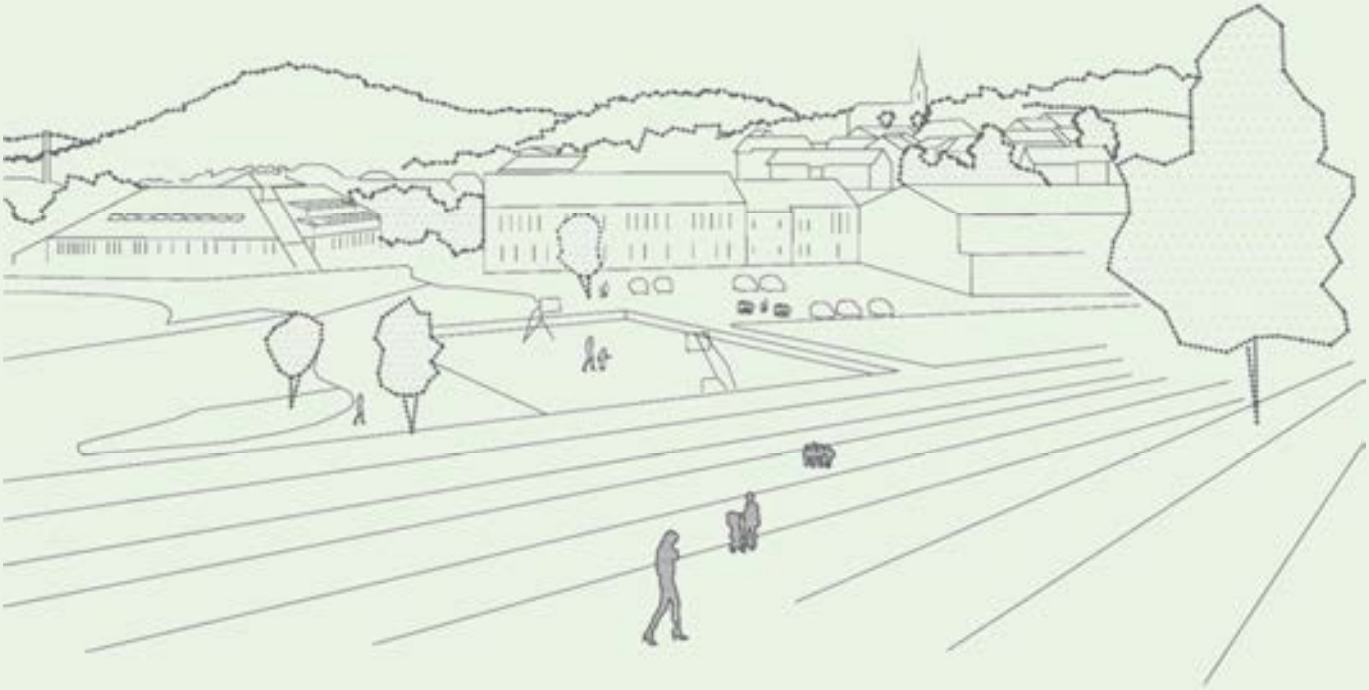
CPS PIVKA

Celostna prometna strategija

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PIVKA

SEPTEMBER 2018



Prometni institut Ljubljana d.o.o.
Institute of Traffic and Transport Ljubljana LLc.

lineal

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Pivka sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PIVKA

Št. projekta: 1450
Projekt: Celostna prometna strategija Občine Pivka
Akronim projekta: CPS PIVKA

Naročnik: Občina Pivka
Kolodvorska ulica 3
6257 Pivka
Slovenija

Izvajalec: Lineal, Svetovalni inženiring in načrtovanje d. o. o.
Jezdarska ulica 3
2000 Maribor
Slovenija

Prometni institut Ljubljana d. o. o.
Kolodvorska ulica 11
1000 Ljubljana
Slovenija

Datum izdelave: september 2018

Vodja projekta: mag. Matej DOBOVŠEK, univ. dipl. inž. prom.

Sodelavci: Zlatko MESARIĆ, dipl. inž. prom.
Barbara ERJAVEC, mag. inž. arh.
Tomaž ZAJEC, univ. dipl. inž. grad.
Tanja BLAGOTINŠEK, univ. dipl. inž. grad.
Darja SABO, univ. dipl. inž. grad.
mag. Dušan OGRIZEK, univ. dipl. inž. grad.
dr. Samo Peter MEDVED, univ. dipl. inž. grad.

Prometni inštitut Ljubljana d. o. o.
Klemen GOSTIČ, prof. geog. in univ. dipl. soc. kult.
mag. Klemen PONIKVAR, univ. dipl. inž. prom.
dr. Mateja MATAJIČ, univ. dipl. ekon.

Koordinatorji projekta s strani naročnika Natalija Vilhar
Tanja Avsec
Ludvika Šabec
Tadeja Zadelj

Tisk: KOPIBIRO d. o. o.
Oblikovanje: Wedesignstuff, Maribor, Slovenija
Naklada: Elektronska izdaja (objava na spletni strani občine)
Število tiskanih izvodov: 200

Založnik: Občina Pivka
Leto izdaje: 2018

KAZALO VSEBINE

CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE PIVKA

OBČINA PIVKA NA POTI V ZELENO PRIHODNOST 3

S CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO DO UREDITVE PROMETA PO MERI LJUDI 5

DANAŠNJE STANJE PROMETA V OBČINI 7

OD KLJUČNIH UGOTOVITEV DO OBLIKOVANJA IZZIVA OBČINE 11

- JAVNI POTNIŠKI PROMET 11
- KOLESARSKI PROMET 13
- PEŠ PROMET 13
- MOTORIZIRAN PROMET 15
- MIRUJOČI PROMET 15
- NAČRTOVALSKE PRAKSE OBČINE 15

VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI 17

- VIZIJA IZBOLJŠANJA KAKOVOSTI ŽIVLJENJA V OBČINI 18
- VIZIJA RAZVOJA URAVNOTEŽENE PROMETNE PONUDBE 18
- VIZIJA ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE 19
- VIZIJA IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI 25
- VIZIJA RAZVOJA ATRAKTIVNEGA TURIZMA 25

S STRATEŠKIMI UKREPI DO VIŠJE KAKOVOSTI BIVANJA V OBČINI 27

1. STRATEŠKI STEBER: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA 29

2. STRATEŠKI STEBER: IZBOLJŠANA PONUDBA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA 33

3. STRATEŠKI STEBER: PRIVLAČNO, UČINKOVITO IN ATRAKTIVNO KOLESARJENJE 37

4. STRATEŠKI STEBER: IZKORIŠČEN POTENCIAL HOJE 41

5. STRATEŠKI STEBER: UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM IN MIRUJOČIM PROMETOM 47

SLOVAR NAJPOGOSTEJE UPORABLJENIH POJMOV 54

OBČINA PIVKA NA POTI V ZELENO PRIHODNOST

Izdelava in sprejetje Celostne prometne strategije Občine Pivka označuje obdobje, ko je občina zavestno ubrala nov pristop k načrtovanju prometa v prihodnosti. Celosten pristop k reševanju prometne problematike presega obstoječe metode načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja javnosti, tesnega sodelovanja z njo, vrednotenja, tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v občini za sedanje in prihodnje generacije.

S sprejetjem celostne prometne strategije se je Občina Pivka zavezala k uresničevanju zastavljenih ciljev in izvedbi ukrepov, s katerimi bo možno v celotni občini zagotoviti potrebne pogoje za povečanje deleža opravljenih potovanj na do okolja prijazen, zdrav in aktiven način.

MOŽNOSTI, DA BI SE ŠTEVILNE VOŽNJE Z OSEBNIMI VOZILI NADOMESTILE S HOJO, KOLESARJENJEM ALI Z JAVNIM POTNIŠKIM PROMETOM, SO V OBČINI PIVKA IZVEDLJIVE, OB PREDPOSTAVKI, DA SE ZAGOTOVI USTREZNA INFRASTRUKTURA ZA PEŠCE IN KOLESARJE TER DA SE STORITVE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA NADGRADIJO IN PRIBLIŽAJO DANAŠNJIM POTREBAM OBČANOV.

Postopni prehod z zasebnega motornega prometa na alternativne načine potovanj je glavni cilj celostne prometne strategije, ki pa bo izpolnjen šele takrat, ko bo zagotovljena sodobna infrastruktura namenjena otrokom in mladim, starejšim odraslim in ljudem z omejenimi sposobnostmi. Iz tega naslova je ključno med sabo povezati tri »lokalne« sektorje, ki bodo narekovali prihodnji razvoj na področju prometa: ***urbanistično načrtovanje*** (strateško rabo zemljišč povezati z načrtovanjem prometa), ***aktivno življenje*** (vprašanja aktivnega načina življenja vključiti v preučevanje in načrtovanje rabe zemljišč) in ***investicije*** (dajanje prednosti financiranju javnega prevoza ter izgradnji infrastrukture za pešce in kolesarje).

Čeprav je infrastrukturna opremljenost za osnovne potrebe prebivalstva v občini Pivka zadovoljiva, pa se največje potrebe občanov kažejo predvsem v zagotavljanju večje zanesljivosti oskrbe, zaščite vodnih virov, vzpodbujanja racionalne rabe energije in splošnega dvigovanja kakovosti infrastrukturnih ureditev. Posodabljanje infrastrukture v središčih naselij in v strjenih stanovanjskih soseskah predstavlja možnost za celovito prenovo javnih prostorov v naseljih, urejanje površin za pešce in kolesarje, zelenih površin in ostale urbane opreme.

S CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO DO NAČRTOVANJA PROMETA, KI BO OBČINO PIVKA PONESEL V ZELENO PRIHODNOST.

PIVKA (POGLED PROTI OBČINSKEMU SREDIŠČU IZ VILHARJEVE ULICE).

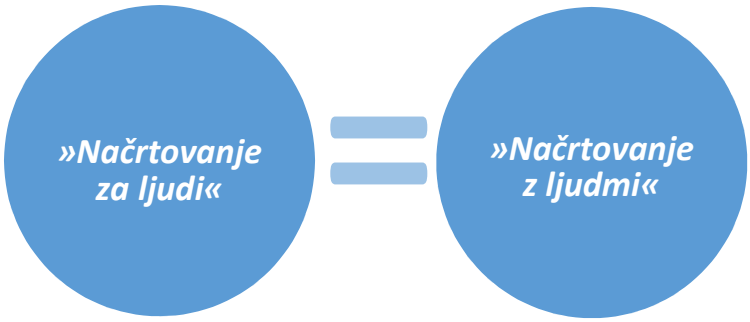
PIVKA, OKTOBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

S CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO DO UREDITVE PROMETA PO MERI LJUDI

Priprava celostne prometne strategije temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh zvrsti prometa ter njihovo prepletanje in povezovanje z družbenim okoljem. Sodobno razmišljanje se odmika od dosedanje prakse, ki temelji na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč ter se bliža celostnemu načrtovanju prometa s poudarkom na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo storitev javnega potniškega prometa. Sodobni pristop pomeni urejanje prometa po meri ljudi s ciljem zagotavljanja enakopravne in učinkovite dostopnosti za vse ter zagotavljanja višje kvalitete bivanja.

IZDELAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE JE TEMELJILA NA SLOGANU:
*»**NAČRTOVANJE ZA LJUDI**« VKLJUČUJE »**NAČRTOVANJE Z LJUDMI**«.*



V ospredje obravnave je celostna prometna strategija postavila ljudi in kakovost bivanja, kjer sta promet in mobilnost definirana kot orodji za doseganje zastavljenih ciljev. Gre za celostno obravnavo, kjer načrtovanje ni omejeno le na posamezno področje, ampak upošteva potrebe okolja in prebivalstva, njihovo vključevanje v procese načrtovanja pa postavlja visoko na lestvici prioritet.

Kot izhodišče obravnave pri identifikaciji potreb družbenega okolja in prebivalcev občine Pivka je bilo potrebno temeljito analizirati današnje stanje, ki je služilo za oblikovanje različnih scenarijev, ki so bili v pomoč pri razumevanju potencialov razvoja prometa in s tem razvoja celotne občine v prihodnosti. Opravljen kvantitativni pregled trenutnih razmer na pomembnih razvojnih področjih (prostorski dokumenti, stanje prometa, dostopnost storitev in infrastrukture, prometna varnost, storitve javnega potniškega prometa,…) je služil za pripravo seznama pomanjkljivosti, izzivov in priložnosti za nadaljnji razvojni preboj občine.

OGLED STANJA NA TERENU Z LOKALNIMI DELEŽNIKI.

PIVKA, OKTOBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

DANAŠNJE STANJE PROMETA V OBČINI

Občina Pivka je prometno dostopna in dobro povezana s središčem države, kar velja za celotno Primorsko-notranjsko statistično regijo. Iz tega razloga sta prometna dostopnost in povezanost občine dobri, medtem ko obstoječi prometni režimi na območju trških jeder znotraj naselij niso skladni s spremenjenimi potovalnimi navadami prebivalcev ter njihovimi potrebami.

Občina Pivka in ostale primorsko-notranjske občine spadajo med tiste občine v Sloveniji, ki imajo relativno dobro dostopnost do državnega avtocestnega omrežja, saj je središče občine od najbližjega avtocestnega priključka pri Postojni oddaljeno dobrih 9 km. V primerjavi s Koroško regijo in tamkajšnjimi občinami, kjer je na primer središče občine Muta oddaljeno 64 km od najbližjega avtocestnega priključka (gledano v smeri povezovanja s središčem države) in kjer je čas vožnje z osebnim vozilom ocenjen na več kot 70 minut, ima občina Pivka nedvomno boljše izhodiščne pogoje za nadaljnji razvoj v primerjavi s številnimi slovenskimi občinami, katere lahko izkoristi tako za namene privabljanja novih gospodarskih subjektov kakor tudi v namene razvijanja novih turističnih vsebin in produktov.

Na območju celotne občine so opazni trendi naraščanja osebnega motornega prometa ter posledice njegovih negativnih vplivov na prometno varnost v naseljih ob glavnih cestnih povezavah in na stanje okolja. Preko državnih cestnih povezav G1-6, R2-404, R2-405 in R3-622 se odvija pretežno zasebni tranzitni promet, saj se veliko število dnevnih migrantov skozi občino po omenjenih cestnih povezavah vozi v službe, šole, po nakupih in po ostalih vsakodnevnih opravkih v sosednje občine in nadalje v smeri glavnega mesta Ljubljane. Po glavni cesti G1-6 in po regionalni cesti R2-404 se skozi občino v smeri Republike Hrvaške in obratno odvijajo mednarodni tovorni tranzitni prometni tokovi in v poletnih mesecih tudi izraziti »turistični« prometni tokov, ki so posledica razvitega navtičnega in vodnega turizma v severnem Sredozemlju.

Težnja po stalni neposredni dostopnosti najprivlačnejših predelov v občini z osebnimi vozili ima različne negativne posledice za okolje in kakovost bivanja. Slabosti prometnih režimov in infrastrukture se kažejo v pomanjkljivi opremljenosti naselij za pešce in kolesarje, slabi kakovosti cest in prometne opreme na voziščih, neustreznih lokacijah parkirišč in neurejenosti drugih javnih površin. Posledice so na posameznih območjih vidne kot degradacija naravnega in urbanega okolja, ki zmanjšuje privlačnost prostora ter izničuje njegove gospodarske in družbene potenciale.

Občina Pivka stremi k učinkovitemu javnemu potniškemu prometu, ki ga sestavljata avtobusni in železniški promet s prevozniki in cestna ter železniška infrastruktura. Avtobusna postajališča so po občini razporejena v skladu s poselitvijo občine oz. lokacijo naselij, saj je v oddaljenosti 500 m od postajališča zajetih skoraj 80 % prebivalcev občine, kar potrjuje dognanja, da je dostopnost prebivalcev do avtobusnih postajališč zelo dobra.

DRŽAVNA GLAVNA CESTA PRVEGA REDA G1-6, KI POTEKA NA POVEZAVI »POSTOJNA – ILIRSKA BISTRICA – JELŠANE« PREDSTAVLJA GLAVNO VEZ MED OBČINAMI POSTOJNA, PIVKA IN ILIRSKA BISTRICA. PO NJEJ V OBE SMERI POTEKAJO GOSTI PROMETNI TOKOVI TOVORNEGA PROMETA SKOZI VSE LETO IN GOSTI TURISTIČNI PROMETNI TOKOVI V POLETNIH MESECIH, KAR ZNIŽUJE PRIVLAČNOST OBCESTNEGA PROSTORA. VELIKE HITROSTI VOZIL ZNOTRAJ NASELIJ, OMEJENA POLJA PREGLEDNOSTI V KRIVINAH, MANJKAJOČI PREHODI ZA PEŠCE/KOLESARJE, MANJKAJOČE KOLESARSKE IN PEŠ POVEZAVE TER NEUSTREZNO UMEŠČENA IN POMANJKLJIVO OPREMLJENA AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA OB CESTI KREPIJO OBČUTEK OGROŽENOSTI IN DODATNO ODVRAČAJO OD HOJE IN KOLESARJENJA OB CESTI TER UPORABE STORITEV JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA. IZKAZUJE SE POTREBA PO IZGRADNJI PEŠ IN KOLESARSKIH POVRŠIN LOČENO OD CESTE Z DOVOLJ ŠIROKIM VARNOSTNIM IN OZELENJENIM PASOM ZUNAJ NASELIJ OZIROMA ZNOTRAJ NASELIJ, KJER JE HITROST OMEJENA NA 50 KM/H ALI MANJ PA IZGRADNJA INFRASTRUKTURE PO VZORU ZGRAJENE PEŠ IN KOLESARSKE POVEZAVE MED NASELJEMA PETELINJE IN PIVKA.

PIVKA, OKTOBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

Izrednega pomena za Občino Pivka predstavlja tudi železniški promet, saj skozi njo potekata dve železniški progi, ki imata skupno stičišče v Pivki in kateri sestavljata železniško omrežje v Sloveniji. Na železniški postaji Pivka po voznem redu 2017/18 ustavljajo vsi potniški vlak, tako lokalni, regionalni, IC kot tudi mednarodni vlaki. Kvaliteto storitev v železniškem potniškem prometu močno znižuje redka frekvenca voženj vlakov na povezavi Košana – Pivka in na povezavi Narin – Pivka. Nekoliko boljša ponudba storitev železniškega prometa je zaznana na relaciji Pivka – Ljubljana.

Nivo urejenosti javnih prostorov v občini Pivka se dviguje znotraj trških jeder in na najprivlačnejših točkah, na nivoju celotne občine pa zaostaja. Kakovost javnega prostora se slabša z rastjo motoriziranega prometa skozi naselja. Naraščajoč promet in pomanjkanje vlaganj v javni prostor vplivata na slabšanje bivalnih in delovnih razmer v naseljih ob najbolj obremenjenih prometnicah. Z izgradnjo nekaterih novih obvoznih cestnih povezav, se ponuja priložnost za prestrukturiranje prometnic znotraj naselij v funkcionalne, kakovostne in večnamenske javne površine za pešce, kolesarje in ljudi z omejenimi sposobnostmi. Vlaganja v ureditev javnih prostorov bodo tako na območju naselja Pivke kot v zalednih naseljih v prihodnosti vse bolj pomembna za razvoj nove atraktivne turistične ponudbe. K temu bo z gotovostjo najbolj prispevala izgradnja kolesarske infrastrukture, od katere izstopa izgradnja daljinske kolesarske povezave z oznako D11, ki bo povezala Postojno, Pivko in Jelšane in po kateri se bodo odvijala neprekinjena daljinska potovanja s kolesi. Prav tako ureditev občinske kolesarske povezave na relaciji Pivka – Kal – Neverke – Gornja Košana, predstavlja možnost povezave občinskega središča z zahodnim delom občine, s čimer bodo vzpostavljeni ključni pogoji za razvoj aktivne mobilnosti med delovno aktivnim prebivalstvom. Vso kolesarsko omrežje se bo sproti dopolnjevalo s sekundarno (kolesarska postajališča in počivališča) in rekreacijsko kolesarsko infrastrukturo (kolesarski poligoni). Z izgradnjo omenjene infrastrukture bo dosežen velik razvojni preboj na področju kolesarstva na območju celotne občine.

