Občina Postojna je pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo strateškega dokumenta Celostne prometne strategije občine Postojna.

Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih nadgrajuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje ter prihodnje generacije.

1.2 NAMEN IN CILJ CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Namen celostne prometne strategije je torej prispevati k razvoju urbane mobilnosti in pomagati pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s pomočjo katerega Občina Postojna stremi k:

- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- izboljšanju povezanosti zalednih krajev z mestom,
- izboljšanju izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- znižanju stroškov za mobilnost,
- turističnemu razvoju občine,
- zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov in porabe energije,
- povečanju prometne varnosti,
- razvoju lokalnega in regionalnega gospodarstva ter privabljanju investicij.





Četrta javna razprava Oblikujmo skupaj prihodnost našega mesta in občine Postojna v sklopu izdelave CPS

Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so določeni v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na tej podlagi se bo Občina Postojna lahko potegovala za razpoložljiva sredstva na prihodnjih razpisih.

1.3 METODOLOGIJA

Izdelava Celostne prometne strategije v skladu s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012) obsega 4 faze in 11 sklopov aktivnosti ter upošteva minimalne standarde, kot so bili določeni v Razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo, oktober 2015), in dodatne zahteve v skladu s posebnostmi Občine Postojna.

1.4 TRANSPARENTNOST

V celoten proces izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje kot novost poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Obisk aktivnosti se je občina zagotavljala na podlagi sprotnega informiranja s promocijskimi gradivi, vabili, obveščanjem prek spleta, družbenih omrežij, tiska in radia. Aktivna participacija javnosti na delavnicah in javnih razpravah ter v javnomnenjskih raziskavah (anketah in intervjujih)

je v času oblikovanja strategije tako doprinesla k celovitejšemu vpogledu in je še dodatno podprla strokovne ugotovitve, ki slonijo na uvodnem pregledu obstoječih strategij in politik, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Njihova izbira je pomenila kritični del priprave celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopni na Občini Postojna.

1.5 OBMOČJE OBDELAVE

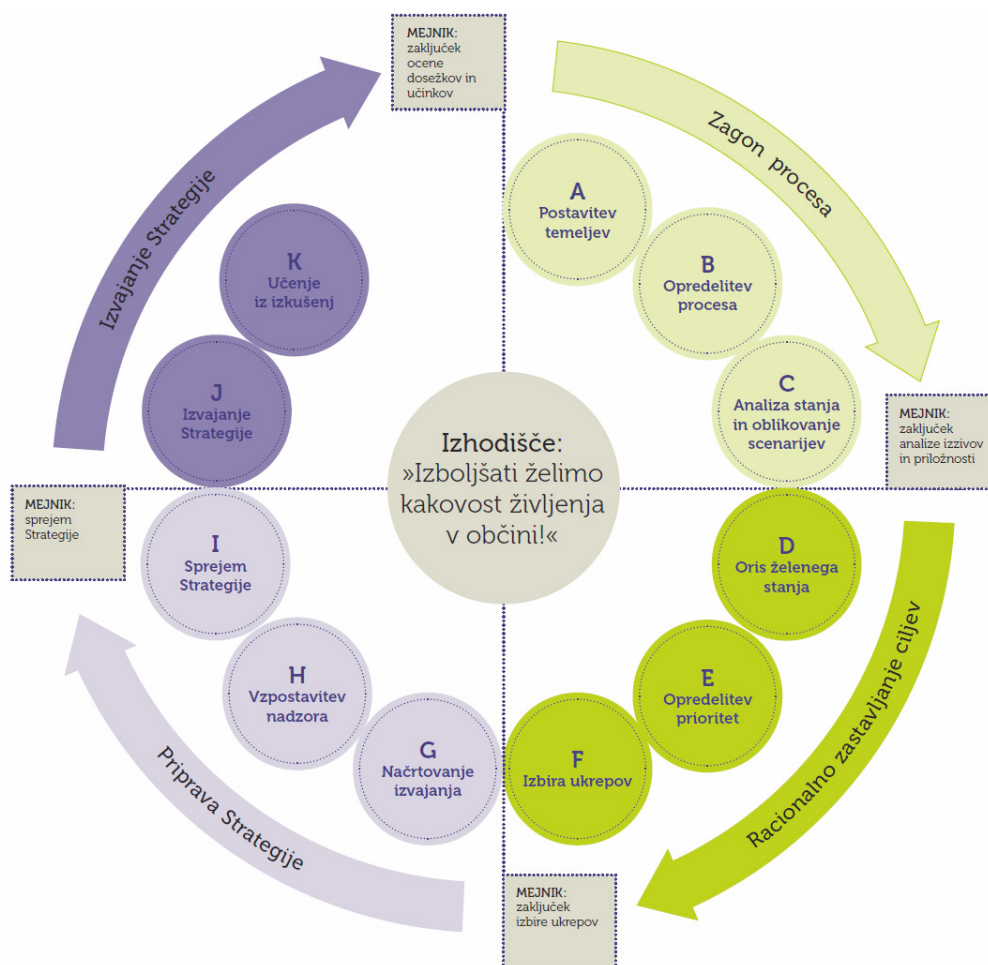
Celostna prometna strategija občine Postojna se osredotoča na prometni sistem prostora celotne občine. Hkrati sta zaradi svoje specifičnosti poudarjeno obravnavana še mesto Postojna, ki je središče družbenih, kulturnih, izobraževalnih in gospodarskih dejavnosti občine in ustvari največ prometnih tokov. Strategija upošteva tudi določene regionalne vplive, zato so pri izdelavi zajeti še nekateri vidiki okoliških občin.

1.6 ČAS OBDELAVE

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala 11 mesecev z začetkom izvajanja aktivnosti julija 2016. Zaključek z obravnavo in sprejetjem Celostne prometne strategije je predviden na seji občinskega sveta junija 2017. Pričujoči dokument vsebuje glavne ugotovitve, pridobljene med posameznimi fazami, to

so: faza postavitve temeljev, analiza obstoječega stanja in oblikovanje scenarijev, opredelitev vizije in prioritet razvoja prometa, izbira ukrepov, načrtovanje izvajanja strategije, vzpostavitev nadzora oziroma spremljanja na podlagi dogovorjenih kazalnikov ter zakonitega sprejetja strategije na seji občinskega sveta Občine Postojna.

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši Akcijsko-proračunski načrt, ki pomeni osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije, od leta sprejema, tj. leta 2017, do leta 2022.



Smernice za pripravo CPS (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

02

PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

Celostno načrtovanje prometa je nov način načrtovanja. Združuje trajnostni, celovit in participativni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega omogoča pregled nad prometnimi stroški in koristmi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi ter uporablja metode, preizkušene v številnih državah in mestih.

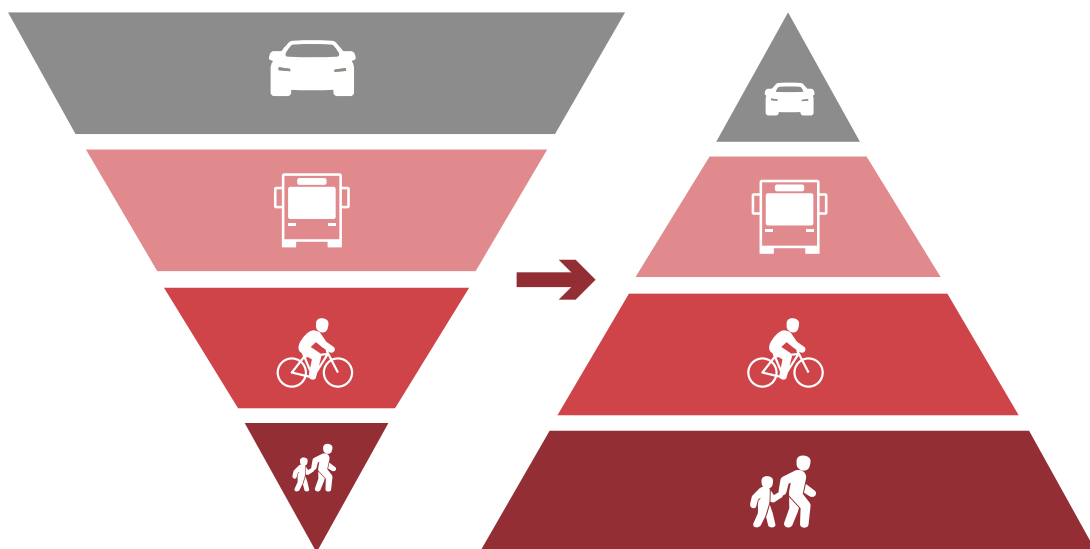
Odločitev Občine Postojna za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja, s katerim želimo v občini doseči:

- ravnovesje med gospodarskim razvojem, socialno pravičnostjo in kakovostjo okolja,
- upoštevanje prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- vključevanje raznolike javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa,

- doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi in
- večjo strokovnost.

Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi natančneje prinesli:

- boljšo kakovost javnih prostorov, izboljšano varnost otrok, zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in podobno,
- pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic in
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov ter lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.



Obrnjena prometna piramida ponazarja spremembo prioritete prometnega načrtovanja, ki daje prednost pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu na račun osebnega motornega prometa

Občina Postojna pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva,
- urbanistično urejenost, kakovost javnega prostora.



Razstava predlogov ureditve kolesarskih in pešpoti v Postojni

03

GLAVNI STRATEŠKI IZZIVI

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se kljub napredku v zadnjih letih občina Postojna sooča z nekaterimi strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja.

