

OBČINA
SEŽANA



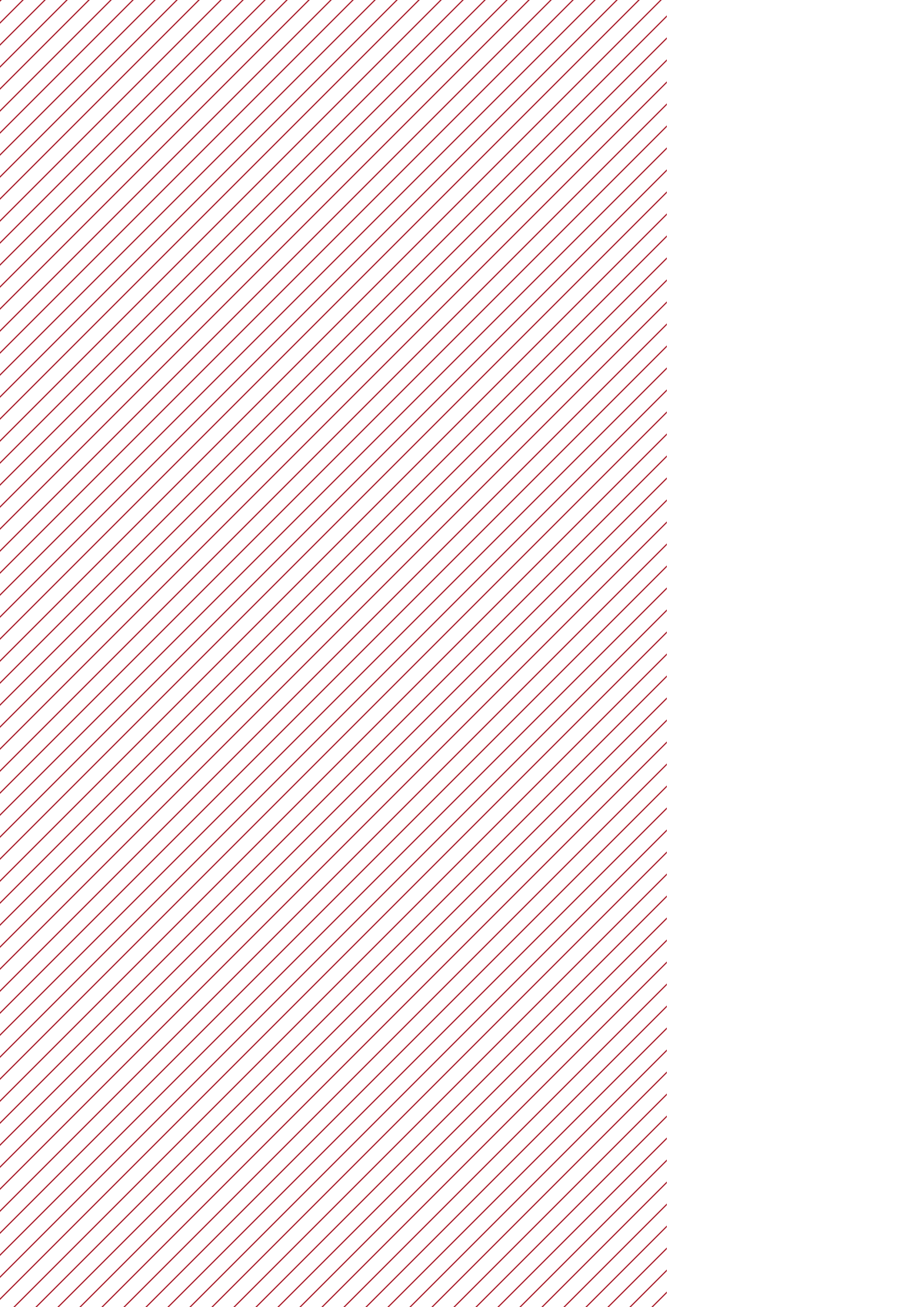
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE SEŽANA

Celostna prometna strategija OBČINE SEŽANA





Naslov:**CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE SEŽANA**

št. dokumenta 032-5/2018-3

Naročnik:Občina Sežana
Partizanska cesta 4, SežanaDavorin Terčon, župan Občine Sežana,
Aleš Vodičar, skrbnik naloge**Izvajalec:**PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.
Vojkova cesta 65, LjubljanaKatja Miklič,
Lea Ružič, M.Sc,
mag. David Trošt,
mag. Gregor Pretnar,
Miha Blaž**Podizvajalci:**AVA - arhitektura & design, Alja Vehovec s.p.
Linhartova cesta 34, Ljubljana

Alja Vehovec

MK Projekt,
družba za svetovanje in vodenje projektov, d. o. o.
Rogaška cesta 25, Šmarje pri JelšahMiha Jazbinšek,
Nina MočilnikZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o.
Grajska cesta 7, Maribordr. Andreja Kuzmanič,
Mirjam Luketič**Fotografije:**

arhiv izdelovalcev CPS

Lektura:Prosperansa prevajanje in lektoriranje Klemen Pust s.p.
Beblerjeva ulica 2, Idrija

Klemen Pust

Leto izida: 2018**Leto natisa:** 2018**Naklada:** 200 izvodov**Cena:** brezplačno**Naložbo sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor iz Sklada za podnebne spremembe.****SEZNAM KRATIC:**

AP	-	avtobusna postaja	OPN	-	občinski prostorski načrt
AC	-	avtocesta	OPPN	-	občinski podrobni prostorski načrt
CPS	-	Celostna prometna strategija	OŠ	-	osnovna šola
DARS	-	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji	PLDP	-	povprečni letni dnevni promet
DRSI	-	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	RS	-	Republika Slovenija
EU	-	Evropska unija	SURS	-	Statistični urad Republike Slovenije
JPP	-	javni potniški promet	SŽ	-	Slovenske železnice
MzI	-	Ministrstvo za infrastrukturo	ŽP	-	Železniška postaja



KAZALO

01	O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI	6
02	PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA	9
	2.1 Postopek izdelave	
	2.2 Območje obdelave	
	2.3 Vključevanje javnosti	
03	STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	12
04	VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI	15
05	SCENARIJI PRIHODNJEGA RAZVOJA MOBILNOSTI V OBČINI	18
06	STRATEŠKI STEBRI	21
07	PRVI STEBER: CELOSTNO NAČRTOVANJE	22
	7.1 Izzivi	
	7.2 Priložnosti in dosežki	
	7.3 Cilji	
	7.4 Ukrepi	
08	DRUGI STEBER: PEŠAČENJE	27
	8.1 Izzivi	
	8.2 Priložnosti in dosežki	
	8.3 Cilji	
	8.4 Ukrepi	

09	TRETJI STEBER: KOLESARJENJE	32
9.1	Izzivi	
9.2	Priložnosti in dosežki	
9.3	Cilji	
9.4	Ukrepi	
10	ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	36
10.1	Izzivi	
10.2	Priložnosti in dosežki	
10.3	Cilji	
10.4	Ukrepi	
11	PETI STEBER: MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET	41
11.1	Izzivi	
11.2	Dosežki	
11.3	Cilji	
11.4	Ukrepi	
12	AKCIJSKI NAČRT	46

O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI

Občina Sežana želi s celostno prometno strategijo (CPS) začrtati novo smer načrtovanja prometa v občini, pri čemer želi v ospredje postaviti ljudi in kakovost bivanja. S CPS želi prispevati k bolj kakovostni dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce občine, k boljši prometni varnosti, še posebej najbolj ranljivih, podpirati zeleno gospodarstvo, izboljšati življenjski prostor in zmanjšati negativne vplive na zdravje z bolj zdravimi potovalnimi navadami, spodbujati trajnostni turizem s povečevanjem privlačnosti občine z dobro dostopnostjo turističnih destinacij ter navsezadnje zagotoviti bolj enakopravno obravnavo vseh prevoznih načinov in udeležencev v prometu ter uravnoveženost prometnih investicij in ukrepov. Temeljne cilje želimo doseči z aktivnejšim vključevanjem javnosti v proces načrtovanja prometnega sistema v občini ter trajnostno in ne nazadnje bolj smotno porabo občinskega proračuna – boljše upravljanje prometnega sistema pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastrukture.

CPS Občine Sežana je strateški dokument, katerega glavni cilji so zajeti v petletnem akcijskem načrtu, v katerem smo orisali učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, in ki nam med uresničevanjem pomagajo doseči celostne spremembe. Želimo spremeniti potovalne navade in izboljšati porazdelitev mobilnosti tako, da bo več poti opravljenih z javnim prevozom, kolesom in peš.

CPS odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- celovit pristop, ki v središče postavlja človeka, upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa.

CPS zagotavlja:

- jasno vizijo, cilje in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, kar prispeva k transparentnosti odločitev in usmerjeni rabi proračunskih sredstev,
- pregled stroškov in koristi, ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi,
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v številnih državah in mestih.

Predolgo smo (ne samo v naši občini, ampak tudi drugje) načrtovali promet z osredotočanjem na gradnjo cest, parkirišč in krožišč, s katerimi smo želeli povečati njihovo zmogljivost ter s tem pretočnost vozil. Izkušnje pri nas in na tujem pa kažejo, da takšna praksa nikoli ne more popolnoma zadovoljiti povpraševanja, kvečjemu ga še dodatno povzroči. Uspešna mesta in občine zato opuščajo tak način razmišljanja in se raje ozirajo po pristopih upravljanja prometnega povpraševanja, ki so zastavljeni trajnostno in celostno.

Sodobni pristop pa pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja šele zadnji korak reševanja izzivov v prometu. V prihodnosti želimo spodbujati in uvajati različne oblike trajnostne mobilnosti ter si prizadevati za enakovredno dostopnost prebivalcev celotne občine, tako mestnih kot dnevnih migrantov s podeželja ter drugih obiskovalcev.



Tradicionalno načrtovanje, osredotočeno na motorni promet, praviloma ustvarja še več prometa, s čimer se krepijo negativni vplivi na kakovost bivanja, zdravje in okolje ter socialno izključenost

Vsem občanom bodo ukrepi CPS Sežana omogočili:

- večjo prometno varnost otrok in drugih udeležencev v prometu,
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev,
- boljšo privlačnost in kakovost življenjskega prostora,
- boljšo kakovost zraka,
- manjše izpuste toplogrednih plinov in manjšo porabo energije,
- pozitivne učinke na zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic,
- boljšo povezanost urbanega območja s podeželjem v njegovem zaledju,
- zmanjšanje stroškov za mobilnost.

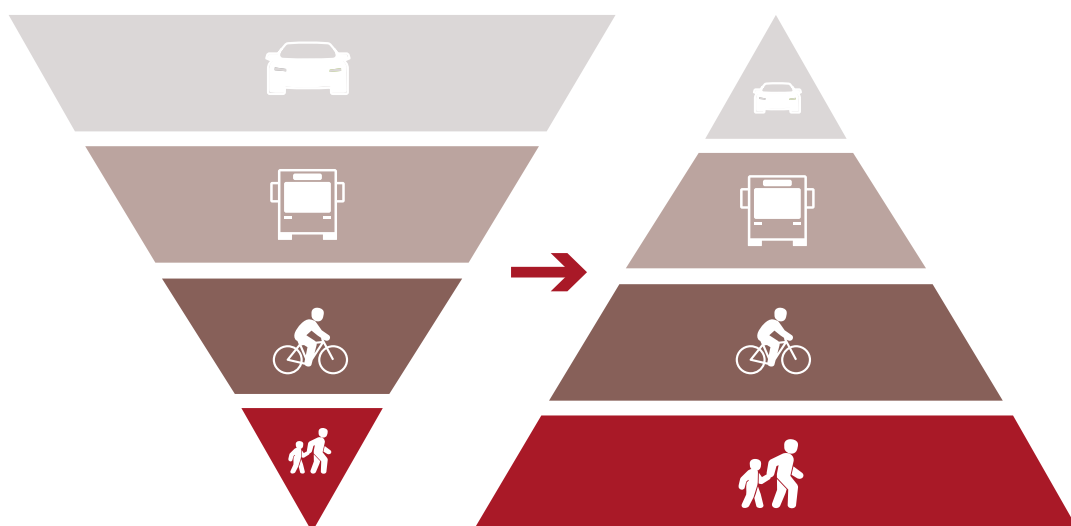
Občina pa bo lahko pridobila:

- zmanjšanje prometnih obremenitev,
- povečanje možnosti mestnih in podeželskih lokalnih skupnosti za uspešen razvoj,
- izboljšanje izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- 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.

Celostna prometna strategija je temeljno izhodišče za trajnostno izvajanje gospodarskih, socialnih, okoljskih in drugih investicijskih projektov. Omogoča celostno preverjanje različnih ukrepov prometne politike ter njihovega medsebojnega povezovanja oziroma soodvisnosti za doseganje optimalnih učinkov. Vendar

pričujoči dokument ni protiavtomobilski, ampak omogoča izbiro. To pomeni, da v nasprotju s tradicionalno prakso, ki je spodbujala uporabo zgolj motornega prometa, uravnoteženo obravnava vse oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, javni potniški promet (JPP) in motorni promet. Le tako bomo lahko dosegli vizijo:

»Sežana je občina, kjer s kakovostno dostopnostjo in povezanostjo zagotavljamo zdrav, varen in prijazen prostor za bivanje, obisk in gospodarski razvoj.«



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

02

PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Sežana je k izdelavi CPS pristopila v začetku leta 2017, ko se je uspešno prijavila na razpis Ministrstva za okolje in prostor (430-76/2017, Uradni list RS, št. 14/2017) in pridobila sredstva za sofinanciranje celostne prometne strategije v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018. Cilj izdelave strategij je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Celostne prometne strategije, ki so pripravljene v skladu s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije in potrjene v mestnih oziroma občinskih svetih, so tudi pogoj za prijavo občin na razpise za sredstva za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.

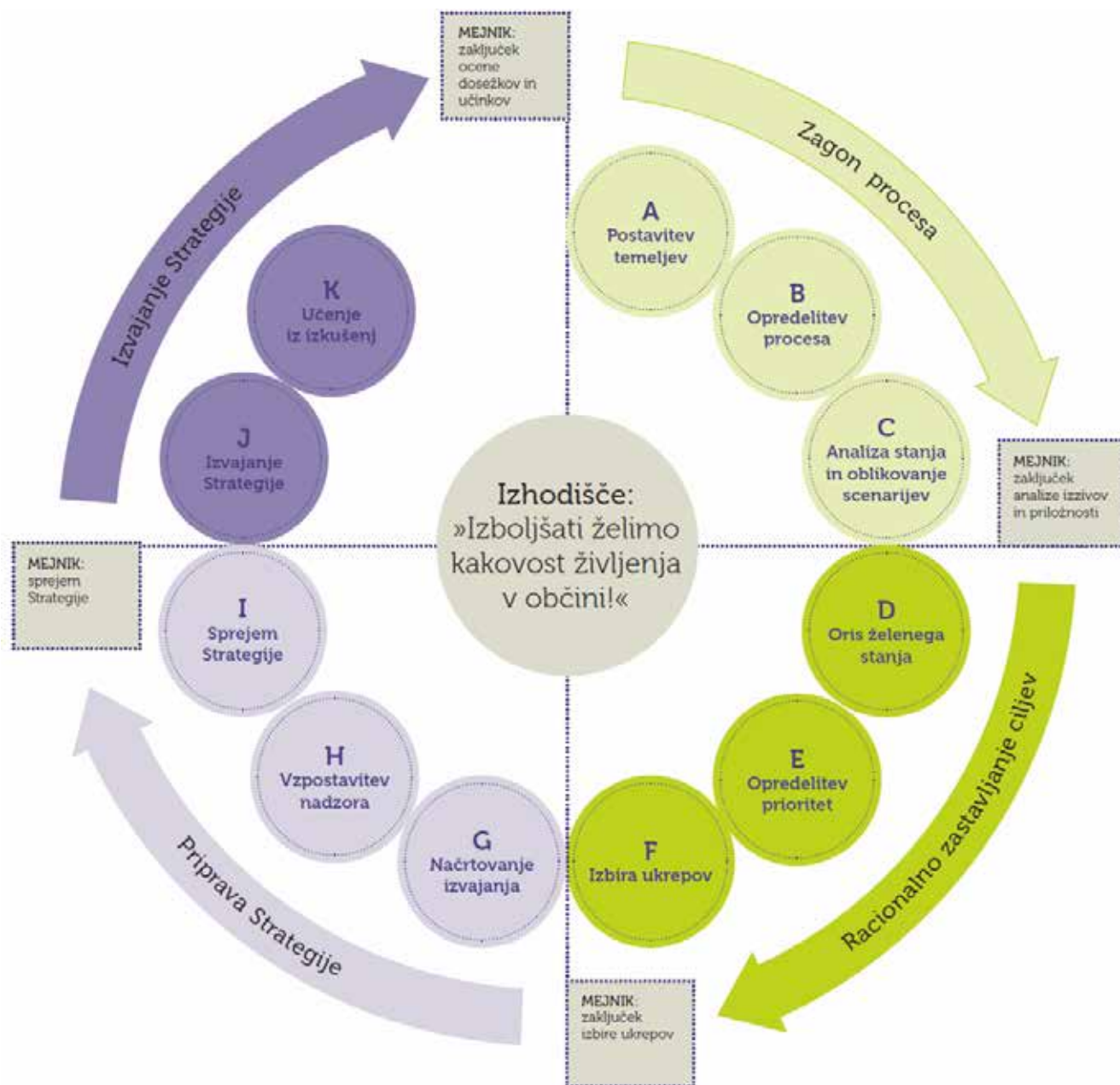
2.1 POSTOPEK IZDELAVE

Pri izdelavi CPS Občine Sežana je skupaj z občinsko projektno skupino sodeloval zunanji izvajalec, s strokovnjaki za prometno in prostorsko načrtovanje ter vključevanje javnosti. CPS Občine Sežana je izdelana v skladu s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana, 2012). Priprava je obsegala 4 faze in 11 sklopov aktivnosti, kot je razvidno s spodnjega diagrama. Pri tem smo upoštevali in nadgradili minimalne standarde, kot so bili določeni v razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije.

V prvi fazi (september 2017-januar 2018) smo izdelali analizo stanja s pripadajočim poročilom, ki je temeljila predvsem na aktivnem sodelovanju s ključnimi deležniki. V tem dokumentu so podrobneje predstavljeni delovni okvir naloge, metodologija dela in analiza prometnega sistema (peš, kolesarski, mestni potniški, medkrajevni avtobusni in železniški promet, šolski prevozi, osebna vozila, tovorni promet, mirujoči promet). Poleg tega so bili analizirani vidiki prometa, kot so prometna varnost, potovalne navade, dostopnost gibalno oviranih oseb in oseb s senzoričnimi omejitvami sluha in vida, zmogljivost infrastrukture, demografski in socioekonomski trendi ter stanje, pogled deležnikov itd.

Uporabili smo metode, kot so pregled in analiza statističnih, prometnih, prostorskih podatkov, študij,





Faze priprave Celostne prometne strategije Občine Sežana (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012).

strategij, terenskih ogledov, vključevanje javnosti itd. Poleg tega smo razvili tudi prometni model za širše mestno območje Sežane. Makroskopski model vključuje modeliranje celodnevnega osebnega motornega prometa. Namen prometnega modela je analizirati trenutno stanje v cestnem omrežju ter ovrednotiti nekatere ukrepe. Vhodni podatki so obsegali štetje prometa (motorne vozila), ki je bilo opravljeno na 10-ih točkah na območju mesta Sežana med 16. in 17. oktobrom 2017.