Čeprav se infrastruktura za električno mobilnost v Sloveniji šele uveljavlja, se pri Parku vojaške zgodovine v Pivki že danes nahaja polnilna postaja za električna prevozna sredstva, kar je glede na namembnost objekta nedvomno odlična lokacija, saj lahko med ogledom Parka in njegovih znamenitosti obiskovalci hkrati napolnijo z električno energijo svoja električna prevozna sredstva. Nedvomno odličen primer dobre prakse, ki lahko služi kot izhodišče za postopno širitev omrežja električnih polnilnih postaj v občini.

NEUSTREZNI PROMETNI IN PARKIRNI REŽIMI NA ŠIRŠEM OBMOČJU OSNOVNE ŠOLE IN VRTCA PIVKA ZNIŽUJEJO PRETOČNOST PROMETA, SLABŠAJO DOSTOPNOST IN ZNIŽUJEJO PROMETNO VARNOST OTROK. V ČASU JUTRANJE KONICE (ZAČETEK POUKA) JE ŠOLSKI OKOLIŠ PREOBREMENJEN Z MOTORNIMI VOZILI. ENOSMERNA CESTNA POVEZAVA MIMO ŠOLE ŠTEVILNIM STARŠEM SLUŽI KOT ZAUSTAVITVENI VOZNI PAS ZA ODLAGANJE SVOJIH OTROK PRED VRATI ŠOLE. IZ TEGA RAZLOGA NASTAJAJO ZASTOJI ZARADI ČESAR OTROCI IZSTOPAJO NA NEPREGLEDNIH IN POTENCIALNO NEVARNIH MESTIH.

PIVKA, OKTOBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

OD KLJUČNIH UGOTOVITEV DO OBLIKOVANJA IZZIVA OBČINE

Na podlagi izvedenih ogledov stanj na terenu, delavnic, javnih razprav s prebivalci, izvedenih intervjujev in razprav z lokalnimi deležniki, izdelane analize ključnih dokumentov, postopkov in politik, izdelanih fotografskih posnetkov identificiranih prometnih problemov ter izvedene anketne raziskave o potovalnih navadah prebivalcev, se je izoblikoval seznam ključnih ugotovitev, ki služijo za oblikovanje izziva občine in vizije bodočega razvoja urbane mobilnosti ter nadalje pripravo akcijskega načrta, s katerim se bo zastavljena vizija razvoja prometa v občini pričela postopno uresničevati v realnem okolju.

NAJPOGOSTEJŠI NAČIN POTOVANJA: VIDIK VARNOSTI, HITROSTI, DOSTOPNOSTI IN CENE, IGRA ODLOČILNO VLOGO PRI ODLOČITVI, KAKO BODO LJUDJE POTOVALI. VEČINA VSEH POTOVANJ V OBČINI JE OPRAVLJENIH Z OSEBNIM VOZILOM (74 % POTOVANJ), A JE HKRATI TA DELEŽ OPAZNO MANJŠI KOT V OSTALIH SLOVENSKIH OBČINAH (VEČINOMA NA 85 %). UPORABA OSEBNEGA VOZILA PREVLADUJE NA DALJŠIH POTOVANJIH V SLUŽBE, ŠOLE, PO NAKUPIH IN NA PROSTOČASNE DEJAVNOSTI.

JAVNI POTNIŠKI PROMET

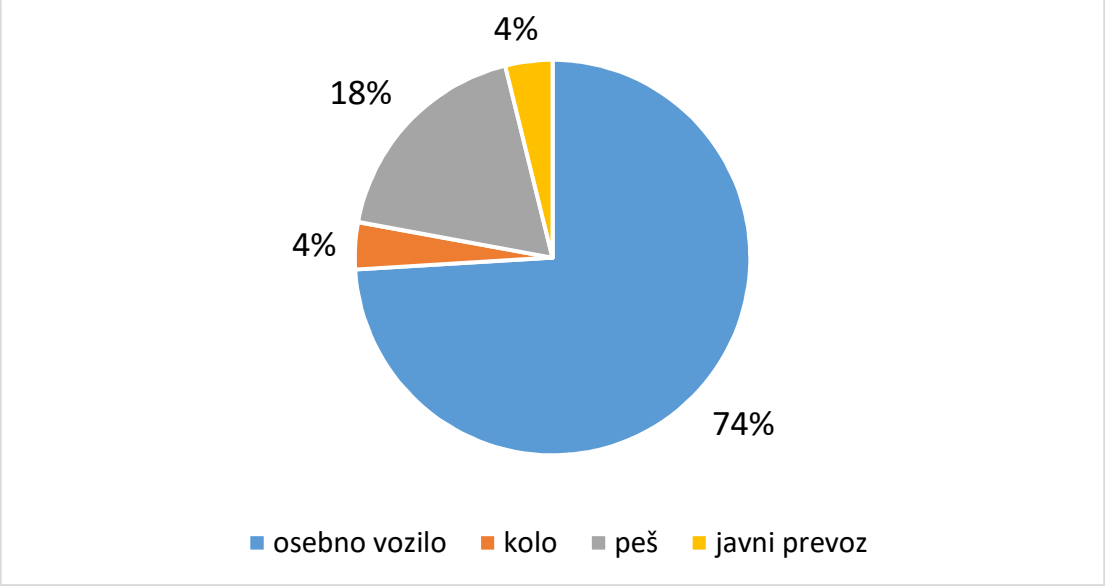
Javni potniški promet v občini Pivka nima podobe atraktivnega in učinkovitega prevoza, saj ga 66 % občanov sploh ne uporablja. V ostalih primerih se občani storitev javnega potniškega prometa poslužujejo občasno glede na lastne potrebe (2 krat na mesec 23 %, več kot 3 krat na teden 2%, vsak dan le 3%). Frekvence voženj avtobusov so najpogostejše na povezavi Postojna – Pivka – Ilirska Bistrica, medtem ko se v smeri večjih mest kot so Ljubljana in Koper opravi manjše število javnih prevozov. Na delovni dan v času trajanja šole po občini poteka 43 avtobusnih povezav, od katerih imajo vsi postanek na avtobusni postaji Pivka.

Čeprav so avtobusna postajališča razporejena v skladu s poselitvijo občine oz. lokacijo naselij in so kot taka zelo dobro dostopna (80 % prebivalcev občine prebiva na oddaljenosti do 500 m od najbližjega avtobusnega postajališča oz. kar 95 % na oddaljenosti do 1000 m), pa so številna med njimi slabo vzdrževana, brez pripadajoče opreme, kar močno vpliva na uporabnost in nenazadnje na zanesljivost storitev javnega potniškega prometa. Velik razlog redke uporabe avtobusov predstavlja nekonkurenčni potovalni čas, saj so vožnje zaradi ustavljanja na vmesnih postajališčih daljše kar trajanje celotne vožnje do ciljne destinacije še dodatno podaljša.

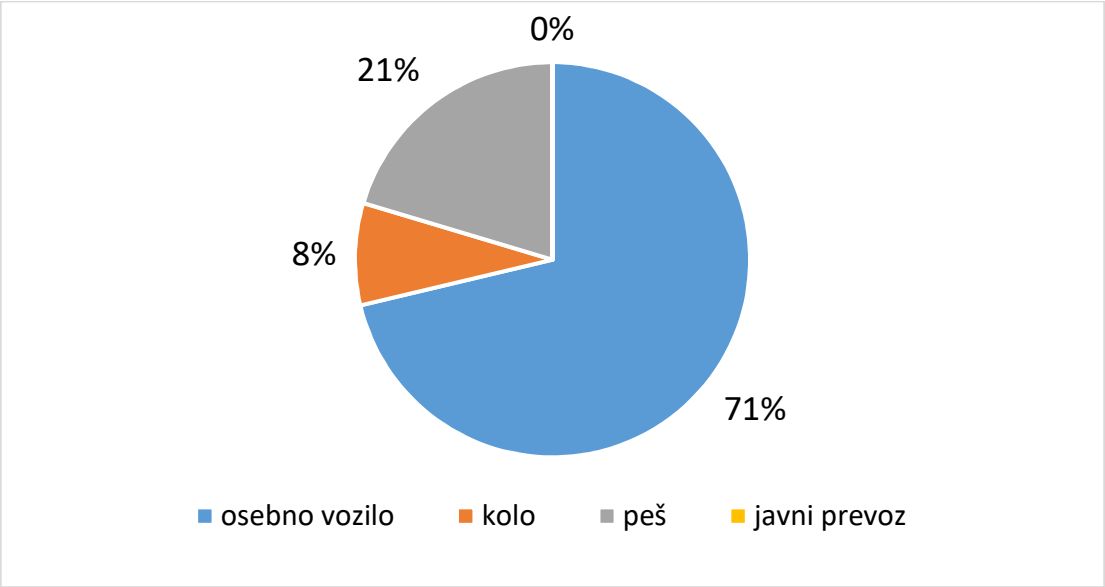
V občini ni dejavnih taksi služb, ki bi zagotavljale storitve prevoza na poziv in predvsem starejši populaciji olajšale mobilnost. Leta 2018 je bil ravno v ta namen uveden sistem »Sopotniki«, s katerim imajo občani možnost brezplačnega prevoza.

Najpogosteje uporabljena prevozna sredstva med občani občine Pivka

Vsakodnevna potovanja v službe in šole (v %)



Vsakodnevna potovanja po nakupih (v %)



REZULTATI IZVEDENE ANKETNE RAZISKAVE O POTOVALNIH NAVADAH PREBIVALCEV OBČINE PIVKA *NAJPOGOSTEJE UPORABLJENA PREVOZNA SREDSTVA MED OBČANI OBČINE PIVKA.*

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR, APRIL 2018

Podobno je z železniškim prometom, katerega v glavnem uporabljajo študentje. Dnevno na relaciji Pivka – Ljubljana vozi 17 potniških vlakov, v nasprotni smeri pa 19 potniških vlakov. S postajališča Košana so v smeri Pivke dnevno 4 odhodi vlakov, v obratni smeri pa zgolj en vlak, kar močno znižuje kvaliteto storitev v železniškem potniškem prometu. Zaradi razpršene poselitve v občini so postajališča železniškega prometa (Košana, Pivka, Narin) za prebivalce iz oddaljenih naselij težje dostopna. Prav tako ob železniških postajališčih ni urejenih večjih parkirišč za osebna vozila, kjer bi lahko občani imeli možnost svoja osebna vozila parkirati za daljše časovno obdobje in se z vlakom zapeljali na delovna mesta proti Ljubljani, Ilirski Bistrici ali Kopru.

KOLESARSKI PROMET

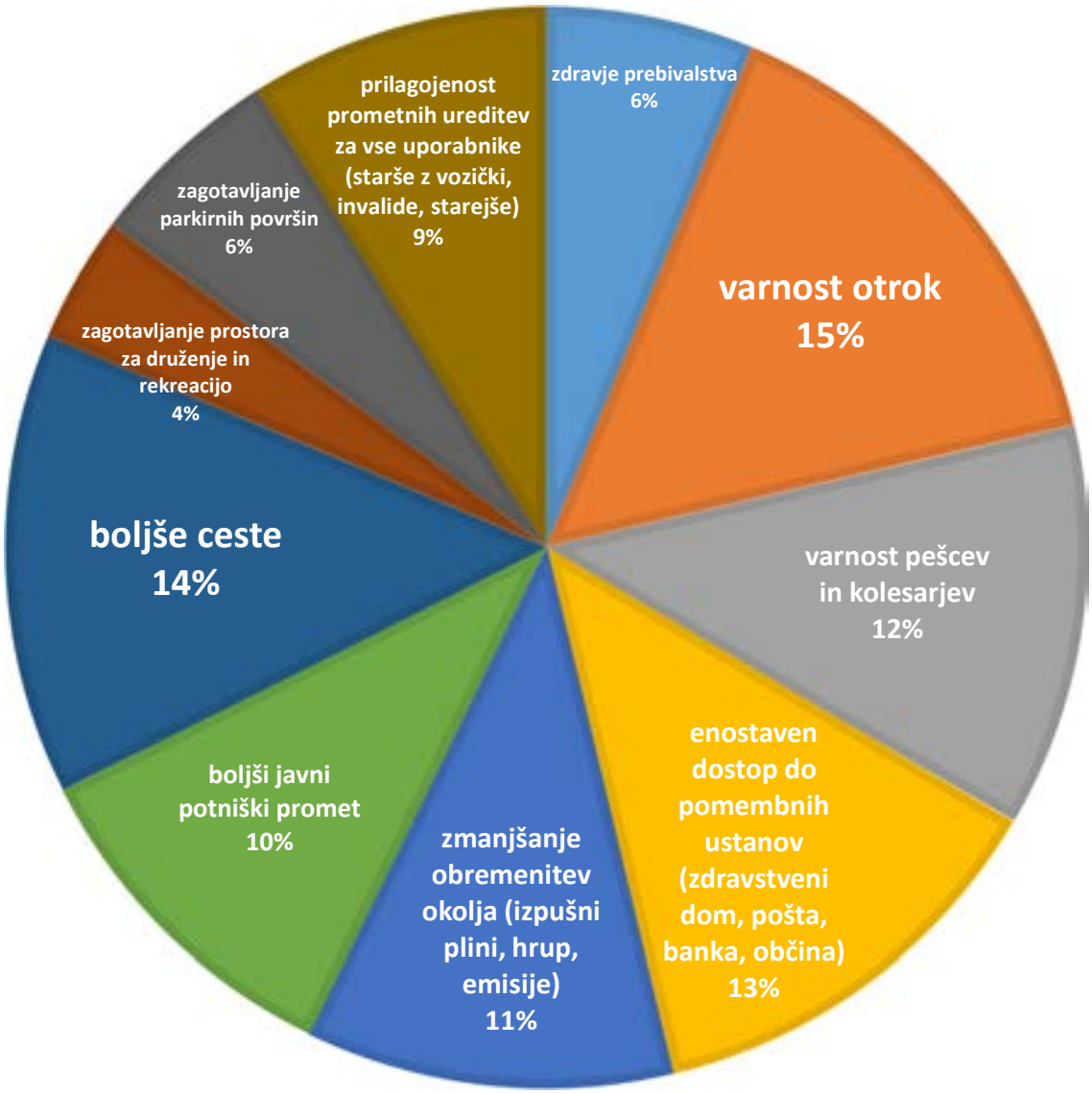
Čeprav v občini na relaciji od naselja Petelinje do krožišča v Pivki ob državni cesti G1-6/338 Postojna – Pivka obstaja del povezanega kolesarskega omrežja, pa kolesarjenje ne predstavlja pomembnejšega dela v funkciji dnevne mobilnosti prebivalcev občine. Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini je redka in le delno izgrajena kolesarska infrastruktura. Nepovezano omrežje kolesarskih povezav v občini kolesarje preusmerja s kolesarskih površin na vozišče in obratno. Taki prehodi in prepletanja med različnimi prometnimi površinami so nepredvidljiva in nevarna. Pomanjkljiva je tudi vzporedna kolesarska infrastruktura, saj na nivoju celotne občine manjkajo pokrite in z varnostnimi mehanizmi opremljene kolesarnice kakor tudi kolesarska počivališča. Kolesarjenje poleg manjkajoče kolesarske infrastrukture omejuje še topografska razgibanost občine, saj številni hribi, ki obdajajo občino, odvračajo od uporabe kolesa za namene opravljanja vsakodnevnih kratkih in srednje dolgih poti. Je pa reliefno razgibana pokrajina priljubljena med rekreativnimi kolesarji, saj ponuja atraktivne panoramske poglede iz višje ležečih območij, ki ležijo na obronkih občine.

PEŠ PROMET

Hoja med prebivalci občine ni dovolj dobro prepoznana kot privlačen način potovanja na vsakodnevnih kratkih poteh. Ugodni vplivi, ki jih ima hoja na zdravje, storilnost in okolje prav tako niso prepoznani. Čeprav se pri potovanju v službe in šole hoje poslužuje 18 % ljudi (drugo najpogosteje uporabljeno prevozno sredstvo), pa kljub temu obstaja še nekaj rezerv, saj danes med pešci prevladujejo predvsem starejši občani in šoloobvezni otroci. Največja težava, s katero se pešci srečujejo danes je nepovezano omrežje peš povezav. Gost promet na osi Selce – Petelinje – Pivka – Šmihel in na osi Pivka – Parje – Zagorje, številne ozke cestne povezave znotraj naselij ter manjkajoče peš povezave in prehodi za pešce krepijo občutek ogroženosti in dodatno odvračajo od hoje, kar je še posebej opazno pri starejših udeležencih v cestnem prometu kakor tudi med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, ki na poti v vrtec/šolo spremljajo svoje otroke.

Na nekaterih mestih hojo ovira še pomanjkljiva javna razsvetljava, visoki robniki in pomanjkljiva vertikalna ter horizontalna prometna signalizacija.

Najpomembnejše vrednote pri bodočem načrtovanju prometa v občini Pivka (v %)



REZULTATI IZVEDENE ANKETNE RAZISKAVE O POTOVALNIH NAVADAH PREBIVALCEV OBČINE PIVKA. *NAJPOMEMBNEJŠE VREDNOTE PRI BODOČEM NAČRTOVANJU PROMETA V OBČINI PIVKA.*

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR, APRIL 2018

MOTORIZIRAN PROMET

Večina vseh potovanj v občini je opravljenih z osebnim vozilom. Gre za prevozno sredstvo, ki prevladuje na daljših potovanjih v službe, šole, po nakupih in v ostale vsakodnevne prostočasne dejavnosti. Zaradi visoke stopnje motorizacije v občini, manjkajočih peš in kolesarskih povezav ter neučinkovitega javnega potniškega prometa prebivalci v drugih alternativnih oblikah potovanja ne prepoznajo prednosti, ki jih ima trajnostna mobilnost na okolje in zdravje.

Občina Pivka se zaradi svoje lege in tesne povezanosti s sosednjimi občinami nahaja na stičišču pomembnejših prometnih tokov, po katerih se odvija zelo gost promet. Kljub kvalitetnim in dobro vzdrževanim cestnim povezavam je bilo v preteklosti zabeleženih kar nekaj prometnih nesreč, največ na državnih cestah G1-6, R2-404 in R3-622.

V poletnih mesecih se s povečano gostoto turističnih prometnih tokov soočajo naselja Parje, Drskovče in Zagorje, saj skozi omenjena naselja navigacijske naprave v vozilih po bližnjici iz Pivke proti Ilirski Bistrici vodijo turiste in tudi tovornjake proti Republiki Hrvaški in obratno zaradi česar se prebivalci teh naselij soočajo s povečanimi izpusti, hrupom in vibracijami.