3.1 SOCIO-DEMOGRAFSKA SLIKA

Število prebivalcev se je v občini Postojna v obdobju 2000–2016 ves čas povečevalo. V tem obdobju je bila zabeležena 10,4-odstotna rast, trend naraščanja pa se nadaljuje. V prihodnje se bo občina soočila s potrebami po povečevanju zmogljivosti prometnega sistema. Pri tem bo treba povečati predvsem zmogljivost javnega potniškega prometa in omogočiti dobre alternative

uporabi avtomobila. Prebivalstvo občine Postojna se na drugi strani stara, delež starejših od 65 let se je v zadnjih 16 letih namreč povečal s 16,6 na 21,8 odstotka. Starejši prebivalci prinašajo dodatne zahteve po prilagajanju prometne infrastrukture (bolj razvidni prometni znaki, prilagojeni avtobusi, položnejša stopnišča itd.), pričakovati pa je tudi spremembe v potovalnih navadah in s tem povezano prerazporejanje prometnih tokov.

3.2 DELOVNE MIGRACIJE

Dnevne migracije na delo zunaj občine Postojna se v zadnjih letih povečujejo. V letu 2000 je delovno mesto v občini imelo 4.139 zaposlenih, leta 2015 pa samo še 3.166. Trenutno se na delo zunaj občine vozi več kot polovica zaposlenih, kar povečuje količino prometa na glavnih tranzitnih poteh. Večina delovnih migracij je



Vzpodbujanje kolesarjenja med prebivalci občine in mesta z vzpostavitvijo sistema za izposajo koles, TIC Postojna

usmerjenih proti Ljubljani, manjši del proti okoliškim občinam. Na delo v druge občine odhaja skoraj 50 odstotkov zaposlenih. Anketa je pokazala, da za pot na delo osebno vozilo izbere kar 83 odstotkov vprašanih. Omenjena dejstva s seboj prinašajo negativne gospodarske in okoljske posledice. Zaposleni namreč opravljajo daljše poti, zaradi katerih z vozili povzročijo več izpustov, hkrati pa nastajajo časovne izgube. V povprečju gospodinjstvo odšteje več kot 400 evrov mesečno za nakup in vzdrževanje avtomobila. V strateškem interesu občine je, da spodbudi gospodinjstva k uporabi drugih načinov prevoza in ustvari pogoje za povečanje lokalnega zaposlovanja. S tem bi se povečala gospodarska rast občine in lokalna potrošnja, ki jo delovne migracije sicer znižujejo.

3.3 DOSTOPNOST PREBIVALCEV IZ ZALEDJA

Občina ima v primerjavi s preostalo Slovenije majhno gostoto poselitve, zaradi česar je zagotavljanje javnih storitev in infrastrukture finančno zahtevnejše. Prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativ prevozu z avtomobilom. V manjših krajih avtobus uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci, preostali ga ne vidijo kot primerno alternativo. Avtobusna postajališča so ponekod slabo opremljena, frekventnost pa za večino prebivalcev ni sprejemljiva. Za vožnjo s kolesom so varnostne razmere zunaj naselij neustrezne, zato se za tak način prevoza odloča zelo malo prebivalcev, čeprav so razdalje med številnimi kraji razmeroma kratke. Prebivalci manjših krajev imajo torej veliko slabše mobilnostne pogoje od prebivalcev urbanih območij. Za njihovo izboljšanje bo potreben razmislek o prilagoditvi prostorske politike, načinu izvajanja avtobusnih prevozov in vzpostavitvi morebitnih novih sistemov (denimo prevoz 'na klic').

3.4 GOSPODARSKI RAZVOJ

Povprečni dohodek prebivalca občine Postojna je 95 odstotkov povprečnega slovenskega dohodka, zato je pomembno, da se v prihodnosti zagotovijo pogoji za hitrejši razvoj gospodarstva. K temu lahko prispevata tudi optimizacija mobilnosti občanov in s tem povezani prihranki. Premalo izkoriščena je strateška prometna lega občine (bližina železnice in avtoceste), ki je primerna za številne logistične in industrijske dejavnosti.

3.5 PROMETNO NAČRTOVANJE NI CELOSTNO

Do zdaj se je premalo spremljalo mobilnostne navade občanov in njihove potrebe, zato v fazah prometnega načrtovanja niso bili dovolj upoštevani nekateri dejavniki (demografija, zdravje, socioekonomski pogoji itd.), ki vplivajo na izbiro ustreznih ukrepov. Proces odločanja



Prva javna razprava Pametna mobilnost za naše mesto v sklopu izdelave CPS

pogosto ni zajemal vseh ključnih deležnikov, zato z obstoječimi ukrepi niso bile zagotovljene celostne prometne rešitve. V preteklosti je bilo tudi premalo poudarka na trajnostnem vidiku načrtovanja in upoštevanju okoljskih (hrup, prašni delci v zraku itn.) dejavnikov.

04

GLAVNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

Občina Postojna je že stopila na pot bolj celostnega prometnega načrtovanja, zato se zaveda pozitivnih učinkov, ki jih prinaša trajnostna mobilnost. Hkrati priznava, da je še veliko priložnosti za izboljšanje prometnega sistema in s tem višjo kakovost bivanja v občini.

4.1 IZKORIŠČANJE GEOGRAFSKIH POGOJEV OBČINE ZA KOLESARJENJE

Za mesto velikosti Postojne, kjer so poti, ki jih prebivalci opravljajo znotraj mesta, precej kratke, je kolo idealno prevozno sredstvo. Tudi razdalje do nekaterih zalednih naselij so primerne za kolesarjenje, na primer Prestranek in Hrašče sta oddaljena 6 kilometrov. V številnih manjših naseljih je vožnja s kolesom skoraj edina trajnostna alternativa avtomobilu, saj zaradi majhnega števila prebivalcev uvedba avtobusnih linij ni smiselna, za hojo pa so kraji med seboj preveč oddaljeni. Ob izboljšanju

varnostnih razmer za kolesarje lahko pri občanih pričakujemo pogostejšo uporabo kolesa. Priložnosti na področju kolesarjenja se kažejo tudi v vzpostavitvi avtomatiziranega sistema za izposajo koles, ki bi ga lahko uvedli v sodelovanju s sosednjimi občinami.

4.2 NADGRADNJA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Skozi občino poteka več regionalnih linij avtobusnega prometa, v Postojni pa je uveden tudi mestni avtobus, ki zapolnjuje potrebe po krajših potovanjih znotraj mesta. Pri obeh tipih avtobusnih prevozov je po mnenju prebivalcev premajhna frekvenca prihodov, vozni redi pa niso dovolj prilagojeni potrebam uporabnikov. S prilagoditvijo linij in voznih redov bi lahko k uporabi javnih prevozov privabili bistveno več uporabnikov, ki zdaj te storitve ne prepoznajo kot konkurenčne vožnji z avtomobilom. Večina prebivalstva živi v relativni bližini



Druga javna razprava Skupni prostor brez ovir v sklopu izdelave CPS



»Najmlajši udeleženci v prometu razmišljamo tako«, Vrtec Postojna v sklopu zaključne prireditve izdelave CPS

železniške postaje, zato bi lahko z železniškimi prevozi zadostili številnim potrebam po dnevni migraciji na daljše razdalje. Za povečanje uporabe je treba predvsem spodbuditi Slovenske železnice (SŽ) k izboljšanju storitev v potniškem prometu, Občina pa lahko pri tem zagotovi boljšo povezanost železnice s preostalimi prometnimi sistemi.

4.3 NADGRADNJA TURISTIČNE PONUDBE

Občina ima številne naravne in kulturne danosti za nadaljnji razvoj turizma. Območje je primerno za rekreativno kolesarjenje in hojo, zato je smiselno vložiti v izboljšanje infrastrukture ter ponuditi različne tematske kolesarske in pešpote, ki bi privabile turiste. V občini trenutno večina turistov prihaja predvsem zaradi Postojnske jame, vendar bi bilo smiselno razširiti ponudbo tudi na preostala območja, pri čemer je eden od pogojev za uspešen razvoj ustrezna infrastruktura, ki omogoča primeren dostop za obiskovalce. Priložnosti so v izboljšanju dostopa do glavnih turističnih atrakcij s turističnimi avtobusi, cestnimi vlakci in možnostmi za izposajo koles. Kažejo se tudi možnosti za izboljšavo parkirne infrastrukture za avtobuse in avtodome.

4.4 DOSTOP DO EVROPSKIH SREDSTEV IN ZNANJA

Občina Postojna je že vključena v nekatere evropske projekte, želimo pa še bolj aktivno izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in izkušenj, ki jih ponuja Evropska komisija. Sprejem strategije nam bo te priložnosti še povečal.

4.5 SODELOVANJE Z DRUGIMI

Želimo izkoristiti potencialne regijskega sodelovanja, še posebno s sosednjimi občinami ter drugimi deležniki na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav. S SŽ bomo sodelovali na področju urejanja okolice postajnih poslopij in spodbujanja uporabe vlaka za potrebe dnevni migracij. Z Direkcijo Republike Slovenija za infrastrukturo (DRSI) pa želimo uskladiti zahteve glede prihodnjega urejanja državnih cest na območju občine in poteka morebitnih obvoznih cest.



CICI DOS, Športno društvo Cici Poskok, sklopu zaključne prireditve izdelave CPS

05

VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V OP

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA



5.1 VIZIJA

Vizija prometne ureditve je osnova za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije.

Pri njenem oblikovanju so sodelovali številni deležniki procesa (člani delovne skupine in razširjene delovne skupine) ter zainteresirana javnost, s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, upošteva vsa pomembna področja, zlasti okvire politik prostorskega načrtovanja, gospodarski razvoj, okolje, socialno vključenost, zdravje in varnost.