Sledila je druga faza: opredelitev vizije in prednostnih nalog (januar 2018–april 2018). V sodelovanju z deležniki smo oblikovali vizijo in strateške cilje trajnostnega razvoja Občine Sežana.

Sledila je izdelava prednostnih usmeritev in ukrepov, pri čemer so bili enakopravno obravnavani vsi prometni načini. Preverili smo dosedanje izkušnje in dobre prakse ter smernice za trajnostno načrtovanje prometa, tako v Sloveniji kot v tujini. Izbira ukrepov tako upošteva lokalni kontekst in izhodišča občine ter že načrtovanih ukrepov.

Nato smo preverili, kateri so najučinkovitejši ukrepi, ob upoštevanju zelenega stanja ter stroškov in koristi. Posamezne ukrepe smo zaradi medsebojne povezanosti preverili tako s prostorskega, izvedbenega, tehničnega, kakor tudi finančnega vidika.

V tretji fazi (april 2018–julij 2018) smo ukrepe oblikovali v svežnje in umestili v 5-letni akcijski načrt, v katerem smo določili predvidena sredstva, časovnico in odgovornosti za izvedbo. Pomemben del te faze predstavlja tudi načrt spremljanja in vrednotenja, saj bomo z njim lahko redno spremljali uspešnost in učinkovitost izvajanja CPS. CPS Občine Sežana je bil nato obravnavan na seji občinskega sveta julija 2018, čemur je sledila le še aktivna promocija dokumenta med občani in ostalimi deležniki.

Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, velja za prvih pet let izvajanja strategije od leta sprejetja, tj. od leta 2018 do leta 2023. Sprejetje CPS Sežana pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega pristopa načrtovanja prometa. Ta se bo nadaljeval s spremljanjem kazalnikov in revizijo strategije na vsaki dve leti (2019 in 2021) ter prenovo vsakih pet let (2023).

2.2 OBMOČJE OBDELAVE

CPS Občine Sežana se osredotoča na trajnostni pristop načrtovanja prometa celotne občine. Zaradi različnih značilnosti je glavno občinsko središče Sežana obravnavano drugače kot njegova okolica, saj je večina prebivalstva (68%) in delovnih mest (84%) skoncentrirana v območju Sežane z okolico (Lokev, Dane, Povir, Štorje). Vseeno pri tem enakopravno upošteva tako podeželje kot mestno območje. Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev občine, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Sežane, strategija upošteva tudi umeščenost občine Sežana v regionalne prometne tokove.

2.3 VKLUČEVANJE JAVNOSTI

Med celotnim trajanjem izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost, kar predstavlja novost. Širša delovna skupina je vključevala nekatere ključne deležnike, kot so predstavniki krajevnih skupnosti, civilnih združenj, šolstva, zdravstva, avtobusnega prevoznika idr.

S širšo delovno skupino smo izvedli dve delavnici, z ožjo delovno skupino (predstavniki občine) pa še dve, skupno torej štiri, s ključnimi deležniki pa opravili 21 intervjujev. Splošna javnost je lahko sodelovala na treh javnih razpravah, vključena pa je bila tudi v okviru anketiranja in intervjujev. Od marca 2018 je bila na ogled tudi razstava o viziji CPS, na treh različnih lokacijah: OŠ Dutovlje, OŠ Srečka Kosoveca ter na sedežu Občine Sežana.

Splošna javnost je bila vključena na podlagi sprotnega obveščanja s promocijskimi gradivi, vabili, prek spleta in tiska. Aktivno sodelovanje javnosti je med oblikovanjem strategije prispevalo k celovitejšemu vpogledu v zadevo in je še dodatno podprlo 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.

Rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah in so deloma dostopni na spletni strani Občine Sežana, v celoti pa v njeni projektni pisarni.



Delavnica »Kako promet vpliva na nas, kakovost bivanja in gospodarstvo«, v okviru izdelave CPS, 15. 11. 2017.

03

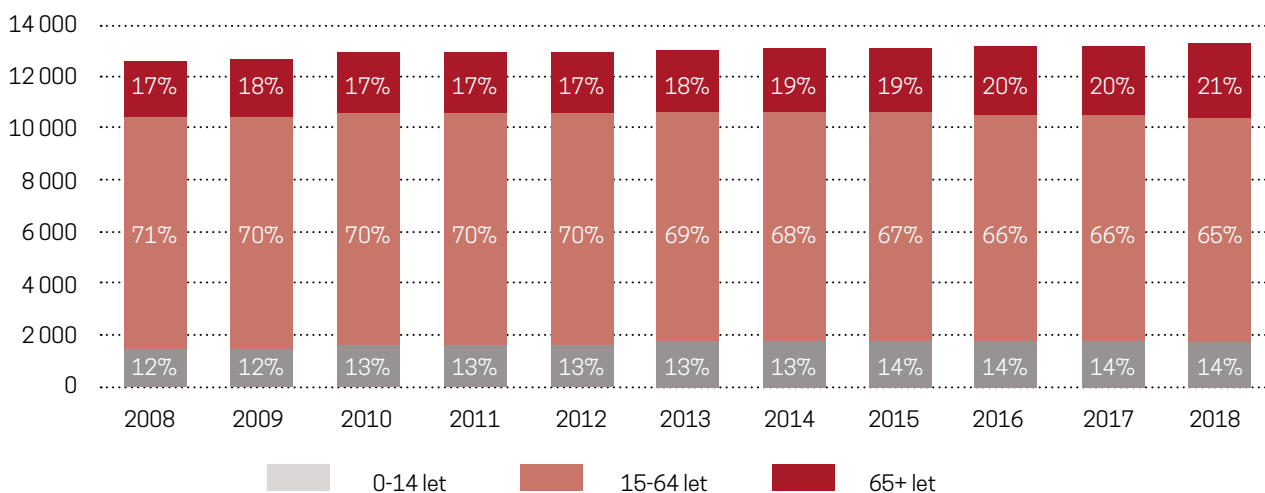
STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

V analizi stanja je bilo ugotovljeno, da se Občina Sežana srečuje z vrsto strateških izzivov, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Promet namreč ni cilj sam po sebi, ampak sredstvo za doseganje širših ciljev. Promet poleg pozitivnih koristi prinaša tudi nevšečnosti, zlasti če je prometni sistem neuravnotežen. Občina prepozna potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju z izzivi, povezanimi s prometom, kot tudi za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja. Ob upoštevanju izsledkov študij, terenskega dela, anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, analize primarnih in sekundarnih statističnih virov podatkov ter prometnega modela, so glavni izzivi v okviru CPS Občine Sežana naslednji.

1. Neuravnotežena dostopnost do storitev, delovnih mest, izobraževanja in turističnih območij za vse, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo
2. Staranje prebivalstva in s tem naraščajoče potrebe starejših, zlasti na podeželju oziroma v zaledju

25 % občanov je nezadovoljnih z dostopnostjo za vse, 30 % občanov pa s stroški za mobilnost. To ni presenetljivo, saj povprečno slovensko gospodinjstvo za svoj avtomobil oziroma svoje avtomobile nameni kar tretjino več mesečnega dohodka od povprečja EU in več kot za hrano ter stroške stanovanja. Občani si tudi zelo želijo prilagojene površine za starejše in gibalno ovirane ter boljši dostop z alternativnimi prevoznimi sredstvi, še posebej z javnim prevozom.

Občina se vse bolj stara – indeks staranja znaša 145,8 in močno presega 100. Starostno sestavo občine v obdobju od 2008 naprej označuje rast števila mladega in starega prebivalstva ter zmanjševanje števila prebivalcev v delovno aktivnem starostnem obdobju (15–64 let). Delež starejšega (nad 80 let) prebivalstva (5,7 %) je večji od slovenskega povprečja (4,9 %). Povprečna starost prebivalcev se je v devetih letih dvignila za več kot dve leti in je nad slovenskim povprečjem.



Število prebivalcev, občina Sežana, 2008–2018 (vir: podatkovni portal si-stat).

3. Socialna izključenost povezana z mobilnostjo (finančne, fizične ovire za gibalno ovirane, starejše, mlade, socialno ogrožene ...)

Glede na ocene, stopnja tveganja revščine v Obalno-kraški statistični regiji znaša 8,7 %, stopnja socialne izključenosti pa 13,9 %. Čeprav gre za številke, ki so boljše od večine slovenskih regij, pa vseeno ne gre zanemariti, da so ljudje v taki situaciji še bolj odvisni od dobre dostopnosti, ki ni pogojena z avtomobilom. Če dodamo, da je v povprečju 12-13% prebivalcev Slovenije invalidov, da delež mladoletnih v občini, ki seveda ne vozijo, znaša 16 %, 6 % pa je starejših od 80 let, lahko zaključimo, da obstaja visok delež prebivalcev, ki se zaradi fizičnih in finančnih ovir, ki jih le-ta prinaša, ne morejo zanašati na avtomobilnost. Socialna izključenost je torej velik problem, še posebej v oddaljenih območjih občine.

4. Ena najvišjih stopenj motorizacije v Sloveniji ter z njo povezana potreba po parkirnih prostorih in odvisnost od avtomobilskega prevoza

Stopnja motorizacije v občini Sežana znaša 611 avtomobilov na 1000 prebivalcev, kar je najvišja stopnja motorizacije v občini do sedaj. S tem je na 9. mestu med slovenskimi občinami in presega večino razvitih evropskih držav. Večina občanov uporablja avto za pot na delo (delež presega 80 %). Večina ljudi uporablja avtomobil za vse namene, razen za pot v šolo. Uporaba javnega potniškega prometa in kolesarjenja za poti na delo je omejena (4 %), nekaj večji je pomen hoje (10 %). Kar 74 % poti na delo, krajših od 5 km, se opravi z avtomobilom, skupno pa se z avtomobilom opravi 82 % poti na delo .



Konfliktne točke zmanjšujejo privlačnost pešačenja in kolesarjenja v mestu in naseljih.



Javni potniški promet je nekonkurenčen osebnemu motornemu prometu, zaradi česar so tisti, ki ne vozijo, v podrejenem položaju.

5. Nizek delež uporabe nemotoriziranih prevoznih sredstev in s tem vpliv na fizično aktivnost ter nadpovprečno prekomerno težo otrok

Kar 42 % učencev se v šolo vozi z avtom, pešači jih 25 %, samo 2 % pa jih potuje s kolesom, čeprav skupno skoraj polovica učencev živi manj kot kilometer od šole. Želje učencev so precej drugačne, saj si želi s kolesom peljati 23 %, z avtom pa 27 % otrok. To je tudi eden od razlogov, da je vsak četrty otrok v občini predebel, kar je nad slovenskim povprečjem, zato tak trend predstavlja grožnjo javnemu zdravstvu.

6. Naraščajoč delež občanov, ki delajo v drugih občinah in s tem večje potovalne razdalje

Občina je zmerno delovna, kar pomeni, da je v občini presežek delovnih mest glede na domače aktivno prebivalstvo. Sežana z okolico ima prevladujočo vlogo zaposlitvenega centra, kar ima za posledico dnevne migracije delovne sile iz drugih območij občine, kakor tudi iz drugih občin. Največ delovnih migrantov prihaja iz občin Divača in Komen. Hkrati je vse več občanov Sežane, ki odhajajo na delo v druge občine (več kot 41 % leta 2016), največ v Ljubljano in Koper. Posledica dnevnih migracij (v obe smeri) je promet, ki z visoko stopnjo motorizacije in neučinkovitim javnim prometom, ki sloni predvsem na osebnem motornem prometu, povečuje prometne obremenitve v konicah ter s tem obremenitve okolja. Vse to vpliva tudi na kakovost življenja zaradi naraščajočih stroškov za mobilnost.



Celostno načrtovanje je vključujoče, saj upošteva potrebe vseh ljudi, ne glede na ekonomski status, zdravje ali starost.

7. Varnost v prometu, še posebej za najbolj ranljive skupine, kot so pešci in kolesarji, med njimi še posebej otroci in starejši

Prometna varnost se sicer načeloma izboljšuje, saj je število hudih in smrtnih prometnih nesreč v zadnjih dveh letih najmanjše v zadnjem desetletju. Zrasel pa je delež udeleženih pešcev in kolesarjev med udeleženci vseh nesreč. Leta 2016 so predstavljali 8 % vseh udeležencev v nesrečah (ne glede na vrsto poškodb), kar je precej več od 2 % leta 2007 (4 % na ravni celotnega desetletja). Pešci in kolesarji so bolj ogroženi z vidika hudih poškodb in smrti, saj je skupno v zadnjem desetletju njihov delež pri težjih nesrečah predstavljal kar 16 %.

8. Nekonkurenčen javni potniški promet v primerjavi z osebnim motornim prometom

Javni prevoz označujejo nizke frekvence, gostota omrežja, pomanjkljiva fizična in informacijska infrastruktura. Mestnega potniškega prometa ni. Zastarelost in dotrajanost železniškega omrežja vpliva na nizke potovalne hitrosti vlakov, dolge potovalne čase ter težave z osnimi obremenitvami, kar vodi do zamud in ozkih grl železniškega omrežja. Največ nezadovoljstva med občani je (poleg kolesarjenja) ravno z javnim potniškim prometom, delež javnega prometa pri opravljanju poti v občini pa je (razen za potovanja v šolo) zanemarljiv.

9. Nerazvito kolesarjenje zaradi pomanjkanja varne in udobne infrastrukture

Infrastrukture, namenjene kolesarjem, v Sežani skoraj ni, pojavlja se le točkovno. Prav tako je zelo malo parkirišč za kolesa. Povezave v zaledju so pomanjkljive oziroma neobstoječe. Kolesarjenje na cestah brez kolesarske

infrastrukture je pogosto nevarno zaradi prometnih obremenitev, visokih hitrosti, nepreglednosti in širine cest.

10. Osredotočenost načrtovanja na zadovoljevanje povpraševanja, namesto na upravljanje (nova parkirišča, prometnice)

Prometno načrtovanje znotraj občinske uprave ni optimalno organizirano, tako z vidika integracije kot tudi dostopnosti kadra. Opazno je razhajanje med strateškim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov. Integracije med prometno in prostorsko politiko je premalo. Še vedno je prisotna osredotočenost na avtomobile in ne na človeka, hkrati je vključevanje javnosti prešibko. Sistematičnega spremljanja in vrednotenja ni.

Hkrati pa je analiza stanja pokazala, da imamo na drugi strani kar nekaj dosežkov oziroma priložnosti, na katerih lahko gradimo CPS:

1. Naraščanje števila prebivalcev, tudi v največjih krajih.
2. Splošno zadovoljstvo občanov s kakovostjo bivanja.
3. Izražene želje občanov za več hoje, kolesarjenja, JPP (tako otrok kot odraslih).
4. Relativno dobro urejena infrastruktura za pešačenje v Sežani.
5. Potencial kolesarjenja za mobilnost, turizem, rekreacijo.
6. Dobra lega ob železnici in načrtovane posodobitve železniškega omrežja.
7. Obstoj dobrih praks: integracija šolskega in javnega prometa, prevoz na klic.
8. Neizkoriščen potencial upravljanja mobilnosti.
9. Relativno dobro razvita cestna mreža.
10. Trajnostne podlage v Občinskem prostorskem načrtu.

04

VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

Strateški razvojni cilji sledijo oblikovani viziji CPS Občine Sežana. Vizija prometne ureditve je temelj za učinkovito izvajanje CPS. Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine in občinske uprave) in zainteresirana javnost, s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Promet je postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Vizija celostne ureditve prometa Občine Sežana v letu 2030:

»Sežana je občina, kjer s kakovostno dostopnostjo in povezanostjo zagotavljamo zdrav, varen in prijazen prostor za bivanje, obisk in gospodarski razvoj.«

Za uresničevanje vizije smo si na podlagi obširnega vključevanja javnosti zastavili naslednje strateške cilje in ciljne vrednosti:

1. Zagotavljati kakovostno dostopnost za vse prebivalce in obiskovalce občine, tako znotraj občine kot do občine, zlasti za tiste z omejeno mobilnostjo – mladostnike, starejše in gibalno ovirane.
2. Izboljšati varnost v prometu, še posebej najbolj ranljivih udeležencev pešcev in kolesarjev, med njimi otrok in starostnikov.
3. S celostno urejenim prometom in dostopnostjo podpirati zeleno, okolju prijazno gospodarstvo v občini.
4. Izboljšati življenjski prostor in zmanjšati negativne vplive na zdravje z bolj zdravimi potovalnimi navadami, ki povečujejo fizično aktivnost, zmanjšujejo hrup in izpuste onesnaževal zraka.
5. Uravnotežiti prometno načrtovanje v občini z enakopravno obravnavo vseh prevoznih načinov ter uravnoveženostjo prometnih investicij in ukrepov.
6. Spodbujati trajnostni turizem s povečevanjem privlačnosti občine z dobro dostopnostjo turističnih destinacij, ki hkrati ohranja kraško identiteto in ne povzroča dodatnih negativnih prometnih vplivov na občino.

Operativni cilji za posamezne strateške stebre so določeni v nadaljevanju.



UMESTITEV URBANE
OPREME - PRIJAZNO
UPORABNIKOM



OZELENITEV
MEŠANE POVRŠIN
DREVESA



UMESTITEV
URBANE OPREME -
PRIJAZNO
UPORABNIKOM

*Če načrtujemo mesto za avtomobile in promet,
so v mestu avtomobili in promet!*

*Če načrtujemo mesto za ljudi in javne površine,
so v mestu ljudje in javne površine!*

FRED KENT



UREDITEV MEŠANE
POVRŠINE -
PRIJAZNO
KOLEŠARJEM IN
PEŠCEM



OBMOČJE
UMIRJENEGA
PROMETA -
TLAKOVANJE



05

SCENARIJI PRIHODNJEGA RAZVOJA MOBILNOSTI V OBČINI

S pomočjo scenarijev smo želeli bolje razumeti možne učinke različnih ukrepov CPS. Scenariji prikažejo različna prihodnja stanja in tako omogočajo vpogled v posledice sedanjih trendov, ukrepov v izvajanju in ukrepov, za katere se šele odločamo. Premislek o učinkih teh različnih scenarijev nam bo pozneje omogočil izbiro realističnih ciljnih vrednosti. Oblikovani so bili trije scenariji z vizijo prometne ureditve leta 2030.

SCENARIJ SPROTNEGA REŠEVANJA TEŽAV

Po tem scenariju se prometno načrtovanje odvija enako kot do sedaj. To pomeni, da se načrtuje brez konkretnih strategij in spontano glede na želje uporabnikov. Gre za minimiziranje konfliktov med uporabniki, zaradi številčne prevlade voznikov pa slednji »zmagajo«. Predviden ni noben dodaten ukrep na področju trajnostnega prometa. Ukrepi prometnega načrtovanja ne sledijo ciljem trajnostne mobilnosti, poudarek je na zagotavljanju pretočnosti cest in možnosti čim lažjega parkiranja. Gradijo se nove ceste in parkirne hiše, kar dodatno ustvarja osebni motorni promet. Poselitvena razpršenost se nadaljuje, zato ostane JPP neprivlačen in nekonkurenčen. Železniški prevoz je deloma

posodobljen, a avtomobilski prevozi še vedno nimajo prave konkurence. Kolesarsko omrežje je le delno zgrajeno in ne omogoča varnih in hitrih povezav med naselji. Pešci so v podrejenem položaju, tako na strateški kot na izvedbeni ravni. Ukrepi prometne varnosti se sicer izvajajo, a namesto preventivnih ukrepov in sistematičnega zagotavljanja varnosti je v veljavi parcialni pristop. Sistema za skupno rabo avtomobilov še vedno ni, električnih polnilnic je premalo, da bi trg električnih vozil zares zaživel. Zavod Sopotniki se še vedno zanaša na prostovoljce in se brez prave podpore ne more nadgraditi.