MIRUJOČI PROMET

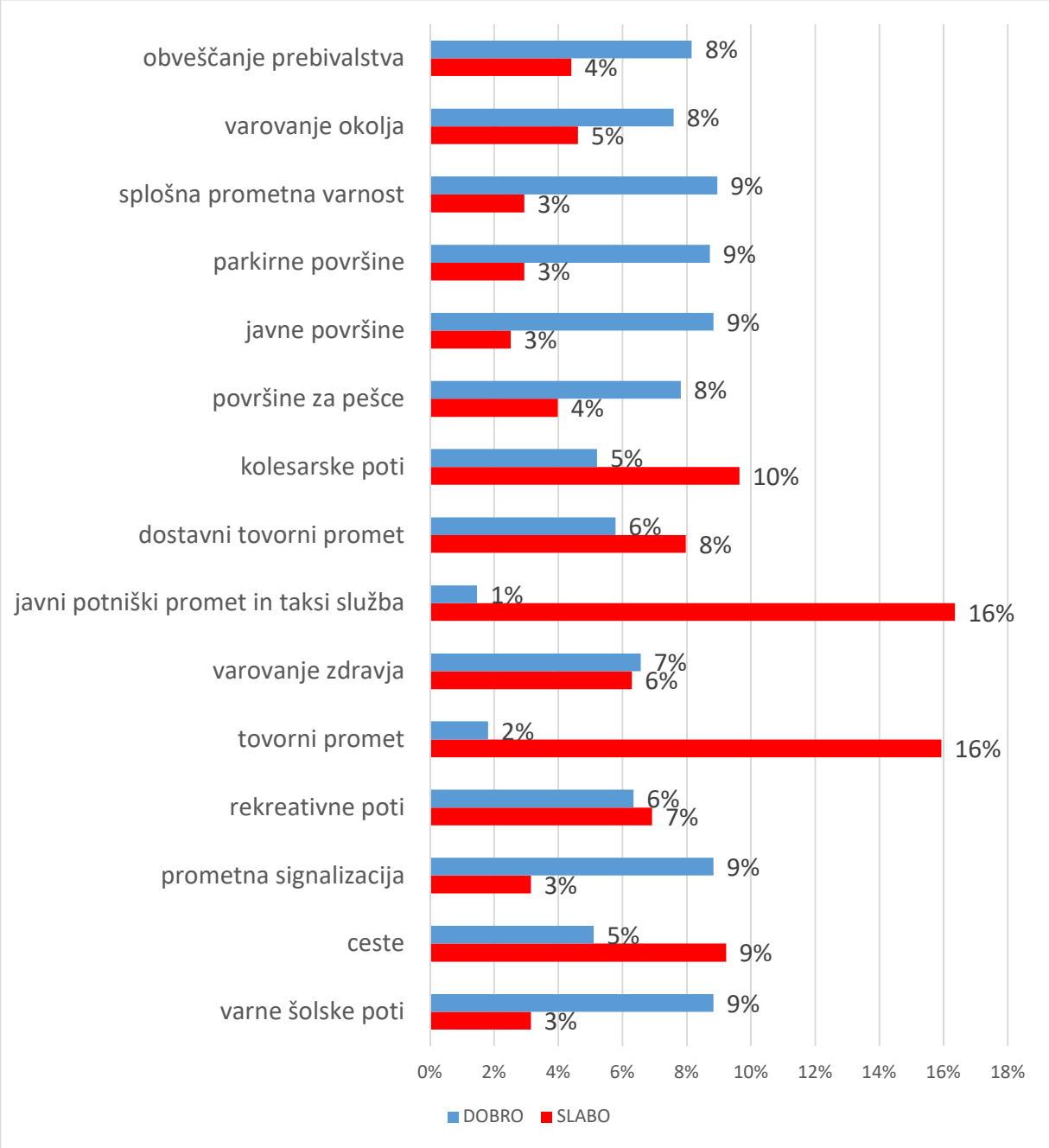
Veljavna parkirna politika je v občini pomanjkljiva, saj ni urejenih parkirnih tarif, ki bi odvračale od dolgotrajnega parkiranja, prav tako manjkajo modre cone z možnostjo kratkotrajnega parkiranja. Težava je vidna tudi v podhranjenosti medobčinske redarske službe, ki med svojimi nalogami izvaja tudi nadzor nad parkiranimi vozili v občini. Trenutna parkirna politika občini tako ne omogoča fleksibilnega upravljanja s parkirnimi prostori, s katero bi občina imela določena javna območja, kjer bi ob uporabi parkirne ure bilo možno parkirati za krajše časovno obdobje ter območja, kjer bi bilo možno vozila parkirati za daljše časovno obdobje. Prav tako občina ne črpa dodatnega vira zaslužka iz naslova parkiranj, katerega bi prvenstveno lahko namenjala za financiranje prihodnjih načrtovanih ukrepov trajnostne mobilnosti in za vzdrževanje javnih parkirišč. V občini primanjkujejo počivališča za turiste in parkirišča za avtodome, prav tako na nivoju celotne občine primanjkuje parkirnih mest za invalide.

NAČRTOVALSKE PRAKSE OBČINE

Načrtovalske prakse občine so na zadovoljivi ravni, poleg tega tradicionalno načrtovanje za ljudi že vključuje metode načrtovanja skupaj z ljudmi, zato se pojavljajo posamezni projekti, ki ne obravnavajo vprašanj povezanih samo s krepitvijo motoriziranega prometa, ampak se obravnavajo istočasno tudi potrebe ostalih t. i. ranljivejših skupin prometnih udeležencev. Kljub temu pa je opazno, da razvoj nekaterih prometnih področij v občini še vedno zaostaja za slovenskim povprečjem. Vzrokov za to je več, od tega, da je Občina Pivka majhna občina in si kot taka ne more privoščiti številčnejše javne uprave, kakor tudi v omejenosti finančnih sredstev.

S TEŽNJO PO IZBOLJŠANJU POGOJEV ZA CELOSTNI RAZVOJ URBANE MOBILNOSTI JE OBČINA PIVKA OBLIKOVALA KLJUČEN IZZIV:
»S TRAJNOSTNIM NAČRTOVANJEM PROMETA DO UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE«

Urejenost posameznih prometnih področij v občini (v %)



REZULTATI IZVEDENE ANKETNE RAZISKAVE O POTOVALNIH NAVADAH PREBIVALCEV OBČINE PIVKA.
UREJENOST POSAMEZNIH PROMETNIH PODROČIJ V OBČINI PIVKA.

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR, APRIL 2018

VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI

Ključni izziv služi za oblikovanje vizije bodočega razvoja prometa v občini Pivka. V občini Pivka, je kljub določenim identificiranim pomanjkljivostim možno najti tudi nekaj primerov dobrih praks, ki ponazarjajo, da se koncept trajnostne mobilnosti že pojavlja v celotni občini. Tako je možno zaslediti vzpostavljena območja umirjenega prometa v strjenih stanovanjskih območjih z omejitvijo hitrosti na 10 km/h, delno izgrajeno omrežje kolesarskih in peš povezav, postavljene električne polnilne postaje za polnjenje električnih prevoznih sredstev, vsakoletno sodelovanje v vse-evropski iniciativi Evropski teden mobilnosti, postavljena urbana oprema ob peš poteh, zgrajena in dostopna športna igrišča na prostem, brezplačne možnosti koriščenja avtobusnih prevozov za šoloobvezne otroke, ki prihajajo iz oddaljenih krajev in podobno.

S CILJEM UMESTITVE OBČINE PIVKA NA ZEMLJEVID SLOVENSKIH IN EVROPSKIH OBČIN, KI SVOJE KRAJE RAZVIJAJO PO MERI PREBIVALCEV IN ZA NJIH VZPOSTAVLJAJO KVALITETNEJŠE POGOJE ZA BIVANJE, BO POTREBNO OBSTOJEČE PRIMERE DOBRIH PRAKS ŠE NADGRADITI TER VZPOREDNO IZVESTI SVEŽENJ NOVIH UKREPOV, KI BODO V PRVI VRSTI DOPRINESLI K PREPOZNAVANJU POTENCIALOV, KI JIH IMA HOJA, KOLESARJENJE IN UPORABA STORITEV JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA.

Oblikovanje vizije bodočega razvoja prometa v občini Pivka, mora upoštevati temeljna načela trajnostne mobilnosti ter zadovoljevati potrebe sedanje generacije, brez ogrožanja možnosti izpolnjevanja potreb prihodnjih generacij. Temeljna načela trajnostne mobilnosti, ki jih vizija bodočega razvoja prometa v občini mora zajemati, so:

- ohranjanje naravnega okolja;
- ohranjanje in izboljševanje zdravja in varnosti vseh ljudi;
- izpolnjevanje potreb ljudi po premagovanju prostorskih razlik;
- zmanjševanje stroškov prevoza;
- zagotavljanje uporabe alternativnih načinov potovanj;
- zmanjševanje povpraševanja po fosilnih gorivih in
- zagotavljanje dolgoročnega vzdrževanja integriranih prometnih sistemov.

Pri oblikovanju vizije bodočega razvoja prometa v občini, je ključnega pomena upoštevanje priporočil Svetovne Zdravstvene Organizacije (SZO) glede krepitve zdravega življenjskega sloga. Tako se hoja in kolesarjenje zaradi pozitivnih učinkov na zdravje posameznika lahko obravnavata kot priporočljivi obliki telesne dejavnosti, čedalje večji pomen pa pridobivata tudi kot obliki potovanja. Torej peš ali s kolesom v službo, šolo, po nakupih in v prostočasne dejavnosti lahko prebivalci zadostijo dnevnim potrebam po telesni dejavnosti in hkrati prispevajo k ohranjanju in varovanju okolja.

IZBOLJŠANA KAKOVOST ŽIVLJENJA, URAVNOTEŽENA PROMETNA PONUDBA, UČINKOVITA IN ENAKOPRAVNA DOSTOPNOST ZA VSE, IZBOLJŠANA PROMETNA VARNOST IN RAZVOJ ATRAKTIVNIH TURISTIČNIH PRODUKTOV, PREDSTAVLJAJO VIZIJO BODOČEGA RAZVOJA URBANE MOBILNOSTI V OBČINI.

VIZIJA IZBOLJŠANJA KAKOVOSTI ŽIVLJENJA V OBČINI

Boljša kakovost življenja je nekaj, k čemur bo Celostna prometna strategija Občine Pivka sledila in s ciljem uresničevanja sprememb na bolje, bo udejanjala v praksi sprejete ukrepe. Zavedajoč se širših globalnih sprememb in trendov na državni ravni ter geostrateškega položaja občine Pivka, bo sodobna prometna infrastruktura omogočala razvoj občine tako navznoter kakor tudi navzven, v povezavi z ostalimi sosednjimi občinami in nadalje s celotnim slovenskim prostorom. S sprejetjem celostne prometne strategije bo pozicioniranje občine Pivka v slovenskem prostoru postalo še uspešnejše, prav tako se bo občina pridružila nacionalni mreži občin, ki že danes na sistematično voden način zagotavljajo in vzpostavljajo pogoje za trajnostni razvoj urbane mobilnosti. V luči dolgoročnih razvojnih sprememb, pomemben izziv predstavlja povečanje zaupanja s strani občanov. Zaradi družbene raznolikosti se bodo dosledno spoštovale družbene vrednote, kot so solidarnost, strpnost, medsebojno sodelovanje, varnost in mir, pri čemer pa je ključnega pomena, da se vse strani zavedajo svojih obveznosti in dolžnosti.

VIZIJA RAZVOJA URAVNOTEŽENE PROMETNE PONUDBE

Razvoj uravnotežene prometne ponudbe bo zajemal vzpostavitev celostnega načrtovanja trajnostne mobilnosti in udejanjanje v praksi sprejetih ukrepov, s ciljem, da se prepoznajo potenciali, ki jih imajo hoja, kolesarjenje in uporaba storitev javnega potniškega prometa na celotno družbeno okolje. Vizija razvoja uravnotežene prometne ponudbe bo zajemala vzpostavitev široke palete prevoznih načinov visoke kakovosti, s katerimi bodo prebivalci potovali hitreje in udobneje, z večjim občutkom varnosti in zadovoljstva, z manj težav, hrupa, vibracij in onesnaženja zraka ter predvsem ceneje. Zmanjšala se bo potreba po pogonskem gorivu kar bo vodilo v znižanje stroškov, ki nastajajo kot posledica redne uporabe osebnih vozil (amortizacijski stroški, stroški vzdrževanja, stroški obveznega zavarovanja,…). S ciljem privabljanja prebivalcev, obiskovalcev (turistov) in podjetij, bo razvita prometna ponudba uravnotežena.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA NI USMERJENO PROTI UPORABI ZASEBNEGA MOTORIZIRANEGA PREVOZA, KLJUB TEMU PA GA ŽELI Z RAZVOJEM IN VZPOSTAVITVIJO ALTERNATIVNIH PONUDB TRAJNOSTNE MOBILNOSTI OMEJITI. Z IZGRADNJO INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE IN KOLESARJE TER NADGRADNJO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA BODO LJUDEM NA RAZPOLAGO NOVE MOŽNOSTI, KI BODO PREDVSEM NA VSAKODNEVNIH KRATKIH IN SREDNJE DOLGIH POTEH PREDSTAVLJALE KONKURENČNO MOŽNOST NAPRAM ZASEBNEMU PREVOZU Z OSEBNIMI VOZILI.

VIZIJA ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE

Zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse skupine prebivalstva predstavlja glavni pogoj, da bo uravnotežena prometna ponudba med uporabniki (prebivalci in obiskovalci) prepoznana kot ustrezna alternativa zasebnemu motornemu prometu. Zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti do površin za rekreacijo, športnih igrišč, stanovanjskih območij, objektov javnega značaja, naravnih in kulturnih znamenitosti pomeni zagotovitev sodobne infrastrukture namenjene otrokom in mladim, starejšim odraslim in ljudem z omejenimi sposobnostmi.

S ciljem povečanja privlačnosti in atraktivnosti kolesarskega prometa in izboljšanja dostopnosti s kolesi v občini Pivka je ključnega pomena modernizacija obstoječega kolesarskega omrežja, ki bi morala celostno povezovati vsa večja frekventna območja in naselja v občini, predvsem na povezavah Selce – Petelinje – Pivka – Šmihel, Pivka – Parje – Zagorje in Pivka – Kal – Neverke – Dolnja/Gornja Košana. Glavni izzivi nadaljnjega razvoja kolesarjenja v občini tako predstavljajo načrtovanje in izgradnja kolesarske infrastrukture, evidentiranje in odprava črnih točk za kolesarje in promocija kolesarjenja kot enakovrednega potovalnega načina tako znotraj urbaniziranih (naselje Pivka) kot tudi v ruralnih predelih (naselja Radohova vas, Kal, Zagorje, Parje, Šmihel in ostala strnjena naselja). Z izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih povezav se bo obstoječe omrežje kolesarskih povezav med sabo povezalo in posledično se bo povečala varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, saj se bo z izgrajenim omrežjem kolesarskih povezav zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu.

Urejena in varna parkirišča in objekti za shranjevanje koles imajo velik pozitiven vpliv na uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. S ciljem povečanja deleža kolesarjev med vsemi starostnimi skupinami prebivalstva, je v občini Pivka potrebno urediti parkirišča in objekte, kjer bo kolesa možno varno parkirati za daljši čas (daljši od dveh ur).

Vzporedno izgradnji kolesarskih povezav je potrebno urediti še kolesarska postajališča. Tovrstna infrastruktura predstavlja pomemben element pri celostnem razvoju kolesarstva v občini, saj gre za infrastrukturo, ki je v prvi vrsti namenjena kolesarjem, ki potujejo po državi ali med državami. Gre za »kolesarske točke«, kjer se imajo kolesarji možnost ustaviti, spočiti, okrepčati, pregledati informativno-turistično ponudbo na turističnih panojih ter se v miru pripraviti na nadaljnjo pot s kolesom.

S ciljem povečanja deleža pešcev v občini Pivka in izboljšanja dostopnosti peš je potrebno načrtovati dodatne površine namenjene prometu pešcev. Podobno kot za promet kolesarjev je potrebno obstoječe omrežje peš povezav modernizirati. V okviru modernizacije obstoječih peš povezav je na posameznih mestih v občini potrebno umestiti dodatne prehode čez cesto in v območjih mirujočega prometa, kjer se razvijajo velike hitrosti in kjer zaradi prostorske stiske ni možna ureditev peš povezave izvesti nujne ukrepe za dodatno umirjanje prometa (ločilni otoki pred vstopom v naselje ali strjeno območje, zožitve vozišč, razmejitev smernih vozišč,…).

NAČRTOVALE IN UREDILE SE BODO DODATNE POVRŠINE NAMENJENE PROMETU PEŠCEV, S POSEBNIM POUDARKOM NA UREDITVI ŠOLSKIH POTI, KI SE BODO V BLIŽNJI OKOLICI ŠOL IN VRTCEV OZNAČILE S POENOTENIMI HORIZONTALNIMI OZNAČBAMI V OBLIKI BELIH SRČKOV. UREJENE IN OZNAČENE ŠOLSKE POTI BODO MED STARŠI PREDŠOLSKIH IN ŠOLOOBVEZNIH OTROK, MLADIMI IN ZAPOSLENIMI V ŠOLI IN VRTCU PREPOZNANE KOT VARNE, SAJ BODO TALNE OZNAČBE VOZNIKE OSEBNIH VOZIL OPOZARJALE NA POVEČANO PRISOTNOST OTROK NA POSAMEZNIH LOKACIJAH V NASELJIH.

ŠMIHEL, NOVEMBER 2017

VIR: PROMETNI INSTITUT D. O. O. LJUBLJANA

Prav tako je pred prehodi za pešce potrebno na obeh straneh v širini prehoda zagotoviti čakalne površine za pešce, razširiti polja preglednosti pred prehodi in za ljudi z omejenimi sposobnostmi znižati robnike na obstoječih prehodih. Ob stopnicah na prostem, pred vhodi v objekte javnega značaja (občina, zdravstveni dom, knjižnica, osnovna šola,…) in do površin za rekreacijo je potrebno urediti klančine. Z izgradnjo manjkajočih odsekov peš povezav, z ureditvijo območij mirujočega prometa in z umestitvijo dodatnih prehodov za pešce se bo obstoječe omrežje peš povezav povezalo, posledično se bo povečala varnost pešcev in dostopnost do nekaterih pomembnejših točk v občini. S ciljem povečanja deleža prihodov predšolskih in šoloobveznih otrok v vrtec in osnovno šolo peš je potrebno načrtovati in urediti varne šolske poti, ki bodo med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, mladimi in zaposlenimi v šoli in vrtcu prepoznane kot varne in zanesljive.

Javni potniški promet mora v občini Pivka dobiti podobo učinkovite in atraktivne oblike urbane mobilnosti. Obstoječe frekvence voženj avtobusov je potrebno načrtovati na krajše časovne intervale ter jih v večjem obsegu načrtovati tudi ob sobotah, nedeljah in praznikih. Za določene ciljne skupine prebivalstva (starejši občani, ljudje z omejenimi sposobnostmi) uvesti cenejše po potrebi subvencionirane vozovnice.