Vizija celostne ureditve prometa Občine Postojna v letu 2035 je naslednja:

»Postojna je pomembno gospodarsko, prometno, infrastrukturno in turistično križišče, ki ima trajnostno zasnovane povezave v občini in zunaj nje. Je učinkovita in vključujoča občina, ki vzpostavlja varne, povezane in vsem enakovredno dostopne prometne površine, prilagojene trajnostnim oblikam mobilnosti. Občina Postojna uspešno poudarja pomen naravne in kulturne dediščine ter zagotavlja privlačno oblikovane javne površine za zagotavljanje kakovosti bivanja občanov in obiskovalcev.«

5.2 STRATEŠKI CILJI

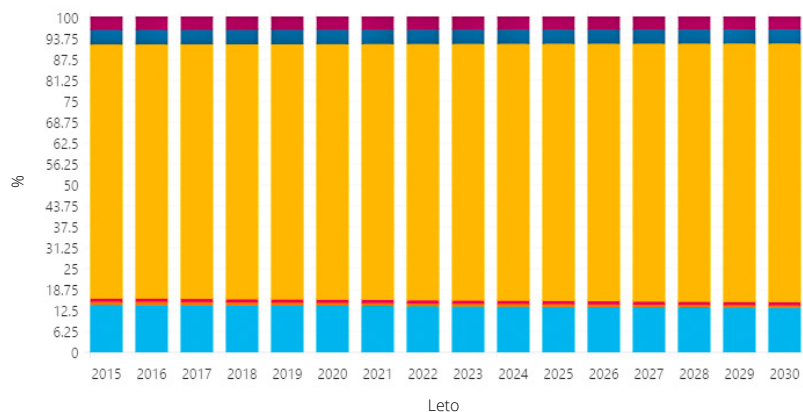
Za uresničevanje vizije smo si na podlagi obširnega vključevanja javnost zastavili naslednje strateške cilje:

1. Uveljaviti občino Postojna kot privlačno z visoko kakovostjo bivanja za vse generacije.
2. Prispevati k čistemu okolju in zdravemu življenjskemu slogu.
3. Omogočiti visoko stopnjo varnosti v prometu za pešce in kolesarje.

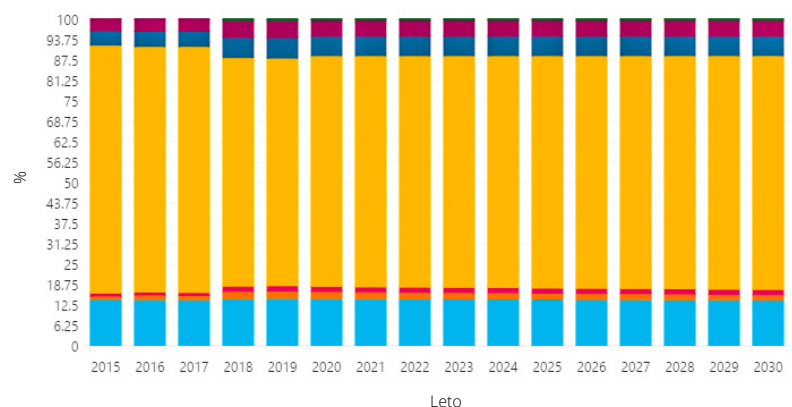
4. Povečati privlačnost površin za pešce in kolesarje.
5. Zagotoviti učinkovit javni potniški promet v celotni občini in povezavo s sosednjimi občinami.
6. Krepiti prometno kulturo in umirjati promet v urbanih središčih.
7. Izboljšati dostopnost do pomembnih ciljev za vse ljudi.

Prikaz štirih scenarijev razvoja prometa ob upoštevanju različnih trendov:

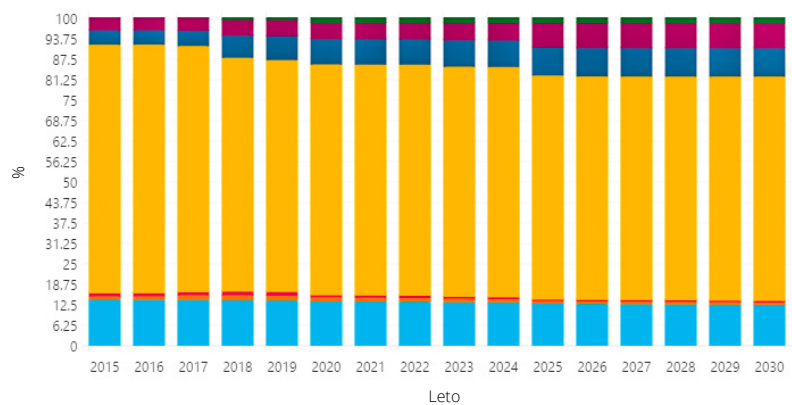
Scenarij nadaljevanja trendov



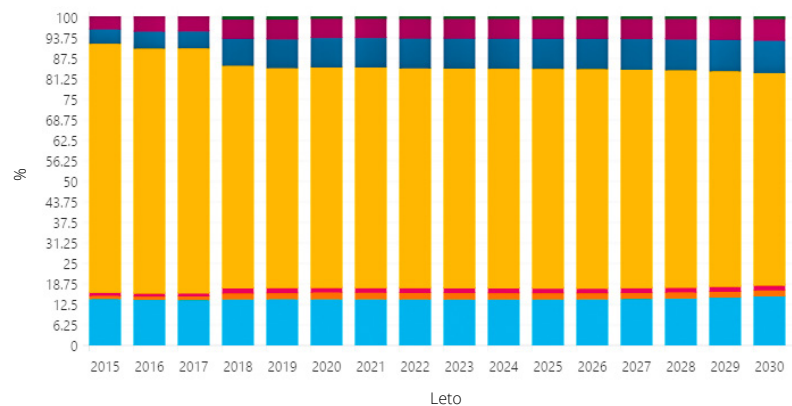
Scenarij hoje in kolesarjenja



Scenarij javnega potniškega prometa



Scenarij uravnoveženega trajnostnega prometa



Legenda:



06

PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

Celostna prometna strategija občine Postojna predvideva pet glavnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa tudi operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov, ampak nam bodo pozneje omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber vsebuje poleg ciljev tudi ukrepe, ki cilje zasledujejo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi ter finančno smotni.

Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so:

1	2	3	4	5
CELOSTNO NAČRTOVANJE	VEČ HOJE	DANOSTI ZA KOLESARJENJE	PRIVLAČEN JPP	MOTORNI PROMET
Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina	Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja	Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Strateški stebri Celostne prometne strategije občine Postojna

07

PRVI STEBER: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

Občina Postojna že zdaj v svoji politiki upošteva nekatere trajnostne vidike, še posebno na okoljskem področju, kjer se tudi ozaveščenost prebivalcev v zadnjih letih povečuje. Pomemben okoljski dejavnik je tudi promet, na področju katerega se občina srečuje s številnimi izzivi. V prihodnosti bo zato potreben celovitejši pristop k prometnemu načrtovanju, ki ga želimo izvajati v skladu z zastavljenimi cilji in vizijo razvoja občine Postojna.

7.1 IZZIVI

Pri vzpostavljanju celostnega načina prometnega načrtovanja bo največji izziv usklajevanje različnih politik in ciljev. V prihodnje bo treba v procesu načrtovanja v večjem obsegu upoštevati tudi glavne deležnike in mnenje javnosti. Pomembno bo dobro sodelovanje s sosednjimi občinami, saj je še posebno pri oblikovanju strateških dokumentov treba upoštevati različne regionalne vplive, ki jih zgolj z osredotočanjem na lokalno okolje ne moremo zajeti. Na področju prometa se to odraža v potrebi usklajevanja ukrepov z upravljavci cest (preostale občine, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DARS), DRSI) in železnic (SŽ).

Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor. S celostnim pristopom bo namreč potrebno bistveno večje usklajevanje in posvetovanje z drugimi oddelki, predvsem z oddelkom za družbene dejavnosti in oddelkom za gospodarstvo. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj, še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

V obstoječih strateških dokumentih občine niso definirani načini spremljanja potovalnih navad prebivalcev. Posledično tudi ni parametrov, s katerimi bi lahko ugotavljali učinke sprejetih ukrepov na področju investicij v prometno infrastrukturo. Brez jasnih meril za vrednotenje preteklih ukrepov je težje začrtati nove smernice in določiti prednostne naloge na področju načrtovanja prometa.

7.2 DOSEŽKI

Trajnostni razvoj je že del nekaterih strateških dokumentov:

Regionalni razvojni program primorsko-notranjske regije 2014–2020

Dokument ima oblikovano vizijo: S sodelovanjem in odgovorno rabo virov do boljše kakovosti življenja na zelenem Krasu.





Avtobusno postajališče zaradi omejitve s prostorom nima niti svoje niše niti nadstrešnice

Opredeljene so razvojne prioritete in cilji s področja infrastrukture in prometa. Določeni so cilji prostorskega razvoja občine, ki vključujejo vse vrste prometa. Narejena je zasnova povezav zelenega sistema, pod katero spadajo površine za pešce in kolesarje.

Lokalni energetske koncept Občine Postojna

V sklopu dokumenta so načrtane smernice za prometno politiko, ki mora usmerjati razvoj tega sektorja na pot trajnostne mobilnosti s spodbujanjem učinkovitega zasebnega in javnega prometa, pešačenja in kolesarjenja. Vsak projekt s področja prometa naj spremljajo tudi promocijske aktivnosti, ki urejanje prometa v okviru energetike in okolja približajo ljudem.

Strategija programa varnosti v cestnem prometu v občini Postojna 2014–2022

Temeljni namen programa je opredelitev glavnih nosilcev in rokov za izvedbo konkretnih nalog, s katerimi se bo zmanjšalo število prometnih nesreč in njihovih posledic.

7.3 CILJI

Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Vzpostaviti sistemske pogoje za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri celostnem načrtovanju prometa.	Zagnati CPS v letu 2017, ga revidirati vsaki 2 leti in prenoviti vsakih 5 let Od leta 2017 pri pripravi prostorskih aktov upoštevati načela trajnostnega prometnega načrtovanja (umeščanje v prostor, parkirni standardi, uravnotežena dostopnost) Organizacija občinskih kadrovske potreb na področju celostnega prometnega načrtovanja do leta 2018	Sprejem, zagon, revizija in prenova CPS Sprejem prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti Zagotovitev kadrovske potreb
Spremeniti načrtovalske prioritete.	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2022, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi (30 % za trajnostne oblike mobilnosti: kolesarjenje, pešačenje, JPP) Od leta 2017 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu za trajnostne oblike Število evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti
Uvesti orodja za spremljanje področja mobilnosti.	Do leta 2018 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov	Sistem spremljanja in vrednotenja
Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa.	Od leta 2017 za vse večje investicije v glavnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	Zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad.	Od leta 2017 izvesti vsaj pet (5) ozaveščevalnih akcij na leto Izdelava mobilnostnih načrtov za vse šole in večje ustvarjalce prometa do leta 2022	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti Število šol in večjih ustvarjalcev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom

Trajnostno načrtovanje: cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra

7.4 UKREPI

Celostna prometna strategija občine Postojna na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa predvideva naslednje ukrepe:

a. Organizacija občinske uprave

Občina bo redno izvajala potrebne koordinacije infrastrukturnega oddelka z drugimi oddelki in s tem celostno obravnavala področje prometa. Zaposleni bodo imeli možnost rednega izobraževanja na področju trajnostnega načrtovanja in upravljanja prometa.

b. Sprejetje, revizije in prenova CPS

Občina bo s sprejetjem strategije začela izvajati akcijski načrt. Napredek pri izvajanju se bo ovrednotil z revizijami na vsake 2 leti, nato pa se bo celostna prometna strategija prenovila in prilagodila glede na novo nastale razmere.

c. Spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov

Vzpostavili bomo sistem za redno spremljanje potovalnih navad vseh udeležencev v prometu. Izvajali bomo štetje pešcev, kolesarjev in motornega prometa ter beležili število uporabnikov javnega potniškega prometa. Tako bomo lahko spremljali učinke posameznih ukrepov na razmere v prometu.

d. Načrtovanje prilagoditev za gibalno in senzorično ovirane osebe

Občina bo v sodelovanju s strokovnjaki in invalidskimi društvi pripravila načrt o prilagoditvi prometnih površin gibalno in senzorično oviranim.

e. Uskladitev prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja

Pri sprejemanju prihodnjih prostorskih aktov bo Občina Postojna bolj dosledno upoštevala vpliv na vse prometne sisteme in udeležence.

f. Priprava uravnoveženih občinskih proračunov

Obstoječ občinski proračun je na področju prometa preveč osredotočen na motorni promet. V prihodnje bo Občina Postojna sredstva enakomerno razporedila na vse načine prevoza in s tem prebivalcem ponudila več alternativ prevozu z avtomobilom.

g. Izdelava mobilnostnih načrtov za večje ustvarjalce prometa

Večje javne ustanove, kot so Občina, osnovne šole, vrtci in večja podjetja, so pomemben dejavnik pri potovalnih navadah občanov. Zato je pomembno, da za večje ustvarjalce prometa pripravimo mobilnostne načrte, s pomočjo katerih lahko spremenimo način dostopa prebivalcev do pomembnejših ustanov. V mobilnostnih načrtih se spodbuja uporaba okolju prijaznejših in stroškovno učinkovitejših prevoznih sredstev.

h. Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti z različnimi deležniki

Za izvajanje ukrepov se je treba predhodno uskladiti s številnimi deležniki, ki lahko vplivajo na posamezne prometne sisteme. Sodelovanje bo potrebno s sosednjimi občinami, državnimi ustanovami (MzI, MOP, DRSI) in drugimi deležniki (SŽ, DRI, DARS).

i. Sodelovanje pri evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti



Občina se bo poskušala vključiti v evropske projekte, ki lahko v prihodnje pomenijo pomemben vir financiranja ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

j. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Vsako leto bomo izvajali delavnice in promocijske aktivnosti, s katerimi želimo doseči čim širši krog udeležencev v prometu. Prebivalce bomo poskusili spodbuditi k uporabi bolj zelenih oblik prevoza.

7.5 AKCIJSKI NAČRT

Oznaka	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Organizacija občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti (koordinacija in redno izobraževanje)	brez	majhna	OP						
b.	Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije	5.000 €/2 leti za revizije 20.000 €/5 let za prenovu	majhna	OP in zunanji izvajalec						
c.	Vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in učinkov investicij ter ukrepov	5.000 €/2 leti	srednja	OP in zunanji izvajalec						
d.	Načrtovanje prilagoditev za gibalno in senzorično ovirane osebe	brez	majhna	OP						
e.	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja	brez	srednja	OP, zunanji izvajalec						
f.	Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost	brez	srednja	OP						
g.	Izdelava in pobude za izdelavo mobilnostnih načrtov za večje ustvarjalce prometa (občina, upravna enota javni zavodi, šole, vrtci, gospodarstvo itd.)	5.000 €/leto ob predpostavki sofinanciranja	srednja	OP, javni zavodi, gospodarstvo, zunanji izvajalec						
h.	Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti z različnimi deležniki	brez	majhna	OP, DRSI, DRI, SŽ, MzI, MOP, sosednje občine idr.						
i.	Sodelovanje pri EU-projektih na temo trajnostne mobilnosti	brez	majhna	OP						
j.	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti	2.000 €/leto	majhna	OP, SPVCP, šole, vrtci, ZD						

 izvedba
 načrt/študija

Akcijski načrt prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje

08

DRUGI STEBER: HOJA

UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

Hoja je najbolj naraven, okolju prijazen in zdrav način gibanja. Primerna je za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost niti zdravje. Uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča bodisi do njega. Zato je izjemno pomembno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, zlasti v strnjenih mestnih območjih, kot je Postojna. Veliko kratkih poti, ki jih občani trenutno opravijo z avtomobilom, bi bilo mogoče premagati peš. Tako bi lahko zmanjšali negativne vplive prometa na okolje ter prispevali k bolj aktivnemu in zdravemu prebivalstvu.

8.1 IZZIVI

Pregled obstoječih dokumentov in strategij je pokazal, da je pešačenje sicer zapisano v strateških dokumentih, vendar ni prednostno obravnavano, tako v ciljih kot v ukrepih. Ukrepi za pešačenje so predvideni v manjši meri ter predvsem posredno.

V Postojni je glavno prevozno sredstvo za večino poti osebno vozilo. Na podlagi anket se kar 80 odstotkov ljudi na delovno mesto odpravi z osebnim vozilom. Pri prostočasnih dejavnostih je ta delež nekoliko manjši, vendar v vseh potovanjih osebno vozilo močno prednjači. Potencial za povečanje prometa pešcev sicer obstaja, saj občani kot alternativno obliko potovanja najpogosteje izberejo pešačenje.

Na območju občine je urejenih premalo pešpoti, namenjenih rekreaciji. Posledično sta tek in hoja kot način rekreacije med prebivalci bolj redka. Z ureditvijo novih tematskih poti bi lahko privabili tudi več turistov, ki si želijo aktivnejših počitnic.

V manjših naseljih so razmere za pešačenje slabe, saj

infrastruktura ni urejena v celoti, hkrati pa promet ne poteka dovolj umirjeno. Hoja med naselji je zelo redka, saj si večina prebivalcev ne upa hoditi v bližini motornega prometa, ki na odprtih odsekih dosega velike hitrosti. Treba bo urediti več pešpoti, ki vodijo zunaj prometnih cest.

Prečkanja prometnih cest je z varnostnega vidika treba izboljšati. Prehodi za pešce so ponekod slabo označeni, manjka primerna osvetlitev. Na prometnejših cestah, ki imajo v nesemaforiziranih križiščih več razvrstilnih pasov, je uporaba prehodov za pešce varnostno neustrezna, bolj primerna bi bila uporaba semaforiziranih prehodov. Premalo je tudi dvignjenih platojev v križiščih, ki bi umirili promet in omogočile varnejši prehod čez cesto.

Za senzorično in gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov omejena, saj je njim namenjena infrastruktura ponekod pomanjkljiva ali neustrezno izvedena. Na tem področju bo v prihodnje treba nameniti več pozornosti samim detajlom izvedbe, ki jih pogosto opazijo šele sami uporabniki, ne pa tudi načrtovalci.



Urejeno območje umirjenega prometa z zmanjšano hitrostno omejitvijo ter hitrostno grbino, površine za pešce pa so urejene obojestransko s prehodi za pešce, ki imajo znižane robnike



Park z igrali, do katerega je zaradi stopnic otežen dostop z vozičkom

Pri urejanju novih površin za pešce bi bilo v prihodnje treba več poudarka nameniti kakovostnemu videzu in prijetni uporabniški izkušnji. Številne obstoječe površine namreč zadostujejo tehničnim zahtevam, vendar ne ustvarjajo privlačnega prostora, ki bi spodbujal pešačenje. Za izboljšanje bo treba investirati v novo urbano opremo (klopi, razsvetljava, kažipot, pitniki itd.).

8.2 DOSEŽKI

Osnovne šole so vključene v program varnih poti v šolo, namen katerih je povečati varnost v šolskih okoliših ter spodbuditi otroke k hoji.

Občina je v sklopu RRA Zeleni kras vključena v regijsko mrežo tematskih poti, ki obiskovalce vodijo po poteh kulturne in naravne dediščine.

S celotno prometno strategijo želimo nadaljevati pozitivne trende in še bolj povečati delež hoje v prihodnjih petih letih. To bomo dosegli tako prek ozaveščevalnih akcij kot tudi s postopnim izboljševanjem infrastrukture za pešce.



Prenovljen trg ob Tržaški cesti, ki ima ob zaključku urejeno stopnišče v kombinaciji s klopmi

8.3 CILJI

Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Povečati delež hoje.	Do leta 2022 povečati delež hoje v šolo in na delo na 20 % (15 % leta 2016) Do leta 2022 povečati prisotnost pešcev v središčih naselij za 20 % glede na leto 2016	Delež hoje v šolo in na delo (vir: anketa) Število pešcev (vir: štetje)
Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš.	Vzpostaviti in označiti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti do leta 2022 Do leta 2022 odpraviti problematične točke za pešce	Število novih povezav za pešce Število odpravljenih problematičnih točk
Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev.	Do leta 2022 izničiti število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah	Število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah (vir: AVP)
Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Prilagajanje infrastrukture gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022	Število novih točk s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam

Hoja: cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra

8.4 UKREPI

Celostna prometna strategija občine Postojna na področju uveljavitve hoje predvideva naslednje ukrepe:

a. Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti

Izdelali bomo register obstoječih pešpoti in ocenili njihovo ustreznost za različne uporabnike. Pri načrtovanju novih pešpoti so bo upošteval princip dostopnosti za vse, s čimer bodo prihodnje poti primernejše za širši krog uporabnikov (slepi, gibalno ovirani itd.).

b. Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk

Sistematično bomo popisali nevarne točke in vzdrževali ustvarjeni register točk. Register nam bo pomagal pri določanju prioritet glede izvajanja ukrepov za izboljšanje razmer na področju pešačenja. Register bo vseboval tudi točke, ki so kritične za različne skupine udeležencev, kot so otroci, starejši ter gibalno in senzorično ovirani.

c. Gradnja nove infrastrukture

V prihodnjih letih bomo gradili pločnike na manjkajočih odsekih v naseljih, v zaledju pa bomo širili omrežje pešpoti. Na območju prometnejših se bo povečalo število prehodov za pešce, še posebno v okolici različnih ustanov. Želimo ustvariti bolj sklenjeno mrežo površin za pešce, ki bo omogočala varno udeležbo pešcev v prometu.

d. Izboljšanje obstoječe infrastrukture za pešce

Obstoječa infrastruktura se bo urejala z namenom izboljšanja varnostnih razmer za pešačenje in same kakovosti teh površin. Preuredili bomo preozke pločnike in po potrebi spreminjali geometrijo na prehodih za večjo preglednost. Obstoječe pešpoti bomo opremili z ustreznimi oznakami.

e. Povečanje privlačnosti površin za pešce

Z umeščanjem kakovostne urbane opreme (klopi, razsvetljava, pitniki itd.) in rednim vzdrževanjem površin za pešce želimo povečati privlačnost za uporabo. Posodobili bomo shemo poteka pešpoti in uredili sistem kačipotov s časovnimi oznakami.

f. Prilagoditev in vzdrževanje infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane

Pri novogradnjah in obnovi površin za pešce bomo uporabljali elemente, ki so prilagojeni ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu in jim omogočajo primerno dostopnost do pomembnejših ciljev potovanja v občini.

g. Dopolnitev in vzdrževanje omrežja javne razsvetljave

Obstoječe omrežje javne razsvetljave bomo dopolnjevali in s tem omogočili varnejšo uporabo javnih površin v nočnem času za vse udeležence v prometu.

h. Širitev pešcon ter območij za druženje in rekreacijo

Preučili bomo možnosti za širitev območij, ki bodo namenjena samo nemotoriziranemu prometu. Tako želimo ustvariti več površin, ki bodo ponudile možnosti za druženje in rekreacijo.

i. Promocija in seznanjanje z uporabo aplikacije Lili in Val za načrtovanje šolskih poti

Aplikacija ima funkcijo izobraževanja in z njo otrok spoznava varnejšo pot v šolo, prometne predpise, pravila in prometno kulturo. Cilj aplikacije je povečati in izboljšati transparentnost načrtov varnih poti v šolo ter na nove načine vključevati otroke v promet. Občina bo seznanjala starše in izobraževalne ustanove o prednostih uporabe aplikacije.





Zožitev pločnika, kar ovira prehod pešcev, zaradi parkiranih vozil pešci s pločnika hkrati tudi težko sestopijo

7.5 AKCIJSKI NAČRT

Oznaka	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	10.000 €	srednja	OP, zunanji izvajalec						
b.	Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	2.000 €	majhna	OP, zunanji izvajalec						
c.	Gradnja nove infrastrukture									
-	gradnja manjkajočih pločnikov v naseljih, zlasti do glavnih ciljev potovanja (storitvene dejavnosti, trgovine, šola, vrtec)	30.000 €/leto	visoka	OP						
-	razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih povezav za pešce v zaledju	5.000 €/leto	visoka	OP						
-	ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij (v okolici šol in vrtca, avtobusnih postajališč, zdravstvenih ustanov)	10.000 €/leto	srednja	OP						
d.	Izboljšanje obstoječe infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti pešcev ter izboljšanje pogojev za pešačenje									
-	ureditev obstoječih površin za pešce (preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zgornjega ustroja, vzdrževanje, urbana oprema)	40.000 €	srednja	OP						
-	nadgradnja šolskih poti z ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil	5.000 €	majhna	OP						
e.	Povečanje privlačnosti površin za pešce									
-	kažipoti s časovnimi oznakami	5.000 €/leto	srednja	OP						
-	posodabljanje sheme poteka pešpoti v smislu časovnih oznak	500 €/leto	majhna	OP, zunanji						
f.	Prilagoditev in vzdrževanje infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe ter druge ranljivejše skupine v naseljih									
-	izdelava in sprejetje občinskih smernic za uporabo taktilnih oznak in zvočne signalizacije za slepe in slabovidne	brez	majhna	OP						
-	gradnja klančin, nižanih pločnikov, odstranitev arhitekturnih ovir, označitev mestnega jedra s taktilnimi oznakami in zvočno signalizacijo za slepe in slabovidne idr.	5.000 €/leto	srednja	OP						

Oznaka	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
g.	Dopolnitev in vzdrževanje omrežja javne razsvetljave v naseljih	70.000 €	srednja	OP, zunanji izvajalec						
h.	Širitev pešcon in površin za druženje ter rekreacijskih površin	50.000 €/leto	visoka	OP						
i.	Izdelava, uvedba, seznanjanje in promocija aplikacije za načrt šolskih poti	1.000 €/leto	majhna	OP						

 izvedba
 načrt/študija

Akcijski načrt drugega prometnega stebra: Hoja

“ Občina Postojna vzpostavlja varne, povezane in vsem enakovredno dostopne prometne površine, prilagojene trajnostnim oblikam mobilnosti. ”



09

TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

OBLIKOVANJE POGOJEV ZA IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

Kolesarjenje je na krajših razdaljah lahko najhitrejši način transporta, hkrati pa spada med najbolj trajnostne načine. Vožnja s kolesom prinaša uporabnikom tako zdravstvene kot ekonomske koristi. Poleg zdravega načina življenja je kolesarjenje tudi vrsta prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje potrebe po parkirnih mestih. Kolo je primerno tudi za rekreacijske dejavnosti, zato je pogosto sestavni del turistične ponudbe. Zato je kolesarjenje učinkovita alternativa uporabi avtomobila in mu je smiselno dodeliti večjo vlogo pri načrtovanju prometa.

9.1 IZZIVI

Obstoječe kolesarsko omrežje ima še veliko manjkajočih povezav. Glavni manjkajoči povezavi sta severni del Ljubljanske ceste in Jamska cesta, s katerima bi ustvarili osnovno sklenjenost omrežja. Pri urejanju površin za kolesarje bo največja ovira umeščanje v prostor, saj je širina cestišča zaradi bližine stavb omejena.

Prebivalci za vsakodnevne potrebe kolesa ne uporabljajo pogosto. V anketah je bilo ugotovljeno, da se s kolesom dnevno vozita zgolj 2 odstotka prebivalcev, iz česar lahko sklepamo, da kolesarjenje ne spada med načine prevoza, ki bi jih uporabniki obravnavali kot alternativo uporabi avtomobila. Za povečanje kolesarjenja bo treba občane ozaveščati o pozitivnih učinkih vožnje s kolesom in hkrati ustvariti primerne pogoje z infrastrukturnimi ukrepi. Kolesarjenje je na krajše razdalje časovno pogosto najučinkovitejši način transporta in zato idealno za opravljanje poti med postajališčem in končnim ciljem.

Kolesarjenje med naselji ni pogosto, saj so prometne razmere neugodne. Motorna vozila dosegajo velike hitrosti, hkrati pa ni kolesarskih površin, ki bi uporabnikom zagotavljale varnost. Dostopnost s kolesom iz bližnjih krajev do Postojne je zaradi neustreznih varnostnih razmer slaba, čeprav so razdalje razmeroma kratke.

Izboljšanje pogojev bi prebivalcem omogočilo uporabo kolesa za dostopanje do vsakodnevnih opravkov. Med naselji je treba preučiti možnosti glede uporabe obstoječih poljskih poti za kolesarje in urejanje novih poti, odmaknjenih od glavnih prometnic.

Obstoječi pogoji za intermodalnost so neustrezni. Vsaj v okolici bolj frekventnih avtobusnih in železniških postajališč bi bilo treba urediti več naslonjal ali parkirišč za kolesa. Trenutno namreč kolesarji koles ob številnih postajališčih nimajo kam prikleniti, zato je kombinacija uporabe kolesa in avtobusa manj privlačna.

V prostorskih aktih nimamo opredeljenih zahtev glede parkiranja koles, zato se praviloma na ta element pozablja ali pa je izveden pomanjkljivo. Še veliko prostora za izboljšave je v uporabi dobrih praks in znanja iz drugih mest.



Pomanjkanje kolesarskih stojal pred javnimi ustanovami

Prometna varnost kolesarjev se v zadnjih letih ni izboljšala, nesreče so postale po letu 2009 pogostejše. Absolutne številke sicer niso velike (do 8 nesreč letno), vendar glede na zelo majhen delež kolesarjenja nezanemarljive.

Skozi občino Postojna sta predvideni dve državni daljinski kolesarski povezavi: D1 Ljubljana–Postojna–Divača in D11 Postojna–Ilirska Bistrica–Jelšane. Občina bo pri širitvi obstoječe kolesarske mreže upoštevala možnosti navezave na bodoče daljinske povezave.

9.2 DOSEŽKI

Po občini Postojna so urejene tematske kolesarske poti, ki so vključene v del regijske turistične ponudbe. Poti so razvrščene glede na zahtevnost in primerne tako za rekreativce kot turiste.

V Postojni je bilo v zadnjih letih v sklopu gradnje krožišč urejenih tudi več kolesarskih površin, ki omogočajo varnejše prečkanje cest. Kolesarji so na odsekih med krožišči vodeni po kolesarski stezi, ki uporabnike z robnikom ločuje od motornega prometa in s tem zagotavlja ustrezno varnost.



Dvosmerna kolesarska pot ob Reški cesti, ki pa se konča pri meji naselja

9.3 CILJI

Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.	Vzpostaviti sodelovanje s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami na področju kolesarjenja do leta 2018	Število skupnih sestankov in načrtov
Povečati delež kolesarjenja.	Do leta 2022 povečati delež kolesarjenja v šolo in na delo na 5 % (1% leta 2016)	Delež kolesarjenja v šolo in na delo (vir: anketa)
Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom.	Do leta 2022 vzpostaviti in označiti manjkajoče kolesarske povezave v mestu in v navezavi z omrežjem sosednjih občin Do leta 2022 zagotoviti kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah	Število novih kolesarskih povezav in število novooznačenih kolesarskih povezav Delež javnih zgradb s kolesarskimi parkirišči
Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev.	Do leta 2022 izničiti število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah	Povprečno število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah

Kolesarjenje: cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra

9.4 UKREPI

Celostna prometna strategija občine Postojna na področju kolesarjenja predvideva naslednje ukrepe:

a. Izdelava registra in načrta ter pridobitev dokumentacije za dopolnitev mestnega kolesarskega omrežja

Izdelali bomo register obstoječih kolesarskih površin in pripravili načrt za vzpostavitev sklenjenega mestnega kolesarskega omrežja. Za dopolnitve omrežja bomo pridobili tudi vso ustrezno dokumentacijo.

b. Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za gradnjo daljinskega kolesarskega omrežja

V sodelovanju z vsemi ključnimi deležniki bomo pripravili načrte in pridobili ustrezno dokumentacijo za gradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja. Preučili bomo tudi možnosti navezave omrežja na primestna naselja.

c. Gradnja nove infrastrukture

Na podlagi predhodno izvedenih načrtov bomo začeli graditi nove rekreativne kolesarske poti ter različne daljinske kolesarske povezave. Dogradili bomo tudi manjkajoči deli mestnih kolesarskih poti. Preučili bomo možnosti za ureditev dvosmernega kolesarskega prometa na enosmernih ulicah v mestu.

d. Postavitev parkirišč za kolesa

V bližini javnih objektov in drugih frekventnih lokacij bomo postavili parkirišča za kolesa. Glede na potrebe in čas parkiranja bomo uredili parkirna stojala, kolesarnice in

nadstrešnice. Kolesarjem želimo zagotoviti primernejše pogoje hrambe koles v okolici pomembnejših ciljev v občini.

e. Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture

Na obstoječi infrastrukturi bomo odpravili nekatere pomanjkljivosti s področja talnih označb, vodenja v križiščih in urejanja same vozne površine. Z urejeno infrastrukturo lahko privabimo nove uporabnike, ki do zdaj niso razmišljali o možnostih kolesarjenja.

f. Preučitev vzpostavitve avtomatiziranega sistema za izposajo koles

Preučili bomo možnosti za vzpostavitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles. Poskušali bomo ugotoviti, kakšen je potencial za uporabo takšnega sistema med občani in obiskovalci. Z uvedbo sistema za izposajo se povečajo možnosti za kombinacijo različnih prevoznih sredstev (denimo vožnja z avtomobilom do Postojne in uporaba izposojenega kolesa za krajše poti v mestu).



g. Postavitev števecv za kolesa in drugih ureditev za spodbujanje kolesarjenja

Na izbranih lokacijah bomo postavili števecv, ki bodo beležili število kolesarjev. Statistiko bomo lahko prikazovali na sami lokaciji in s tem informirali mimoidoče. Podatki se lahko uporabijo pri nadaljnjih promocijskih dejavnostih s področja spodbujanja kolesarjenja. Druga možnost je vzpostavitev glasbenih poti, kjer na cestišče postavimo talne ovire, ki pri kolesarjenju s hitrostjo 20 kilometrov na uro zaigrajo melodijo.



9.5 AKCIJSKI NAČRT

Oznaka	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Izdelava registra in načrta ter pridobitev ustrezne dokumentacije za dopolnitev mestnega kolesarskega omrežja	15.000 €	majhna	OP, zunanji izvajalec						
b.	Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za gradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezav s primestnimi naselji	15.000 €	visoka	OP, zunanji						
c.	Gradnja nove infrastrukture									
-	gradnja manjkajočih delov mestnih kolesarskih poti	5.000 €/leto	visoka	OP						
-	gradnja rekreativnih kolesarskih poti	50.000 €	visoka	OP						
-	gradnja regijskih, državnih in drugih primestnih kolesarskih poti	600.000 € (ob predpostavki sofinanciranja)	visoka	OP, Mzi, DRSI, sosednje občine						
-	preučitev možnosti enosmernih prometnih režimov z dvosmernim kolesarskim prometom v Postojni	15.000 €	majhna	OP						
d.	Parkirišča za kolesa: postavitev parkirišč za kratkotrajno parkiranje (kolesarnice, nadstrešnice, stojala za kolesa, zlasti ob javnih objektih, postajališčih JPP, trgovinah ter turističnih točkah)	10.000 € (300 €/kolo)	srednja	OP						
e.	Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti kolesarjev ter izboljšanje pogojev za kolesarjenje									
-	urediti šolske poti z ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil	redna sredstva	srednja	OP						
-	ureditev in označitev obstoječih mestnih, rekreacijskih in tematskih kolesarskih poti	75.000 €	srednja	OP						
f.	Preučitev vzpostavitve avtomatiziranega sistema za izposajo koles	15.000 € za študijo	majhna	OP						
g.	Postavitev števcov za kolesa in drugih ureditev za spodbujanje kolesarjenja (melodična pot, kolesarski poligon idr.)	10.000 €/leto	srednja	OP						

 izvedba
 načrt/študija

Akcijski načrt tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

10

ČETRTI STEBER: PRIVLAČEN JPP

RAZVOJ PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

Javni potniški promet povečuje izkoristek transporta kot celote, zmanjšuje prometne zastoje in težave s parkiranjem. Je okolju prijaznejši od avtomobilov. Pomembna je njegova družbenokoristna vloga, saj omogoča mobilnost tistim prebivalcem, ki drugih oblik prevoza ne morejo uporabljati (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega avtomobila). Namen javnega prevoza je omogočiti potniku alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovostni avtobusni in železniški sistem mora zato izpolnjevati nekatera merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve, da bo postal zanimiv za potencialne potnike.

10.1 IZZIVI

Manjši kraji imajo na voljo omejene storitve javnega potniškega prometa, saj so lokacije potencialnih potnikov preveč razpršene, število potnikov pa je dokaj majhno. Zagotavljanje klasičnih avtobusnih prevozov v takšnih primerih ni rentabilno in težko zagotavlja primerno frekvenco prevozov. Trenutne alternative osebnemu vozilu zato skoraj ni. Potreben bo razmislek o uvedbi prevozov 'na klic' in različnih storitev za deljenje prevozov, ki so lahko za vožnjo med manjšimi kraji bolj primerni.

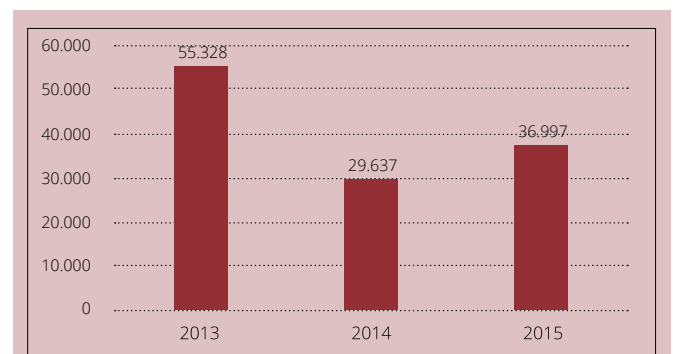
Avtobusna postajališča v občini niso povsem poenotena in imajo zelo raznoliko opremo. Ponekod manjkajo nadstrešnice in informacije o voznih redih, na vozišču pa ni talnih oznak za avtobusno postajališče. Bolje urejena so predvsem postajališča v Postojni, zato bodo v prihodnje zahtevane izboljšave večinoma na zalednem območju.

V anketah je bilo ugotovljeno, da javni potniški promet uporabljajo predvsem šolarji, ki v 5 odstotkih izberejo avtobus in v 5 odstotkih vlak. Pri drugih uporabnikih je delež uporabe javnih prevozov zanemarljiv, saj znaša

zgolj 1–2 odstotka. To nakazuje na dejstvo, da se z avtobusom vozijo zgolj tisti prebivalci, ki niso zmožni uporabljati osebnega vozila. Glede na to, da ima mesto Postojna, v kateri živi velik del prebivalstva občine, uveden tudi mestni avtobusni promet, so tako nizke številke nekoliko presenetljive. Treba bo intenzivneje spodbujati uporabo javnega potniškega prometa z različnimi delavnicami in promocijskimi akcijami.

Mestni in medkrajevni avtobusni promet sta v Postojni slabo integrirana, saj linije nimajo združenih postajališč. Posledično je kombiniranje obeh prevozov za potnike manj privlačno. V sodelovanju s prevozniki bo treba uskladiti mestni in medkrajevni potniški promet v smislu združevanja postajališč in optimizacije poteka linij.

Število uporabnikov železniškega potniškega prometa je zelo majhno. Na železniški postaji Postojna dnevno vstopa nekaj več kot 200 potnikov, v Prestranku pa



Število prodanih vozovnic na železniški postaji Postojna
(Vir: Slovenske železnice)

Po letu 2013 je bil zabeležen velik upad prodanih vozovnic, kar je posledica žledoloma v zimi 2013/2014. Do povratka vseh potnikov bo torej minilo še nekaj časa, saj so nekateri v tem času že spremenili svoje potovalne navade.

okoli 30. Število potnikov se je po žledolomu leta 2014 močno zmanjšalo in še vedno ni doseglo predhodne ravni. Vožnja z vlakom za občane je zaradi dolgih potovalnih časov slaba alternativa. Občina Postojna pri železniškem prometu nima neposrednega vpliva, lahko pa v sodelovanju s preostalimi občinami v regiji poskuša lobirati za določene ukrepe pri SŽ.

10.2 DOSEŽKI

V Postojni je urejen mestni potniški promet – Furman. V mestu obratujejo tri linije, ki so brezplačne za uporabo, saj storitev prevoza v celoti financira občina.

Občina je z razpisom za obdobje med 2014–2018 glede na predhodno obdobje ustvarila velik prihranek, ki je posledica racionalizacije prevozov in konkurenčnih ponudb na razpisu. K racionalizaciji je prispevala odločitev, da lahko linije šolskega prevoza uporabljajo tudi preostali občani.



Avtobusno postajališče z nadstrešnico, ki pa jo stanovalci uporabljajo kot komunalni otok



Avtobusno postajališče v bližini šole, ki je stilsko prilagojeno uporabnikom

10.3 CILJI

Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Izboljšati kakovost ponudbe JPP.	Povečati pestrost ponudbe JPP v občini, prilagojene za različne situacije in skupine potnikov, ter v sosednje občine Do leta 2022 povečati konkurenčnost osebnemu avtomobilu s povečanjem frekvence	Število oblik JPP v občini Povečan časovni interval voženj v konici
Povečati uporabo avtobusnih prevozov.	Do leta 2022 povečati delež potovanj, opravljenih z avtobusom na 10 % (4 % leta 2016)	Delež prebivalcev, ki uporabljajo avtobus (vir: anketa)
Povečati uporabo vlaka.	Do leta 2022 povečati delež potovanj, opravljenih z vlakom, na 8 % (3 % leta 2016)	Delež prebivalcev, ki uporabljajo vlak (vir: anketa)
Izboljšati integracijo med JPP in drugimi prometnimi načini.	Doseči 100-odstotni delež ponudnikov JPP, vključenih v sistem enotne vozovnice, do leta 2022	Delež ponudnikov JPP, vključenih v sistem enotne vozovnice
Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Doseči 100-odstotni delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim, do leta 2022	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim

Javni potniški promet: cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra

10.4 UKREPI

Celostna prometna strategija občine Postojna na področju javnega potniškega prometa predvideva naslednje ukrepe:

a. Optimizacija in promocija avtobusnega prometa

Uporabniki si želijo pogostejšo frekvenco avtobusov, predvsem v času jutranje in popoldanske konice. V sodelovanju z avtobusnimi prevozniki bomo poskušali izboljšati razmere. Na prihodnjem razpisu za prevoznika v mestnem avtobusnem prometu bomo razširili nabor linij in pogostost prihodov ter zahtevali uporabo okolju prijaznejšega voznega parka. Optimiziral se bo tudi šolski prevoz, ki je v Postojni že zdaj vključen v mestne linije. Z Ministrstvom za infrastrukturo se bomo poskušali dogovoriti o povečanju frekvence medkrajevnega avtobusnega prometa in o morebitnih spremembah poteka linij. Za bolj oddaljena naselja, ki nimajo možnosti za vzpostavitev avtobusnih povezav, bomo uvedli prevoze 'na klic'.

b. Izboljšanje avtobusnih postajališč

Avtobusna postajališča bomo opremili z nadstrešnicami, sedišči, voznimi redi in prometno signalizacijo. Številna postajališča so namreč pomanjkljivo opremljena in za uporabnike nepriljubljena. Postajališča se bodo prilagodila gibalno in senzorično oviranim osebam, ki jim je zdaj dostop otežen. V bližini frekventnih postajališč bomo postavili parkirišča za kolesa in s tem izboljšali pogoje za intermodalnost. Pri urejanju postajališč se bomo usklajevali tudi z avtobusnimi prevozniki.

c. Optimizacija železniškega prometa

Občina bo aktivna pri pobudah za povečanje frekvence potniških vlakov. S SŽ se bomo poskušali dogovoriti o posodobitvi postajne infrastrukture v smislu boljšega informiranja potnikov (prikazovalniki prihodov in voznih redov, dostop do interneta) in urejanja samih čakalnih prostorov.

d. Integracija potovalnih načinov

Izdelala se bo študija o možnostih za vzpostavitev prometnih vozlišč v bližini železniške ali avtobusne postaje v Postojni. Želimo si namreč vzpostaviti osrednjo točko za križanje vseh prometnih sistemov, s čimer bi ustvarili boljše pogoje za kombinacijo različnih prevoznih sredstev. Preučili bomo tudi možnosti za integracijo vseh prevoznikov v javnem potniškem prometu v sistem enotne vozovnice, kar bi prav tako pripomoglo k lažjemu kombiniranju javnih prevozov.



Vizija vzpostavitve parkirišča 'parkiraj in se odpelji z avtobusom/ odkolesari v mesto' (P + R in P + Bike) na Reški cesti v Postojni

10.5 AKCIJSKI NAČRT

Oznaka	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Optimizacija in promocija avtobusnega prometa									
-	povečanje frekvence in podaljšanje linij mestnega avtobusnega prometa (do naselja Prestranek idr.)	70.000 €/leto	srednja	OP, izvajalec prevozov						
-	optimizacija okolju prijaznih vozil	brez	majhna	OP, izvajalec prevozov						
-	optimizacija šolskega prevoza	brez	majhna	OP, izvajalec prevozov						
-	povečanje frekvence medkrajevnega avtobusnega prometa	brez	majhna	OP, izvajalec prevozov						
-	uvedba prevoza „na klic“ na območjih brez ustreznih povezav z JPP	15.000 €	srednja	OP, zunanji izvajalec						
b.	Izboljšanje avtobusnih postajališč									
-	urejanje postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo	3.000 €/leto	srednja	OP						
-	prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	500 €/leto	srednja	OP						
-	informatizacija JPP (aplikacija ipd.)	5.000 €	majhna	OP						
-	opremljanje večjih postajališč s parkirišči za kolesa	100 €/kolo	majhna	OP						
c.	Optimizacija železniškega prometa									
-	pobude in podpora za povečanje frekvence potniških vlakov	brez	majhna	OP						
-	pobude in podpora pri posodobitvi železniške postaje z vso potrebno postajno infrastrukturo (prikazovalniki prihodov, vozni redi, dostop do interneta, čakalnica itd.)	brez	majhna	OP, SŽ						
d.	Integracija potovalnih načinov									
-	študija vzpostavitve prometnih vozlišč ob železniških postajah in glavni avtobusni postaji	5.000 €	majhna	OP						
-	proučitev možnosti vključitve vseh prevoznikov v sistem enotne vozovnice JPP	5.000 €	majhna	OP						

■ izvedba
■ načrt/študija

Akcijski načrt četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet

11

PETI STEBER: MOTORNI PROMET

SPREMEMBA NAVAD UPORABNIKOV MOTORIZIRANEGA PROMETA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE POSTOJNA

Uporaba motornih vozil se je v zadnjih 14 letih močno povzpela. To nam kažejo podatki o stopnji motorizacije v občini Postojna, ki se je povečala s 441 v letu 2002 na kar 546 vozil na 1.000 prebivalcev v letu 2015. Po lastništvu motornih vozil se občina Postojna uvršča nad slovensko povprečje. Vožnja z osebnim vozilom je prevladujoč način prevoza, zato je bilo tudi vlaganje v infrastrukturo v zadnjih desetletjih osredotočeno predvsem na izboljšanje razmer za uporabnike osebnih vozil, za preostale udeležence v prometu pa je bilo namenjenih manj sredstev. K prevladujočemu položaju avtomobila prispeva tudi dejstvo, da je poselitev z izjemo Postojne in nekaterih bližnjih naselij dokaj razpršena. Večina zalednih prebivalcev nima ustreznih alternativ, zato za svoje dnevne potrebe praviloma uporabljajo osebno vozilo. Množična uporaba osebnih vozil s seboj prinaša negativne okoljske posledice in posredno vpliva tudi na zdravstveno stanje prebivalcev.

11.1 IZZIVI

Industrijska cona Veliki otok in Postojnska jama ustvarita veliko prometa, ki po obstoječi cestni mreži poteka predvsem prek Jamske ceste in Kosovelove ulice ali Titove ceste do avtocestnega priključka. Ob nadaljnji rasti števila turističnih obiskovalcev Postojnske jame in razvoju industrijske cone lahko pričakujemo porast števila težkih vozil na prej omenjeni poti, ki poteka skozi samo središče mesta. Pri bolj neposredni povezavi območja z avtocesto so prisotne nekatere omejitve, saj je podaljšanje Reške ceste proti severu težko izvedljivo zaradi območja Natura 2000.

V Postojni so uvedene modre cone, ki skušajo s cenovno politiko na izbranih mestih omejevati povpraševanje po parkiranju. Ukrep je ponekod zaradi bližine številnih brezplačnih parkirnih mest neučinkovit. Občina bo morala preučiti obstoječo parkirno politiko.

Na območju starejših večstanovanjskih blokov, pri katerih so bili upoštevani takratni manj zahtevni parkirni normativi, se pojavljajo težave s pomanjkanjem urejenih parkirišč. Številni stanovalci posledično parkirajo na improviziranih parkirnih mestih. Z lastniki stanovanj in okoliških zemljišč bi bil potreben dogovor o ureditvi primernih površin za parkiranje.

Nekatere cestne površine so v slabem stanju in ne zagotavljajo primernih voznih lastnosti. Na mestnih cestah je vzrok predvsem v različnih posegih v voziščno konstrukcijo za potrebe komunalnih vodov. Lokalne ceste v zaledju pa so manj redno vzdrževane in obnavljane, zato je vozna površina ponekod že močno razpokana. V prihodnje moramo pri novogradnjah in





Velika talna označba, ki vodi turiste proti Postojnski jami, dobro vodenje zmanjšuje nepotrebno kroženje vozil, ki bi morebiti zgrešila pot

obnovah cest strožje nadzorovati kakovost ter v fazi uporabe bolj dosledno izvajati vzdrževalna dela.

Med prebivalci je prisoten velik delež delovnih migracij zunaj občine. V zadnjih 16 letih se je število delovnih migracij zunaj občine povečalo za 32 odstotkov. Vsakodneвне migracije opravlja večina zaposlenih z avtomobilom (71 odstotkov delovno aktivnih potuje na delo z avtomobilom), zato nastajajo dodatni okoljski izpusti in povečane potrebe po vlaganju v cestno infrastrukturo.

V anketah je bilo ugotovljeno, da med prebivalci prevladuje vozniška kultura. Dve tretjini gospodinjstev imata na razpolago vsaj dva avtomobila ali več. Dvainosemdeset odstotkov vprašanih je odgovorilo, da uporabljajo avto skoraj vsak dan (71 odstotkov kot voznik in 11 odstotkov kot sopotnik). Za daljše razdalje vozniki ne vidijo alternative, na krajših poteh pa je zelo pogosta izbira avtomobila predvsem stvar navade. V prihodnje bo treba voznike ozaveščati o racionalnejši rabi avtomobila.

11.2 DOSEŽKI

Količina motornega prometa se je v zadnjih letih ustalila. Na občinskih cestah v prihodnje ni pričakovati večjih težav z zmogljivostjo cestnega omrežja. Ankete so pokazale, da je s pretočnostjo prometa zadovoljnih 70 odstotkov voznikov. V mestnem območju so izvedeni številni ukrepi za umirjanje prometa, zato po večini cest poteka zgolj lokalni promet, tranzitni tokovi pa predvsem po Titovi cesti.

S prometno signalizacijo je dobro poskrbljeno za vodenje obiskovalcev Postojnske jame od avtocestnega priključka do končnega cilja. Tako se zmanjša nepotrebno kroženje številnih vozil, ki v času turistične sezone prihajajo v Postojno.

Število prometnih nesreč se je v zadnjih 14 letih prepolovilo. Zmanjšalo se je število hudih prometnih nesreč.

11.3 CILJI

Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Umirjanje motornega prometa.	Zmanjšati hitrost vozil (V85) v naseljih na dovoljeno	Analiza merjenja hitrosti (vir: radarji)
Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja.	Umik parkirnih mest z območij, kjer imajo pešci prednost, na primernejša območja do leta 2022	Število parkirnih mest v mestnem središču
Povečati prometno varnost v motornem prometu.	Zmanjšati število prometnih nesreč do leta 2022 glede na leto 2014 (120 nesreč)	Število prometnih nesreč
Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	Ohraniti ali zmanjšati stopnjo motorizacije do leta 2022 glede na leto 2015 (546 vozil/1000 preb.)	Stopnja motorizacije
Spodbujanje rabe ekoloških vozil.	Posodabljanje voznega parka občinske uprave in drugih pravnih subjektov v lasti Občine	Število e-vozil (e-kolo, e-skuter, e-avtomobil)
	Gradnja infrastrukture za uporabo ekoloških vozil	Število polnilnic za električna vozila

Motorni promet: cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra

11.4 UKREPI

Celostna prometna strategija občine Postojna na področju racionalne rabe motoriziranega prometa predvideva naslednje ukrepe:

a. Celovito urejanje parkiranja

Vzpostavili bomo izhodišča glede celovitega urejanja parkiranja, ki zahtevajo usklajenost bodočih prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti. S sprejetimi izhodišči se bo vzpostavila nova prometna politika, ki bo strožje omejevala parkiranje v samem mestnem središču in v kombinaciji s parkirišči zunaj središča omogočala enak dostop z drugimi načini prevoza (postavitve kolesarnic ob parkiriščih, vzpostavitev novih avtobusnih linij v okviru P + R). Pri uvedbi nove parkirne politike se bodo upoštevale tudi potrebe za turistične obiskovalce, predvsem v smislu urejanja prostorov za turistične avtobuse in avtodome. Za obiskovalce bomo vzpostavili sistem vodenja prometa do prostih parkirišč.

b. Načrtovanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa

Na območjih šol in vrtcev ter stanovanjskih sosesk se bo nadaljevalo izvajanje ukrepov za umirjanje prometa. Na nekaterih območjih so že zdaj uvedeni določeni ukrepi, ki jih bomo v prihodnje po potrebi dopolnili. Zunaj glavnih prometnic želimo čim bolj omejiti tranzitni promet in ustvariti varnejše in kakovostnejše okolje za prebivalce. Predvidene so ureditve dvignjenih prehodov za pešce, prilagoditve cestnih profilov, svetlobna opozorilna signalizacija in spremembe prometnih režimov. Ukrepi se bodo izvajali tako v urbanih središčih kot v manjših

naseljih, ki so bila do zdaj manj pogosto obravnavana.

c. Izboljšava obstoječe in gradnja nove infrastrukture

Izvedle se bodo sanacije nekaterih dotrajanih vozišč, ki ne zagotavljajo več primernih voznih lastnosti. Preučili bomo potrebe po gradnji novih cestnih povezav (denimo Log-Kremenca), ki bi lahko razbremenile določene stanovanjske soseske in omogočile umirjanje prometa v posameznih conah.



Parkirišča ob šoli, ki so namenjena avtomobilom, s katerimi starsi vozijo otroke v šolo in iz nje

d. Okolju prijazen promet

V javnih službah si bomo prizadevali za nakup okolju prijaznih vozil na metan ali električno, s čimer bomo zmanjšali izpuste in prihranili pri obratovalnih stroških. Z uporabo okolju prijaznih vozil bomo pri drugih voznikih spodbudili zanimanje za alternativne vire pogona. Za razširitev kroga uporabnikov električnih vozil je predvidena postavitev električnih polnilnic, ki bodo lahko služile tudi za potrebe voznega parka javnih služb.

e. Sodelovanje z delodajalci na področju spodbujanje sopotništva

Pri večjih podjetjih želimo spodbuditi deljenje prevozov na delovno mesto med sodelavci. S povečanjem takšnega načina prihoda na delovno mesto bi se zmanjšale potrebe po parkirnih zmogljivostih, zaposleni pa bi prihranili pri potnih stroških.

f. Izvajanje nadzora

Na cestah, kjer so izkazane potrebe po umirjanju prometa oziroma kjer je ugotovljeno, da vozniki ne spoštujejo hitrostnih omejitev, nameravamo uvesti radarski nadzor hitrosti. Občina bo izvajala tudi nadzor nad parkiranjem in s tem uveljavljala zastavljeno parkirno politiko. Več nadzora bo na območjih kratkotrajnega parkiranja, kjer uporabniki pogosto ne upoštevajo časovnih omejitev. Še bolj poostren nadzor se bo izvajal na prostorih za invalide, pločnikih in intervencijskih poteh.



g. Izdelava študije in izvedba urejanja parkirne politike avtomobov ter gospodarskih vozil

V občini danes nimamo zagotovljenega parkirišča za avtodome in gospodarska vozila. Da bi se izognili negativnim vplivom, bomo proučili možnosti za umestitev parkirišč na strateško primernih lokacijah.

11.5 AKCIJSKI NAČRT

Oznaka	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Celovito urejanje parkiranja									
-	vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja (usklajenost prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti, denimo parkirni standardi)	5.000 €	visoka	OP, zunanji izvajalec						
-	sprejetje in izvajanje nove parkirne politike v Postojni (parkirni režim, časovna omejenost, število parkirnih mest itd.)	2.000 €/leto	srednja	OP						
-	zmanjšanje števila parkirnih mest v mestnih središčih	brez	majhna	OP						
-	vzpostavitev parkirišča P + R tudi za delitev prevozov (sopotništvo) in organizacija JPP do središča tudi za potrebe turistov	15.000 €	srednja	OP						
-	vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmeritvene table za parkirišča)	5.000 €	majhna	OP						
-	vključitev ljudi v procese usmerjanja prometa v mestu med turistično sezono	5.000 €	majhna	OP						

Oznaka	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
b.	Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa (denimo dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje, oženje vozišč, prometni režim idr. na območju šol, vrtcev in drugih javnih ustanov, v mestnem jedru Postojne ter na območju naselij in vasi)	3.500 €/leto	srednja	OP						
c.	Izboljšava obstoječe in gradnja nove infrastrukture									
–	sanacija dotrajanih vozišč	300.000 €/leto	visoka	OP						
–	gradnja novih cestnih odsekov (denimo odsek Log–Kremenca)	2.000.000 €	visoka	OP						
d.	Okolju prijazen promet									
–	nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb	30.000 €/vozilo	srednja	OP						
–	širitev omrežja polnilnic za električna vozila	5.000 €/polnilnico	srednja	OP, zunanji izvajalec						
e.	Sodelovanje z delodajalci na področju spodbujanja sopotništva („car pooling“)	brez	majhna	OP, delodajalci						
f.	Izvajanje nadzora									
–	kršitve parkiranja (na prostorih za invalide, pločnikih, intervencijskih poteh)	10.000	srednja	OP						
–	prikazovalniki prekoračenih hitrosti	10.000	srednja	OP						
g.	Izdelava študije in izvedba urejanja parkirne politike avtomobov ter gospodarskih vozil	35.000 €	majhna	OP						

 izvedba
 načrt/študija

Akcijski načrt petega prometnega stebra: Motorni promet





Predlog ureditve mešane površine na Tržaški cesti v Postojni