Po tem scenariju se nadaljujejo nekateri negativni trendi v družbi. Število prometnih nesreč se ne bo zmanjšalo v skladu z zastavljenimi nacionalnimi cilji, večina se bo zaradi nevarnosti na cesti še vedno raje odločala za avtomobilski prevoz. Zaradi sedečega načina življenja je vse več otrok in odraslih s prekomerno težo. Izpusti CO₂ se prav tako ne bodo zmanjšali v taki meri, kot je bilo zastavljeno v nacionalnih programih. Kakovost zraka v mestu se bo najverjetneje poslabšala. Dostopnost do družbenih storitev bo za starejše še bolj otežena, prav tako bodo otroci in mladostniki večinoma odvisni od avtomobilskega prevoza s starši. Stopnja motorizacije se bo še povečala, kar bo skupaj z višjimi stroški za avtomobilnost (cestnine, dajatve, cene energentov) negativno vplivalo na proračune gospodinjstev in s tem na kakovost bivanja. Vpliv na gospodarstvo bo zaradi zagotavljanja cestne infrastrukture delno pozitiven (npr. industrija), medtem ko bo turizem kot panoga trpel. Vse manj bo javnih površin, saj so bile namenjene parkirnim površinam, večina naselij ne bo postala manj privlačna za goste. Dostop do glavnih



Aktivne oblike mobilnosti, kot sta pešačenje in kolesarjenje, imajo pozitiven vpliv na javno zdravje in okolje, pa tudi na proračune gospodinjstev.

turističnih destinacij v občini in v njeni okolici bo ostala odvisna od avtomobilskega prometa, kar bo omejilo strukturo gostov. Kolesarski turizem ne bo doživel svojega potenciala. S tem se bodo zmanjšali turistični prihodki, s posledičnim povečanjem obremenitve občinskega proračuna zaradi večjih izdatkov za gradnjo in vzdrževanje potrebne prometne infrastrukture.

SCENARIJ RAZVOJA S TRENUTNO NAČRTOVANIMI UKREPI

Ta scenarij upošteva trenutne smernice občinskih dokumentov, kot je občinski prostorski načrt. Še vedno gre za pristop k načrtovanju, ki sproti, nestrateško in netransparentno rešuje težave v prometu. To pomeni, da želi občina ponovno izboljšati pričakovanja uporabnikov motornega prometa, hkrati pa tudi uvaja nekatere ukrepe trajnostne mobilnosti, vendar ukrepi niso celoviti in medsebojno usklajeni. Javnost je premalo vključena v postopke načrtovanja. Tako bi se pogoji za motorni promet in pešce izboljšali, medtem ko bi bili kolesarji in uporabniki JPP razočarani. Mestni potniški promet bi bil sicer uveden, a bi bila zaradi pomanjkanja sredstev frekvenca in cena nekonkurenčni, dostop za motorni promet pa neoviran, zato bi večina še vedno uporabljala avtomobile. Zaradi pritiska večine bi bilo še težje uvajati dodatne spremembe. Ob izgradnji obvoznice bi Partizanska cesta sicer postala bolj prijetna za preživljanje prostega časa, vendar bi število parkirnih mest ostalo enako, medtem ko javni prostor še vedno ne bi bil namenjen pešcem in kolesarjem. Več prometa bi bilo tudi na jugu Sežane, kar bi poslabšalo kakovost bivanja. Prav tako bi ob izgradnji P+R na obrobju občina morala ukiniti parkirna mesta v središču mesta, pa se to ne zgodi. Čeprav bi bil na voljo P+R, bi nekonkurenčan povezava z JPP zmanjšala njegovo učinkovitost. Hkrati bi industrijske cone ves tovarni promet prevažale po cestah in ne bi več razmišljale o prevozu po železnici, kljub bližini železniških tirov. Glede kolesarskega omrežja bi občina nadaljevala z izgradnjo prog po gozdnih cestah in poljskih poteh, ki bi privlačile rekreativne kolesarje, kolesarjenje kot mobilnost pa ne bi zaživel. Izboljšali bi se pogoji za parkiranje koles, vendar bi nevarne poti do njih večino odvrnile od uporabe. Šolske poti bi bile varnejše z izgradnjo pločnikov, vendar bi bilo parkiranje ob šolah še vedno nemoteno in bi večina staršev še vedno peljala otroke v šolo. Parcialna uvedba ukrepov trajnostne mobilnosti bi torej izboljšala obstoječe stanje, vendar ne bi dosegla pričakovanega učinka.

SCENARIJ CELOVITE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Ta scenarij je zasnovan na načelih trajnostnega prometnega načrtovanja, kot pristopa, ki ga uspešno izvajajo v številnih evropskih mestih. Trajnostno prometno načrtovanje, za razliko od tradicionalnega načrtovanja in ostalih dveh scenarijev, stremi k strateškemu in ciljnemu pristopu ter transparentnem odločanju. Osredotoča se na zagotavljanje dostopnosti in kakovosti bivanja, namesto pretočnosti in hitrosti ter upošteva infrastrukturo kot enega od načinov za doseganje cilje, namesto da bi bila cilj sama po sebi. Bistvena razlika je tudi, da si ne prizadeva

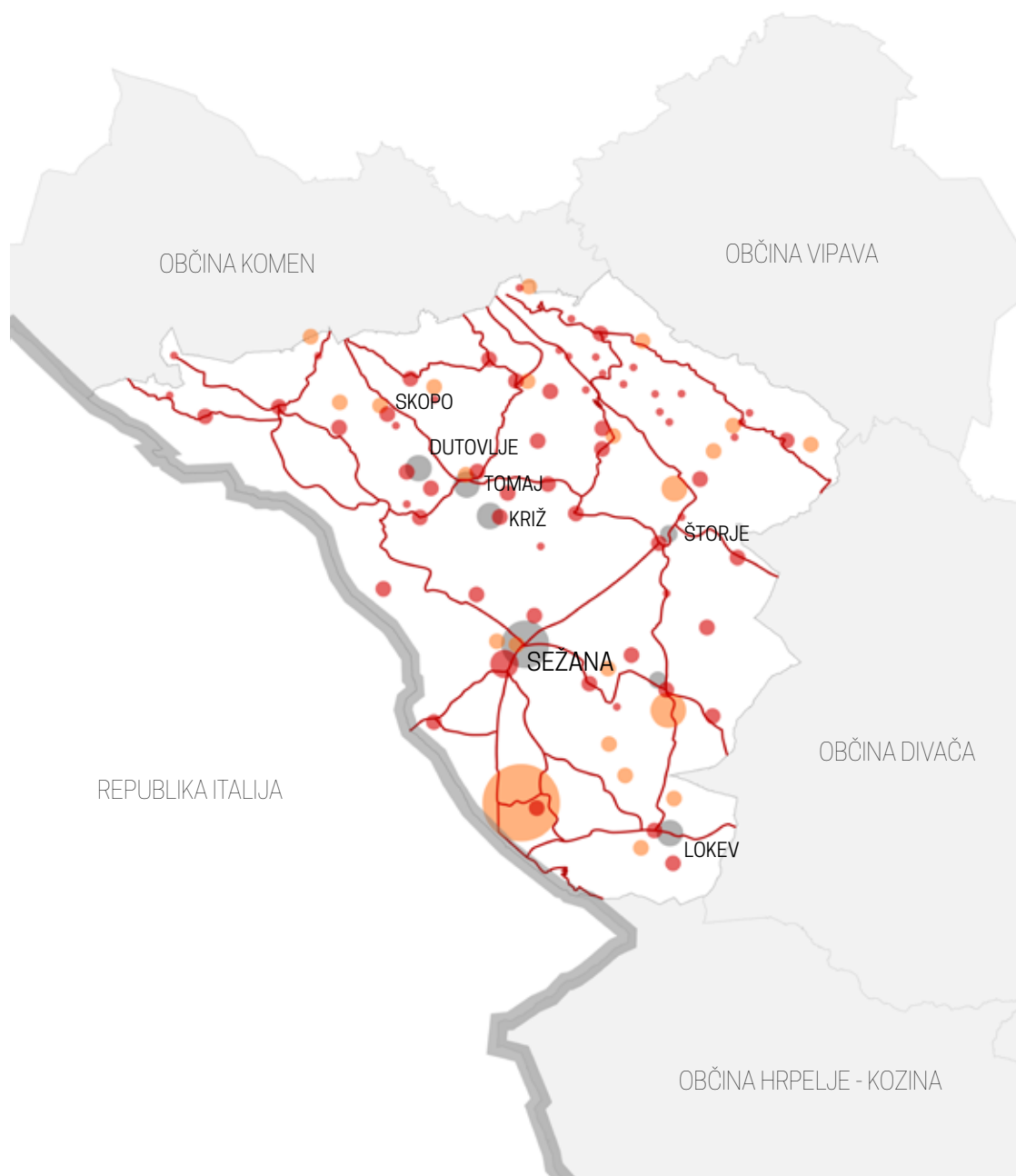
zadovoljiti prometnega povpraševanja, temveč ga upravlja in spreminja potovalne navade.

Po tem scenariju občina predvsem izkorišča svoje razvejano cestno omrežje, dobro lego ob cestnih in železniških povezavah ter zadostnih parkirnih, a trenutno neoptimalno upravljanih kapacitetah. Namesto gradnje obvoznice se po tem scenariju zniža promet v središču mesta na druge načine. Uvede se kakovosten, okolju prijazen mestni potniški promet ter bolj omeji parkiranje v središču. Poveže se ključne destinacije, kot so nakupovalno središče, bolnišnica, šolski center, železniška in avtobusna postaja ter večja stanovanjska območja. P+R kapacitete se poveže s frekventnimi avtobusnimi progami, kar omogoči, da je v središču mesta manj prometa. Z umikom parkirnih mest in znižanjem prometnih obremenitev se na Partizanski cesti več površin nameni pešcem in kolesarjem ter javnim programom ter uvede območje umirjenega prometa.

V večjih naseljih, kot so Dutovlje, Lokev, Križ, se vzpostavijo intermodalna vozlišča, v katerih se prepletajo infrastruktura za pešačenje in kolesarska infrastruktura, sistem JPP, s parkirišči za avtomobile na obrobju naselij. Prebivalci tudi oddaljenih in manjših krajev lahko na ta način učinkovito uporabljajo storitve trajnostne mobilnosti. Med vozlišči obratujejo visoko frekventne avtobusne linije, vozni redi so usklajeni tudi z vožnjami proti krajem izven občine, npr. Divači, pa tudi v Italiji. Za turiste bo v visoki sezoni uveden »hop-on, hop-off« avtobus, ki na Krasu povezuje glavne turistične destinacije. Zaradi razdalj in reliefa se poleg hitrih in udobnih kolesarskih poti med naselji omogoči izposoja električnih koles. Z razširitvijo omrežja polnilnic pa se bo spodbujalo tudi uporabo ekoloških motornih vozil. S posodobitvijo železnic bodo hitrejši potovalni časi proti Ljubljani, Novi Gorici in Kopru, s čimer se bo del dnevnih migracij preusmeril na železnice, kot tudi del tovarnega prometa. Železniška postajališča bodo postala del omrežja intermodalnih vozlišč, opremljena bodo s kolesarskimi in avtomobilskimi parkirišči ter avtobusnimi postajališči. Vzpostavljen bo informacijski portal, ki bo omogočal deljenje prevozov, za starejše bo razširjen in nadgrajen sistem Sopotniki. Vse te oblike trajnostne mobilnosti se povežejo v sistem preko mobilnih aplikacij, ki bo tako prebivalcem kot obiskovalcem občine omogočil, da lažje uporabljajo JPP in kolesa. Vse ukrepe pa zaokrožuje tudi spodbujanje, izobraževanje in ozaveščanje prebivalcev (še posebej otrok) o trajnostni mobilnosti ter vključevanje javnosti v načrtovalske postopke.

S tovrstnimi ukrepi se bo zmanjšal promet z osebnimi vozili, hkrati pa ne bo potrebe po gradnji dodatnih cest in parkirnih hiš v Sežani. Tako se bo izboljšala kakovost zraka, zmanjšali se bodo zastoji, povečala se bo prometna varnost, zlasti najšibkejših udeležencev v prometu. S tem in z večjimi javnimi površinami v naseljih, se bodo izboljšali bivanjski pogoji, Sežana in večja naselja bodo tako postala privlačno okolje za življenje. Stroški za mobilnost se bodo za gospodinjstva zmanjšali. Motorni promet bo seveda ostal, vendar bo vključeval vse več ekološko sprejemljivih oblik, npr. s pogonom na elektriko ali plin.

Med scenariji kot najbolj optimalnega označujemo tretjega, saj upošteva preplet večjega števila ukrepov na področju trajnostne mobilnosti. Preizkušanje scenarijev je potrdilo, da je smiselno vpeljati ukrepe, ki namesto zagotavljanja pretočnosti in hitrosti motornega prometa prinašajo boljše razmere za pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa. Scenarij pomeni predvsem smer razvoja, konkretni izbrani ukrepi pa so rezultat različnih analiz, vključevanja deležnikov ter upoštevanja lokalnega konteksta.



- naselje
- državna meja
- meja občine
- kolesarska povezava
- spomenik kulturne dediščine
- kulturna dediščina

Predlog kolesarskega omrežja v občini Sežana.

STRATEŠKI STEBRI

CPS Občine Sežana predvideva pet glavnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsa so med seboj povezana in se dopolnjujejo. Obravnavajo promet za pešce, kolesarski, javni potniški ter motorni in mirujoči promet, v zaokroženo celoto pa jih povezuje ukrep vzpostavitve celostnega prometnega načrtovanja. Vsi navedeni ukrepi skupaj bodo omogočali doseganje strateških ciljev.



Pet strateških stebrov Celostne prometne strategije Občine Sežana.

Vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa 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 dogodkov v prihodnosti. Ti niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, ampak nam bodo pozneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Najpomembneje pa je, da ima vsak strateški steber poleg ciljev določene tudi ukrepe za doseg začrtanih ciljev. Ukrepi so skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi

in operativnimi cilji, družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotni.

Akcijski načrt za izvajanje ukrepov je pripravljen za obdobje petih let in obsega ukrepe vseh petih strateških stebrov.

07

PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Še vedno smo priča zastarelemu pristopu načrtovanja, saj kot cilj postavlja (praviloma cestno) infrastrukturo, pri čemer ne obravnava in ne zasleduje širših ciljev občine, osredotoča se na avtomobile namesto na človeka, je investicijsko zahteven in ne nazadnje ne vključuje drugih panog, kot so okolje, prostor in zdravje. Čeprav je bilo v občini in širši regiji sprejetih že nekaj strateških dokumentov, ki določajo trajnostno mobilnost kot usmeritev, se zavedamo, da se danes promet ne načrtuje in razvija vedno v skladu z zastavljenimi cilji in načeli. S skladnim in celostnim prometnim načrtovanjem, bomo strateške usmeritve dosledno tudi izvajali.

7.1 IZZIVI

V Sloveniji večina pristojnosti upravljanja mestnega prometa sloni na lokalni oziroma občinski ravni, vendar država ne zagotavlja zlasti finančnih pa tudi ostalih inštrumentov za kakovostno prometno načrtovanje. Zaradi odsotnosti regionalne ravni se predvsem večja mesta, kot na primer Sežana, soočajo s težavami pri reševanju prometnih težav, ki izvirajo iz njihovega funkcionalnega zaledja.

Občina Sežana ima razvito strukturo oddelkov in služb, ki so zadolženi za različna področja: oddelek za splošne zadeve, za gospodarske in družbene dejavnosti, za finance ter za okolje, prostor in komunalno infrastrukturo. Vendar je ta razdrobljenost pogosta ovira za enovit in jasno usmerjen razvoj. Iz tega razloga naloge prometnega planiranja in umeščanja prometne infrastrukture v prostor, operativne naloge na področju prometa in gradnja infrastrukture,

razvoj prometnih in parkirnih režimov, upravljanje parkirišč in šolski prevozi niso vedno medsebojno usklajeni.

V slovenskih občinah prostorski akti tradicionalno nadomeščajo prometne strategije, kar je daleč od idealnega, saj tak pristop obravnava samo prometno infrastrukturo, nikjer pa ni obravnavan prometni sistem in njegovo upravljanje kot celota. Zato pogosto umanjka strategija JPP in kolesarjenja, parkirne politike, upravljanja mobilnosti itd. Vzpostavitev procesa in sistema strateškega načrtovanja prometa naj bi dosegla premik od infrastrukturnih in parcialnih načinov obravnave prometnega sistema na neinfrastrukturne in celostne.

Čeprav je promet obravnavan v sklopu prostorskih načrtov, pa je intergracija s prostorsko politiko, tako kot drugod v Sloveniji, prešibka tako na strateški kot na izvedbeni ravni. Obstaja potencial za izboljšanje učinkovitosti prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa, na primer ocena vplivov novih razvojnih projektov na prometni sistem, vrednotenje učinkov projektov in ukrepov, maksimalni parkirni standardi, vezani na raven dostopnosti območja z javnim potniškim prometom (JPP) itd. Zaradi prostorske politike prihaja do zaostajanja ponudbe z vidika oskrbnih funkcij v manjših naseljih, kar vodi v zapiranje lokalnih trgovin in podaljšuje oskrbne poti, zato so te vse bolj vezane na osebne avtomobile. Najbolj to občutijo predvsem starejši občani, katerih delež narašča, pa tudi ostali brez avtomobilov. Končno pa je problem neučinkovite prostorske politike opazen



Na nekaterih cestah se pojavljajo konflikti zaradi mešanja tovornega prometa z drugimi prevoznimi načini.



Konfliktne točke zmanjšujejo privlačnost pešačenja in kolesarjenja v mestu in naseljih.

tudi v zapostavljenosti dostopnosti novogradenj z nemotoriziranimi načini in JPP.

V občini še ni uveljavljeno upravljanje mobilnosti kot sestavni del upravljanja prometnega sistema, ki bi promoviralo trajnostni promet in uravnavalo povpraševanje po uporabi avtomobila tako, da bi spreminjalo stališča in potovalne navade prebivalcev. Občina Sežana se je, čeprav le neformalno, tako na primer šele leta 2017 pridružila Evropskemu tednu mobilnosti. S spremembo pristopa in uvedbo upravljanja mobilnosti, bi ta območja večjih generatorjev prometa pridobila na dostopnosti tudi z ostalimi prometnimi načini, predvsem z JPP in kolesom. Poleg razmišljanja o dragih infrastrukturnih ukrepih bi tudi t. i. mehki ukrepi, kot so promocija, ozaveščenost in spodbude, lahko pripomogli k spremembi potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev.

Vključevanje strokovne in širše javnosti, kot enega izmed ključnih vidikov CPS, v postopke strateških prometnih odločitev deluje znotraj prostorskega sektorja. Žal se vključenost javnosti bistveno zmanjša, ko gre za operativne odločitve in ukrepe na področju prometa. Na ravni operativnega delovanja v fazah načrtovanja je odločanje v občinah manj transparentno in redkeje vključuje zainteresirano javnost. Težave so tudi z obveščanjem prebivalstva o že odločenih in načrtovanih ukrepih ter o korakih njihovega izvajanja.

Spremljanje stanja na področju mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu ni vzpostavljeno. Zato je pri načrtovanju novih ukrepov oteženo spremljanje in vrednotenje sprememb prometnega sistema.

7.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Občina Sežana se je leta 2017 prvič pridružila Evropskemu tednu mobilnosti in tako nakazala usmeritev v trajnostno mobilnost. To je potrdila tudi s sprejetjem odločitve za pripravo Celostne prometne strategije.