Obstoječa (najbolj frekventna) avtobusna postajališča, je potrebno modernizirati ter jih opremiti z udobnimi sedeži, ustrezno razsvetljavo, koši za smeti, veljavnimi voznimi redi ter zemljevidi poteka avtobusnih linij. V sklopu modernizacije je potrebno zagotoviti tudi ustrezne površine za pešce kot to določa *Pravilnik o avtobusnih postajališčih*. S ciljem povečanja dostopnosti in atraktivnosti javnega potniškega prometa je kot alternativno možnost potrebno preučiti pilotno vzpostavitev sistema prevoza na poziv, ki ga kot novost omogoča tudi Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16, 1.1.6 Prevoz na klic, 57.b člen). Obravnava potencialnega razvoja in implementacije sistema prevoza na poziv je potrebna predvsem na tistih območjih občine Pivka, kjer zagotovitev javnega potniškega prometa ali izboljšanje dostopnosti linij javnega potniškega prometa predstavlja prevelik strošek oz. sta ekonomsko pod pragom rentabilnosti. Tovrstna storitev v občini Pivka lahko predstavlja učinkovito obliko mobilnosti za starejše občane, ljudi z omejenimi sposobnostmi in ostale občane, ki nimajo lastnega osebnega prevoza. S prevozom na poziv se lahko izrazito izboljšajo povezave občinskega središča z ostalimi naselji v zaledju. Poleg navedenega je izvajanje javnega prevoza mogoče v sklopu izvajanja šolskega prevoza, saj v času čakanja med jutranjim in popoldanskim prevozom prevoznik lahko opravlja tudi del prevozov na poziv.

Zaradi ugodne strateške lege občine je smiselno železniška postajališča in avtobusna postajališča opremiti s pokritimi in z varnostnimi mehanizmi opremljene kolesarnice s ciljem spodbujanja kombiniranih potovanj.

V POSAMEZNIH NASELJIH OBSTOJEČA AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA NE IZPOLNJUJEJO ZAHTEVANIH NORMATIVOV, KI SO PODANI V PRAVILNIKU O AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČIH. PONEKOD LOKACIJA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ ZARADI MANJKAJOČIH ELEMENTOV NI POZNANA. V TA NAMEN SE BODO NEUSTREZNO UMEŠČENA IN NEOPREMLJENA AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA PRESTAVILA NA BOLJ OPTIMALNO, VIDNO IN DOSTOPNO LOKACIJO TER POSAMEZNA OBSTOJEČA AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA SE BODO USTREZNO OPREMILA S PRIPADAJOČIMI SESTAVNIMI ELEMENTI (POSTAJALIŠČE, ČAKALIŠČE, POVRŠINE ZA PEŠCE, PREDPISANA PROMETNA SIGNALIZACIJA, UVOZNI/IZVOZNI PAS TER OPCIJSKO ŠE NADSTREŠNICA IN LOČILNI OTOK).

ZAGORJE, NOVEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

Celostno načrtovanje prometa v občini Pivka bo posebno pozornost namenilo zasebnemu motoriziranemu prometu, predvsem parkiranju. Nadgraditi je potrebno parkirno politiko, ki bo v občini vzpostavila sistem parkirnih ureditev, ki bo v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja prometa. Potrebno je urediti sistem brezplačnega parkiranja z uporabo parkirne ure, ki bo odvračalo od dolgotrajnega parkiranja na parkirnih mestih pred občino, knjižnico, poštno poslovalnico, zdravstvenim domom, šolo, vrtcem ter na ostalih javnih mestih in površinah. Vzpostavljen parkirni sistem bo med drugim služil tudi kot izhodišče za postopno vpeljavo plačljivega parkiranja, v kolikor bo še vedno prihajalo do dolgotrajnega parkiranja na omenjenih javnih mestih. Sestavni del nove parkirne politike v občini je tudi krepitev medobčinske redarske službe, ki bo ob zadostnem številu novih kadrov lahko kakovostno izvajala nadzor nad javnimi parkirnimi površinami in javnimi počivališči za turiste, katera so v načrtu za izgradnjo v prihodnjih letih. Tudi na počivališčih za turiste bo prisotnost redarjev predvsem v letnih časih nujna, saj je potreben poostren nadzor nad temi počivališči, ki so vsako leto tarča množičnega onesnaževanja z različnimi odpadki turistov.

S ciljem izboljšanja dostopnosti za ljudi z omejenimi sposobnostmi je pred vhodi v objekte javnega značaja, v stanovanjskih območjih in ob površinah za rekreacijo potrebno zagotoviti dodatna parkirna mesta za invalide.

V luči dolgoročnih razvojnih priložnosti se s ciljem zagotavljanja ključnih pogojev za dvig deleža pešcev in kolesarjev na vsakodnevnih kratkih poteh izkazuje potreba tudi po optimizaciji prometnih režimov na obstoječih cestnih povezavah. Skozi občino se predvsem po državni glavni cesti G1-6 in regionalni cesti R2-404 odvijajo gosti tranzitni prometni tokovi, ki so posledica razvitega gospodarstva v sosednjih občinah in regijah ter razvitega navtičnega turizma v severnem Sredozemlju. Z namenom omejevanja negativnih vplivov motoriziranega prometa na družbeno okolje se bodo na regionalni cesti R2-404 znotraj naselij Parje, Drskovče in Zagorje postavile naprave in izvedli ukrepi za umirjanje prometa, medtem, ko se bo na glavni cesti G1-6 pri Parku vojaške zgodovine Pivka izvedla rekonstrukcija obstoječega križišča, na način, da se uvedejo novi ločeni zavijalni pasovi do Parka.

Prav tako se bodo optimizirali prometni režimi ter izvedli ukrepi za umirjanje prometa na območju širšega šolskega okoliša v Pivki in v Dolnji Košani.

Načrtovana je tudi izgradnja obvozne ceste naselja Pivka, s katero se bo omogočilo, da se obstoječa prometnica skozi Pivko prestrukturira v večnamensko funkcionalno javno površino.

OBSTOJEČE KRIŽIŠČE V NASELJU NEVERKE SE BO REKONSTRUIRALO Z NAMENOM IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI, PREGLEDNOSTI IN PRETOČNOSTI PROMETNIH TOKOV. V SKLOPU REKONSTRUKCIJE BO IZVEDENA RAZŠIRITEV KRIŽIŠČA Z DODANIM VOZNIM PASOM ZA LEVE ZAVIJALCE (ODCEP ZA NASELJE KOŠANA), PRAV TAKO SE BO REKONSTRUIRALO TUDI KRIŽIŠČE PRI ZGORNJEM VHODU V INDUSTRIJSKO CONO TER DEL REGIONALNE CESTE R3-622/9848.

NEVERKE, NOVEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

VIZIJA IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI

S ciljem optimizacije prometnih in parkirnih režimov, uvedbe območij mirujočega prometa in izgradnje sklenjenega kolesarskega omrežja ter omrežja peš povezav, se bo zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu, saj ne bo prihajalo do nevarnih prepletanj in križanj med različnimi prometnimi površinami. Ko bodo izpolnjeni vsi infrastrukturni pogoji, se bo delež uporabe alternativnih načinov potovanj med prebivalci povečal, kar bo vodilo v zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom in s težje ter lažje poškodovanimi. Vzporedno temu bo možno pričakovati manjši pomor domačih in divjih živali na cestah, kateremu fenomenu smo priča danes povsod po državi.

VIZIJA RAZVOJA ATRAKTIVNEGA TURIZMA

Z načrtovano modernizacijo obstoječe prometne infrastrukture, predvsem z izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih in peš povezav, postavitvijo javnih kolesarskih postajališč in kolesarnic ter ureditvijo trških jeder v funkcionalne javne površine, se bodo zagotovili ključni pogoji za optimalnejši razvoj kolesarskega in pohodniškega turizma v celotni občini Pivka.

Ključnega pomena je tako, da se izgradnja novih kolesarskih in peš povezav načrtuje v neposredni bližini sakralnih objektov, ob naravnih znamenitostih, ob objektih z raznoliko gostinsko in turistično ponudbo, ob obstoječih površinah za rekreacijo in šport, ob novo načrtovanih športnih igriščih na prostem ter da se navežejo na obstoječa omrežja kolesarskih in peš povezav v vseh sosednjih občinah. Na ta način bodo zagotovljene sklenjene kolesarske in peš povezave, ki bodo doprinesle h vzpostavitvi novih kolesarskih/pohodniških produktov z bogato turistično ponudbo ter po katerih bodo možna neprekinjena daljinska potovanja ter povezovanja s sosednjo državo Republiko Hrvaško.

S CILJEM IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI KOLESARJEV SE BODO OBSTOJEČI ODSEKI KOLESARSKIH POVEZAV ZNOTRAJ PIVKE MED SABO POVEZALI S ČIMER BO ODPRAVLJENO NEUSTREZNO IN NEVARNO PREHAJANJE S KOLESARSKIH POVRŠIN NA VOZIŠČE IN OBRATNO, KAR BO DOPRINESLO K ODPRAVI ŠTEVILNIH KONFLIKTNIH TOČK MED PEŠCI, KOLESARJI IN VOZNIKI MOTORIZIRANIH PREVOZNIH SREDSTEV. NAČRTOVANA IZGRADNJA PIVŠKE OBVOZNICE V PRIHODNOSTI BO OMOGOČILA POSTOPNO PRESTRUKTURIRANJE PROMETNIC ZNOTRAJ PIVKE, S ČIMER SE BODO OBSTOJEČE PROMETNE POVRŠINE LAHKO UREDILE V FUNKCIONALNE VEČNAMENSKE JAVNE POVRŠINE IN KJER BODO PREDNOST IMELI ŠIBKEJŠI UDELEŽENCI V PROMETU.

PIVKA, OKTOBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

S STRATEŠKIMI UKREPI DO VIŠJE KAKOVOSTI BIVANJA V OBČINI

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PIVKA NA PODLAGI ZAZNANIH POTREB PREBIVALSTVA PO ZAGOTOVITVI UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE PREDVIDEVA NIZ UKREPOV RAZDELJENIH V 5 STRATEŠKIH STEBROV!

STRATEŠKI STEBRI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE PIVKA

AKCIJSKI NAČRT PODAJA PODROBEN OPIS UKREPOV ZA POSAMEZNI STRATEŠKI STEBER, KI SO BILI DEFINIRANI NA PODLAGI OBLIKOVANE VIZIJE RAZVOJA URBANE MOBILNOSTI V PRIHODNOSTI IN DEFINIRANIH CILJEV. POLEG SEZNAMA UKREPOV ZAJEMA AKCIJSKI NAČRT ŠE PREDVIDEN STROŠEK IZVEDBE POSAMEZNEGA UKREPA, NIVO ZAHTEVNOSTI, RAZDELITEV ODGOVORNOSTI TER ČASOVNI PLAN IZVEDBE.

1. STRATEŠKI STEBER

TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Občina Pivka kot večina slovenskih občin nima izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa, kjer bi se enakovredno obravnavale potovalne potrebe prebivalcev in ki bi učinkovito odgovarjalo na njihovo povečano povpraševanje po zadovoljevanju vsakodnevnih potreb po urbani mobilnosti. Zato je ključnega pomena, da bodoče trajnostno načrtovanje prometa temelji na ustrezni integraciji strateške rabe zemljišč in prometnega načrtovanja, na vključevanju vprašanj aktivnega načina življenja v preučevanje in načrtovanje rabe zemljišč ter na določitvi prioritetnih področij ukrepanja, kjer se v ospredje postavijo financiranje javnega potniškega prometa ter izgradnja infrastrukture za pešce in kolesarje.

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja trajnostnega načrtovanja prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI:

- Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Pivka ter njena revizija leta 2020 in prenova leta 2023 (v skladu s *Smernicami za pripravo celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo, 2012*). V okviru prenove se izvede anketna raziskava o potovalnih navadah občanov, ki bo služila kot primerjalno orodje z rezultati izvedene anketne raziskave leta 2018.
- Sprejetje uravnoteženega občinskega proračuna, ki bo enakomerno porazdelil finančna sredstva med vse zvrsti prometa ter vzpostavitev ločene proračunske postavke za izvedbo t. i. mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti.
- Vsakoletno vključevanje v vse-evropsko iniciativo Evropski teden mobilnosti.
- Vzpostavljena nova občinska prireditev za javnost na temo trajnostne mobilnosti, ki bo kot nova blagovna znamka občine postala tradicionalna vsakoletna prireditev.
- Spremljanje nacionalnih in mednarodnih razpisov s področja trajnostne mobilnosti s ciljem pridobivanja nepovratnih finančnih spodbud za implementacijo načrtovanih ukrepov (vsaj 2 prijavi projektov na leto).
- Aktivno vključevanje občine v evropske projektne konzorcije s ciljem izmenjevanja izkušenj in primerov dobrih praks s področja trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti (vsaj 2 uspešno dobljena projekta do leta 2023).
- Izdelani trije načrti trajnostne mobilnosti za obe osnovni šoli in podružnično šolo v občini vključno s tremi izdelanimi načrti varnih šolskih poti, ki bodo skladni z navodili Agencije RS za varnost v prometu, do leta 2020.
- Postavitev dveh električnih polnilnih postaj za hitro polnjenje različnih električnih prevoznih sredstev do leta 2023.
- Promocija trajnostne mobilnosti preko lokalnih medijskih kanalov (vsaj 1 oglas na leto).

Na podlagi oblikovanih ciljev so bili sprejeti ukrepi, s katerimi je Občina Pivka začrtala smer prihodnjega strateškega načrtovanja prometa, ki bo dopolnjeno z ustreznimi načeli vključevanja javnosti, sodelovanja in vrednotenja potreb celotne družbe, tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v občini za sedanje in prihodnje generacije.

OPIS POMEMBNEJŠIH UKREPOV

S celostno prometno strategijo na poti v sodobno načrtovanje prometa v občini Pivka

S sprejetjem celostne prometne strategije se v občini pričenja novo obdobje, v katerem se obstoječe načrtovalske prakse občine nadgrajujejo s sodobnimi metodami in smernicami načrtovanja, katere bodo še izdatneje podprte z aktivnim vključevanjem javnosti. Strateško načrtovanje prometa bo tako temeljilo na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh zvrsti prometa ter njihovo prepletanje in povezovanje s celotnim družbenim okoljem. Torej sodobno načrtovanje, ki se odmika od dosedanje prakse, ki temelji na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč ter se bliža v smeri celostnega načrtovanja prometa z večjim poudarkom na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo storitev javnega potniškega prometa.

Priprava uravnoteženega proračuna

Priprava uravnoteženega proračuna za dolgoročno izvajanje aktivnosti s področja trajnostne in zelene mobilnosti z namenom, da se oblikujejo različne postavke, ki bodo poleg infrastrukturnih ukrepov predvidele tudi izvedbo t. i. mehkih ukrepov trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti.

Izdelava načrtov trajnostne mobilnosti in načrtov varnih šolskih poti za vse osnovne šole na območju občine

Za osnovni šoli in podružnično šolo v občini bodo izdelani načrti trajnostne mobilnosti, s katerimi se bo orisala vizija razvoja mobilnosti v šolah s ciljem izboljšanja dostopnosti in prometne varnosti šoloobveznih otrok, njihovih staršev in zaposlenih v šolah. Poseben poudarek bo namenjen nadgradnji varnih šolskih poti, katere se bodo v bližnji in daljni okolici šol označile s poenoteno horizontalno prometno signalizacijo (beli srčki).

Spodbujanje električne mobilnosti v občini

Občina Pivka bo s postavitvijo dveh električnih polnilnih postaj sledila novemu razvojnemu trendu na področju električne mobilnosti v Sloveniji s katerima bo omogočeno hitro polnjenje različnih električnih prevoznih sredstev v občini (osebna vozila, avtodomi, kolesa,…).

Izvedba izobraževalnih, promocijskih, ozaveščevalnih, informacijskih in komunikacijskih aktivnosti

Izvedba različnih prireditev na temo trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti s ciljem dviga ozaveščenosti celotnega prebivalstva v občini. V občini Pivka se bosta v okviru Evropskega tedna mobilnosti vsako leto izvedli dve prireditvi na temo trajnostne mobilnosti, od katerih bo ena vsebovala aktivnosti vezane na samo promocijo trajnostne mobilnosti in druga, ki bo vsebovala aktivnosti povezane z izobraževanjem za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva (predavanja o CPP, izvedba voženj in testiranje motoričnih sposobnosti na poligonih, predavanja na temo zdrav življenjski slog,…).

AKCIJSKI NACRT: PREHOD NA TRAJNOSTNO NACRTOVANJE PROMETA

Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciran je ukrepa[1]			Načrt	Izvedba
1. Priprava uravnoteženega proračuna za dolgoročno izvajanje aktivnosti s področja trajnostne in zelene mobilnosti	brez	brez	visoka	OP, OS	2019 >	2019 >
2. Aktivno vključevanje v vse-evropsko iniciativo Evropski teden mobilnosti (mesec izvajanja: september) ter vzpostavitev občinske prireditve za javnost na temo trajnostne mobilnosti, ki bo kot nova blagovna znamka občine postala prepoznana in tradicionalna vsakoletna prireditev	12.500 € na leto	javni razpisi: SS, ES	srednja	OP, ONV, LP, ZI	2019 >	2019 >
3. Revizija in prenova celostne prometne strategije na 2 oziroma 5 let (skladno s Smernicami za pripravo celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo, 2012)	do 20.000 € revizija; do 40.000 € prenova	javni razpisi: MOP, ES	srednja	OP, ZI	2020 (revizija); 2023 (prenova)	
4. Izdelava načrtov trajnostne mobilnosti za vse osnovne šole v občini (vključno s podružnično šolo Šmihel)	do 35.000 €	javni razpisi: ES, MOP, ESIA	srednja	OP, OŠ, ZI	2019	2019-2020
5. Izdelava načrtov varnih šolskih poti za vse osnovne šole v občini (vključno s podružnično šolo Šmihel) ter označitev šolskih poti s poenoteno horizontalno prometno signalizacijo (skladno z navodili Agencije RS za varnost v prometu, 2016)	10.000 € (načrti) 4.000 € (za označitev na leto)	javni razpisi: ES, MOP, ESIS	srednja	OP, OŠ, SPVCP, ZI	2019	2019-2023
6. Postavitev električnih polnilnic za hitro polnjenje različnih električnih prevoznih sredstev na občinskem nivoju (vsaj 2 polnilnici do leta 2023)	do 66.000 €	javni razpisi: ES, ESIS	visoka	OP, ZI	/	> 2023

Legenda: OP – Občina Pivka; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; OŠ – osnovna šola; SS – sponzorska sredstva; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; ONV – občinske nevladne organizacije; LP -lokalna podjetja; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe in detajlne obrazložitve za posamezni ukrep:

1. *Vzpostavitev dveh ločenih proračunskih postavk, kjer se bodo iz ene financirali t. i. mehki ukrepi trajnostne mobilnosti iz druge pa infrastrukturni ukrepi. Primer porazdelitve sredstev za t. i. mehke ukrepe: npr. 10.000 € za leto 2019; 15.000 € za leto 2020; 30.000 € za leto 2023 (dogodki, izobraževanja, aktivnosti, nagrade, promocije, radijski in TV oglasi o trajnostni mobilnosti,...).*

2. *Ocena stroškov za izvedbo aktivnosti v sklopu Evropskega tedna mobilnosti znaša 7.500 € in 5.000 € za izvedbo prireditve. Predviden strošek je okviren in je odvisen od nabora aktivnosti, trajanja prireditve (enodnevna ali večdnevna prireditev), izdelave gradiv, nakupa opreme,…Načrtovane aktivnosti (od 2018 dalje) v občini Pivka je smiselno prijaviti na vse-evropski natečaj za najbolje izvedene dogodke v sklopu tedna mobilnosti – http://mobilityweek.eu/emw-awards/, in se na ta način vsako leto potegovati za laskava priznanja in denarne nagrade (možnosti sofinanciranja aktivnosti).*

3. *Okvirna cena, ki je odvisna od izbrane metodologije dela, nabora aktivnosti in ostalih pogojev iz razpisne dokumentacije.*

4. *Ocena stroška: 10.000 € za izdelavo načrta mobilnosti (šola ali institucija z do 300 učenci ali zaposlenimi); 25.000 € za izvedbo mehkih ukrepov skozi celotno šolsko leto / poslovno leto). V izvedbo ukrepa se lahko vključi tudi katero lokalno podjetje (odvisno od razpisnih pogojev Ministrstva za okolje in prostor).* Odlok o Programu porabe sredstev sklada za podnebne spremembe v letu 2017 in 2018. *Smernice za pripravo načrtov mobilnosti so v pripravi s strani Ministrstva za infrastrukturo in bodo dosegljive v letu 2018.*

5. *V oceno stroška je zajeta izdelava načrtov za tri lokacije oziroma šole/podružnico. Označitev varnih šolskih poti na območju Pivke, Košane in Šmihela (skupaj 500 belih srčkov za vsa tri naselja. Izhodiščna cena označevanja znaša 23,1 €/m^2.*

6. *Okvirna cena zajema postavitev dveh polnilnih postaj za hitro polnjenje z dvema pripadajočima parkirnima mestoma. Možnost pridobitve nepovratnih finančnih spodbud iz EKO Sklada do 100 % sofinanciranja.*

[1] *Možnosti sofinanciranja operacij do 85 % vrednosti ukrepa (javni razpisi MZI, MOP, EKO SKLAD in ostalih Evropskih strukturnih in investicijskih skladov).*

STRATEŠKO NAČRTOVANJE PROMETA V OBČINI PIVKA BO DOPOLNJENO Z USTREZNIMI NAČELI VKLJUČEVANJA JAVNOSTI IN SODELOVANJA Z NJO, KJER SE BO V OKVIRU NOVO VZPOSTAVLJENE PRIREDITVE NA TEMO TRAJNOSTNE MOBILNOSTI SKOZI RAZLIČNE PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI OBČANE OZAVEŠČALO O PREDNOSTIH IN KORISTIH, KI JIH IMA TRAJNOSTNA MOBILNOST NA OKOLJE IN ZDRAVJE POSAMEZNIKA.