Občinski prostorski načrt že vsebuje nekatere usmeritve, ki so v skladu s trajnostno mobilnostjo. Takšne so na primer trajnostno razvijanje turizma s posodabljanjem in razvojem kolesarskih stez in pešpoti kot sistema povezovanja raznolike ponudbe na celotnem območju občine in širše, izboljšanje prometne ureditve naselij z ustrežno zasnovanim sistemom pešpoti, zagotavljanje dostopnosti do centralnih in družbenih dejavnosti in javni promet na območjih stanovanjske gradnje, zagotavljanje zelenih površin v urbaniziranih naseljih kot nosilk kakovostnih in varnih pešpoti in kolesarskih stez do ključnih območij dejavnosti v posameznem naselju (povezovanje zelenih površin v zeleni sistem), načrtovanje novih stanovanjskih območij kot manjših sosesk, ki z zasnovano težijo k socializaciji skupnosti, oblikovanje ugodnih pogojev za pešačenje in kolesarjenje v mestih in naseljih (tudi njihovo označevanje), posodabljanje in razvijanje kolesarskega

omrežja ter javnega potniškega prometa, urejanje javnih prostorov, posodobitev železniške infrastrukture in ureditev izvennivojskih križanj z železniško progo, povezovanje različnih prometnih sistemov. Prav tako Urbanistični načrt za mesto Sežana vsebuje ukrepe, kot so prehodi čez železnico, urejanje Partizanske ceste kot osrednje mestne poteze, oblikovna in funkcijska prenova železniške postaje, nova kolesarska povezava z Lipico, vzpostavitev omrežja odprtih javnih površin.

Obstaja dodaten potencial, da v procesu prostorskega načrtovanja sprejmemo mehanizme, s katerimi bi lahko od investitorjev zahtevali zagotavljanje dobrih pogojev za dostopnost in nevtralizacijo negativnih vplivov na širši prometni sistem.

Prav tako obstajajo nekateri drugi dokumenti, kjer sta trajnostni razvoj oziroma mobilnost opredeljena kot temeljna usmeritev, kar predstavlja dobro izhodišče in podporo za celostno prometno načrtovanje. Taki dokumenti so na primer Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014–2020, Strategija lokalnega razvoja za Lokalno akcijsko skupino Krasa in Brkinov za programsko obdobje 2014–2020, Regionalna strategija trajnostnega razvoja turizma južne Primorske 2006–2012, Lokalni energetski koncept do 2020 idr.

7.3 CILJI

Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: celostno prometno načrtovanje

OPERATIVNI CILJ	OPERATIVNA CILJNA VREDNOST	KAZALNIK
Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa	Zagnati CPS v letu 2018, revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let Povečati sodelovanje na področju prometa znotraj različnih oddelkov občinske uprave	Sprejem, revizija in prenova CPS Izvajanje prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti
Spremeniti načrtovalske prioritete	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2023, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi Od leta 2018 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način Število evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti
Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti	Do leta 2019 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov	Sistem spremljanja in vrednotenja
Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa	Od leta 2018 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	Delež večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad	Od leta 2018 vsako leto izvajati ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti Sprejeti in zagnati mobilnostne načrte za šole in večje generatorje prometa do leta 2023	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto (poleg ETM) Delež šol in večjih generatorjev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom

7.4 UKREPI

PODPORA ZA IZVAJANJE CPS

1. Določitev skrbnika za izvajanje Celostne prometne strategije

Občina Sežana bo skrbela, da bo imela ustrezno kadrovsko strukturo za uspešno izvajanje aktivnosti CPS Občine Sežana. Določitev skrbnika za izvajanje CPS bo omogočila, da bo lahko ena oseba prevzela koordiniranje izvajanja ukrepov, spremljanja in vrednotenja, povezovanja ključnih deležnikov in podobno.

2. Vrednotenje in prenova CPS vsakih 5 let

V skladu s smernicami bomo ovrednotili uspešnost in učinkovitost ter prenovili CPS Občine Sežana vsakih 5 let oz. leta 2023.

3. Vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in učinkov investicij ter ukrepov

V sklopu revizije se bodo na vsaki dve leti (leta 2019 in 2021) spremljali in vrednotili ključni kvalitativni in kvantitativni kazalniki mobilnosti v občini (potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje, izpusti CO2 ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Podatki se bodo zbirali s preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje. Po potrebi bomo obnavljali prometni model.

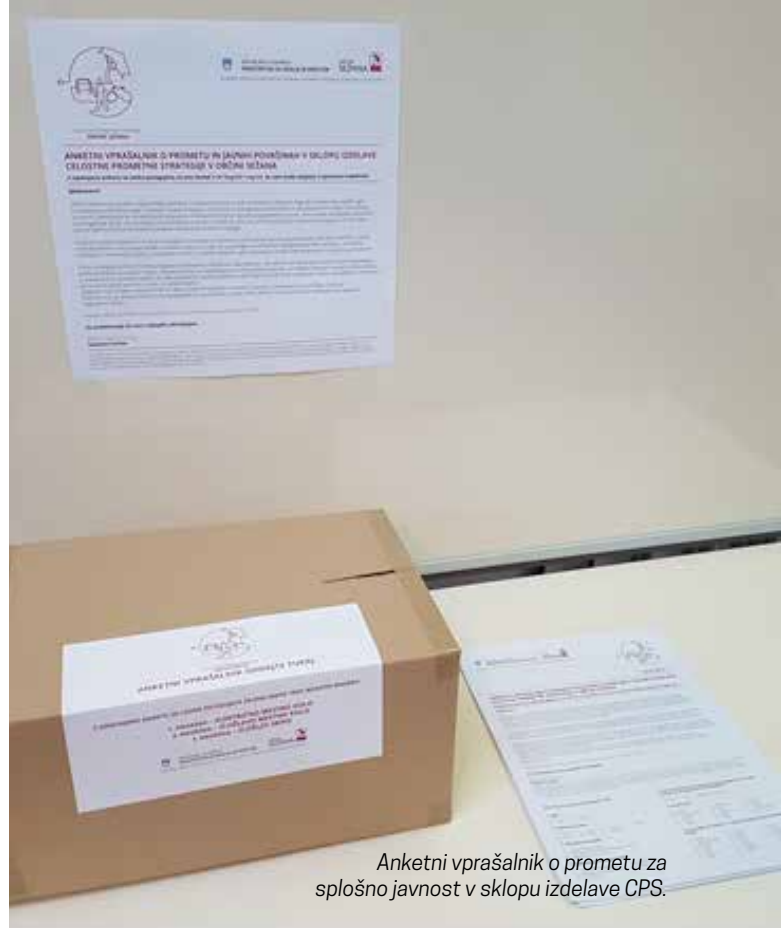
4. Sodelovanje pri EU projektih na temo trajnostne mobilnosti

Praksa v Sloveniji kaže, da so občine, ki so bolj vpete v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti, bolj dovzetne za uvajanje bolj trajnostnih in inovativnih ukrepov, poleg tega sodelovanje omogoča dostop do sredstev. Občina Sežana se bo aktivno trudila iskati priložnosti za sodelovanje na tovrstnih projektih, z iskanjem razpisov, partnerjev ipd.

KREPITEV CELOSTNEGA PRISTOPA PRI IZVAJANJU NAČRTOVANIH UKREPOV CPS

5. Povečanje transparentnosti prometnega načrtovanja z večjim vključevanjem javnosti in javno dostopnimi informacijami

Vključevanje javnosti v vseh fazah je ena ključnih vsebin CPS Občine Sežana tudi v času njenega izvajanja, ne samo priprave. S tem se zagotavlja transparentnost in poveča možnost javne podpore predvidenim ukrepom. Predvsem pri načrtovanju večjih ukrepov bo potrebno ustrezno načrtovati tudi način in obseg vključevanja javnosti ter pri



Anketni vprašalnik o prometu za splošno javnost v sklopu izdelave CPS.

izvedbi ukrepov predvideti primerne oblike obveščanja in informiranja.

6. Prenova prostorskih aktov, tako da upoštevajo načela celostnega prometnega načrtovanja

Pogoji trajnostne mobilnosti bodo vključeni v občinski prostorski načrt (OPN) kot splošni prostorski izvedbeni pogoji za področje mobilnosti (urejanja prometa), kot prostorski izvedbeni pogoji za posamezno enoto urejanja prostora in kot usmeritve za izdelavo občinskih podrobnih prostorskih načrtov (OPPN). Občina zaveze iz OPN izvaja prek izhodišč za strokovne podlage, prek smernic za pripravo OPPN in prek projektnih pogojev in soglasja k projektom v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja. Na podlagi CPS Občine Sežana se lahko pripravijo tudi podrobnejše prometne strokovne podlage, ki se implementirajo v prostorske akte (OPN, OPPN). Takšni prostorski izvedbeni pogoji so na primer:

- pogoji za večje ustvarjalce prometa: obveza izdelave mobilnostnega načrta (ob ustreznem pravnem okviru), zagotavljanje dostopnosti z JPP kolesarjev in pešcev,
- pogoji urejanja cest (denimo profil, umirjanje prometa, vrsta vozne površine, vodenje različnih vrst prometa, opremljanje javnih obcestnih površin, zasaditev),
- parkirni standardi za motorna vozila in kolesa.
- V prihodnje bomo v sklopu urejanja prometa na območju občine Sežana poskušali odgovoriti tudi na druga pereča vprašanja, kot na primer:
- ureditev opuščene železniške površine v Sežani,
- ureditev strateških prometnih povezav na meji z Republiko Italijo.

7. Informiranje, izobraževanje, povezovanje deležnikov

Občina bo okrepila komunikacijo s ključnimi deležniki, kot na primer:

- občinske ustanove (zavodi in podobno),
- regijske ustanove (skupni javni zavodi oziroma javna podjetja, katerih ustanoviteljice so občine, sosednje občine, regijske razvojne agencije ipd.),
- gospodarska in obrtna zbornica ipd.,
- državne ustanove (denimo Direkcija RS za infrastrukturo, Ministrstvo za infrastrukturo, Slovenske železnice),
- izvajalci JPP (avtobusni promet, Slovenske železnice itd.),
- širša javnost v primeru načrtovanja večjih ukrepov.

Z vsaj enim dogodkom na leto bo Občina Sežana skrbela za uskladitev pričakovanj, znanj in načrtov na področju celostnega prometnega načrtovanja.

KREPITEV VLOGE UPRAVLJANJA MOBILNOSTI

8. Vzpostavitev sistema za spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov

Občina bo redno (finančno in na druge načine) spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za tiste, ki ustvarjajo več prometa (občina, upravna enota, javni zavodi, šole, gospodarstvo itd.).

VARNOST V PROMETU

9. Izdelava evidence prometne signalizacije in infrastrukture ter izdelava katastra za vzdrževanje

Občina trenutno nima izdelanega popisa prometne signalizacije in infrastrukture, kar onemogoča dober vpogled v stanje le-te, kar pomeni, da pogoji za vzdrževanje niso optimalni. Občina bo popisala vso signalizacijo in infrastrukturo ter s tem zagotovila boljše pogoje za razvrščanje vzdrževanja in investicij.

10. Sprejem in izvajanje načrta dela Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu še vedno ni sprejel načrta dela, čeprav je bil osnutek že pripravljen. Ker gre za obvezen in koristen dokument, ki določa načrt aktivnosti na področju varnosti prometa, bo Občina v čim krajšem času podprla Svet pri pripravi in sprejemu ter tudi izvedbi načrta.



Primer ureditve infrastrukture za pešce in kolesarje na Orleški cesti. (vizija CPS Sežana)

08

DRUGI STRATEŠKI STEBER: PEŠAČENJE

Hoja je najbolj naravna, okolju prijazna in zdrava oblika gibanja in je primerna za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost niti zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča bodisi do njega. Zato je temeljnega pomena, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema. Veliko kratkih poti, ki jih prebivalci trenutno opravijo z avtomobilom, bi bilo mogoče opraviti peš, kar bi pripomoglo k izboljšanju zdravja in zadovoljstva ljudi, prispevalo bi k čistejšemu okolju, zmanjšanju hrupa, hkrati pa zmanjšalo uporabo cestne infrastrukture.

8.1 IZZIVI

Predpogoj za varno hojo je primerna infrastruktura. V Sežani ni območij samo za pešce. Skoraj vse ulice so dostopne za motorni promet; v najboljšem primeru so omejene na dostop za prebivalce ali dostavo. Glede na smernice spodbujanja hoje v urbanih območjih, je opazno, da manjka nekaj elementov, ki bi naredili mesto bolj prijazno peščem. Posebnih pešpoti, kjer ni motornega prometa, je zelo malo. Bližnjic za pešce prav tako ni veliko, ob Partizanski cesti je moteč hrup in obseg motornega prometa. Območij za pešce ni. Tudi rastlinja, ki daje zaščito pred vremenskimi vplivi, bi lahko bilo še več, saj je pomembno predvsem za ustvarjanje prijetnih pogojev za pešačenje in kolesarjenje, z vidika varovanja dediščine pa je pomembno tudi pri oblikovanju parkirnih prostorov. Še vedno obstajajo **nekateri pločniki ob glavnih cestah, ki nimajo urejenih prehodov z znižanimi klančinami (na primer ob avtobusni postaji), gibalno ovirani pa tudi ne morejo premagovati stopnic**, ki so marsikje trenutno edina možnost, predvsem za dostop do storitvenih dejavnosti – na primer v zdravstveni dom. Taktilnih oznak za slepe tudi ni.

V ostalih naseljih, tako na lokalnih kot državnih cestah, pločnikov pogosto ni, temveč si pešci delijo površine z motornimi vozili, kar je predvsem posledica tradicionalnih ozkih ulic. Ob nizkih hitrostih avtomobilov to načeloma ne predstavlja težav, kar pa ne drži, če so hitrosti previsoke, npr. na državnih cestah. To se dogaja celo na šolskih poteh, kar je nesprejemljivo. Težave se pojavljajo, ker ob prenovah država ne zagotavlja sredstev za pločnike. Ti stroški zato

predstavljajo veliko breme za občine, ki se posledično pogosto odločijo za pločnike minimalnih dimenzij ali celo zgolj za enostranske pločnike. To je tudi težava, ki bi jo Slovenija morala rešiti sistemsko, saj se s tem bistveno poslabšajo pogoji za bivanje v naseljih. V zalednih naseljih je infrastruktura za pešačenje že tako pomanjkljiva, da so gibalno ovirani še bolj zapostavljeni.

Hoja kot način vsakodnevnega potovanja na delovno mesto, v šolo ali vrtec, po popoldanskih opravkih, je v občini Sežana malo uporabljena. Na delo gre peš manj kot 10 % ljudi, v šolo pa 25 %. Vendar je glede na to, da skoraj polovica šolarjev živi kilometer ali manj od šole, potenciala za več pešačenja veliko, še posebej pri mlajših šolarjih. Občani so sicer najbolj nezadovoljni z osvetlenostjo poti, prilagojenostjo starejšim in gibalno oviranim osebam ter hitrostjo motornega prometa.

Še pred nekaj desetletji je bila hoja eden najpomembnejših načinov za premikanje v mestih ter naseljih. Od takrat se sama struktura mestnih središč in osrednjih naselij ni bistveno spremenila, so se pa spremenili pogoji glede dostopnosti osebnega avtomobila in lokacije delovnih mest ter posledično potovalne navade. Prebivalci zato pogosto uporabijo avtomobil tudi za premagovanje kratkih razdalj, ki se jih je nekoč prepešalo. Za pešpoti se pogosto uporabi prostor, ki ostane in ki je brez namembnosti za ostale rabe. Včasih se infrastrukturo za pešce zaradi pomanjkanja prostora celo opusti, še posebej v zalednih naseljih. Zmanjšanje deleža hoje je opazno pri



Otroci bi raje kot z avtomobilom hodili v šolo peš ali s kolesom. Želijo si več kakovostnih in varnih površin za pešce in kolesarje.

vseh skupinah prebivalcev, trend je zaskrbljujoč zaradi negativnih učinkov, ki jih ima pomanjkanje fizične aktivnosti na razvoj mladih, ter bolezni, ki se kot posledica pojavijo v kasnejših življenjskih obdobjih. Prav tako ima ugotovljen trend tudi socialno dimenzijo. Zaradi slabših pogojev za hojo je dostop do osnovne oskrbe oziroma programov otežen za vse tiste prebivalce, ki zaradi različnih razlogov ne uporabljajo osebnega avtomobila.

8.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Razmere za hojo v mestu Sežana so relativno ugodne, saj ima večinoma ravninski relief, ugodno klimo, ceste pa so večinoma opremljene s pločniki. Kar nekaj ulic je ozelenjenih z drevesi, obstajajo javni prostori z mesti za počitek (klopi, pitniki itd.). Trg pred cerkvijo sv. Martina je bil spremenjen iz parkirišča v javni prostor za pešce. Tudi nakupovalno središče je na primerni razdalji, ki se jo da premagati peš iz večine mestnih predelov. Na pločniku ob Partizanski cesti in Stjenkovi je grafično označena šolska pot. Prehodi za pešce na Partizanski cesti imajo dodatne utripajoče talne luči za povečanje varnosti. Pregled infrastrukture na terenu je pokazal, da je **dostopnost za ljudi z omejeno mobilnostjo v Sežani urejena relativno dobro glede na slovenski kontekst**. Pozitivno je, da je v Sežani precej pogosto opažen urejen dostop s klančinami za invalidske vozičke na prehodih za pešce, na semaforjih so zvočni signali za slepe.

V letu sprejema CPS se obeta gradnja pločnika v Dutovljah, kar bo močno izboljšalo pešačenje znotraj naselja, še posebej do šole.

V zadnjem obdobju se je v občini razvilo več najrazličnejših sprehajalnih poti, povezanih z naravno in kulturno dediščino (Kosovelova pot, Pliskina pot, Mestna učna pot, Gozdna

učna pot, Sprehajalno tekaška pot v Lipici, Ludvikova kraška učna pot, Jakobova pot), kot tudi različnih dogodkov povezanih s športom in rekreacijo (Mali Kraški maraton, S kolesom po Krasu...).

Kar 68 % vprašanih je odgovorilo, da bi bili ob primernih pogojih pripravljeni zamenjati prevoz z osebnim avtomobilom s hojo ali kolesarjenjem, največja motivacija (77 %) za spremembo načina potovanja bi bila ureditev več kakovostnih in varnih površin za pešce in kolesarje. Sledijo označene poti in zemljevidi za pešce ter nižje hitrosti avtomobilov. Precej več šolarjev se tudi želi peljati s skirojem (3 %), ki ga trenutno praktično nihče ne uporablja za pot v šolo.

Velik izziv predstavlja približanje hoje prebivalcem v času, ko sta za prebivalce občine čas in varnost velika faktorja pri odločanju za potovalni način. Optimalna razdalja za dnevno uporabo hoje je do dva kilometra. Ker v povprečju človek hodi s hitrostjo pet kilometrov na uro, kilometer poti prehodi v 12-ih minutah. V dvajsetih minutah je tako iz središča mesta peš dosegljivo skoraj celo mesto Sežana, izjema sta stanovanjsko območje na skrajnem jugovzhodu (Vodovodna ulica) ter deli industrijske cone na jugozahodu.

Z ustrežno parkirno politiko v mestu in ožjem zaledju ter možnostjo kombiniranega načina potovanja, hoja po mestu in v ožjem zaledju za zdravega človeka ne bi smela biti nadloga, ampak priložnost za ohranjanje dobrega zdravja in vitalnosti ter za prispevanje h kakovostnejšem bivanjskem okolju. Majhnost mesta Sežana je pri uporabi hoje prednost, ki jo je smiselno izkoristiti, saj se največkrat zgodi, da krajše razdalje prej prehodimo kot prevozimo, če upoštevamo, da je treba pri vožnji vedno najti tudi ustrezen parkirni prostor.

8.3 CILJI

Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: pešačenje

OPERATIVNI CILJ	OPERATIVNA CILJNA VREDNOST	KAZALNIK
Povečati delež hoje	Povečati delež hoje v šolo na 30 % do leta 2023 (izhodiščna vrednost 25 % leta 2017) Povečati delež hoje v občini na 25 % do leta 2023 (izhodiščna vrednost 21 % leta 2017)	Delež hoje v šolo Delež hoje za vse poti
Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti in odpraviti ključne problematične točke za pešce v občini do leta 2023	Dolžina novih povezav za pešačenje
Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev	Zmanjšati število hudo poškodovanih in umrlih pešcev za 50 % do leta 2023 (izhodiščna vrednost: 6, povprečje v obdobju 2012–2016)	Število pešcev, udeleženi v prometnih nesrečah
Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Prilagoditi obstoječo infrastrukturo v širšem središču mesta Sežana in večjih naselijh gibalno in senzorično oviranim do leta 2023	Število lokacij in povezav z infrastrukturo prilagojeno gibalno in senzorično oviranim osebam

8.4 UKREPI

IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO

1. Gradnja površin za pešce znotraj naselja Sežana

V analizi stanja so bile ugotovljene pomanjkljivosti z vidika površin za pešce. Občina Sežana bo vsako leto izboljšala in/ali uvedla nove površine za pešce, bodisi v obliki novih prehodov, območij za pešce, povezav itd.

2. Gradnja manjkajočih pločnikov ob cestah znotraj ostalih naselij

V naseljih Voglje, Ponikve, Dutovlje, Križ, Tomaj, Šmarje bomo izboljšali pogoje za pešačenje z gradnjo potrebnih pločnikov.

3. Izvedba pilotnega projekta omejitve motornega prometa v središču Sežane (npr. v času Evropskega tedna mobilnosti)

Zaradi namenjanja javnih površin socialnim interakcijam občanov in pozitivnih učinkov na gospodarstvo (turizem, storitvene dejavnosti), bomo preučili možnosti za uvedbo območij za pešce v središču Sežane. Občina Sežana bo pilotno ukrep uvedla v času Evropskega tedna mobilnosti, ko se tradicionalno vsaj za en dan del mesta zapre za motorni promet.



Kljub opaznemu napredku je še vedno precej infrastrukture neprilagojene osebam z omejeno mobilnostjo, zlasti ko gre za taktilne oznake, znižane robnike in klančine.

4. Zasnova in izvedba trajnega projekta omejitve motornega prometa v središču Sežane

Na podlagi rezultatov ukrepa 2.3 ter uspešnosti drugih ukrepov, bo Občina preučila možnosti trajne omejitve motornega prometa v središču Sežane. Tak ukrep je možen v primeru zmanjšanja motornega prometa na Partizanski cesti, ki je najbolj obremenjena prometnica v Sežani, kar bomo dosegli z drugimi ukrepi (npr. mestni avtobusni prevoz, uporaba avtoceste kot severne obvoznice, parkirno politiko itd.).

5. Prilagoditev infrastrukture za gibalno ovirane osebe znotraj naselij

Prilagoditev gibalno oviranim in starejšim je širša javnost izpostavila kot enega najbolj potrebnih ukrepov. Pri načrtovanju nove in obnavljanju obstoječe infrastrukture bomo upoštevali dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Prilagodili bomo obstoječo infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim v širšem središču mesta Sežana (tam, kjer že ni) in ostalih večjih naseljih. Prilagoditve bodo vključevale znižane robnike, klančine, taktilne oznake, zvočne signale itd.

6. Gradnja premostitvenega objekta čez tire na jugu Sežane

Gradnja premostitvenega objekta čez tire med Orleško cesto in Kosovelovo ulico je že del obstoječega urbanističnega načrta Sežane. Železnica je namreč velik omejitveni faktor, saj mesto razpolovi na dva dela. Tako so

zelo problematični prehodi preko železnice, saj trenutno predstavljajo le fizično premostitev, ne pa tudi oblikovne. Potrebno bo vzpostaviti nov železniški prehod (podvoz ali nadvoz), ki bi povezal osrednje območje šolstva in športa na severu in novo razvojno območje šolstva in športa na jugu. Ta prehod mora predstavljati zeleno potezo, ki bi tudi vizualno povezal mesto, zato bi ga bilo potrebno urediti kot veliko potezno premostitev, ki ne bo namenjena motoriziranemu prometu.

IZBOLJŠANJE VARNOSTI PEŠCEV

7. Nadgraditev varnih poti v šolo

V občini sta dve osnovni šoli na štirih lokacijah (OŠ Srečka Kosovela s podružnico Lokev in OŠ Dutovlje s podružnico v Tomaju) ter štiri vrtčevske enote. Občina bo poti, ki ne omogočajo varne hoje v šolo/vrtec, nadgradila s potrebnimi ukrepi, na primer umiranjem prometa, gradnjo pešpoti, označitvijo poti itd.

8. Ureditev varnejših prehodov za pešce

Uredili bomo obstoječa in manjkajoča prečkanja, kjer je to potrebno in izvedli manjše posege, ki bodo zmanjšali nevarne točke. Na kritičnih točkah bomo uredili prehode za pešce, skupaj z ustrežno signalizacijo z boljšo preglednostjo, osvetlitvijo in umiranjem prometa (denimo dvignjeni prehodi na grbini) ter izboljšanjem pogojev za gibalno ovirane. Ukrep bomo dopolnili z učinkovitim nadzorom nad parkiranjem in hitrostmi.



Predlog ureditve podhoda pri Šolskem centru Srečka Kosovela v Sežani. (vizija CPS Sežana)

POVEČANJE PRIVLAČNOSTI HOJE

9. Izboljšanje infrastrukture za povečanje privlačnosti za pešačenje

Z ustrežno izbiro in namestitvijo urbane opreme (npr. klopmi, pitniki itd.), kačipoti s časovnimi oznakami ter dodatno ozelenitvijo, bomo skrbeli za privlačnejši in udoben javni prostor, ki bo bolj zanimiv za opravljanje poti peš.

10. Ureditev in označitev rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoti

Občina bo uredila in nadgradila obstoječe pešpoti ter preučila možnosti za uvajanje novih. Poleg postavljanja smerokazov bomo izvedli tudi pregled poti v naravi, ki potekajo ločeno od prometa in bi jih lahko uporabili kot pešpoti predvsem v rekreacijske in turistične namene, deloma pa tudi za opravljanje dnevnih poti (do šole ali službe). Izdajali bomo informativne zloženke in informacijske karte z opisi, skupaj z deležniki na podeželju (gostilne, kmečki turizmi ipd.) in TIC Sežana.

PROMOCIJA HOJE

11. Aktivnosti za spodbujanje pešačenja med otroki (tudi prek mobilnostnih načrtov, npr. »pešbus«)

Ukrep bo predvsem namenjen usposabljanju in vzgoji pešcev kot udeležencev v prometu. Pri tem bomo s partnerji (denimo policija) izvajali tudi promocijske akcije (marketinške akcije, izobraževanja/usposabljanja, večji dogodki), ki na različne načine spodbujajo k hoji in vključujejo ozaveščanje. Javnost želimo obveščati o vsaki zaključeni investiciji. Koristi hoje bomo redno in sistematično promovirali v medijih, z mobilnimi aplikacijami ter ozaveščevalnimi dogodki in akcijami za vse ciljne skupine prebivalstva. Ozaveščanje bomo izvajali s slogani za promocijo pešačenja. Priredili bomo dogodke in promocijske akcije, izvajali bomo redno izobraževanje v šolah in vrtcih (denimo »pešbus« in prometna kača v šolah), ob tem pa bomo ciljno izvajali spodbude za pešačenje na delovno mesto pri delodajalcih.

09

TRETJI STRATEŠKI STEBER: KOLESARJENJE

Kolesarjenje je poleg zdravega načina rekreacije tudi vrsta prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa, ne potrebuje goriv in zmanjšuje težave s parkiranjem. Z vidika porabe prostora in denarja, je kolesarjenje zelo učinkovito, v urbanih naseljih pa omogoča celo najhitrejše in najučinkovitejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi gospodarskih, ekoloških, turističnih in rekreacijskih koristi se znova vključuje v prometni sistem in kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva čedalje večjo vlogo in pomen.

9.1 IZZIVI

Infrastrukture, namenjene kolesarjem, v mestu Sežana tako rekoč ni. Pojavlja se le nekaj kolesarskih stojal (pa še ta so neprimerne tipa ali zasnove) ter dvosmerni kolesarski promet v enosmerni ulici pri železniški postaji, na primer na ulici Jožeta Pahorja, na Cankarjevi ulici pri bolnišnici itd. Tovrstni režimi so sicer pozitivni, saj kolesarjem skrajšajo potovalno razdaljo v primerjavi z avtomobili, vendar jih je mnogo premalo.

Glavni kolesarski povezavi tvorita južna kraška transverzala, ki poteka preko naselij Veliki dol-Pliskovica, mimo naselja Kreplje, skozi Sežano ter nadaljuje pot mimo Lipice, naselja Lokev proti Divači, ter severna medobčinska povezava, ki se navezuje na severno kraško transverzalo (Komen-Kobdilj-Ajdovščina) pri naselju Krtinovica ter nadaljuje preko naselij Štjak, Vrabče, v smeri proti Dolnji vasi in Senožečam. Na glavni kolesarski povezavi se navezuje sistem vzporednih

in prečnih kolesarskih povezav, ki tvorijo prepleten sistem turistično rekreacijskih kolesarskih poti, ki predstavljajo obenem tudi alternativo cestnim povezavam med naselji. Ob križanju predvidenih kolesarskih poti z javnimi cestami in regionalnimi prometnicami, manjka ustrezno zavarovana trasa za kolesarje ter varno križanje prometnic.

Kolesarjenje je v občini predvsem način rekreacije, vendar večina kolesarskih poti poteka po cestah in niso označene. Kolesarjenje v občini Sežana kot način vsakodnevnega potovanja na delovno mesto, v šolo ali vrtec, po popoldanskih opravkih, ni priljubljeno. Na delo kolesarijo samo 3 % ljudi, v šolo pa le 2 %. Vendar je glede na to, da skoraj dve tretjini učencev živi tri kilometre ali manj od šole, potenciala za kolesarjenje veliko, še posebej pri mlajših šolarjih.

Rezultati vključevanja javnosti sicer kažejo, da so problematični praktično vsi vidiki kolesarjenja (od infrastrukture do parkiranja) in so v primerjavi z infrastrukturo za pešačenje precej slabše ocenjeni, kar je tudi razlog za manjši delež kolesarjenja v primerjavi s pešačenjem. Velika večina se strinja, da potrebujemo več površin za kolesarje, več parkirnih površin za kolesa, in da je pomembno umirjati promet.

9.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Geografske danosti za kolesarjenje so v mestu Sežana tako rekoč idealne, tako z vidika reliefa (razen na obronkih Sežane), podnebja kot razdalj. Za mesto velikosti Sežane,



Neprimerna stojala za kolesa ob
Osnovni šoli Srečka Kosovela.



Potenciali na kolesarskem področju so zlasti v dopolnitvi kolesarskega omrežja tako v mestnem območju kot v zaledju. (vir: Občina Sežana)

kjer so poti, ki jih prebivalci opravljajo znotraj mesta, povprečno precej kratke, je kolo idealno prevozno sredstvo. Poleg tega je vsakodnevno kolesarjenje na Krasu glede na podnebne razmere bolj ali manj mogoče skozi vse leto. Neprimerni za kolesarjenje so le posamezni dnevi zaradi ekstremnih temperatur ali vetra. Zaradi kratkih razdalj v mestu je možno s kolesom v zelo kratkem času, tj. manj kot petih minutah, prepotovati večino mesta Sežana, v 10-ih minutah so dostopna sosednja naselja (npr. Dane, Šmarje, Merče ...), v 20-ih minutah pa še bolj oddaljena naselja v občini, kot so Križ, Šepulje, Povir, Štorje, Dol pri Vogljah, Tomaj, Lipica ... Izven mesta Sežana so reliefni pogoji sicer manj ugodni, vendar je v dobi vse bolj priljubljenih in dostopnih električnih koles tudi to premostljiva ovira.

Z vidika potovalnih navad šolarjev je precejšna razlika med željami in obstoječim stanjem, saj si jih na primer kar 23 % želi kolesariti (trenutno samo 2 % kolesarita), medtem ko se jih 27 % želi peljati z avtom (trenutno 42 %).

Občina je v okviru regionalnega razvojnega programa nameravala pristopiti k načrtovanju mreže kolesarskih poti, ki bi posodobila oziroma nadomestila obstoječe kraško regijsko omrežje kolesarskih poti. Načrtovano omrežje naj bi se usklajevalo tako na medobčinski kot regionalni ravni, hrbtenico omrežja pa bi na območju občine predstavljala južna kraška transversala.

Priložnost predstavlja tudi končno sprejet Pravilnik o kolesarskih povezavah v RS, ki določa podlago za umeščanje državnih kolesarskih povezav. V skladu z njim,

daljinska kolesarska povezava D7 poteka med točkami Robič-Kobarid-Most na relaciji Soča-Nova Gorica-Sežana-Lipica, glavna kolesarska povezava G5 pa na relaciji Lipica-Divača-Ilirska Bistrica.

Če kolesarjenje ni tako priljubljeno kot prevozno sredstvo, pa vse bolj pridobiva z vidika turističnega oziroma rekreacijskega kolesarjenja. Uradna spletna stran TIC Sežana o Krasu že vsebuje informacije o kolesarskih poteh ter servisu in izposoji koles. V Lipici je od leta 2018 v okviru čezmejnega projekta Mobitour na voljo 15 električnih koles za brezplačno izposajo.

9.3 CILJI

Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: kolesarjenje

OPERATIVNI CILJ	OPERATIVNA CILJNA VREDNOST	KAZALNIK
Povečati delež kolesarjenja	Povečati delež kolesarjenja v šolo na 6 % leta 2023 (izhodiščna vrednost 2 % leta 2017) Povečati delež kolesarjenja v občini na 10 % leta 2023 (izhodiščna vrednost 4,5 % leta 2017)	Delež kolesarjenja v šolo (anketa v šolah) Delež kolesarjenja za vse poti (anketa po gospodinjstvih)
Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom	Vzpostaviti vsaj dve novi kolesarski povezavi do leta 2023 Zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah do leta 2023	Dolžina novih sklenjenih kolesarskih povezav Delež javnih zgradb s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči
Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev	Zmanjšati število hudo poškodovanih in umrlih kolesarjev za 50 % do leta 2023 (izhodiščna vrednost: 4, povprečje v obdobju 2012–2016)	Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah
Okrepiti kolesarski turizem	Povečati število kolesarskih turistov v občini za 35 % do 2023 (izhodiščna vrednost povpraševanj leta 2017 je bila 187)	Povpraševanje po kolesarskih informacijah (TIC)

9.4 UKREPI

IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA KOLESARJENJE

1. Izdelava projektne dokumentacije možnih kolesarskih povezav v zaledju in nato njihova ureditev

Občina bo aktivna pri načrtovanju kolesarskih poti med naselji znotraj občine, sodelovala pa bo tudi na področju gradnje regijskih in državnih kolesarskih povezav ter tako nadgradila zdajšnje aktivnosti na tem področju, saj ima kolesarjenje velik potencial tudi zunaj urbanega območja, tako kot prevozno sredstvo kot za rekreacijo. Prednostne povezave so Sežana–Lipica–Lokev (–Matavun), Sežana–Kreplje–Pliskovica–Kosovelje idr.

2. Izdelava projektne dokumentacije za kolesarske poti v mestu Sežana

Ureditve bodo usklajene z državnimi smernicami ter odvisne od različnih dejavnikov, kot sta hitrost in obseg prometa. Tam, kjer trenutno ni prostora za kolesarsko infrastrukturo in/ali obstajajo dodatne ovire za vožnjo po cesti, kot so parkirani avtomobili, velike hitrosti, bomo z upravljanjem prometa dosegli boljše razmere za kolesarjenje. To lahko zajema ureditev enosmernega prometa za vozila in dvosmernega za kolesa, umiritev prometa, odstranitev ali sprememba parkirnih mest itd.

Omrežje bo varno, gosto in povezano, saj le tako lahko omogoča dobro dostopnost. Glavno vodilo pri načrtovanju bo zagotavljanje varnosti kolesarjev in pešcev, pri čemer bo upoštevano načelo ločevanja kolesarjev od motornega prometa, kadar je to nujno potrebno, ter mešanja prometa, če je to varno.

3. Postavitev parkirišč za kolesa, zlasti ob javnih objektih (šole, zdravstveni dom, športne in kulturne ustanove, itd.) in na zaposlitvenih lokacijah v naseljih (preko natečaja za oblikovanje urbane opreme)

Pomanjkanje parkirnih mest za kolesa je velika ovira za razmah kolesarjenja. Zagotavljanje zadostnega števila varnih (v obliki črke U), pravilno umeščenih ter po potrebi pokritih stojal za kolesa ob javnih zgradbah bi pomembno prispevalo k privlačnosti za kolesarjenje. Razpisan bo natečaj in pridobljene bodo strokovne podlage za načrtovanje in izvedbo ukrepa.

POVEČANJE PRIVLAČNOSTI KOLESARJENJA

4. Označevanje in ureditev turističnih/tematskih kolesarskih poti

Kolesarje bomo s pomočjo usmerjevalnih tabel vodili do pomembnejših javnih ustanov in turističnih lokacij. Smerokazi bodo tudi informativne oznake za turiste. Tudi za daljinske poti je pomembno, da so dobro označene. Med urejanjem novih daljinskih kolesarskih poti je te treba označiti v skladu z veljavnimi smernicami in pravilniki.

Občina bo uredila in nadgradila obstoječe kolesarske tematske poti ter preučila možnosti za uvajanje novih. Izvedli bomo pregled poti v naravi, ki potekajo ločeno od prometa in bi jih lahko uporabili predvsem v rekreacijske in turistične namene, deloma pa tudi za opravljanje dnevnih poti (do šole ali službe). Izdali bomo informativne zloženke, informacijske karte z opisi, postavljeni bodo smerokazi in table, skupaj z deležniki na podežlju (gostilne, kmečki turizmi ipd.) in TIC Sežana.

5. Izdelava študije glede vzpostavitve sistema izposoje koles/e-koles

Občina bo naročila študijo upravičenosti in izvedljivosti javnega sistema izposoje koles oziroma e-koles.

6. Prevoz koles z vlakom ob dogodkih

Intermodalnost je ena ključnih tem trajnostne mobilnosti, v tujini je zelo priljubljena kombinacija kolo-vlak. V sodelovanju s SŽ se bomo trudili omogočiti lažji prevoz koles z vlakom na večje dogodke v Sežani.

PROMOCIJA KOLESARJENJA

7. Aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja med otroki (npr. »bicivlak«)

Promocijske akcije na različne načine spodbujajo h kolesarjenju in vključujejo ozaveščanje, marketinške akcije, izobraževanja/usposabljanja, večje dogodke, zlasti če se izvajajo skupaj s kolesarskimi infrastrukturnimi ukrepi. Koristi kolesarjenja bomo redno in sistematično promovirali v medijih, z mobilnimi aplikacijami ter ozaveščevalnimi dogodki, inštalacijami, aplikacijami, razstavami in akcijami za vse ciljne skupine prebivalstva. Izvajali bomo redno izobraževanje v šolah in vrtcih (denimo projekt »bicivlak«, prometna kača v šolah), ob tem bomo ciljno izvajali spodbude za kolesarjenje na delovno mesto pri delodajalcih. Aktivnosti bodo potekale v različnih oblikah, poseben poudarek bo na promociji kolesarjenja na delo in izobraževanje ter do glavnih storitvenih dejavnosti. Univerzo, delodajalce in ponudnike storitev pa bomo pozvali, naj se tudi sami vključijo v spodbujanje dostopa do njih s kolesom.