PRIREDITEV NA PROSTEM OB OBČINSKEM PRAZNIKU – »S TRAJNOSTNO MOBILNOSTJO DO MEDGENERACIJSKEGA DRUŽENJA OBČANOV«.

PIVKA, MAJ 2018

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

2. STRATEŠKI STEBER

IZBOLJŠANA PONUDBA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja javnega potniškega prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole z javnim potniškim prometom s 4 % na 8 % do leta 2023.
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih z javnim potniškim prometom z 0 % na 2 % do leta 2023.
- Izgradnja vsaj enega para avtobusnih postajališč na leto (skupaj 5 parov avtobusnih postajališč do leta 2023). V sklopu ukrepa se uredijo tudi "šolska" avtobusna postajališča ali obračališča na nivoju celotne občine.
- Prenova vsaj enega para obstoječih avtobusnih postajališč na leto (skupaj 5 parov do leta 2023).
- Celostna prometna in arhitekturna ureditev obstoječe železniške postaje v Pivki.
- Nadgradnja projekta Sopotniki z dodatnimi brezplačnimi možnostmi prevoza občanov starejših od 60 let.
- Zagotovitev 20 parkirnih mest za turistične avtobuse in avtodome v sklopu večjega občinskega krajinskega parkirišča do leta 2023 (vezano na ukrep št. 5, strateški steber mirujoči promet, stran 52).

OPIS POMEMBNEJŠIH UKREPOV

Izgradnja novih in prenova obstoječih avtobusnih postajališč

Avtobusna postajališča so v občini razporejena v skladu s poselitvijo oz. lokacijo naselij in so kot taka zelo dobro dostopna, saj kar 80 % prebivalcev občine prebiva na oddaljenosti do 500 m od najbližjega avtobusnega postajališča oz. kar 95 % na oddaljenosti do 1000 m. Kljub ugodni dostopnosti pa so številna avtobusna postajališča slabo vzdrževana, brez pripadajoče opreme, kar močno vpliva na uporabnost in nenazadnje na zanesljivost storitev avtobusnega potniškega prometa. V nekaterih naseljih v občini so avtobusna postajališča neustrezno umeščena in urejena kar na dovoznih poteh ob stanovanjskih hišah in objektih, zaradi česar se pojavlja tudi primer nepoznavanja lokacije obstoječih avtobusnih postajališč. V namene izboljšanja vzporedne infrastrukture za avtobusni potniški promet se bodo v občini obstoječa avtobusna postajališča prenovila in v skladu s Pravilnikom o avtobusnih postajališčih opremila s sodobno pripadajočo opremo. Nekatera med njimi se bodo umestila na novo, bolj dostopno, varnejšo in preglednejšo lokacijo.

Na nivoju celotne občine se bodo uredila tudi nova avtobusna postajališča s ciljem, da se vsa naselja v občini povežejo v sistem rednih avtobusnih linij.

S ciljem dviga prometne varnosti šoloobveznih otrok, ki se v Osnovno šolo Pivka in v Osnovno šolo Košana vozijo iz oddaljenih zalednih naselij z organiziranim šolskim prevozom se bodo na nivoju občine v okviru izgradnje novih avtobusnih postajališč uredila tudi šolska avtobusna postajališča. Danes otroci vstopajo/izstopajo na neurejenih in slabo preglednih lokacijah, kjer ni ustreznih čakališč, površin za pešce in brez opreme, ki bi jo sodobno avtobusno postajališče moralo imeti. Pojavljajo se primeri odlaganja otrok na neustrezno urejenih mestih, kar samo potrjuje dognanja, da je potreba po ureditvi šolskih avtobusnih postajališč v občini velika. Šolska avtobusna postajališča bodo ob ustrezni arhitekturni ureditvi in opremljenosti s časoma omogočila tudi integracijo šolskih prevozov v sistem rednega linijskega prevoza. Iz tega naslova bi za zaledna naselja in predvsem za tamkajšnje starejše občane bila zagotovljena učinkovita rešitev, ki bi omogočila izpolnitev njihovih potreb po vsakodnevni mobilnosti.

Zagotovitev parkirnih mest za turistične avtobuse

Na občinskem nivoju se bo uredilo večje krajinsko parkirišče, kjer bo 10 % parkirnih mest namenjenih parkiranju turističnih avtobusov in avtodomov. Krajinsko parkirišče bo ob ustrezni arhitekturni urejenosti (parkirne površine s tlakovano strukturo in vmesnim zelenjem) in opremljenosti (sanitarni prostori, avtomat za plačilo parkirnine) omogočalo občini tudi dodatni zaslužek iz naslova parkiranj. V kolikor bo krajinsko parkirišče postalo v prihodnosti še bolj uporabno, funkcionalno in atraktivno (kar je močno odvisno od potencialnega združevanja s storitvami javnega potniškega prometa in z obstoječo turistično ponudbo) se bo v naslednji fazi modernizacije parkirišča izvedla njegova nadgradnja po sistemu »P+R« (parkiraj in presedi sistem).

»Oživitev« železniškega postajališča v Košani za potniški promet

V Košani se nahaja sodobno železniško postajališče, ki je bilo leta 2012 prenovljeno. Zgrajen je bil podhod, dvigalo, nameščene so bile oznake za slepe in slabovidne in postavljen je bil informacijski portal, ki potnike poveže s klicnim centrom. Kmalu po zaključku investicije, ki je stala dobre 3 milijone evrov, so se pojavile težave s preveliko razdaljo med peronom in elektro motornimi potniškimi vlaki Siemens (SŽ 312). Razdalja med peronom in omenjeno serijo garnitur je prevelika, kar za potnika pomeni veliko oviro pri vstopu/sestopu na vlak oz. nevarnost padca na tir. Iz tega naslova je prometni inšpektorat RS prepovedal postanke potniškim vlakom Siemens (SŽ 312). Z vidika uporabnosti železniškega postajališča bode v oči tudi lokacija, saj se postajališče nahaja v območju redke poselitve zaradi česar tudi dostopnost do samega objekta ni optimalna. V luči dolgoročnih razvojnih priložnosti je cilj občine Pivka, da se železniško postajališče, ki je zgrajeno po vseh standardih in predpisih, ponovno oživi, da se odpravijo infrastrukturne ovire glede razdalje med vlaki in peronom, da se ponovno zagotovi ustavljanje potniških vlakov na postajališču ter da se obstoječa parkirišča pri postajališču razširijo z dodatnimi parkirnimi mesti za osebna vozila in kolesa (spodbujanje kombiniranih potovanj avto – vlak; kolo – vlak).

AKCIJSKI NAČRT: IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA JPP

Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			Načrt	Izvedba
1. Projekt Sopotniki – nadgradnja sistema brezplačnih prevozov za starejše v občini Pivka	4.000 € na leto	javni razpisi: ES, MOP, MZI, ESIS, SS	nizka	OP, ZI	2018	2018 >
2. Celostna ureditev obstoječe železniške postaje Pivka (ureditev izven nivojskih dostopov na perone, adaptacija objekta in ureditev zunanje okolice).	rezultat študije	javni razpisi: ES, MZI, ESIS	visoka	OP, DRSI, SŽ, ZI	2019	2020 >
3. Izgradnja vsaj enega para avtobusnih postajališč na leto in prenova vsaj enega para avtobusnih postajališč na leto (skupaj 10 parov do leta 2023). V sklopu ukrepa se uredijo tudi "šolska" avtobusna postajališča na nivoju celotne občine.	do 44.800 € na leto	javni razpisi: ES, MZI, ESIS	visoka	OP, JPP, ZI	2018-2023	2018 - 2023
4. Zagotovitev ustavljanja potniških vlakov na železniškem postajališču Košana.	rezultat študije	javni razpisi: ESIS, MOP, MZI	visoka	SŽ, DRSI, SŽ, ZI	2019	2020 >

Legenda: OP – Občina Pivka; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; OŠ – osnovna šola; SS – sponzorska sredstva; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe in detajlne obrazložitve za posamezni ukrep:

1. *Aprila 2018 vzpostavljen projekt brezplačnih prevozov z osebnim avtomobilom za starejše nad 60 let v občini Pivka postaja vse bolj prepoznana storitev v občini, ki lajša mobilnost predvsem starejšim, ki se srečujejo z omejeno dostopnostjo zaradi različne demografske porazdelitve v občini. Projekt se bo v občini nadgradil v smeri zagotovitve večjega števila prevoznikov in sofinanciranja storitev s strani občine.*

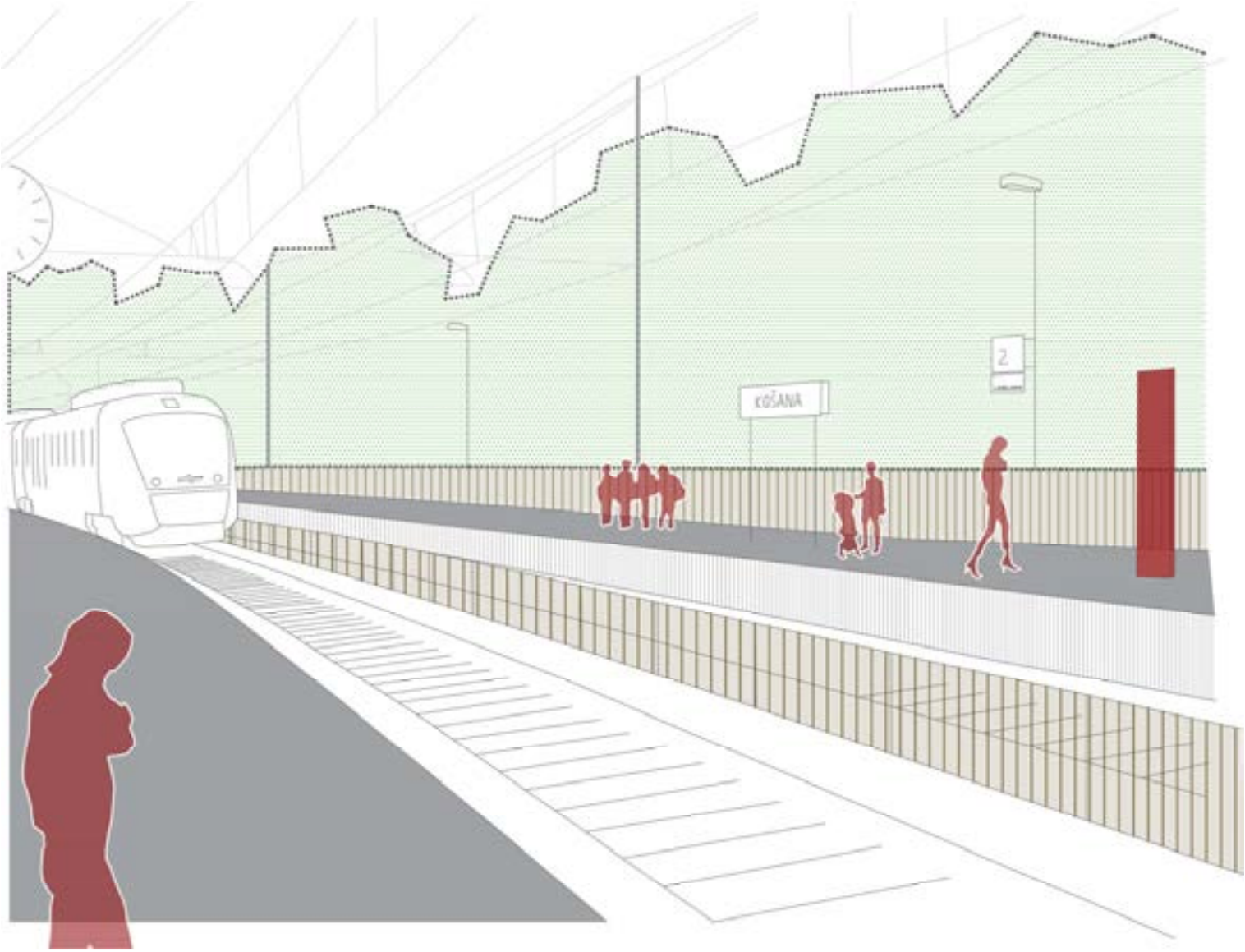
2. *Realizacija ukrepa je odvisna od potencialne izvedbe investicije v prenovo železniške postaje Pivka, ki je predvidena po letu 2020, ko nastopi nova finančna perspektiva Slovenskih železnic.*

3. Izgradnja avtobusnega postajališča: *Cena (parkirni boks BUS: 9.000 €/kom; čakalnica in oprema BUS postajališča: 1.900 €/kom; pločnik: 4.500 €/kom) ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, prestavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov, izvedbe javne razsvetljave in morebitnih potrebnih dodatnih hodnikov za pešce za navezavo do novega BUS postajališča. Potreba po novih avtobusnih postajališčih se kaže v naseljih Zagorje, Parje, Ribnica, Trnje, Kal, Pivka (pri Parku vojaške zgodovine).*

Prenova avtobusnega postajališča: *Cena (čakalnica in oprema BUS postajališča: 1.900 €/kom; ureditev novega temelja čakališča in opreme postajališča: 600 €/kom; pločnik: 4.500 €/kom) je okvirna in je odvisna od končne vsebine opreme in oblikovalskih rešitev. Obstoječa avtobusna postajališča s pomanjkljivo opremo se nahajajo v naseljih Košana, Šmihel, Selce, Buje.*

Šolski prevoz *ne spada pod javni potniški promet, kljub temu pa ga je potrebno tako obravnavati ter postajališča, kjer se pobira in odlaga otroke ustrezno urediti (nadstrešnica, čakalne površine, površine za pešce, prehodi za pešce med obema postajališčema, ustrezna ulična razsvetljava,...).*

4. *Postanki potniških vlakov na železniškem postajališču Košana za nove potniške garniture in/ali modifikacija obstoječih potniških garnitur.*



VIZUALIZACIJA »OŽIVITVE« ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA PROMETA NA SODOBNO UREJENEM IN OPREMLJENEM ŽELEZNIŠKEM POSTAJALIŠČU V KOŠANI S ČIMER BO DELOVNO AKTIVNIM PREBIVALCEM IZ OKOLIŠKIH KRAJEV PONOVNO NA RAZPOLAGO NAJHITREJŠA OBLIKA MOBILNOSTI DO SEŽANE.

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

3. STRATEŠKI STEBER

PRIVLAČNO, UČINKOVITO IN ATRAKTIVNO KOLESARJENJE

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja kolesarskega prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole s kolesom s 4 % na 8 % do leta 2023.
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih s kolesom s 8 % na 12 % do leta 2023.
- Dvig uporabe kolesa v rekreativne namene s 33 % na 40 % do leta 2023.
- Izgradnja kolesarskega omrežja v naselju Pivka kot izhodišče za nadaljnje širjenje omrežja kolesarskih povezav v zaledje občine (do 2,5 km do leta 2023).
- Izgradnja kolesarske povezave na relaciji Pivka – Parje – Zagorje vključno s kolesarskimi počivališči (dve počivališči na obravnavanem odseku) do leta 2020.
- Izgradnja kolesarske povezave na relaciji Pivka – Kal – Neverke – Gornja Košana vključno s kolesarskimi počivališči (dve počivališči na obravnavanem odseku) do leta 2020.
- Postavitev sodobnih, funkcionalnih in pokritih kolesarnic, namenjenih parkiranju in shranjevanju koles za daljše časovno obdobje ter v namene spodbujanja t. i. kombiniranih potovanj (kolo – vlak, kolo – avtobus,… (5 novih kolesarnic in 2 prenovi obstoječih kolesarnic do leta 2020).
- Zgrajen kolesarski poligon do leta 2019.
- Vzpostavljen enostavni sistem izposoje koles namenjenega za promocijske aktivnosti kolesarjenja v občini.
- Vzpostavljen kolesarski izobraževalni model za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva na lokalni ravni (vsaj 1 delavnica na leto).

OPIS POMEMBNEJŠIH UKREPOV

Izgradnja kolesarskega omrežja v občini

S ciljem povečanja privlačnosti in atraktivnosti kolesarskega prometa ter s ciljem zagotavljanja učinkovite in enakopravne dostopnosti s kolesi v celotni občini je ključnega pomena izgradnja kolesarskega omrežja, v katerega bodo povezane vse obstoječe in novo načrtovane kolesarske povezave. Ključnega pomena je izgradnja kolesarskega omrežja znotraj občinskega središča Pivke, ki bo služilo kot izhodišče za njegovo nadaljnje širjenje v zaledje in navezavo na kolesarsko omrežje v sosednjih občinah. Poleg izgradnje kolesarskih povezav znotraj Pivke je v načrtu še izgradnja dveh daljših kolesarskih odsekov in sicer na relaciji Pivka – Zagorje in Pivka – Gornja Košana. Z omenjenimi odseki bo severni del občine povezan z južnim ter središče občine še z zahodnimi območji.

Sklenjeno omrežje kolesarskih povezav bo omogočalo daljinska potovanja s kolesi z zanemarljivim številom konfliktnih točk.

Posledično se bo izboljšala prometna varnost kolesarjev zaradi zmanjšanega števila prehodov in prepletanj med različnimi prometnimi površinami.

Izgradnja »vzporedne« infrastrukture za kolesarski promet

Ureditev in postavitev pokritih kolesarnic predstavlja pomemben korak pri zagotavljanju ključnih pogojev za zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti s kolesi. V ta namen se bodo uredili objekti in naprave, kjer bo kolesa možno varno parkirati in shranjevati za daljše časovno obdobje (daljši od dveh ur). Gre za delno pokrita parkirišča (vsaj 50 % parkirnih mest mora biti pokritih) z vgrajenimi varnostnimi mehanizmi v kolesarskih stojalih, urejeno razsvetljavo in kamerami, preko katerih se vrši video nadzor nad kolesi. Lokacije, kjer se bodo v prihodnosti postavile opremljene kolesarnice: Občina Pivka, OŠ Pivka, OŠ Košana, EKO Muzej, ZP Pivka, PVZ Pivka, posamezna železniška in avtobusna postajališča.

Ob novo načrtovanih kolesarskih povezavah se bodo uredila tudi počivališča namenjena kolesarjem, ki potujejo po državi in med državami. Počivališča bodo ustrezno arhitekturno urejena in opremljena s »servisno-informacijskimi« vsebinami (tlakovana površina, nadstrešek, miza, klopi, koš za smeti,…).

Izgradnja kolesarskega poligona »Pumptrack«

V Pivki se bo zgradil neprekinjen poligon oziroma krožna pot, ki bo sestavljena iz različno velikih grbin in zavojev. Za vožnjo po njej je potrebno običajno kolo, kjer vrtenje pedal ni potrebno. Pomembno je le usklajeno ritmično gibanje telesa in rok, kakor, da bi s tlačilko polnili prazno zračnico. Od tu tudi izvira ime tlačilna steza (ang. Pumptrack). Velikost steze bo prilagojena glede na razpoložljivo velikost prostora.

Z izgradnjo kolesarskega poligona se bodo zadovoljile potrebe okoliških prebivalcev po razvoju novih športno-rekreativnih vsebin in novih športnih infrastrukturnih objektov in naprav, zaradi česar je možno pričakovati tudi večjo obiskanost in uporabnost novitete tudi s strani obiskovalcev iz širše regije.

Vzpostavitev sistema za izposojo koles na lokalni ravni

Vzpostavljen bo enostavni sistem izposoje koles, ki bo namenjen splošni promociji kolesarstva v občini. V ta namen bo izveden nakup otroških in mladinskih koles, ki se bodo uporabljala za izvedbo promocijskih in izobraževalnih aktivnosti kolesarjenja med mladimi v občini (npr. v sklopu občinskega praznika, ob otvoritvah kolesarske infrastrukture, za izposojo otrokom iz socialno šibkejših družin za namene opravljanja kolesarskega izpita,…).

Izobraževalne delavnice na temo kolesarjenja

Poleg izgradnje kolesarskega omrežja ter izgradnje vzporedne kolesarske infrastrukture se bo v občini velik poudarek namenil vzpostavitvi kolesarskega izobraževalnega modela za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva. S pravilnim izborom aktivnosti bo doseženo, da bodo otroci v vrtcih in šolah, delovno aktivno prebivalstvo in starejši občani prepoznali vse prednosti in koristi, ki jih nudi kolesarjenje. Na ta način bo kolesarjenje pridobilo na širši prepoznavnosti in posledično se bo povečalo število uporabnikov koles na vsakodnevnih kratkih in srednje dolgih poteh. Izvedba izobraževalnih delavnic bo v občini podkrepljena z interdisciplinarnim povezovanjem in sodelovanjem različnih strokovno-tehničnih in izobraževalnih organizacij.

AKCIJSKI NAČRT: IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA KOLESARJENJE

Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			Načrt	Izvedba
1. Izgradnja kolesarskega omrežja v naselju Pivka kot izhodišče za nadaljnje širjenje omrežja kolesarskih povezav v zaledje občine (do 2,5 km / 5 let)	312.500 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2018 >	2019-2023
2.Izgradnja kolesarskih povezav na relaciji Pivka – Parje – Zagorje (z odsekom Parje – Narin) ter Pivka – Kal – Neverke – Gornja Košana vključno s kolesarskimi postajališči.	1.200.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2018	2019-2020
3. Postavitev funkcionalnih, pokritih in atraktivnih kolesarnic ob izobraževalnih ustanovah (OŠ Pivka, Vrtec Pivka, OŠ Košana z vrtcem), ob objektih javnega značaja (Občina Pivka, ZP Pivka, železniška postaja Pivka, Krpanov dom s knjižnico) ter ob turističnih objektih (EKO Muzej, Park vojaške zgodovine Pivka).	od 20.000,00 € do 30.000 € za kolesarnico; do 10.000,00 € za nadstrešek/ prenovo	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	nizka	OP, OŠ, ZPP, PVZ, EKO Muzej, ZI	2018	2019-2020
4. Vzpostavitev enostavnega sistema izposoje koles namenjenega za promocijske aktivnosti kolesarjenja v občini ter vzpostavitev izobraževalnih delavnic za mlade na temo kolesarjenja z namenom, da se zagotovi dolgoročni model izpopolnjevanja znanja in veščin (nadaljnje aktivnosti v šolah po prejemu izpita za kolo)	3.000 € (nakup koles) 5.000 € (izvedba delavnic) 2.000 (stroški vzdrževanja koles na leto)	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS, SS	visoka	OP, ZI	2019	2020 >
5. Na občinskem nivoju izgradnja pomožne kolesarske infrastrukture - kolesarski poligon (Pump-track)	80.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, SPVCP, ZI	2019	2019

Legenda: OP – Občina Pivka; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; OŠ – osnovna šola; SS – sponzorska sredstva; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo; ZPP – Zdravstvena postaja Pivka; PVZ – Park vojaške zgodovine Pivka; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe in detajlne obrazložitve za posamezni ukrep:

1. *Pri ocenjevanju vrednosti investicije za dvosmerno kolesarsko stezo oz. pot je upoštevana vrednost 125 €/m brez upoštevanja odkupa zemljišč, priprave investicijske dokumentacije in izgradnje večjih objektov. Kolesarske povezave znotraj Pivke povezati s pomembnejšimi objekti javnega značaja (npr. osnovna šola Pivka, Park vojaške zgodovine, zdravstveni dom, ...).*

2. Kolesarska povezava Pivka - Zagorje: *V naseljih Drskovče in Zagorje (skupna dolžina 1,7 km) je načrtovana kolesarska povezava po malo prometnih lokalnih cestah, kjer je potrebna investicija v ustrezno prometno signalizacijo. Na ostalih odsekih se ob R2-404/1380 Ilirska Bistrica – Pivka načrtuje kolesarska pot (4,2 km).*

Kolesarska povezava Pivka - Gornja Košana: *Občinska kolesarska povezava bo potekala po obstoječem vozišču ali poljski poti. Izgradnja dvosmernih kolesarskih poti ločeno od ceste se priporoča na posameznih odsekih (npr. med Gornjo in Dolnjo Košano).*

Kolesarsko postajališče: *Arhitekturno urejen prostor opremljen s kolesarsko opremo (miza, klopi, nadstrešnica, pitnik, samopostrežno servisno stojalo,…). Namenjeno kolesarjem, ki potujejo po državi in med državami.*

3. *Končna cena pokritih kolesarnic je odvisna od oblikovalskih rešitev, števila vgrajenih kolesarskih stojal in varnostnih mehanizmov v stojalih za varno zaklepanje koles ter izbire in vgradnje video nadzornega sistema. Strošek postavitve kolesarnice se lahko poveča ob morebitni sočasni vgradnji električne polnilne postaje za kolesa. V OŠ Košani je potrebna samo prenova obstoječe ter pri Krpanovem domu zamenjava betonskih stojal z novo kolesarnico ter njena prestavitev bližje vhodu v objekt.*

4. *Ocena stroška: 3.000 € za nakup manjšega števila otroških in mladinskih koles, ki se bodo uporabljala za promocijske aktivnosti kolesarjenja med mladimi v občini (npr. v sklopu občinskega praznika, ob otvoritvah kolesarskih odsekov, za izposojo otrokom iz ekonomsko šibkejših družin v času opravljanja kolesarskega izpita,..). 5.000 € za izvedbo izobraževalnih delavnic na lokalni ravni (vključevanje osnovnih šol v državne programe promocije kolesarjenja). 2.000 € na leto za vzdrževanje koles.*

5. *Cena zajema izgradnjo kolesarskega poligona z asfaltno podlago na 2.000 m^2 površine. Končna cena je odvisna od velikosti, količine uporabljenega asfalta, sistema odvodnjavanja,… Lokacijo določi občina v sodelovanju z lokalnimi skupnostmi in SPVCP.*

SLIKA ZGORAJ: VIZUALIZACIJA UREDITVE KOLESARSKE DALJINSKE POVEZAVE D11 MED POSTOJNO IN JELŠANAMI, ODSEK »SELCE – PETELINJE«.

SLIKE SPODAJ: VIZUALIZACIJA RAZBREMENITVE ŠOLSKEGA DVORIŠČA OD MOTORIZIRANEGA PROMETA Z UREDITVIJO NOVE KOLESARNICE PRI OSNOVNI ŠOLI PIVKA TER ARHITEKTURNA NADGRADNJA OBSTOJEČE KOLESARNICE PRI OSNOVNI ŠOLI KOŠANA (PREGLEDNA SITUACIJA »DANES-JUTRI«).

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

4. STRATEŠKI STEBER

IZKORIŠČEN POTENCIAL HOJE

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja peš prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole peš z 18 % na 25 % do leta 2023.
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih peš z 21 % na 25 % do leta 2023.
- Rekonstrukcija kritičnih območij za pešce in odstranjevanje ovir za osebe z omejenimi sposobnostmi (vsaj 2 lokaciji na leto).
- Ureditev mestnega trga v Pivki do leta 2020.
- Tlakovanje obstoječe peš povezave med pokopališčem pri Župnijski cerkvi Sv. Petra in Kolodvorsko cesto (ob železniški progi) do leta 2020.
- Izgradnja peš povezav:
  - v Pivki na levi strani ob Kolodvorski cesti med križiščem z ulico Pod Zavrtnice in železniško postajo Pivka do leta 2020;
  - v Košani med stanovanjskim območjem v Košani in Osnovno šolo Košana do leta 2023;
  - v naseljih Parje in Zagorje ob regionalni cesti R2-404 do leta 2023; in
  - v Šmihelu ob glavni cesti G1-6 med zaselkom Šmihel in avtobusnim postajališčem do leta 2020.
- Ureditev obstoječih prehodov za pešce (vsaj 1 prehod na leto).
- Umestitev novih prehodov za pešce na leto (vsaj 1 prehod na leto).

OPIS POMEMBNEJŠIH UKREPOV

Ureditev površin namenjenih prometu pešcev

S ciljem povečanja deleža pešcev v občini Pivka in izboljšanja dostopnosti peš bo izvedena nadgradnja obstoječih površin za pešce ter zgrajene bodo dodatne površine namenjene prometu pešcev. Izgradnja ključnih odsekov se bo izvedla znotraj Pivke med križiščem z ulico Pod Zavrtnice in železniško postajo Pivka ter znotraj naselij Košana, Šmihel, Parje in Zagorje. Glede na znane in utečene potovalne navade prebivalcev se bo obstoječa makadamska pot med pokopališčem pri Župnijski cerkvi Sv. Petra v Pivki in Kolodvorsko cesto (ob železniški progi) ustrezno tlakovala ter po potrebi opremila še z urbano opremo.

Na najbolj frekventnih cestnih povezavah se bodo obstoječi prehodi za pešce opremili z bičem, javno razsvetljavo in s potrebnimi čakalnimi površinami za pešce v širini prehodov. Glede na zaznane potrebe prebivalstva bodo po potrebi umeščeni tudi novi prehodi za pešce. Trško jedro v Pivki (Snežniška cesta – Kolodvorska cesta) bo v prihodnosti, ko se bo pristopilo k izgradnji Pivške obvoznice, arhitekturno preurejeno s čimer bodo ustvarjene večnamenske javne površine, katere si bodo delili vsi udeleženci v cestnem prometu. Pešci, kolesarji in ljudje z omejenimi sposobnostmi bodo v teh

prostorih dobili večjo legitimnost, saj arhitekturno urejeni prostori po meri ljudi temeljijo na enakopravnosti, svobodi in spoštovanju, kar vodi k višji kakovosti življenja v urbanem okolju, večji varnosti in h izboljšanju prometne kulture vseh udeležencev v prometu. Znotraj trškega jedra bodo vzpostavljeni novi prometni in parkirni režimi, ki bodo v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja.

S ciljem doseganja najoptimalnejše porazdelitve javnih proračunskih sredstev se bo načrtovana izgradnja omrežja peš povezav izvedla vzporedno z izgradnjo kolesarskega omrežja (med Pivko in Zagorjem ter Pivko in Gornjo Košano).

Z ureditvijo mestnega trga v Pivki do prestrukturiranja glavne ceste G1-6 v večnamensko javno površino

Ureditev mestnega trga je načrtovana na delu obstoječe Kolodvorske ceste v centru Pivke med Prečno ulico oz. bodočo mestno promenado in Postojnsko cesto oz. bodočo pivško obvoznico. Promet se v tem delu ukine in uredi tlakovani mestni trg. Del obstoječe državne ceste G1-6 se preuredi v enosmerno povezavo od mestne promenade do bodoče obvoznice. Enosmerna povezava je predvidena za javni avtobusni promet, za stanovalce na tem območju ter dostavo. Enosmerna povezava bo oblikovalsko podrejena ureditvi trga, da se pridobi enoten reprezentativen prostor – mestni trg.

Rekonstrukcija kritičnih območij za pešce in odstranjevanje ovir za osebe z omejenimi sposobnostmi

Na območju celotne občine je bilo evidentiranih kar nekaj območij, kjer so prisotni pešci in kjer se danes pojavljajo kritične točke. Razlog za nekatera območja leži v ozkih in nepreglednih cestnih povezavah, ki so danes utrjene z asfaltno podlago, v preteklosti pa so predstavljale ozke neutrjene poljske poti, po katerih je potekal transport z živino (vozovi z vpreženimi konji,…). Številne take poti so zaradi strjene poselitve še vedno ostale ozke, brez razpoložljivega prostora za njihovo širitev ali umestitev površin za pešce. Spet druge kritične točke nastajajo zaradi neustreznih prometnih ureditev, pomanjkljive in slabo vzdrževane prometne infrastrukture ter slabe preglednosti zaradi neustreznega in pravočasnega vzdrževanja obcestne hortikulture. Na nekaterih mestih hojo otežujejo neustrezno postavljeni prometni znaki, električni drogovi, zožitve pločnikov, ipd. Z namenom zmanjšanja števila kritičnih točk in izboljšanja prometne varnosti in preglednosti, se bodo sanirala ozka grla na reliefno raznolikih in ozkih dostopnih poteh, uvedeno bo pogostejše vzdrževanje obcestne hortikulture ob občinskih cestah in pločnikih, električni drogovi in prometni znaki, ki so danes neustrezno postavljeni na sredini pločnikov, bodo ustrezno prestavljeni ob rob pločnikov, da bo omogočen tudi prost pretok oseb na invalidskih vozičkih.

Postavitev urbane opreme ob obstoječih in novo načrtovanih peš povezavah in površinah

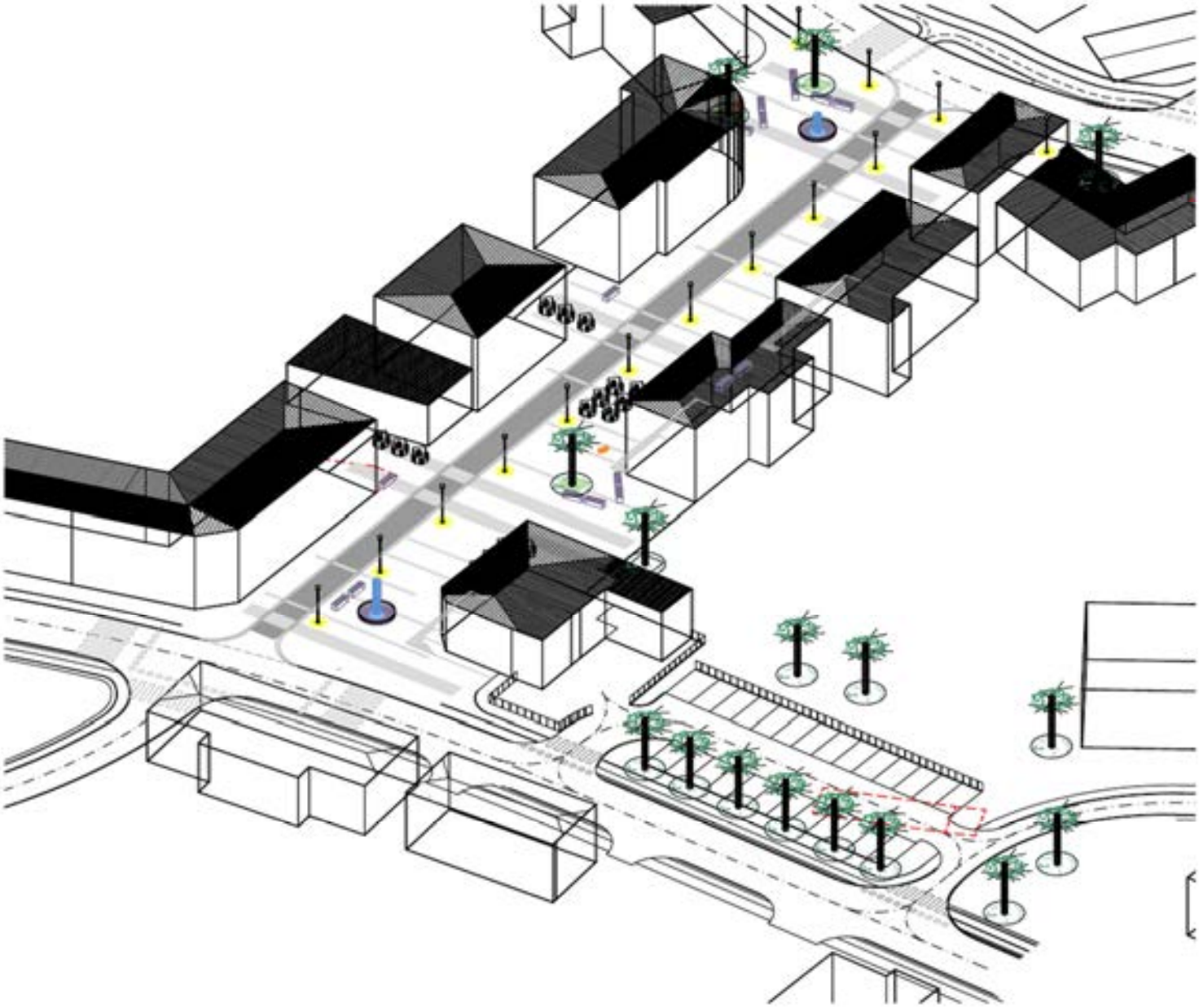
S ciljem dviga prepoznavnosti hoje kot enega izmed najbolj demokratičnih, privlačnih, in okoljsko prijaznih oblik potovanja na kratkih in srednje dolgih potovanjih se bodo območja, kjer je delež pešcev večji (površine za rekreacijo, parki,…) opremila s pripadajočo urbano opremo v obliki klopi, pitnikov, cvetličnih nasadov in korit, manjših otroških igral in košev za smeti.