Izobraževalni del ukrepa bo predvsem namenjen usposabljanju in vzgoji kolesarjev kot udeležencev v prometu. Pri tem bomo nadaljevali sodelovanje s partnerji (na primer policijo, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu).



Primer ureditve infrastrukture za pešce in kolesarje v Lokvi. (vizija CPS Sežana)

10

ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet je nedvomno prihodnost vsakodnevnih potovanj. Njegova kakovost je že danes eden pomembnejših kazalcev razvitosti in kakovosti bivanja v državi, regiji ali mestu. Ob primerno razvitem javnem potniškem prometu v drugih evropskih državah mlade generacije že ugotavljajo, da lahko brez avtomobilov živijo ceneje in udobneje, ker je javni potniški promet praviloma hitrejši, cenejši in varnejši od osebnega avtomobila, kar s seboj prinese vrsto ekonomskih, okoljskih in socialnih koristi. V občini, kot je Sežana, je sicer veliko izzivov, povezanih z zagotavljanjem kakovostnega javnega prometa, vendar pa je potenciala glede na obstoječe stanje veliko.

10.1 IZZIVI

Skozi Sežano potekajo medkrajevno-primestne avtobusne linije, katerih glavni prevoznik je Avrigo d.o.o., na daljših relacijah so še nekateri drugi prevozniki. Sežana je sicer povezana z bližnjo okolico in vsemi večjimi kraji v Sloveniji, znotraj občine pa z večjimi naselji, kot so Dutovlje, Križ, Tomaj, Lokev itd. Vendar pa je frekvenca avtobusov znotraj občine celo proti tem naseljem (kjer je frekvenca relativno najvišja) precej nizka, saj avtobusov po 16.30 uri praktično ni. Na drugi strani do nekaterih drugih večjih naselij (Dane, Povir, Lokev itd.) pelje le nekaj avtobusov na dan. Pomanjkljive so povezave na regionalni prometnici Štorje-Kobdilj ter na območju Vrhe, kjer so prevozi organizirani predvsem za šolske potrebe. Izven občine je frekvenca najvišja proti Divači, proti ostalim občinam, od koder se vozi v Sežano tudi veliko zaposlenih, npr. Komen, Kozina, Ljubljana in Koper, pa je avtobusnih odhodov zelo malo.

Na avtobusni postaji v Sežani prostora za parkiranje koles ni, prav tako ni urejenih parkirišč, čeprav so avtomobili vseeno parkirani okoli peronov. Avtobusna postajališča so precej stara in pogosto samo na eni strani cestišča, poleg tega je opazen različen videz in dizajn postajališč, kar lahko povzroči zmedo pri uporabnikih. Veliko postajališč pa nima niti osnovne infrastrukture, razen osnovne prometne signalizacije.

Kljub dobri strateški legi ob železnici, je slabost železniške infrastrukture njena zastarelost in dotrajanost, ki posledično vpliva na nizke potovalne hitrosti vlakov ter težave z osnimi obremenitvami, kar vodi do zamud in ozkih grl železniškega omrežja. Veliko škode je v letu 2014 na tem omrežju povzročil tudi žled. Strategija razvoja prometa do leta 2030 omenja, da če do leta 2030 ne bo nobenih vlaganj v izboljšanje storitev železniškega prometa, bo prepustna zmogljivost presežena na odseku Prvačina-Sežana in Koper-Divača-Ljubljana. Železniške povezave med Sežano in Trstom trenutno v potniškem prometu ni, zelo problematična je tudi povezava med Opčinami in železniško postajo v Trstu, od koder vlaki nadaljujejo pot po Italiji, saj so avtobusne povezave pomanjkljive, tramvaj pa tudi ne povezuje neposredno obeh postaj. Povezava z Ljubljano je relativno pogosta, vendar je problematičen potovalni čas, ki je skoraj dvakrat daljši kot potovalni čas z avtomobilom. Proti Novi Gorici in Kopru je vlakov precej manj, potovalni čas pa je tudi nekonkurenčen.



Zastarela in nepriljavna železniška postaja.

Ob železniški postaji Sežana ni nobenih kolesarskih stojal, še manj pokrite kolesarnice. Vhod v železniško postajo ni prilagojen gibalno oviranim. Problematična je lokacija postajališč, saj so v Dutovljah, Krepljah in Koprivi postajališča precej oddaljena od središča naselja, med njimi tudi ni pločnikov ali kolesarskih povezav. Nobena od njih nima kapacitet za parkiranje koles, intermodalnost z avtobusom trenutno ni realna, zaradi nizkih frekvenc voženj tako vlaka kot avtobusov.

V zadnjih letih upada število potnikov (22-odstotni upad med letoma 2013 in 2016). Trend v Sežani je tako zelo podoben slovenskim trendom.

Sodeč po anketah je večina prebivalcev nezadovoljna z JPP, tako z avtobusnim kot železniškim prometom. Motijo jih vsi vidiki kakovosti, razen oddaljenost postajališč, še najbolj pa frekvence in potek linij avtobusnega prometa. Večina tudi meni, da je pomembno imeti več linij medkrajevnega avtobusa, pogostejše vožnje medkrajevnega avtobusa, dostopnejše informacije, možnost prestopanja med različnimi prevoznimi načini ter boljše povezave s Trstom.

10.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Že OPN Občine Sežana med prioritete uresničevanja ciljev uvršča tudi posodobitev in razvoj javnega potniškega in avtobusnega prometa na celotnem območju občine. Poleg tega je načrtovano, da se vzporedno z razvojem zahodnega območja mesta uvede mestni potniški promet. V Sežani bi se uvedel tudi primestni potniški promet, ki bi nadgradil ponudbo obstoječih avtobusnih povezav v naseljih v neposredni bližini Sežane. Ohranja in nadgrajuje se vzpostavljen sistem avtobusnega javnega potniškega prometa za celotno območje občine, tudi zaradi potrebe razvoja turizma.

Glavna avtobusna postaja Sežana je že urejena za varno vstopanje in izstopanje potnikov ter ima vso potrebno infrastrukturo. Lokacija je z vidika intermodalnosti ugodna, saj je le 150 m oddaljena od železniške postaje. Prav tako je večinoma primerno urejena železniška postaja v Sežani (razen za kolesarje in gibalno ovirane). Na postajališčih Povir, Kopriva in Kreplje je bilo leta 2016 zabeleženih več potnikov kot leta 2010.

Sežana ima sicer zelo ugodno lego ob stičišču železniških povezav. Na območju občine Sežana senahajajo tri temeljne smeri železniškega prometa. Predvidene posodobitve železniškega omrežja (npr. v Strategiji razvoja prometa v RS do leta 2030, posodobitve proge Sežana–Divača, predvidena nova dvotirna proga Trst–Divača, elektrifikacija proge Sežana–Nova Gorica itd.) predstavljajo za občino dodatno možnost gospodarskega razvoja, predvsem v smislu Sežane kot prometnega vozlišča oziroma prometno logističnega terminala nacionalnega pomena. Obenem pa omogočajo tudi razvoj železniškega javnega potniškega prometa.



Prebivalci želijo kakovostnejši avtobusni promet, z višjo frekvenco in prilagojenimi linijami.

V občini Sežana sta dve osnovni šoli, šolski prevoz nudita obe. Občina je v proračunu za leto 2017 namenila 605.000 EUR za šolske prevoze, kar je velika obremenitev za proračun, hkrati pa obstaja potencial za zmanjšanje teh stroškov z izboljšanjem javnega prevoza. Občina Sežana je tudi ena redkih v Sloveniji, ki že združuje šolski in linijski prevoz. Nekatere linije delujejo kot šolski prevoz, nekatere pa kot linijski, vse šolske linije pa so na voljo tudi drugim uporabnikom, predvsem starostnikom.

Kot primer dobre prakse tudi ostale občine pogosto omenjajo brezplačne prevoze za starejše, pod okriljem Zavoda Sopotniki, zavoda za medgeneracijsko solidarnost, ki obratujejo na območju občin Sežana, Hrpelje-Kozina in Divača. Zavod je nastal z namenom pomagati starostnikom iz predvsem manjših, odročnejših krajev, ki zaradi oddaljenosti, neuporabe avtomobila ali slabih prometnih povezav skoraj ne zapuščajo doma. Sopotniki so prostovoljni vozniki, različnih let in poklicev. Na območju Sežane je 90 uporabnikov (skoraj polovica vseh uporabnikov). Po podatkih zavoda, so potrebe po prevozih vse večje, predvsem iz zaledja (npr. naselja Bogo, Veliki Dol, Veliko Polje, Mahniči, Kazlje, ki so slabo dostopna), vendar na drugi strani obstaja tudi potreba po večjem sodelovanju občin in lokalnih podjetij. Občina Sežana s finančnimi sredstvi zavod že podpira, vendar v precej omejenem obsegu, tako da je potenciala za nadgradnjo storitve ob podpori občine še veliko.

10.3 CILJI

Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: javni potniški promet

OPERATIVNI CILJ	OPERATIVNA CILJNA VREDNOST	KAZALNIK
Povečati uporabo javnega potniškega prometa	Povečati delež poti, opravljenih z JPP, na 10 % do leta 2023 (izhodiščna vrednost 2,9 % leta 2017) Povečati število potnikov na ŽP Sežana za 5 % do leta 2023 (izhodiščna vrednost 81.692 leta 2016)	Anketa Število odpravljenih potnikov v železniškem prometu na leto (podatki SZ)
Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Povečati delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim, za 20 % do leta 2023 Vzpostaviti ponudbo prevozov za gibalno ovirane (ponudbe ni) Povečati število uporabnikov prevoza na klic (izhodiščna vrednost 90 leta 2017)	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim Vzpodbuditi nastanek tovrstne ponudbe na območju občine Sežana (vzpostavljena ponudba) Podatki Zavoda Sopotniki
Izboljšati kakovost ponudbe JPP	Povečati pestrost ponudbe JPP v občini, prilagojene za različne situacije in skupine potnikov	Število oblik JPP v občini

8.4 UKREPI

IZBOLJŠANJE INFRASTRUKTURE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

1. Ureditev vseh postajališč vsaj v skladu z minimalnimi standardi

Vsa neustrezna postajališča bomo uredili in izvedli minimalne tehnične pogoje (ureditev prometne signalizacije, ureditev čakališča, zagotovitev preglednosti itd.).

2. Ureditev vseh neurejenih postajališč v mestu Sežana in glavnih postajališč v ostalih naseljih z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi

Najbolj frekventna postajališča bomo opremili z dodatno opremo, kot so nadstrešnice, klopi, dostopnost za gibalno in senzorično ovirane. Namen ureditve čakališč je izboljšati privlačnost in uporabnost postajališč (nadgradnja za dostopnost gibalno in senzorično oviranim, postavitev urbane opreme itd.).

3. Ureditev večjih postajališč, železniške in avtobusne postaje Sežana s parkirišči za kolesa

Intermodalnost je ena ključnih tem trajnostne mobilnosti, v tujini je zelo priljubljena kombinacija kolo-vlak. Zato bomo v sodelovanju s Slovenskimi železnicami uredili pogoje za parkiranje koles na železniški postaji in postajališčih, prav tako pa tudi na glavni avtobusni postaji in po potrebi na najbolj pomembnih avtobusnih postajališčih. To je v skladu z Urbanističnim načrtom Sežane, ki predvideva, da se ob železniški postaji vzpostavi centralni potniški terminal, kjer bodo povezane vse oblike prometa (vlak, primestni avtobusi, taksi, taksibus, izposoja koles, »rent a car«, turistični avtobus). V sklopu terminala je predvidena tudi kolesarnica in več parkirnih površin.

IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA JPP

4. Izdelava študije in uvedba mestnega/(med)občinskega avtobusnega prometa

V skladu z OPN Občine Sežana se uvede mestni potniški promet. Najprej bomo izdelali študijo, z namenom, da

zagotovimo najbolj optimalno delovanje potniškega prometa. Pri tem bomo sledili usmeritvam OPN Občine Sežana, ki določa, da morajo biti trase mestnega potniškega prometa zasnovane tako, da omogočajo ustrezno povezavo glavnih proizvodnih, poslovnih, oskrbnih, centralnih, družbenih in stanovanjskih območij z železniško in avtobusno postajo, tudi v povezavi s sistemom večjih parkirnih površin za potrebe dnevnih migracijskih tokov v in iz mesta. Obenem pa mora za potrebe prebivalcev v mestu omogočati kakovostne povezave različnih območij dejavnosti s stanovanjskimi dejavnostmi. Postajališča javnega potniškega prometa se organizirajo v smislu neposrednega dostopa in kompatibilnosti različnih prevoznih sistemov.

5. Izboljšanje frekvenc medkrajevnega avtobusa v ključne smeri

Ker je v občini Sežana mreža javnega potniškega prometa že nastavljena, bodo ukrepi usmerjeni v izboljšanje frekvenc in/ali podaljšanje linij medkrajevnega avtobusa v ključne smeri, na primer proti Dutovljam in Divači ter Opčinam in Trstom (IT). Občina bo skupaj s prevozniki preučila možnosti sofinanciranja linij.

6. Sistemsko podpora prevozu na klic za vse občane, tudi gibalno ovirane

Na območju občine Sežana že deluje prevoz na klic, ki je usmerjen v starejšo populacijo. Z namenom izboljšanja in nadgrajevanja ponudbe, bo Občina Sežana podprla storitev z večjo finančno podporo, ki bo omogočila večji

obseg storitve, razširitev ponudbe na vse prebivalce ter prilagoditev ponudbe tudi za gibalno ovirane. Med partnerje bomo povabili tudi starostnike (npr. Dom upokojencev Sežana).

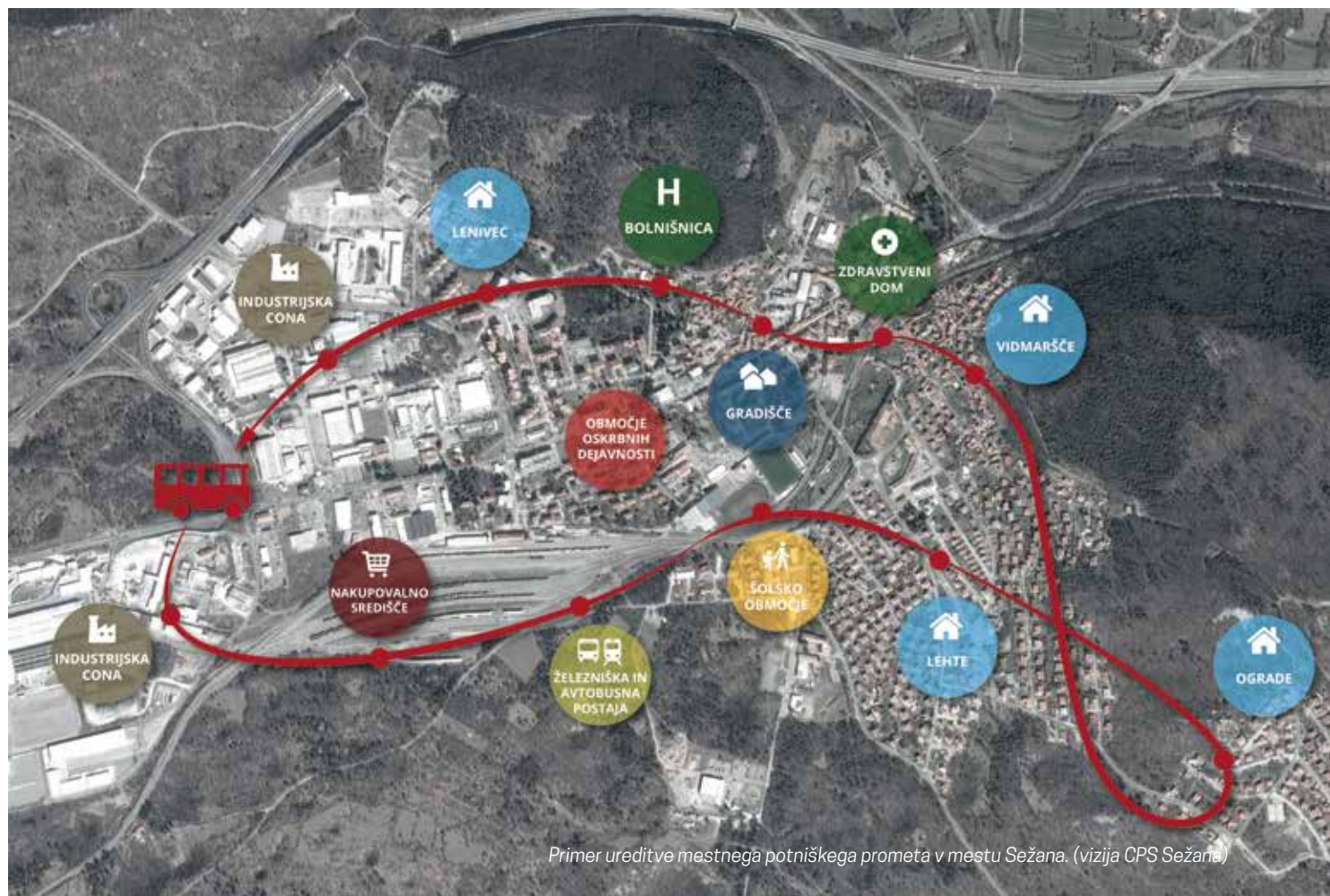
7. Postopna prilagoditev voznih parkov ter postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam

Trenutno vozni park in postajališča niso povsem prilagojena gibalno in senzorično oviranim osebam. Ker želimo, da je javni potniški promet resnično dostopen vsem, bomo vozni park postopoma prilagodili tako, da bodo vsi avtobusi nizkopodni, da bodo imeli zvočna oznanila in informacijske zaslone. Postajališča pa bomo prilagodili tako, da bodo ustrezala nizkopodnim avtobusom, pri čemer bodo informacije prikazane tudi v pisavi za slepe in slabovidne, z dodanimi taktilnimi oznakami. Prenovo bomo izvajali fazno, glede na število potnikov in možnost raznih oblik omejene mobilnosti na posameznih postajališčih.

IZBOLJŠANJE PONUDBE ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA PROMETA

8. Pobuda Slovenskim železnicam za izboljšanje kakovosti železniških prevozov

Občina bo okrepila sodelovanje s Slovenskim železnicami in Direkcijo RS za infrastrukturo, z namenom optimizacije in uskladitve urnikov vlakov ter prilagoditve in nadgradnje obstoječe infrastrukture.



Primer ureditve mestnega potniškega prometa v mestu Sežana. (vizija CPS Sežana)

9. Preveritev možnosti sodelovanja s Slovenskimi železnicami pri ureditvi železniške postaje

Postajna poslopja večine železniških postaj v občini so v zelo slabem stanju. Ker Slovenske železnice premalo investirajo, si bo Občina Sežana prizadevala doseči dogovor o ureditvi, najemu ali souporabi nekaterih postajnih poslopij ali njihovih delov, saj bi jih tako lahko oživila, uredila in naredila privlačnejše za uporabnike. Občina Sežana si bo v sodelovanju z upravljalcem postajališč prizadevala izboljšati dostop za gibalno in senzorično ovirane osebe ter potnike, ki potujejo s kolesom.

10. Pobuda Slovenskim železnicam za oživitev železniške proge Kreplje–Repentabor–Opčine

Železniški odsek Kreplje–Repentabor je del nekdanje Bohinjske proge, po kateri občasno pelje le še muzejski vlak. Zaradi izgradnje Pontebške proge med Vidmom in Trbižem, prometa na odseku Kreplje–Opčine tudi ni več pričakovati. S strani občanov Sežane se je sicer pokazala želja po oživitvi železniške proge, tako da bo Občina vseeno podala pobudo za njeno oživitev. Bo pa z mesecem septembrom zopet vzpostavljen potniški železniški promet med Slovenijo in Italijo. Vlak na relaciji Ljubljana–Trst se bo ustavljal tudi na postaji Sežana.

PROMOCIJA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

11. Promocijske akcije z namenom spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti so podobno kot pri hoji in kolesarjenju najučinkovitejše, kadar so izvedene v povezavi z izboljšanjem ponudbe javnega potniškega prometa. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, z izobraževanjem v šolah in vrtcih, s promocijskimi akcijami, z aplikacijami in s spodbujanjem delodajalcev.

12. Izboljšanje prikaza informacij o JPP

Dostopne in jasne informacije o različnih vidikih javnega potniškega prometa so dodaten ukrep za povečanje njegove privlačnosti. Občina bo pristopila k sodobnemu načinu informiranja potnikov (portal, aplikacije, načrtovanje poti), poleg tega pa bo zagotovila kakovostne informacije v klasičnih oblikah (vozni redi, zemljevidi prog, telefonske informacije).

11

PETI STRATEŠKI STEBER: MOTorni IN MIRUJOČI PROMET

Občina Sežana je med najbolj motoriziranimi slovenskimi občinami. Visoka stopnja lastništva ter z njo povezana obsežna uporaba avtomobilov povzroča negativne vplive. Avtomobil bo sicer ostal zelo pomembna in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti, vendar je veliko poti, še posebej kratkih, ki bi jih lahko premagali z uporabo bolj trajnostnih prometnih načinov. S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil, ko je to smiselno in možno, lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke za kakovost bivanja v občini.

11.1 IZZIVI

Po stopnji motorizacije smo med najbolj avtomobilskimi občinami v Sloveniji. Leta 2016 je stopnja motorizacije znašala 611 avtomobilov na 1000 prebivalcev (slovensko povprečje je 531). Za primerjavo, le tri evropske države imajo višjo stopnjo motorizacije kot občina Sežana. Povečal se je delež dnevnih migracij iz občine, kar dodatno vpliva na podaljševanje potovalnih razdalj ter s tem še večjo privlačnost uporabe osebnih avtomobilov v primerjavi z javnim potniškim prometom in kolesarjenjem. Tako se je povečal tudi delež uporabe avtomobila za poti na delo, ki je bil leta 2002 76-odstoten, najnovejši podatki pa kažejo, da je delež več kot 80-odstoten. Kar 74 odstotkov poti na delo, krajših od 5 km, se opravi z avtomobilom.

Z večjo uporabo avtomobila so se pojavile težave s parkiranjem, zlasti v mestnem območju. Posebej problematičen je problem mirujočega prometa v mestnem jedru, njegovi neposredni bližini in ob starejših večstanovanjskih objektih. Predvsem v centru se zaradi pomanjkanja urejenih parkirišč le-ta nahajajo na vseh trgih, ki bi morali biti namenjeni drugačnim aktivnostim. S širitvijo stanovanjskih površin in večjim številom prebivalcev, se bodo potrebe po parkirnih mestih še povečevale.

Večina organizacij/delodajalcev ponuja zaposlenim brezplačne parkirne prostore, a se hkrati spopada z dodatnimi zahtevami po parkirnih mestih tako za zaposlene kot za obiskovalce. Težave zaradi nepravilnega parkiranja pogosto obremenjujejo tudi pešce in kolesarje. Sedanji režim parkiranja ter nadzor nad plačljivimi parkirišči oziroma parkirišči, ki so namenjena kratkotrajnemu

parkiranju za potrebe dostopanja do storitev, so velik izziv v prihodnosti, z glavnim vprašanjem, kako in na kakšen način pristopiti k novi parkirni politiki. V večjem delu mesta je parkiranje brezplačno, kar ne odseva dejanskih stroškov vzdrževanja in urejanja parkirišč na javnih površinah. Plačljiva parkirna mesta so razmeroma poceni, zato je še velik potencial pri optimiziranju upravljanja parkiranja.

Zaradi slabše kakovosti povezanosti mesta in občine z železniškim in avtobusnim omrežjem, je obremenjenost cestne infrastrukture velika. Najpomembnejši vplivi na okolje in zdravje so onesnaževanje zraka z onesnaževali (izpusti plinov in prašnih delcev), hrup, prometne nesreče, prometni zastoji zaradi povečane gostote prometa in poškodbe infrastrukture. Problematičen je tudi čedalje bolj sedeč življenjski slog, povezan tudi z uporabo avtomobila, ki pripomore k slabšemu javnozdravstvenemu stanju občanov.



Občina Sežana je ena najbolj motoriziranih občin v Sloveniji.



Zaradi pomanjkanja parkirnih površin na območju stanovanjske gradnje se je pešcem odvzelo površino in se jo namenilo avtomobilom.

Ukrepi za umirjanje prometa so izvedeni le na manjšem številu cest oziroma ulic, območij s prepovedjo za motorni promet je malo. Lokalno cestno omrežje Sežane je razmeroma dobro urejeno, vendar je najbolj obremenjena ravno Partizanska cesta, ki poteka skozi središče mesta. Velika količina prometa negativno vpliva na javni prostor in identiteto središča mesta, saj je dragocen prostor večinoma namenjen pločevini, ostane pa manj prostora za pešce, kolesarje, turiste, javne površine za druženje, čeprav je Partizanska cesta nosilka bivanjske kakovosti in identitete in hkrati predstavlja glavno povezovalno mestno os vzhod-zahod itd. Dodatno gost promet negativno vpliva na hrup ter varnost prometa. Posebej obremenjen je vzhodni del Partizanske, npr. v križišču z Bazoviško, kjer je preko 16.000 vozil na dan.

Tako OPN Občine Sežana kot Urbanistični načrt Sežane predvidevata gradnjo južne obvoznice od avtocestnega priključka Sežana zahod preko Partizanske ceste in železnice na zahodnem delu terminala ter nato po skrajnem robu meje urbanističnega načrta do Lokavske ceste, ki bi izboljšala dostopnost do proizvodne cone, novega naselja in posledično tudi turističnega območja Lipica. Nova cesta predstavlja dodatno povezavo med severnim in južnim delom, ki je zelo pomembna v primeru zapore glavne ceste Sežana-Lipica, zaradi nepredvidenih dogodkov, npr. prometne nesreče. V preteklosti je južna obvoznica omogočala dostopnost tudi do terminala Luke Koper, danes pa je poleg vsega pomembna tudi za vzpostavitev pogojev za razvijajoča se območja proizvodnih dejavnosti na južni strani železniških tirov. Gre za obsežno investicijo v vrednosti več kot 5 milijonov EUR, izvedeno v več fazah, v sklopu katere se bo zagotovilo površine za različne udeležence v prometu (avtomobile, pešce in kolesarje).

Omrežje regionalnih cest je sicer dobro razvejano, vendar se na omrežju pojavlja nekaj kritičnih točk, ki onemogočajo normalen potek prometa skozi naselja ter onemogočajo tudi njihov kakovosten razvoj. To je predvsem potek ceste skozi naselja Tomaj, Koprivo, Štorje, Lokev in Dutovlje. V

nekaterih naseljih se pojavljajo konflikti zaradi mešanja tovornega prometa z drugimi prevoznimi načini, ozka grla pa ponekod ovirajo ves motorni promet.

11.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Promet na večini števnih mest upada ali stagnira, izjema sta Partizanska cesta ter Priključek Fernetiči. Z avtocesto severno od mesta je bil rešen problem vodenja prometa skozi jedro Sežane, kjer je prepovedan tovorni promet z maso nad 7,5 t. Omejitev prometa za tovorna vozila, težja od 7,5 ton, velja tudi na cesti skozi Štorje, na cesti Sežana-Divača ter cesti Sežana-Dutovlje-Štanjel, kar se je izkazalo za učinkovito in dobrodošlo, saj je prišlo do zmanjšanja hrupa, vibracij in emisij. Dostopnost za motorna vozila omejujejo tudi enosmerne ceste, na primer v Sežani okoli ulice Vidmašče (južno od železnice), Gradišče, Kosovelova ulica, Cankarjeva ulica, Ulica Jožeta Pahorja itd.

Nižje omejitve hitrosti (30 km/h) se pojavljajo zlasti v okolici šole, železniške postaje. Pri OŠ je za motorni promet v času pouka med 7.00 in 16.00 zaprta Kosovelova ulica, izjema so le šolski avtobusi, uslužbenci šole ter intervencijska vozila. Ponekod so bili uvedeni tudi drugi ukrepi umirjanja prometa, npr. hitrostne grbine in merilniki hitrosti.

V Sežani je že od leta 2011 v veljavi parkirni režim, ki določa tri območja kratkotrajnega parkiranja, z različnimi časovnimi omejitvami in cenami. Večina javnih parkirišč v mestu ima vsaj nekaj posebej označenih parkirnih mest za invalide. Za avtodome je v Sežani na koncu opuščene ceste za Divačo urejeno parkirišče za avtodome. Na parkirišču je pet asfaltiranih parkirnih mest s priključki za elektriko, vodo, izpuste fekalij. Poleg tega avtodomi lahko prenočijo še v avtokampu v Štorjah. V fazi izvedbe je postajališče v Lipici.

Občina Sežana je pred leti postavila polnilnico za električna vozila ob Partizanski cesti, od leta 2018 pa je nova hitra polnilnica tudi ob stadionu v Sežani. V načrtu za 2018 je še postavitve polnilnice v Sežani pri pokopališču, v Križu ob Domu krajanov ter Dutovljah ob zdravstvenem domu.

V Evropskem tednu mobilnosti leta 2017 je Občina promovirala deljenje prevozov kot bolj trajnostne oblike motornega prometa.



Prva polnilnica za električna vozila v občini Sežana.

11.3 CILJI

Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: motorni in mirujoči promet

OPERATIVNI CILJ	OPERATIVNA CILJNA VREDNOST	KAZALNIK
Umiriti motorni promet	Zmanjšati povprečno hitrost vozil v naseljih Zmanjšati motorni promet za 2 %	Povprečna hitrost v območjih umirjanja prometa (meritve prej in potem) PLDP (DRSI) na števnih mestih izven AC, štetje prometa v Sežani
Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo, krajše od 5 km na 50 % do leta 2023 (izhodiščna vrednost 74 % leta 2017) Obrniti trend rasti stopnje motorizacije do leta 2023 (izhodiščna vrednost 611 leta 2016)	Delež uporabe avtomobila za poti na delo glede na razdaljo (anketa CPS) Stopnja motorizacije (SURS)

11.4 UKREPI

PRENOVA PARKIRNE POLITIKE

1. Sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike v mestu Sežana

Čeprav že imamo parkirni režim, bo Občina spremenila parkirno politiko, kibo bolj trajnostno upravljala prometom. Ukrepi se bodo izvajali v več fazah, saj bo treba obravnavati parkirni režim skupaj z izvajanjem drugih ukrepov (npr. uvedba javnega potniškega prometa, omejitev motornega prometa itd.). Parkirnine so močno orodje parkirne politike, če se uporabljajo skupaj s spodbudami drugih oblik prevoza (denimo najem koles, javni potniški promet).

2. Parkirni standardi (vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja)

Ta ukrep bomo izvedli v okviru ukrepa 1.6, saj gre za element prostorskega načrtovanja.

3. Poostren nadzor nad kršitvami parkiranja

Občina Sežana je že uvedla parkirni režim v nekaterih območjih, vendar zaradi pomanjkljivega nadzora ukrep nima vedno načrtovanega učinka. Dosledno izvajanje parkirne politike bo povečalo prometno in parkirno kulturo, izboljšalo varnost ter omogočilo učinkovitejše upravljanje prometa v občini.

4. Ureditev parkiranja v stanovanjskih območjih

Eden od ukrepov bo tudi izvedba pilotnega projekta (denimo, v eni soseski se uvede sistem dovolilnic, do katerih bodo upravičeni stanovalci, parkiranje na ulici pa se bo za druge uporabnike omejilo), ki se bo po potrebi prenesel tudi v druge soseske.

5. Prilagoditev robnikov pločnikov ob parkiriščih za gibalno ovirane osebe in zagotovitev zadostnega števila parkirnih mest za invalide

Gibalno ovirani tudi potrebujejo ustrezna parkirna mesta. Čeprav jih je v Sežani že nekaj, pa bomo zagotovili rešitve, ki bodo gibalno oviranim še bolj prijazne, tako z vidika kapacitete kot tudi dostopa do parkirnih mest.

URAVNOTEŽENJE RABE JAVNEGA ULIČNEGA PROSTORA

6. Zapora za promet na območju Gradišča v Sežani, razen za stanovalce

Staro mestno jedro ni bilo zgrajeno za potrebe motornega prometa, zato prihaja do negativnih vplivov predvsem za



Modra cona ob Partizanski cesti v Sežani.



Primer ureditve mešane površine v Dutovljah. (vizija CPS Sežana)

lokalno prebivalstvo. Le-to že leta opozarja na težave, zato bo Občina spremenila prometni režim tako, da bo dostop z motornimi vozili dovoljen le prebivalcem in intervencijskim vozilom.

7. Nadzor tovornih vozil na glavnih prometnicah

Čeprav v marsikaterem naselju velja prepoved težkega tovornega prometa, še vedno prihaja do kršitev pravil, kar povzroča negativne vplive na varnost, pretočnost in okolje. Skupaj z Medobčinskim inšpektoratom ter Policijo bomo poostriili nadzor nad tovornimi vozili na glavnih prometnicah v občini.

8. Ukinitvev vinjete na relaciji Sežana Vzhod–Sežana Zahod

Avtocesta deluje kot obvoznica za mesto Sežana. Skupaj z drugimi ukrepi za zmanjševanje motornega prometa v središču Sežane, bi bilo smiselno še več prometa preusmeriti na avtocesto. V ta namen bo Občina podala pobudo za ukinitvev vinjete med obema odsekoma avtoceste pri Sežani. Ta ukrep je bil že del Osimskega sporazuma z Republiko Italijo, ki je bil podpisan leta 1975 (v veljavi od leta 1977).

SPODBUDE ZA ZMANJŠANJE NEGATIVNIH VPLIVOV MOTORNEGA PROMETA

9. Širitev omrežja hitrih električnih polnilnic

Podpora za večjo uporabo okolju prijaznih vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka in

zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. Nacionalna Strategija za alternativna goriva v prometnem sektorju do leta 2030 predvideva med osebnimi avtomobili vsaj 17 % električnih vozil oz. priključnih hibridov (200.000 vozil). Za tako rast bo Slovenija do leta 2025 potrebovala 7.000 polnilnic običajne moči in leta 2030 kar 22.300 takih polnilnic. Zato bo Občina Sežana sledila nacionalnim usmeritvam in postavila po eno električno polnilnico na leto v skladu z obnovo elektroenergetskega omrežja.

10. Nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb

Občina Sežana bo ob naslednji prenovi/nabavi vozil za opravljanje občinskih nalog izbrala okolju prijazna vozila.

11. Podpora za spodbujanje sopotništva/»car sharinga«

Skupinski prevozi so oblika osebnega prevoza, kjer se več ljudi poveže in deli prevoz z enim osebnim motornim vozilom. Namen ukrepa je zmanjšati število vozil z zgolj voznikom ter tako zmanjšati število vozil v prometu. Občina bo podpirala skupinske prevoze z mehкими ukrepi, kot je ustanovitev podpornega portala za sopotništvo na območju goriške regije ter s podporo mobilnostnim načrtom, skozi katere se podpora lahko nadalje izvaja. Hkrati bo povabila in podprla morebitne investitorje, ki ponujajo storitve »car sharinga« oz. skupne rabe avtomobila.

CESTNA INFRASTRUKTURA

12. Gradnja južne obvoznice v Sežani (in hkrati zagotovitev kakovostnih kolesarskih poti in pešpoti)

Južna obvoznica v Sežani je že dolgo predvidena rešitev. Nova prometnica je, poleg za mesto potrebnega dodatnega prehoda čez glavno železniško progo, pomembna tudi za aktiviranje razvojnih površin južno od železniške proge, ki jih je mogoče nameniti zlasti logističnim dejavnostim. Za južno obvoznico je že v pripravi OPPN.

13. Reševanje težav (ozkih grl) v Tomaju in Dutovljah

Smernice celostnega prometnega načrtovanja odvrtaajo pozornost od gradnje nove cestne infrastrukture in se usmerjajo v ukrepe upravljanja prometnega povpraševanja. Temu sledimo tudi v CPS Občine Sežana. Kljub temu bomo v primeru, da se izkaže nujna potreba po novih cestah, križiščih in podobno in da so tovrstne investicije v skladu s cilji CPS, naročili izdelavo študij upravičenosti in izvedljivosti teh novih investicijskih projektov.

14. Študija izvedljivosti severne obvoznice v Sežani

Gre za kratko podaljšanje že obstoječih gozdnih cest in spremembo namembnosti le teh, med Šmarjami in CERO Sežana (Vrhovljjska cesta).

KREPITEV VARNOSTI V PROMETU

15. Poostren nadzor nad prekoračitvami hitrosti

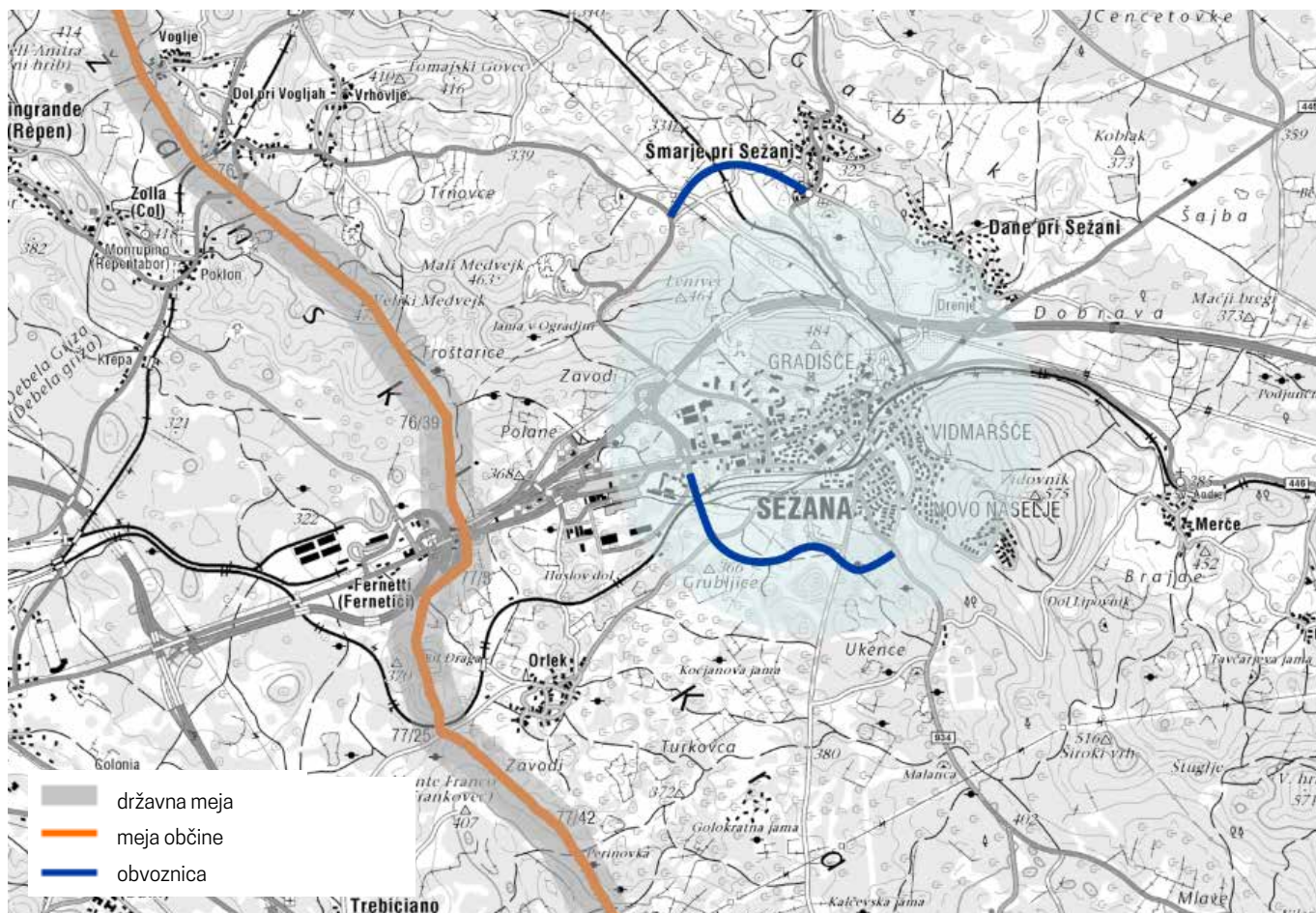
Poostri bomo spremljanje hitrosti na odsekih cest, kjer je največ kršitev (sistem prikazovalnikov hitrosti, signalizacija itd.). Ob morebitni nabavi novih merilnikov hitrosti, bomo nabavili tiste, ki hkrati štejejo promet, s čimer se ta ukrep poveže z ukrepom 1.3.

16. Umirjanje prometa v središčih naselij

V središčih naselij, še posebej pa okolici vseh šol in vrtcev, bomo izvedli ukrepe umirjanja prometa, vključno z omejitvijo mirujočega prometa, da bi tako dosegli pozitivne učinke na prometno varnost in kakovost okolja.

17. Ureditve intervencijskih poti

Obstajajo območja naselij, zlasti v Sežani, kjer je prometni in parkirni režim neustrezno urejen in ne omogoča varnega dostopa intervencijskih vozil. Taka območja bomo popisali ter uredili v skladu s pravilniki.



Predlog umestitve severne in južne obvoznice.

12

AKCIJSKI NAČRT

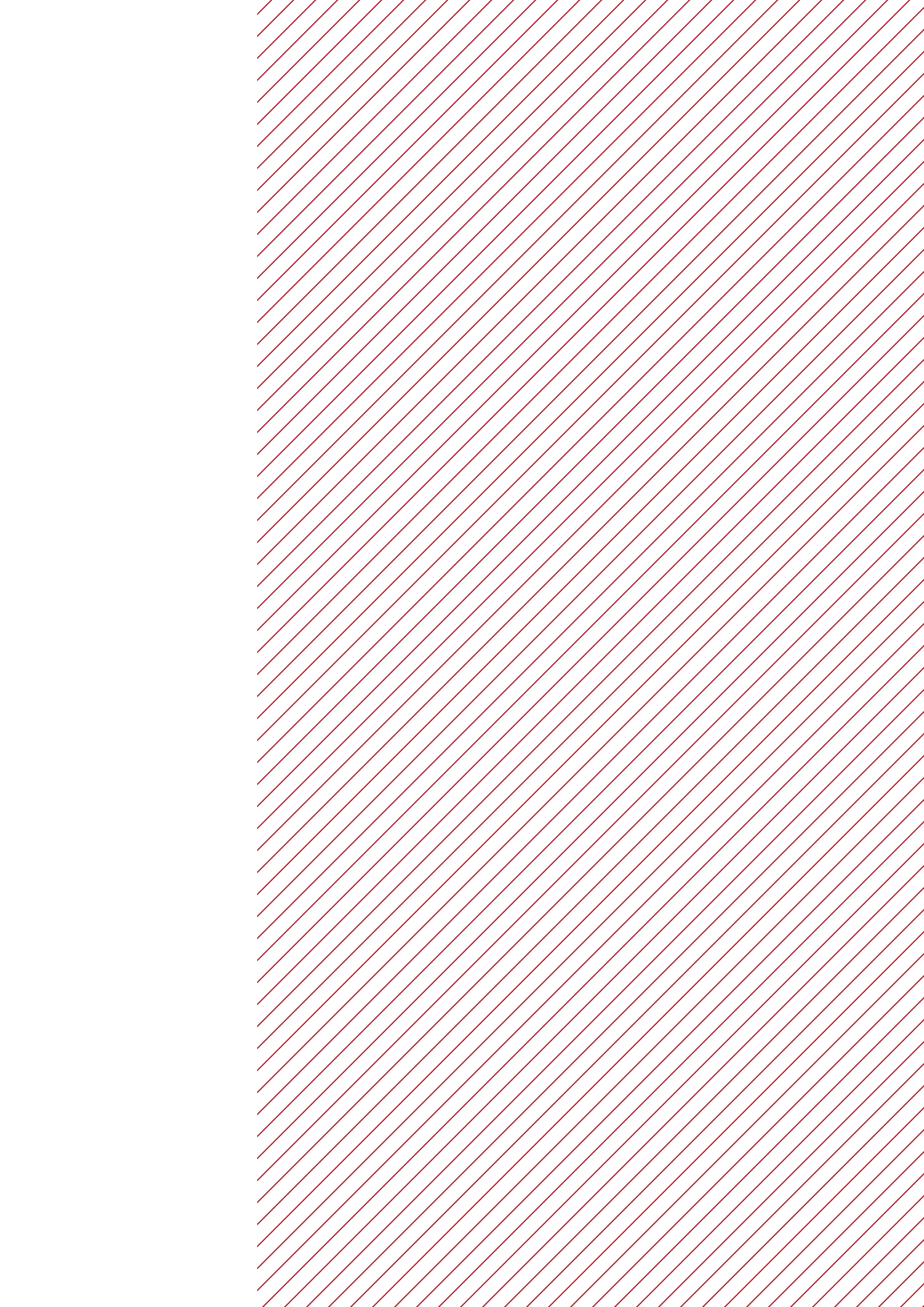
UKREP	OCENJEN STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE				
Podpora za izvajanje CPS				
1. Določitev skrbnika za izvajanje Celostne prometne strategije	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana	Občina Sežana	2018
2. Vrednotenje in prenova CPS vsakih 5 let	40.000 EUR	Občina Sežana, zunanji izvajalec	Občina Sežana, zunanji izvajalec	2023
3. Vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in učinkov investicij ter ukrepov	5.000 EUR/na 2 leti (npr. 2.000 EUR/ anketiranje, štetje prometa 700 EUR/križišče idr.)	Občina Sežana	Občina Sežana, zunanji izvajalec	2019, 2021, 2023
4. Sodelovanje pri EU projektih na temo trajnostne mobilnosti	Redno poslovanje Občine Sežana	EU	Občina Sežana, zunanji partnerji	2018-2023
Krepitev celostnega pristopa pri izvajanju načrtovanih ukrepov CPS				
5. Povečanje transparentnosti prometnega načrtovanja z večjim vključevanjem javnosti in javno dostopnimi informacijami	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana	Občina Sežana	2018-2023
6. Prenova prostorskih aktov, tako da upoštevajo načela celostnega prometnega načrtovanja	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana (Oddelek za okolje, prostor in komunalno infrastrukturo)	Občina Sežana, zunanji izvajalec	2023
7. Informiranje, izobraževanje, povezovanje načrtovalcev, deležnikov, projektantov in predstavnikov sosednjih občin (1 dogodek/ leto)	1.000 EUR/leto	Občina Sežana, EU in nacionalni viri ter donatorji	Občina Sežana	2018-2023
Krepitev vloge upravljanja mobilnosti				
8. Vzpostavitev sistema za spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov	3.000 EUR/leto	Občina Sežana	Občina Sežana, zunanji izvajalec	2020-2023
Varnost v prometu				
9. Izdelava evidence prometne signalizacije in prometne infrastrukture ter izdelava katastra za vzdrževanje	20.000 EUR	Občina Sežana	Občina Sežana, zunanji izvajalec	2020
10. Sprejem in izvajanje načrta dela Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu	2.000 EUR/leto	Občina Sežana	SPV	2018-2023

UKREP	OCENJEN STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
DRUGI STRATEŠKI STEBER: PEŠAČENJE				
Izboljšanje pogojev za hojo				
1. Gradnja površin za pešce znotraj naselja Sežana	100.000 EUR/leto (povprečno) (npr. 120.000 EUR/km pločnika, 80.000 EUR/km pešpoti)	Občina Sežana	Občina Sežana	2018-2023
2. Gradnja manjkajočih pločnikov ob cestah znotraj ostalih naselij (Vogljje, Ponikve, Dutovlje, Križ, Tomaj, Šmarje, Lokev)	100.000 EUR/leto (povprečno) (npr. 120.000 EUR/km)	Občina Sežana, DRSI	Občina Sežana, DRSI	2018-2023
3. Izvedba pilotnega projekta omejitve motornega prometa v središču Sežane (npr. v času Evropskega tedna mobilnosti)	2.000 EUR	Občina Sežana, nacionalni viri	Občina Sežana, zunanji izvajalec	2019
4. Zasnova in izvedba trajnega projekta omejitve motornega prometa v središču Sežane	20.000 EUR za načrtovanje	Občina Sežana, nacionalni viri	Občina Sežana, zunanji izvajalec	2021
5. Prilagoditev infrastrukture za gibalno ovirane osebe znotraj naselij	5.000 EUR/leto (npr. 1.000 EUR/klančino, 500 EUR/spuščen robnik)	Občina Sežana	Občina Sežana	2018-2023
6. Gradnja premostitvenega objekta čez tire na jugu Sežane	100.000 EUR za načrtovanje 1.000.000 EUR za izvedbo	Občina Sežana, EU in nacionalni viri	Občina Sežana, SŽ	2023
Izboljšanje varnosti pešcev				
7. Nadgraditev varnih poti v šolo	20.000 EUR/leto	Občina Sežana	Občina Sežana, AVP	2018-2023
8. Ureditev varnejših prehodov za pešce	6.000 EUR/leto (npr. 2.000 EUR/varen prehod za pešce, 5.000 EUR/dvignjen prehod za pešce)	Občina Sežana	Občina Sežana	2018-2023
Povečanje privlačnosti hoje				
9. Izboljšanje infrastrukture za povečanje privlačnosti za pešačenje (urbana oprema, kažipot s časovnimi oznakami, ozelenitev)	5.000 EUR/leto	Občina Sežana, EU in nacionalni viri	Občina Sežana	2018-2023
10. Ureditev in označitev rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoti	5.000 EUR/leto	Občina Sežana, EU in nacionalni viri	Občina Sežana, TIC Sežana	2018-2023
Promocija hoje				
11. Aktivnosti za spodbujanje pešačenja med otroki (tudi prek mobilnostnih načrtov, npr. »pešbus«)	2.000 EUR/leto	Občina Sežana, EU in nacionalni viri	Občina Sežana, SPVCP, policija	2018-2023

UKREP	OCENJEN STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
TRETJI STRATEŠKI STEBER: IZKORIŠČANJE DANOSTI ZA KOLESARJENJE				
Izboljšanje pogojev za kolesarjenje				
1. Izdelava projektne dokumentacije možnih kolesarskih povezav v zaledju in nato njihova ureditev	20.000 EUR za študijo 100.000 EUR/leto za izvedbo (100.000 EUR/km)	Občina Sežana, EU, nacionalni viri, Kohezijska sredstva	Občina Sežana, zunanji izvajalec	študija 2019, izvedba 2020–2023
2. Izdelava projektne dokumentacije za kolesarske poti v mestu Sežana	20.000 EUR za študijo, izvedba 10.000 EUR/leto	Občina Sežana, EU, nacionalni viri, Kohezijska sredstva	Občina Sežana, zunanji izvajalec	2019
3. Postavitev parkirišč za kolesa zlasti ob javnih objektih (šole, zdravstveni dom, športne in kulturne ustanove itd.) in na zaposlitvenih lokacijah v naseljih (preko natečaja za oblikovanje urbane opreme)	10.000 EUR/leto	Občina Sežana, javne ustanove, nacionalni viri, Kohezijska sredstva	Občina Sežana in druge javne usta- nove	2018–2023
Povečanje privlačnosti kolesarjenja				
4. Označevanje in ureditev turističnih/tematskih kolesarskih poti	10.000 EUR/leto	Občina Sežana, EU in nacionalni viri	Občina Sežana, TIC Sežana	2018–2023
5. Izdelava študije glede vzpostavitve sistema izposoje koles/e-koles	10.000 EUR za študijo, izvedba na temelju izdelanih strokovnih podlag (npr. okoli 20.000 EUR/postajo s kolesi, 15.000 EUR/leto za vzdrževanje)	Občina Sežana, javno-zasebno partnerstvo	Občina Sežana	študija 2019, izvedba 2020–2023
6. Prevoz koles z vlakom ob dogodkih	V okviru rednega delovanja SŽ	SŽ	SŽ	2018–2023
Promocija kolesarjenja				
7. Aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja med otroki (npr. »bicivlak«)	2.000 EUR/leto	Občina Sežana, EU in nacionalni viri	Občina Sežana, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policija	2018–2023

UKREP	OCENJEN STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET				
Izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa				
1. Ureditev vseh postajališč v skladu z minimalnimi standardi	5.000 EUR/leto (5 postajališč/leto)	Občina Sežana, MzI, DRSI in drugi viri	Občina Sežana, MzI, DRSI	2018–2023
2. Ureditev vseh neurejenih postajališč v mestu Sežana in glavnih postajališč v ostalih naseljih z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi	14.000 EUR/leto (2 postajališči/leto)	Občina Sežana	Občina Sežana	2018-2023
3. Ureditev večjih postajališč železniške in avtobusne postaje Sežana s parkirišči za kolesa	5.000 EUR/leto (npr. varovana kolesarnica 7.000 EUR/10 koles, kolesarnica z nadstrešnico 3.000 EUR/10 koles)	Občina Sežana	Občina Sežana, SŽ, AP, koncesionar	2020
Izboljšanje ponudbe avtobusnega JPP				
4. Izdelava študije in uvedba mestnega/ (med)občinskega avtobusnega prometa	30.000 EUR za študijo Približno 100.000 EUR/leto za izvedbo	Občina Sežana, ostali viri	Občina Sežana, sosednje občine	študija 2019, izvedba 2021
5. Izboljšanje frekvenc medkrajevnega avtobusa v ključne smeri	V okviru študije ukrepa 4.4. Izvedba v okviru koncesijskih pogodb in dogovorom z MzI	Občina Sežana, MZI	MZI, koncesionarji	2018–2023
6. Sistemsko podpora prevozu na klic za vse občane, tudi gibalno ovirane	10.000 EUR/leto (25.000 EUR/vozilo)	Občina Sežana, EU, nacionalni viri, donatorji	Občina Sežana, Dom starejših	2019
7. Postopna prilagoditev voznih parkov ter postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	V okviru koncesijskih pogodb	Občina Sežana, MzI, koncesionarji	Občina Sežana, MzI, koncesionarji	2023
Izboljšanje ponudbe železniškega potniškega prometa				
8. Pobuda SŽ za izboljšanje kakovosti železniških prevozov	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana, DRSI, SŽ	Občina Sežana	2018
9. Preveritev možnosti sodelovanja s SŽ pri ureditvi železniške postaje	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana, DRSI, SŽ	Občina Sežana	2019
10. Pobuda SŽ za oživitev železniške proge Repentabor–Opčine	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana, DRSI, SŽ	Občina Sežana	2018
Promocija javnega potniškega prometa				
11. Promocijske akcije z namenom spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa	2.000 EUR/leto	Občina Sežana, koncesionar	Občina Sežana, koncesionar	2018–2023
12. Izboljšanje prikaza informacij o JPP	10.000 EUR	Občina Sežana, koncesionar	Občina Sežana, koncesionar	2020

UKREP	OCENJEN STROŠEK	VIR SREDSTEV	NOSILEC	ROK
PETI STRATEŠKI STEBER: OSEBNI MOTORNI PROMET				
Prenova parkirne politike				
1. Sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike v mestu Sežana	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana, namenska sredstva	Občina Sežana	2019
2. Parkirni standardi (vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja)	V okviru ukrepa 1.6	Občina Sežana	Občina Sežana	2023
3. Poostren nadzor nad kršitvami parkiranja	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana, Medobčinski inšpektorat in redarstvo, Mestne storitve	Medobčinski inšpektorat in redarstvo	2018–2023
4. Ureditev parkiranja v stanovanjskih območjih	10.000 EUR strokovna podlaga z izvedbo	Občina Sežana	Občina Sežana	2020
5. Prilagoditev robnikov pločnikov ob parkiriščih za gibalno ovirane osebe in zagotovitev zadostnega števila parkirnih mest za invalide	1.000 EUR/leto (npr. 1.000 EUR/klančino, 500 EUR/spuščen robnik)	Občina Sežana	Občina Sežana	2018–2023
Uravnoteženje rabe javnega uličnega prostora				
6. Zapora za promet na območju Gradišča v Sežani, razen za stanovalce	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana	Občina Sežana	2021
7. Nadzor tovornih vozil na glavnih prometnicah	V okviru delovanja Medobčinskega inšpektorata oziroma redno delo policije	Medobčinski inšpektorat in redarstvo ter Policija	Medobčinski inšpektorat in redarstvo ali policija	2019–2023
8. Ukinitve vinjete na relaciji Sežana Vzhod–Sežana Zahod	Redno poslovanje Občine Sežana	DARS	DARS, Občina Sežana, Italija	2023
Spodbude za zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa				
9. Širitev omrežja električnih polnilnic (1 polnilnica/leto)	4.000 EUR/leto	Drugi javni in zasebni viri	Drugi javni in zasebni deležniki	2019–2023
10. Nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb	30.000 EUR/vozilo (v okviru naslednjega nakupa)	Občina Sežana in javne službe ter drugi viri	Občina Sežana in javne službe	2020
11. Podpora za spodbujanje sopotništva/ car sharinga	1.000 EUR/leto	Občina Sežana, EU in nacionalni viri	Občina Sežana	2018–2023
Cestna infrastruktura				
12. Gradnja južne obvoznice v Sežani (in hkrati zagotovitev kakovostnih kolesarskih poti in pešpoti)	90.000 EUR za dokumentacijo 5.200.000 EUR za izvedbo	DRSI, Občina Sežana	DRSI, Občina Sežana	2018–2023
13. Reševanje težav (ozkih grl) v Tomaju in Dutovljah	20.000 EUR za študijo	DRSI, Občina Sežana	DRSI, Občina Sežana	2020
14. Severna obvoznica v Sežani	10.000 EUR za študijo	Občina Sežana	Občina Sežana	2020
Krepitev varnosti v prometu				
15. Poostren nadzor nad prekoračitvami hitrosti (merilniki, ki tudi štejejo promet)	Redno poslovanje Občine Sežana	Občina Sežana	Medobčinski inšpektorat in redarstvo, SPVCP	2018–2023
16. Umirjanje prometa v središčih naselij	20.000 EUR/leto (npr. 2.000 EUR/hitrostno oviro, 5.000 EUR/par krivin)	Občina Sežana, EU in nacionalni viri	Občina Sežana	2019–2023
17. Ureditev intervencijskih poti	10.000 EUR	Občina Sežana	Občina Sežana, ZGRS, Reševalna postaja Sežana	2019–2023





Izvajalec CPS Sežana