AKCIJSKI NAČRT: IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO

Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			načrt	izvedba
1.1 Rekonstrukcija kritičnih območij za pešce in odstranjevanje ovir za osebe z omejenimi sposobnostmi (vsaj 2 lokaciji na leto) - sanacija ozkih grl na reliefno raznolikih in ozkih dostopnih poteh; - ustrezno in pravočasno vzdrževanje obcestne hortikulture s ciljem izboljšanja preglednosti predvsem na območju zavojev, križišč, priključkih in dovoznih poteh, kjer se gibljejo pešci; - postavitev dodatne vertikalne prometne signalizacije za učinkovito in varno vodenje pešcev,... 1.2 Ustrezna ureditev obstoječih prehodov za pešce (postavitev biča, vgradnja LED utripal, postavitev ulične razsvetljave) ter umestitev novih prehodov za pešce na območju celotne občine z vso pripadajočo opremo (skupaj vsaj 2 prehoda na leto) v skladu s Tehničnimi specifikacijami za javne ceste, prehodi za pešce, pogoji za označitev in načini označitve, TSC 02.201	ukrep 1.1 rezultat ločene študije ukrep 1.2 do 46.000 € na leto	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2019 >	2019 - 2023
2. Postavitev urbane opreme ob OBSTOJEČIH in NOVO NAČRTOVANIH peš povezavah (klopi, pitniki, table z informativno turističnimi vsebinami, sanitarna oprema) na območju celotne občine (ureditev vsaj enega območja z urbano opremo na leto).	do 5.000 € na leto	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2019 >	2019 >
3. Ureditev obstoječe peš povezave med pokopališčem pri Župnijski cerkvi Sv. Petra in Kolodvorsko cesto v Pivki (ureditev v tlakovano sprehajalno pot ob železniški progi v dolžini 500 m).	42.500 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, SŽ, ZI	2019	2020
4. Izgradnja peš povezave na levi strani glavne ceste G1-6 (Postojna - Ilirska Bistrica - Jelšane) med križiščem z ulico Pod Zavrtnice in železniško postajo Pivka (500 m)	270.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2019	2020
5. Izgradnja manjkajočih odsekov peš povezav znotraj naselja Košana (v povezavi z Osnovno šolo Košana) ter izgradnja peš povezave med Gornjo in Dolnjo Košano v makadamski izvedbi	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, ZI	2019	2023
6. Izgradnja manjkajočih odsekov peš povezav znotraj naselij Zagorje in Parje ob regionalni cesti R2-404.	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2019	2023
7. Izgradnja peš povezave med zaselkom Šmihel in avtobusnim postajališčem ob glavni cesti G1-6	50.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2018	2019-2020
8. Ureditev mestnega trga v Pivki	150.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2020	2020 >

Legenda: OP – Občina Pivka; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; OŠ – osnovna šola; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe in detajlne obrazložitve za posamezni ukrep:
1.1 *Kritična območja:*
- neustrezno umeščeni električni drogovi, prometni znaki in ograje na peš poteh in kolesarskih poteh (Petelinje, Postojnska cesta; Dolnja Košana pri OŠ,…).
- slabo vzdrževana obcestna hortikultura, ki omejuje preglednost v krivinah in ob avtobusnih postajališčih (Kolodvorska cesta, Dolnja Košana, Gornja Košana, Neverke, Šmihel, Zagorje).
- ozki pločnik pri poštni poslovalnici v Dolnji Košani,...
1.2 *Cenovne postavke za umestitev novega dvignjenega prehoda za pešce (3.000 € za dvignjen prehod z bičem; 20.000 € za ureditev ulične razsvetljave - skupaj 8 svetil). Cenovne postavke za ureditev obstoječega prehoda za pešce (dvig prehoda 1.450 €, izvedba bača 1.500 €, postavitev ulične razsvetljave 20.000 € oz. 2.500 € za posamezno svetilo)*
2. *Cena za postavitev urbane opreme je okvirna in je odvisna od količine postavljenih klopi, oblikovalskih rešitev ter postavitve ostale pripadajoče opreme (koši za smeti, koši za pasje iztrebke, različne informacijske table, manjša otroška igrala,…). V ceno se lahko vključijo tudi vzdrževalni stroški povezani v glavnem z zamenjava dotrajane urbane opreme)*
3. *Arhitekturna ureditev obstoječe peš povezave (tlakovanje, postavitev urbane opreme,…). Realizacija ukrepa je odvisna od pridobitve soglasja upravljalca železniške infrastrukture (DRSI), saj je v varovalnem progovnem pasu možna gradnja objektov, postavitev naprav in sajenje dreves le ob določenih pogojih in na določeni oddaljenosti od proge. Glede na namembnost poti, kjer bodo prisotni pešci, je potrebno le to za namene zagotavljanja varnosti ljudi in prometa ustrezno zavarovati od železniške proge.*
4. *Prostorsko zahteven ukrep, kjer umestitev peš povezave ob cesti omejujejo postavljeni stanovanjski in drugi objekti. Predhodno potrebno izdelati IDZ, ki bo podal oceno zmožnosti izvedbe ukrepa.*
5. *Predhodno potrebno izdelati IDZ, ki bo podal oceno zmožnosti izvedbe ukrepa.*
6. *Predhodno potrebno izdelati IDZ umestitve peš povezave znotraj naselja, kjer danes ob glavni cesti zaradi pomanjkanja obcestnega prostora izgradnja hodnika za pešce na posameznih odsekih ni izvedljiva.*
7. *Cena povzeta po že izdelanem IDZ-ju.*
8. *Cena povzeta po že izdelanem IDZ-ju.*



VIZUALIZACIJA URDITVE MESTNEGA TRGA NA DELU OBSTOJEČE KOLODVORSKE CESTE V CENTRU PIVKE MED PREČNO ULICO OZIROMA BODOČO MESTNO PROMENADO IN POSTOJNSKO CESTO OZIROMA BODOČO MESTNO OBVOZNICO.

VIR: V PROSTORU D. O. O. ILIRSKA BISTRICA (IDEJNI PROJEKT ZA SEJMIŠČE IN TRG V PIVKI, HTTP://WWW.VPROSTORU.SI/?PAGE_ID=507)

5. STRATEŠKI STEBER

UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM IN MIRUJOČIM PROMETOM

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja motoriziranega in mirujočega prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI

- Zmanjšanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole z osebnim vozilom s 74 % na 59 % do leta 2023.
- Zmanjšanje deleža opravljenih potovanj po nakupih z osebnim vozilom z 71 % na 61 % do leta 2023.
- Sanacija dotrajanih in poškodovanih cestnih povezav (2,5 km na 5 let).
- Optimizacija obstoječih prometnih režimov (vsaj 1 območje na leto).
- Izgradnja Pivške obvoznice do leta 2023.
- Vzpostavitev nove parkirne politike v občini do leta 2020, ki bo odvračala od dolgotrajnega parkiranja in spodbujala kratkotrajna parkiranja.
- Optimizacija prometnih in parkirnih režimov na širšem območju Osnovne šole Pivka in Osnovne šole Košana.
- Izgradnja parkirišča v sklopu ureditve sejmišča in trga v Pivki do leta 2023.
- Ureditev večjega občinskega krajinskega parkirišča z do 200 PM (90 % za osebna vozila, 10 % za avtobuse, tovorna vozila avtodome) do leta 2023.
- Ureditev obcestnih počivališč (3 počivališča do leta 2023).

OPIS POMEMBNEJŠIH UKREPOV

Vzpostavljena nova parkirna politika v občini Pivka

V občini Pivka bo vzpostavljen nov sistem parkirnih ureditev, ki bo v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja prometa. Urejeno bo brezplačno parkiranje z uporabo parkirne ure, ki bo odvračalo od dolgotrajnega parkiranja. Vzporedno temu bo preučena možnost nadgradnje obstoječe medobčinske redarske službe, z namenom, da se v občini Pivka, glede na zastavljeno vizijo povečanja parkirnih površin v občini, zagotovi dolgoročni in učinkovit nadzor nad javnimi parkirnimi površinami in javnimi počivališči za turiste.

Optimizacija prometnega režima na širšem območju Osnovne šole Pivka in Vrtca Pivka

Območje osnovne šole in vrtca bo urejeno celostno, saj zgoščena prostorska ureditev, ozke cestne povezave, neoptimalni parkirni režim pri vrtcu in spremenjene potovalne navade ljudi zahtevajo arhitekturno preureditev širšega območja, s ciljem, da se celotno območje obravnave razbremeni od motoriziranega prometa ter izboljša pretočnost, prometna varnost in dostopnost.

Izgradnja Pivške obvoznice

Z namenom dolgoročne razbremenitve občinskega središča od motoriziranega prometa bo mimo naselij Petelinje in Pivka zgrajena Pivška obvoznica, ki se bo pri cestno železniškem podvozu v bližini Parka vojaške zgodovine priključila na obstoječo državno cesto G1-6. V sklopu izgradnje obvoznice se bo zgradilo tudi krožno križišče v industrijski coni, prav tako se bodo preuredila posamezna obstoječa križišča znotraj Pivke. Med naseljema Pivka in Petelinje se bo obstoječa glavna državna cesta G1-6 prestavila mimo naselij, z namenom preusmeritve tranzitnega in tovornega prometa mimo občinskega središča na obvozno cesto. Obvoznica bo omogočila postopno prestrukturiranje prometnic znotraj Pivke.

Ureditev večjega krajinskega parkirišča na občinskem nivoju

Na občinskem nivoju se bo uredilo večje krajinsko parkirišče bruto površine 6.000 m^2 z do 200 parkirnimi mesti (od tega 10 % za avtobuse in avtodome). Glede lokacije je umestitev krajinskega parkirišča smiselna v bližini državnih cestnih povezav, po katerih že danes potekajo gosti prometni tokovi na osi Postojna – Pivka – Ilirska Bistrica. Umestitev parkirišča je smiselna tudi v bližini naravnih in kulturnih znamenitosti ter v bližini nekaterih novo načrtovanih infrastrukturnih objektih turističnega pomena (daljinska kolesarska povezava D11, kolesarski poligon,…) z namenom privabljanja in zadrževanja turistov in dnevnih obiskovalcev v širšem območju Pivške in Košanske doline. Z izgradnjo omenjenih ukrepov »v paketu« bi občina bila deležna novega razvojnega preboja na področju razvoja novih atraktivnih turističnih produktov. Na podlagi potreb okolja in zaznanega povpraševanja, se krajinsko parkirišče lahko v prihodnosti uredi tudi po sistemu P+R (parkiraj in presedi sistem), kar je nedvomno lahko velikega pomena za tiste uporabnike, ki si delijo prevoze z drugimi.
Krajinsko parkirišče bo lahko izven turistične sezone služilo tudi za izločanje tovornih vozil v primeru slabih vremenskih razmer, poplavljenih cestišč, zastojev in podobno.

Ureditev parkirišč v sklopu ureditve sejmišča v Pivki

Čeprav se z izgradnjo novih parkirnih mest krepi uporaba osebnih vozil, pa je v primeru občine Pivka ureditev parkirnih mest načrtovana z namenom, da se učinkovito odgovori na povečane prometne tokove v času poletnih mesecih, ko se skozi občino ogromno turistov vozi v smeri severnega Sredozemlja. Parkirišča predstavljajo nujno infrastrukturo, s katero bo omogočeno, da se del turistov, ki ima prvotni namen občino samo prevoziti, ustavi na za to urejenih parkiriščih ter si ogleda turistične znamenitosti Pivke. Iz tega naslova je potrebno parkirišča opremiti še s sanitarni objekti, avtomati za plačilo parkirnine, postavitvijo urbane opreme za počitek, otroškimi igrali in avtomati z okrepčili.

Ureditev obcestnih počivališč za osebna vozila in avtodome

Ob glavnih cestnih povezavah v občini bodo urejena počivališča za osebna vozila /avtodome s pripadajočo opremo (sanitarni prostori, koši za smeti,...) in na območjih vstopa v občino dodatno postavljena še vertikalna prometna signalizacija z navedbo strogo prepovedano odlaganje smeti in z navedbo višine kazni za storjen prekršek (3 počivališča do leta 2023).

AKCIJSKI NAČRT: UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM PROMETOM

	Ocenjeni strošek brez DDV		zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
Ukrep	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			načrt	izvedba
1. Optimizacija obstoječih prometnih režimov: definicija območij in ureditev definiranih območij ter postavitev naprav in izvedba ukrepov za umirjanje prometa (sistemski ukrepi, regulativni ukrepi, opozorilne naprave, grbine in ploščadi, zožitve vozišč in razmejitve smernih vozišč, zamik osi vozišča) - vsaj 1 območje na leto	rezultat ločene študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2019 >	2019 >
2. Razbremenitev šolskega okoliša od motoriziranega prometa (sprememba prometnih režimov v Prečni ulici in v ulici Pot k Studencu; kot npr. zaprtje glavnega šolskega vhoda za ves promet; vgradnja potopnih stebričkov za reguliranje dostopnosti (samo za namene dostave in prevoza otrok z omejenimi sposobnostmi), izgradnja enosmernega cestnega preboja med Prečno ulico in Pot k Studencu, razširitev površin za pešce, umestitev dodatnih prehodov, umestitev kolesarskih površin, optimizacija parkirišč in parkirnih režimov na celotnem šolskem območju)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, SPVCP, DRSI, ZI	2019	2019 >
3. Izgradnja Pivške obvoznice v povezavi z nadgradnjo obstoječega križišča pri Parku vojaške zgodovine (razširitev cestne povezave ter umestitev dodatnih zavijalnih pasov do Parka), izgradnja podvoza pod železniško progo v Hrastju ter izvedba rekonstrukcije obstoječega križišča "Kolodvorska - Postojnska - Snežiška - Javorniška"	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2019-2020	2020 >
4. Rekonstrukcija obstoječih cestnih povezav na območju celotne občine (vsaj 2,5 km / 5 let)	od 225.000 € do 900.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2019	2020-2023
5. Celostna ureditev šolskega območja v Košani (izgradnja večjega obračališča z namenom izboljšanja pretočnosti in dostopnosti do parkirnih mest, optimizacija prometnega režima)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, SPVCP, ZI	2020	2021
6. Prestavitev dejavnosti nakladanja tovornega blaga iz ŽP Pivka v industrijsko cono Neverke (dolgoročni ukrep) ali začasna postavitev protihrupnih ograj na tovornem delu ŽP Pivka (kratkoročni ukrep)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP	visoka	DRSI, SŽ, ZI	2019	2020-2023
7. Uvedba elektronskega prometnega informativnega zaslona pred križiščem Kolodvorske, Snežniške in Javorniške ceste s ciljem ustreznega vodenja prometa v smeri Občine Ilirska Bistrica po Kolodvorski cesti in nadalje mimo Parka vojaške zgodovine	od 6.000 € do 12.000 €	javni razpisi: MZI, MOP	srednja	OP, DRSI, ZI	2019	2019 >

Legenda: OP – Občina Pivka; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; OŠ – osnovna šola; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; ZPP – Zdravstvena postaja Pivka; PVZ – Park vojaške zgodovine Pivka; DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe in detajlne obrazložitve za posamezni ukrep:

1. *Vsak ukrep zahteva ločeno študijo, saj je pred uvedbo potrebno celostno oceniti vse prednosti in slabosti predlagane rešitve. Predlagan ukrep lahko ima velike prednosti na obravnavanem območju, po drugi strani pa lahko povzroči nevede prometne težave na drugi lokaciji. Potrebno upoštevati: TSC 03.800 : 2009 NAPRAVE IN UKREPI ZA UMIRJANJE PROMETA.*

Pri določanju cene posameznega ukrepa se upoštevajo naslednje cenovne postavke: izvedba grbine: 40 €/m^2; dvignjen prehod za pešce: 1.600 € (prehod 6 x 4 m); ločilni otok humusiran: 39 €/m^2; asfaltiran ločilni otok: 48 €/m^2; merilnik hitrosti - preventivna radarska tabla: 3.000 €/kom). V cenovnih postavkah niso zajeti odkupi zemljišč, izdelava projektne dokumentacije, prestavitev ali zaščita obstoječih komunalnih vodov, izvedba javne razsvetljave.

2. *Predhodno potrebno izdelati IDZ, ki bo podal oceno zmožnosti izvedbe ukrepa. Sestavni del ukrepa mora biti tudi anketna raziskava med starši šoloobveznih in predšolskih otrok ter okoliškimi prebivalci, na katere bo ukrep posledično imel največji vpliv. Pri določitvi cene ukrepa se upošteva naslednja cenovna postavka, ki je vezana na izgradnjo infrastrukture: 120 €/m^2. V oceno stroška je zajeta razširitev ceste in asfaltiranje, zamenjava voziščne konstrukcije (v primeru, da je prej bila makadamska površina), ureditev meteornega odvodnjavanja (požiralniki, jaški, kanali), hodnik za pešce širine 1,5 m in prometna oprema. Cena ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, prestavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov,...*

3. *Predhodno potrebno izdelati prometno študijo in IDZ, ki bo podal oceno zmožnosti izvedbe ukrepa.*

4. *Upoštevajo se tako občinske kot državne ceste, čeprav za slednje skrbi DRSI. Pri oblikovanju cene so se upoštevala znana izhodišča (preplastitev (4 cm obrabne plasti): 15 €/m^2; lokalne sanacije (rezkanje in 8 cm asfaltne plasti): 17 €/m^2; nadgradnja (nosilna in obrabna plast): 25 €/m^2; "sendvič sistem" (nevezana nosilna plast in dve asfaltni plasti): 35 €/m^2; reciklaža in ojačitev: 40 €/m^2; zamenjava - rekonstrukcija (odstranitev obstoječe VK in vgradnja posteljice, tampona in dveh asfaltnih plasti): 60 €/m^2)). Postavke ne zajemajo odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, prestavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov, robnikov, izvedbe javne razsvetljave, hodnikov za pešce in izgradnje posameznih podpornih objektov, zidov, ograj, nadhodov. Lokalne sanacije se izvajajo v kombinaciji s preplastitvijo ali nadgradnjo obstoječe VK.*

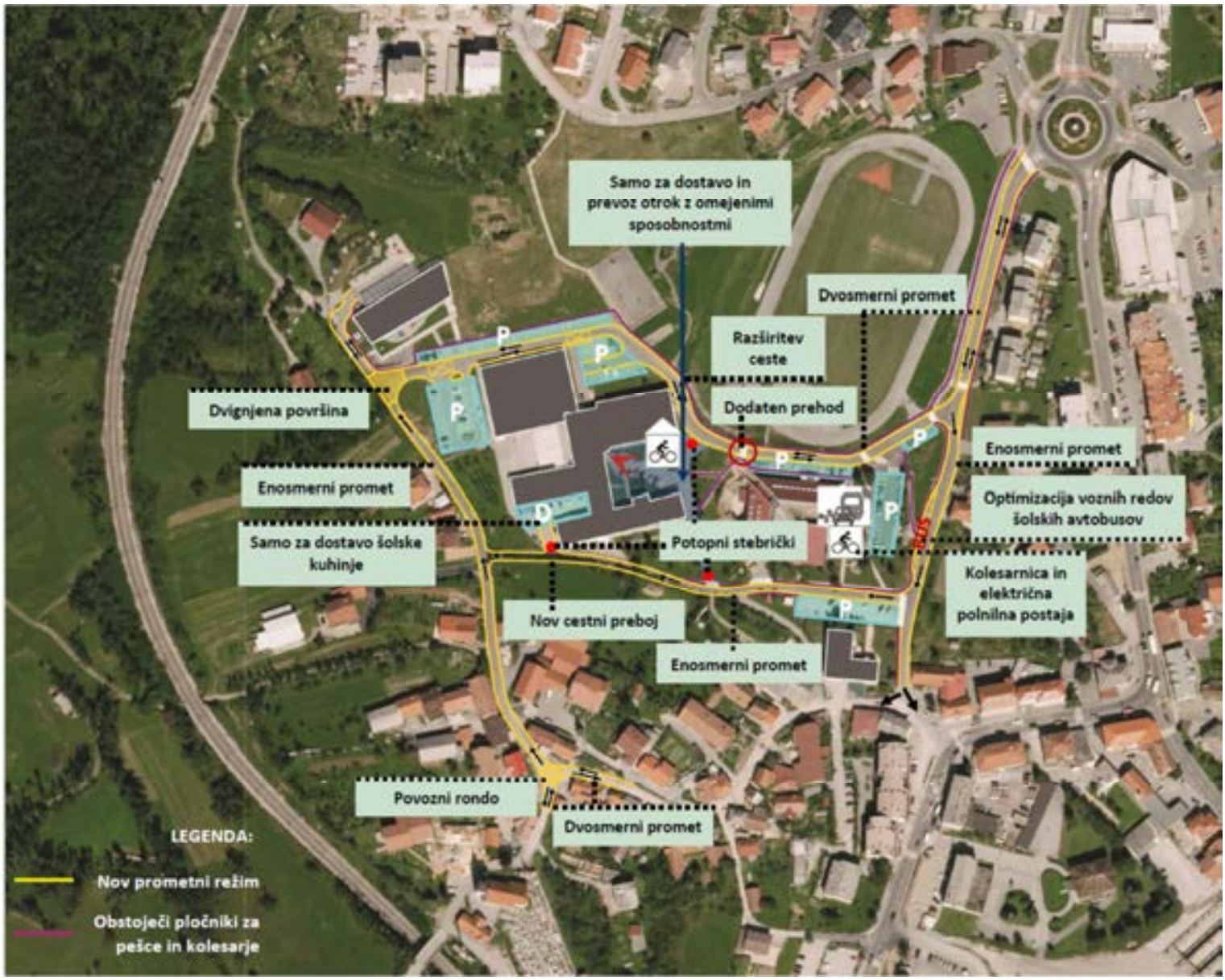
Cena posameznega tipa sanacije obstoječe voziščne konstrukcije je zelo okvirna in je odvisna od vrste ceste, prometnih obremenitev, stanja obstoječe VK, nosilnosti temeljnih tal in klimatskih ter hidroloških pogojev. Za vsako sanacijo obstoječe ceste je potrebno pripraviti celovit elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije, ki temelji na analizi vzorcev odvzetih materialov obstoječe voziščne konstrukcije. Šele na tej osnovi se določi pravilen in ustrezen ukrep za določeno cesto.

Za posamezne ukrepe predhodno potrebno izdelati IDZ (npr. rekonstrukcija križišča s Kosovelovo ulico v Pivki, rekonstrukcija ceste v Neverkah, razširitev ceste v Šmihelu, rekonstrukcija ozkih cest z velikim deležem tovornih vozil, sanacija dotrajanih cestnih odsekov,...)

5. *Obračališče mora biti primerno tudi za avtobuse (organizacija izletov, šolski avtobus).*

6. *Glede na dejstvo, da so težave na tovornem delu ŽP Pivka že danes zaznane, je potrebno prednostno urediti kratkoročni ukrep, s čimer se bodo izboljšali bivanjski pogoji okoliških prebivalcev.*

7. *Informativni zaslon je namenjen preusmeritvi tranzitnega prometa iz R2-404 (preko Knežaka) na G1-6 (preko Ribnice), predvsem v poletnem času. Učinkovita "kratkotrajna" rešitev, ki bo v veljavi do rekonstrukcije obstoječega križišča (vezano na izgradnjo Pivške obvoznice). Končna cena je odvisna od velikosti informativnega zaslona, dolžine stebra na katerega se zaslon pritrdi, zaščitne strehe nad zaslonom,...*



IDEJNA ZASNOVA OPTIMIZACIJE PROMETNIH IN PARKIRNIH REŽIMOV NA ŠIRŠEM OBMOČJU OSNOVNE ŠOLE IN VRTCA PIVKA (SPREMEMBA PROMETNIH REŽIMOV V PREČNI ULICI IN V ULICI POT K STUDENCU, ZAPRTJE GLAVNEGA VHODA V ŠOLO ZA VES MOTORIZIRAN PROMET RAZEN ZA DOSTAVO IN PREVOZ OTROK S POSEBNIMI POTREBAMI, VGRADNJA POTOPNIH STEBRIČKOV ZA NAMENE REGULIRANJA DOSTOPA, RAZŠIRITEV CESTE OB ŠPORTNEM IGRIŠČU, RAZŠIRITEV POVRŠIN ZA PEŠCE, UMESTITEV KOLESARSKIH STEZ, OPTIMIZACIJA PARKIRIŠČ, IZGRADNJA ENOSMERNEGA CESTNEGA PREBOJA MED PREČNO ULICO IN ULICO POT K STUDENCU, IZGRADNJA POVOZNEGA KROŽNEGA KRIŽIŠČA V ULICI POT NA ORLEK).

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

AKCIJSKI NAČRT: UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MIRUJOČIM PROMETOM

Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciran je ukrepa			načrt	izvedba
1. Vzpostavitev parkirne politike v Občini Pivka, ki bo odvračala od dolgotrajnega parkiranja in bo vzpodbujala kratkotrajna parkiranja na določenih javnih frekventnih območjih	rezultat študije	/	srednja	OP, OS	2019	2019-2020
2. Izgradnja javnega parkirišča za osebna vozila in avtodome ter sprehajalne poti v okviru izgradnje sejmišča in trga v Pivki	IDZ cena	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2019	2020-2023
3. Nadgradnja in optimizacija obstoječega parkirišča pri železniški postaji Pivka z izgradnjo dodatnih parkirnih mest (vključno s parkirnimi mesti za invalide)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, SŽ, ZI	2019	2020-2023
4. Nadgradnja in optimizacija obstoječega parkirišča pri vrtcu Pivka in OŠ Pivka	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, OŠ, ZI	2019	2019 >
5. Ureditev večjega krajinskega parkirišča bruto površine 6.000 m^2 za tovorna vozila, avtodome in osebna vozila turistov (z do 200 PM, od tega 10 % za avtobuse in avtodome) kateri bi služil tudi lokalni skupnosti za parkiranje po sistemu P+R.	410.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2020	2020 >
6. Ureditev obcestnih počivališč za osebna vozila/avtodome s pripadajočo opremo (sanitarni prostori, koši za smeti,...) in na območjih vstopa v občino postavitev vertikalne prometne signalizacije z navedbo strogo prepovedano odlaganje smeti in z navedbo višine kazni za prekršek (vsaj 3 počivališča do leta 2023)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OP, DRSI, ZI	2020	2020 >

Legenda: OP – Občina Pivka; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; OŠ – osnovna šola; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; ZPP – Zdravstvena postaja Pivka; PVZ – Park vojaške zgodovine Pivka; DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe in detajlne obrazložitve za posamezni ukrep:

1. *Ustrezna označitev parkirišč; postavitev vertikalne prometne signalizacije (časovna omejitev parkiranja); oblikovanje parkirnih tarif za kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje; označitev intervencijskih površin in poti; krepitev medobčinske redarske službe z novimi kadri;…*

2. *Cena povzeta po že izdelanem IDZ-ju.*

3. *Optimizacija parkirnega režima, odprava vzvratnih voženj, ureditev enega uvoza in enega izvoza, zaris parkirnih mest za invalide, arhitekturna ureditev parkirišča, ki bo v skladu z arhitekturno ureditvijo okolja. Realizacija ukrepa je odvisna od potencialne izvedbe investicije v prenovo železniške postaje Pivka, ki je predvidena v finančni perspektivi po letu 2020. Glej ukrep št. 2 iz javnega potniškega prometa.*

4. *Optimizacija parkirnega režima, odprava vzvratnih voženj, ureditev enega uvoza in enega izvoza, zaris parkirnih mest za invalide, arhitekturna ureditev parkirišča, ki bo v skladu z arhitekturno ureditvijo okolja. Ukrep je pogojen z ukrepom št. 2 iz motoriziranega prometa.*

5. *Lokacija takšnega parkirišča naj bo locirana v bližini naravnih znamenitostih (vodne površine, sakralni objekti,…). Cena ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, prestavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov, izvedbe javne razsvetljave, morebitnih potrebnih dodatnih hodnikov za pešce in izgradnje posameznih podpornih objektov (zidovi, ograje, nadhodi,…). Cena parkirnega mesta je določena na podlagi bruto površine parkirnega mesta (z upoštevanimi maniplacijskimi površinami). Končna cena parkirnege mesta je odvisna od oblikovalskih rešitev in morebitnih stroškov druge opreme parkirišča (avtomati za plačilo, toalete, površine za rekreacijo itd.). Pri določitvi cene sta se upoštevali naslednji cenovni postavki: bruto cena parkirnega mesta z upoštevanjem manipulativnih površin znaša 115 €/m^2 za osebna vozila (180 parkirnih mest) in 140 €/m^2 za avtobuse in avtodome (20 parkirnih mest).*

6. *Počivališča morajo biti opremljena s sanitarnimi objekti in opremo, mizami, klopmi, koši, polnilnico za električna vozila (opcijsko). Počivališča lahko služijo tudi kot območja za izločanje tovornih vozil, v primeru slabih vremenskih razmer, prometnih nesreč, zastojev,… Predhodno potrebno izdelati IDZ, ki bo preučil možne lokacije umestitve treh počivališč.*

VIZUALIZACIJA UREDITVE SEJMIŠČA V CENTRU PIVKE MED KOLODVORSKO CESTO IN ULICO POD ZAVRTNICE, KJER SE BO UREDILO JAVNO PARKIRIŠČE Z DO 50 PARKIRNIMI MESTI ZA OSEBNA VOZILA IN Z 3 DO 4 PARKIRNIMI MESTI ZA AVTODOME Z VSO POTREBNO INFRASTRUKTURO. POLEG OMENJENEGA SE BO NA OBMOČJU UREDILA ŠE SPREHAJALNA POT, UREDILE SE BODO ZELENE POVRŠINE, OTROŠKE IGRALNE POVRŠINE TER TRŽNICA S STALNIMI STOJNICAMI.

PREGLEDNA SITUACIJA »DANES-JUTRI«

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

SLOVAR NAJPOGOSTEJE UPORABLJENIH POJMOV

1. DOSTOPNOST je dejstvo, da je od/do določene lokacije mogoče priti v primerno kratkem času, da je povezava ustrezno urejena za posamezne, predvsem trajnostne načine dostopanja (npr. za hojo in kolesarjenje).
2. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim se spodbuja trajnostni promet, v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi potovalni načini in v katerega se vključuje tudi javnost.
3. DELEŽ POTOVALNIH NAČINOV (MODAL SPLIT) je delež poti, opravljenih z določenim potovalnim načinom, ali delež potnikov, ki opravijo pot z določenim potovalnim načinom.
4. MOBILNOST je možnost premikanja ljudi in blaga in je odvisna od razpoložljivih potovalnih načinov.
5. NAČRT MOBILNOSTI je sklop ukrepov, pripravljenih za potrebe šol, podjetij ali institucij na določeni lokaciji, katerih namen je sprememba potovalnih navad učencev, zaposlenih in uporabnikov, izboljšanje dostopnosti lokacije in promocija pozitivnih učinkov trajnostne mobilnosti.
6. MOTORIZIRAN PROMET je način premikanja, pri katerem uporabljamo motorizirana prevozna sredstva; na primer avtomobil, avtobus, vlak itd.
7. POTOVALNE NAVADE so ustaljeni načini potovanja ljudi na njihovih vsakdanjih poteh, npr. v službo, šolo ali po drugih opravkih. Odvisne so od različnih dejavnikov – prostorskih, socialno-ekonomskih, upravno-političnih itd.
8. PROMETNO POVPRAŠEVANJE predstavljajo uporabniki oz. potniki v prometnem sistemu in njihovo obnašanje – kam, kdaj in kako bodo potovali.
9. TRAJNOSTNA MOBILNOST je premikanje na trajnosten način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in podobno. Pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov.
10. TRAJNOSTNI RAZVOJ je razvoj, ki zadovoljuje potrebe sedanjega človeškega rodu, ne da bi ogrozil možnosti prihodnjih generacij, da zadovoljijo svoje potrebe. Zanj je značilno, da teži k uravnoteženju socialne, ekonomske in okoljske komponente razvoja.
11. UPRAVLJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI je koncept, ki spodbuja trajnostni promet in upravlja prometno povpraševanje tako, da spreminja stališča in potovalne navade ljudi, ki danes temeljijo na ne trajnostni mobilnosti (na avtomobilu). Cilj upravljanja trajnostne mobilnosti je zagotavljanje pogojev za povečanje deleža poti, opravljenih na trajnosten način, kot na primer spodbujanje otrok in zaposlenih, da prihajajo v šolo, vrtec ali na delo peš, s kolesom, avtobusom namesto z avtom.
12. KOLESARSKA POVEZAVA je s predpisano prometno signalizacijo označena kombinacija kategoriziranih in nekategoriziranih cest in poti ali le označb na njih, ki služijo kolesarskemu prometu. Oblike kolesarskih povezav: kolesarska pot, kolesarski pas, kolesarska steza in prehod za kolesarje.
13. PEŠ POVEZAVA je javna površina za pešce. Oblike površin za pešce: pločnik, nivojski prehod, podhod, nadhod, klančina, javno stopnišče, območje za pešce in peš pot.

Viri

METODOLOGIJA IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE
1. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ministrstvo za infrastrukturo. Ljubljana. 2012.
http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf
DEMOGRAFSKI PODATKI OBČINE PIVKA
2. Wikipedia
https://sl.wikipedia.org/wiki/Primorsko-notranjska_statisti%C4%8Dna_regija
3. Ocena varnostnih razmer na območju Občine Pivka (ocena ogroženosti in varnostnih tveganj)
http://pivka.si/files/other/news/102/51840_230534.%20TO%C4%8CKA%20-%20Ocena%20varnostnih%20razmer%20na%20obmo%C4%8Dju%20Ob%C4%8Dine%20Pivka%20ocena%20ogro%C5%BEenosti%20in%20varnostnih%20tveganj%20.pdf
4. Stat.si Občina Pivka
http://www.stat.si/obcine/sl/2015/Municip/Index/120
5. Prebivalstvo Občine Pivka
http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05F3005S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/17_Gospodinjstva/15_05F30_Gospodinjsva_OBC/&lang=2
6. Položaj Občine Pivka v slovenskem prostoru
http://www.geopedia.si/
7. Gostota poselitve v Občini Pivka
Postojna in Pivka 2015, Na vetrovni strani Postojnskih vrat, v deželi furmanov in zelenega krasa, 19. geografski raziskovalni tabor 2015
8. Namenska raba prostora in prometna infrastruktura v Občini Pivka
https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=Pivka
9. Evropski prometni koridorji
Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji, Diplomska naloga št.: 3324/PS; Aleš Zupan, Ljubljana, julij 2013
10. Oddaljenost hišnih številk do javnega potniškega prometa
http://www.slo-zeleznice.si/images/infrastruktura/Program_omrezja_2016/Program_omrezja_2016_1.pdf
11. Prometni kazalniki Občine Pivka
http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2222105S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/08_22221_reg_cestna_vozila/&lang=2
Direkcija Republike Slovenije za ceste, cestna vozila glede na vrsto vozila, Občina Pivka v letih 2001 in 2016
http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=673
Direkcija Republike Slovenije za ceste, dolžina cestnega omrežja, Občina Pivka v letih 2001 in 2012
12. Prometna varnost na območju PU Koper (PP Postojna)
https://www.policija.si/images/stories/PUKP/PDF/Statistika/PUKP_Statisticna_priloga_2016.pdf
Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče na območju Občine Pivka
http://nesrece.avp-rs.si/
http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/6652-varnostna-razdalja
PRIDOBLJENA GRADIVA S STRANI OBČINE PIVKA
13. Občinski prostorski načrt Občine Pivka
https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_37621Odlok.pdf
https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_376221_zasnova%20prostorskega%20razvoja.jpg
https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_376243_koncept%20razvoja%20mesta%20Pivke.jpg
https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_376265_zasnova%20gji%20promet.jpg
14. Idejni projekt za ureditev sejmišča in trga v Pivki
http://www.vprostoru.si/?page_id=507
TRAJNOSTNA MOBILNOST
15. Polnilnica za električna vozila
http://parkvojaskezgodovine.si/elektricna-polnilnica/
16. Evropski teden mobilnosti v Občini Pivka

http://www.os-pivka.si/22-september-dan-brez-avtomobila/
17. Nacionalna akcija BODI VIDEN, BODI PREVIDEN – POZOR PEŠCI
http://pivka.si/novica/68224
PEŠ PROMET
18. Načrt varnih šolskih poti
http://www.os-pivka.si/files/2015/08/NA%C4%8CRT-VARNIH-%C5%A0OLSKIH-POTI.pdf
19. Prometno varnostni načrt osnovnih šol
http://www.os-kosana.si/files/2017/10/PROMETNO-VARNOSTNI-NA%C4%8CRT.pdf
KOLESARSKI PROMET
Občina Pivka, 2017
Ocenjevanje kolesarske politike BYPAD - http://www.bypad.org/
Metodologija dela evropskega projekta Active Travel Network - http://urbact.eu/active-travel-network
CESTNI PROMET
20. Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji
Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji, Diplomska naloga št.: 3324/PS; Aleš Zupan, Ljubljana, julij 2013
21. Obvoznica v Pivki
Občina Pivka (Biro Obala d. o. o.)
22. Rekonstrukcija regionalne ceste v naselju Neverke
Občina Pivka (ACER, Prostorsko načrtovanje, projektiranje in varstvo okolja Novo mesto, d. o. o.)

FOTOGRAFIJE
Lineal d. o. o. Maribor: Zlatko Mesarić, Matej Dobovšek, Barbara Erjavec
Prometni institut Ljubljana d. o. o.: Klemen Gostič, Klemen Ponikvar

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Pivka sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018. Predstavljene vsebine znotraj publikacije ne predstavljajo nujno uradnega stališča Ministrstva za okolje in prostor.

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR