



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA **OBČINE PIVKA**





Občina Pivka

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Operacija Celostna prometna strategija je sofinancirana v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS), ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez) regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



**Sofinancira
Evropska unija**

Ljubljana, september 2025

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PIVKA

Naročnik: Občina Pivka

Izdelovalec: Prometni institut Ljubljana d.o.o.

Avtorji izdelovalca:

Klara Zrimc Bratanič, mag. posl. ved.

Matija Drača Margitič, mag. inž. prom.

Mag. Klemen Ponikvar, univ. dipl. inž, prom.

Tadeja Ključevšek, univ. dipl. inž, prom.

Mateja Hočever, dipl. ekon.

Mag. Blaž Jemenšek, univ. dipl. ekon.

Mag. Vlasta Miklavžin, univ. dipl. inž. geod.

Zunanji presojevalec: Matej Gojčič

Predstavniki naročnika:

Tea Gombač, višja svetovalka za okolje in prostor

Peter Batistič, višji svetovalc za investicije in gospodarske javne službe

Patricija Kreševič, višja svetovalka za prostor in gospodarske javne službe

Martina Celin, višja svetovalka za projekte

Avtorji fotografij in vizualizacija: Občinska uprava Občine Pivka in Prometni institut Ljubljana d.o.o.

Oblikovanje: Gregor Kukovica, Slovenske železnice d.o.o.

VSEBINA

1 OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA	2
2 NAMEN PRIPRAVE OCPS	4
3 METODOLOGIJA IN PROCES IZDELAVE OCPS	5
4 ČASOVNICA IZDELAVE IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS	9
5 NAPREDEK IN NOVOSTI OCPS	10
6 VIZIJA RAZVOJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI	12
6.1 VIZIJA	12
6.2 STRATEŠKI CILJI	12
7 STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI V OBČINI PIVKA	14
8 KLJUČNI STRATEŠKI STEBRI MOBILNOSTI	24
8.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	25
8.2 STEBER 2: HOJA	28
8.3 STEBER 3: KOLESARJENJE	33
8.4 STEBER 4: JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)	38
8.5 STEBER 5: MOTORNI PROMET	42
8.6 STEBER 6: TOVORNI PROMET	48
9 AKCIJSKI NAČRT	52
AKCIJSKI NAČRT OCPS OBČINE PIVKA	54
10 SPREMLJANJE KAZALNIKOV	57
11 LITERATURA IN VIRI	58

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju OCPS) je ključni dokument, ki Občini Pivka omogoča:

- sistematičen in dolgoročen razvoj prometnega sistema,
- doseganje trajnostnih ciljev,
- izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev.

Z OCPS občina zagotavlja, da je promet načrtovan celostno, vključujoče in z dolgoročnim pogledom na gospodarski, okoljski in socialni razvoj.

Osnovno vodilo za oblikovanje občinske celostne prometne strategije je celostno prometno načrtovanje, ki predstavlja sistematičen pristop k oblikovanju prometnih strategij ter zagotavlja uravnoteženo in trajnostno reševanje mobilnostih potreb v urbanih in ruralnih območjih. Glavni cilj tovrstnega načrtovanja je ustvariti prometni sistem, ki spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, javni prevoz ter souporaba vozil, hkrati pa zmanjšuje škodljive vplive na okolje, izboljšuje kakovost življenja in krepi gospodarsko konkurenčnost.

Osnove celostnega načrtovanja pri izdelavi OCPS opredeljuje Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. l. RS, 130/2022), ki je osnova za vse ostale dokumente (smernice, standardi, presoja,.. idr.) za izdelavo OCPS.

Temeljna značilnost celostnega prometnega načrtovanja je interdisciplinarni pristop, ki načrtovanje prometa združuje s prostorskim načrtovanjem in infrastrukturo, okoljsko politiko, gospodarskim razvojem ter zdravstvom. Pri oblikovanju strategij se upoštevajo potrebe vseh uporabnikov prometnega sistema, še zlasti pa ranljivih skupin, kot so otroci, starejši in osebe z omejeno mobilnostjo. Pomembno je, da se prometna infrastruktura in storitve prilagodijo lokalnim razmeram ter dolgoročnim razvojnim ciljem.

Proces celostnega prometnega načrtovanja se začne z analizo obstoječega stanja in prepoznavo glavnih izzivov, kot so na primer prometni zastoji, onesnaževanje zraka in pomanjkanje varnih poti za pešce in kolesarje. Na podlagi teh ugotovitev se oblikujejo konkretni cilji, kot so povečanje deleža javnega prevoza, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje dostopnosti za vse prebivalce. Strategija vključuje tudi izvedbene ukrepe za obdobje od leta 2025-2032, kot so izgradnja kolesarskih stez, vzpostavitev območij umirjenega prometa, optimizacija linij javnega prevoza ter ureditev multimodalne točke.

Celotno prometno načrtovanje zahteva aktivno sodelovanje lokalne skupnosti, deležnikov in strokovnjakov. Preko participativnih procesov, kot so delavnice, javne razprave in ankete, se zagotovi, da so predlagani ukrepi skladni s potrebami in željami prebivalcev. S tem se poveča podpora za izvedbo ukrepov in doseže dolgoročna trajnost prometnega sistema.

Vloga občinske celostne prometne strategije je ključna za razvoj trajnostnega, varnega in učinkovitega prometnega sistema. Osredotoča se na spodaj prikazane vidike.



Vloga občinske celostne prometne strategije

02

NAMEN PRIPRAVE OCPS

Občina Pivka je kot članica konzorcija pod vodstvom Občine Cerknica (s sodelujočimi občinami Postojna, Bloke in Loška Dolina) konec leta 2023 uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje OCPS, izvajalca za pripravo pa pridobila junija 2024.

Z novim OCPS želi občina posodobiti strategijo iz leta 2018 ter oblikovati smernice za varnejše in udobnejše prometne povezave, zagotoviti več možnosti za doseg ključnih ciljev v občini in spodbujati uporabo načinov mobilnosti, ki prispevajo k boljšemu zdravju ter zmanjšujejo hrup, onesnaženost zraka in emisije toplogrednih plinov. Hkrati želi občina izpolniti enega od bistvenih pogojev za prijavo na razpise za evropska kohezijska sredstva in sredstva iz državnega proračuna.

Priprava se je začela v drugi polovici leta 2024 s podpisom pogodbe z zunanjim izvajalcem Prometni institut Ljubljana d.o.o. ter se zaključila s sprejetjem na seji občinskega sveta dne 25. 9. 2025.

03

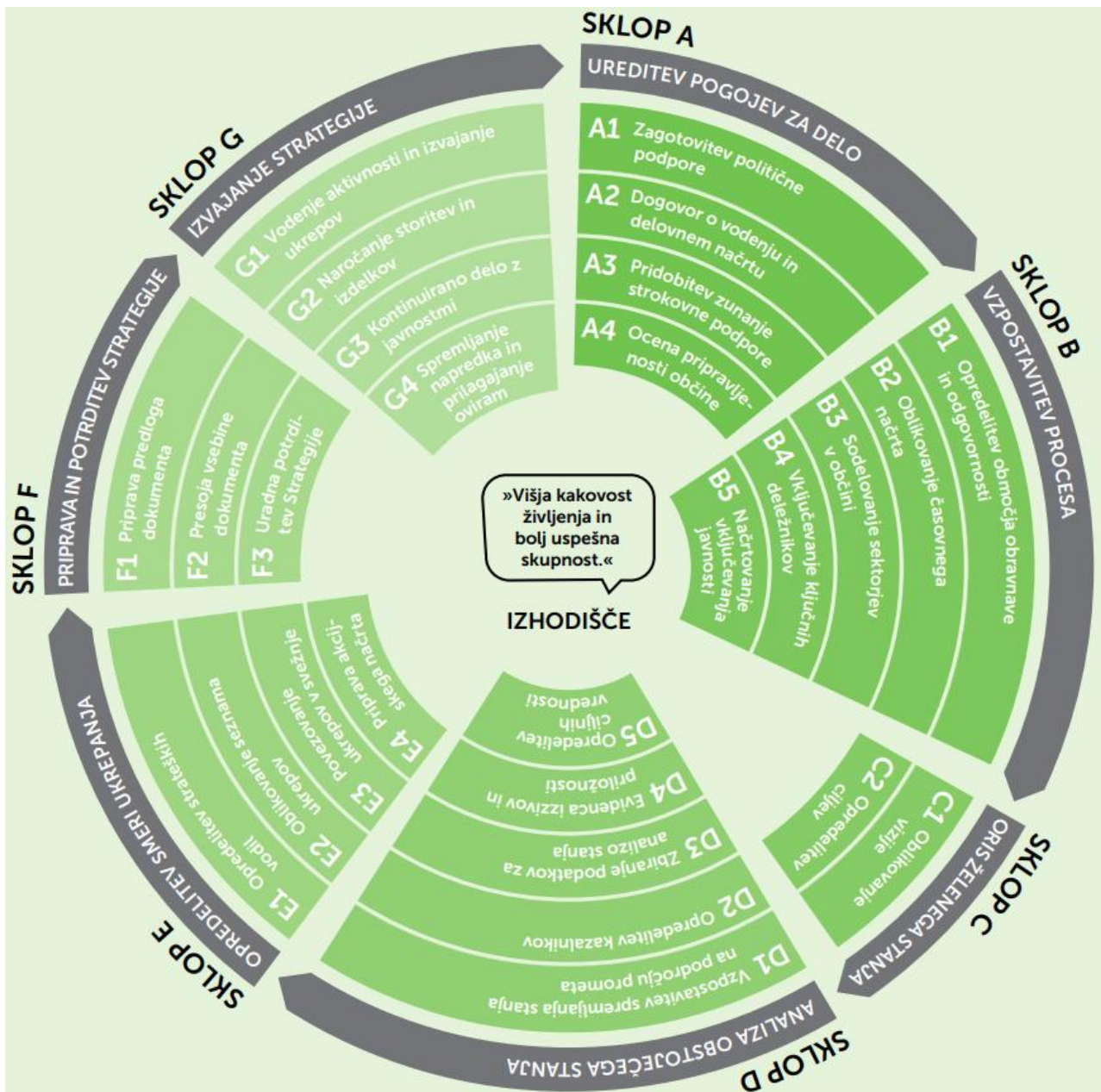
METODOLOGIJA IN PROCES IZDELAVE OCPS

Izdelava celostne prometne strategije je večstopenjski proces, ki vključuje analizo trenutnega stanja, vključevanje deležnikov in oblikovanje vizije ter ukrepov za trajnostno in učinkovito prometno ureditev.

Proces izdelave in uresničevanja celostne prometne strategije vključuje naslednje pristope oziroma načela (Smernice za izdelavo OCPS):

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- integralen pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- uravnotežen pristop, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- vključujoč pristop, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- spremljanje in vrednotenje stanja ter doseženih sprememb;
- strokovnost in kakovost, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Na podlagi smernic za izdelavo občinske celostne prometne strategije je bilo pri izdelavi dokumenta upoštevanih šest sklopov oziroma faz izdelave:



Cikel razvoja OCPS

Občina je strategijo izdelala ob strokovni pomoči podjetja Prometni institut Ljubljana d. o. o., ki je skupaj z ekipo občinske uprave oblikovalo ožjo delovno skupino. Za pripravo strategije je župan Robert Smrdelj imenoval širšo delovno skupino, v katero so bili vključeni predstavniki trških in vaških skupnosti, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, šolskih ustanov, medobčinskega inšpektorata in redarstva, policije, gasilcev, Društva upokojujencev ter Krajinskega parka Pivška presihajoča jezera.



Delavnica širše delovne skupine

Skupina je dejavno sodelovala na številnih delavnicah in intervjujih, oblikovala predloge ter podala pripombe na osnutke posameznih vsebinskih sklopov in končno verzijo dokumenta.

V proces priprave je bila vključena tudi širša javnost, in sicer preko:

- anket v šolah, med zaposlenimi in splošno populacijo (vključno z možnostjo vnosa predlogov in izzivov na interaktivni zemljevid),
- javnih razprav,
- dogodka na prostem, namenjenega vsem občanom,
- delavnic in intervjujev s ključnimi deležniki ter
- sodelovanja s sosednjimi občinami pri prepoznavanju izzivov in oblikovanju skupnih rešitev.





Vključevanje splošne javnosti - javna razprava v okviru priprave OCPS in dogodek na prostem

O vseh aktivnostih so bili prebivalci sproti obveščeni prek spletne strani in uradne Facebook strani občine ter občinskega glasila Pivški list. Strategijo je dvakrat presojal usposobljen presojevalec kakovosti OCPS, imenovan s strani Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Pozitivna ocena potrjuje, da je bila pripravljena kakovostno in skladno s smernicami ter pravilniki.

04

ČASOVNICA IZDELAVE IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS

Vizija in dolgoročni cilji nove OCPS Pivka so postavljeni za prihodnje obdobje, medtem ko so ciljne vrednosti ter akcijski načrt oblikovani za čas od leta 2025 do 2032. Po zaključenih šestih pripravljalnih sklopih se bo konec leta 2025 začela izvajati sedma faza – sama izvedba strategije. Poleg uresničevanja posameznih ukrepov bo v tem obdobju ključno tudi stalno sodelovanje z javnostjo, spremljanje doseganja ciljev ter prilagajanje na morebitne ovire.

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju občinam nalaga, da vsako leto poročajo pristojnemu ministrstvu o šestih obveznih kazalnikih, hkrati pa jim priporoča tudi spremljanje in poročanje o dodatnih, neobveznih kazalnikih. Čeprav je OCPS namenjena predvsem območju Občine Pivka, vključuje tudi ukrepe, ki zahtevajo tesno sodelovanje s sosednjimi občinami, državnimi organi (npr. DRSI, DARS, Slovenske železnice in DUJPP) ter drugimi deležniki, kot je npr. RRA Zeleni Kras.



05

NAPREDEK IN NOVOSTI OCPS

Nova generacija Občinskih celostnih prometnih strategij v Sloveniji prinaša pomembne kakovostne nadgradnje in premike v pristopu načrtovanja mobilnosti na lokalni ravni. Temeljijo na izkušnjah prejšnjih strategij, evropskih smernicah ter večji povezanosti z drugimi razvojnimi dokumenti (npr. prostorskimi načrti, podnebnimi strategijami, trajnostnimi energetskega načrti). Glavne novosti in napredki, ki jih prinaša nova generacija CPS so:

- Močnejša vpetost v podnebne in trajnostne cilje (povezava s podnebnimi strategijami, upoštevanje zelenega dogovora in nacionalnih smernic, poudarek na zmanjšanju emisij TGP, hrupa in porabe energije).
- Izboljšan proces vključevanja javnosti in deležnikov (večji poudarek na participaciji že v zgodnjih fazah oblikovanja CPS, ciljno vključevanje ranljivih skupin, uporaba novih komunikacijskih orodij, bolj strukturirano zbiranje in analiza povratnih informacij)
- Celovitejša obravnava mobilnosti (celosten pristop, poudarek na multimodalnosti, upravljanje mobilnosti kot enakovreden element k infrastrukturi, digitalizacija prometa)
- Večja operativnost in spremljanje učinkov (poudarek na merljivih kazalnikih in spremljanju napredka skozi čas, bolj operativni akcijski načrti, uvedba)
- Sinergije z drugimi politikami (močnejše povezave z prostorskim načrtovanjem, zdravjem, turizmom, gospodarstvom in logistiko)
- Financiranje in nadgradnja kompetenc (povečana dostopnost sredstev iz EU, spodbujanje izobraževanja kadrov na občinski ravni za upravljanje CPS, povezovanje občin v regionalna partnerstva za pripravo in izvajanje ukrepov)

Analiza izvedbe ukrepov kaže, da je bil največji napredek dosežen na področju trajnostnega načrtovanja prometa, kjer je bila realizirana skoraj celotna zastavljena vsebina. Nekateri ukrepi so bili uspešno izvedeni tudi na področjih hoje in javnega potniškega prometa, medtem ko so bili rezultati na področju motoriziranega prometa ter kolesarjenja manj spodbudni. V sklopu mirujočega prometa (npr. parkirna politika) ni bil izveden noben ukrep. Od skupno 36 načrtovanih ukrepov v okviru vseh petih stebrov jih je bilo 15 delno ali v celoti realiziranih, kar predstavlja 42 % skupne realizacije strategije.



Izgradnja kolesarske steze Selce Pivka



Izgradnja enostranskega pločnika od križišča za Šmihel do križišča za Nadanje selo

06

VIZIJA RAZVOJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

6.1 VIZIJA

Vizija povzema dolgoročen pogled na razvoj Občine Pivka in področje prometa v njej ter videnje v prihodnjih letih.

S strani širše delovne skupine oziroma sodelujočih deležnikov je bila izbrana vizija Občinske celostne prometne strategije Občine Pivka, ki se glasi:

»V Občini Pivka želimo ustvariti trajnosten in varen prometni sistem, ki bo temeljil na zmanjševanju avtomobilskega prometa ter povečanju možnosti za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza. S spodbujanjem odgovorne mobilnosti bomo prispevali k nižji porabi energije, manjši onesnaženosti in bolj zdravi prihodnosti za vse.«

Vizija Občine Pivka se nanaša na za Občino najbolj pomembne cilje na področju trajnostne mobilnosti in prometa. Izmed sedmih obveznih ciljev so deležniki namreč varnost postavili na prvo mesto.

6.2 STRATEŠKI CILJI

Strateški cilji Občine Pivka izhajajo iz zastavljene vizije. Za uresničevanjem vizije so bili upoštevani obvezni cilji iz smernic za izdelavo OCPS, ki so naslednji, ter so bili na rangirani po pomembnosti omenjeni potrjeni s strani ključnih deležnikov:

Prioriteta	Oznaka	Opis cilja
I.	OC1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
II.	OC2	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
III.	OC3	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
IV.	OC4	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
V.	OC5	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
VI.	OC6	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
VII.	OC7	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Prioritizacija ciljev

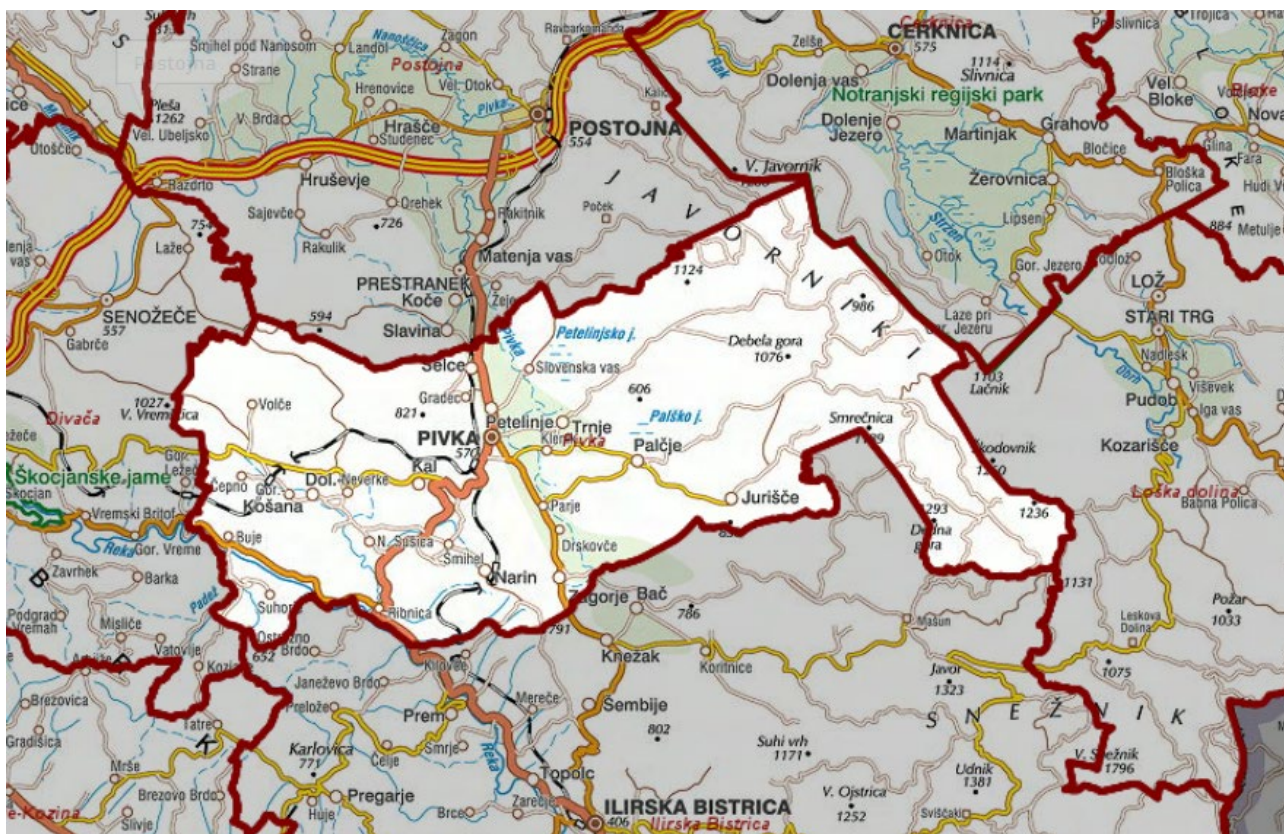


07

STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI V OBČINI PIVKA

Analiza stanja prometa v Občini Pivka je bila narejena s pomočjo merjenja obveznih kazalnikov, anket za splošno javnost o potovalnih navadah, intervjujev s ključnimi deležniki in sektorji občine, javne razprave, platforme Canvis, terenskih ogledov in pregleda obstoječe dokumentacije. V analizi stanja so bili identificirani ključni problemi oz. izzivi, priložnosti za izboljšave in določene prioritete za ukrepanje. Največja koncentracija območij za obravnavo ključnih problemov prometne strategije je v občinskem središču Pivke, bližnji okolici in drugih naseljih v občini.

Občina Pivka leži na jugozahodnem delu Slovenije in meji na občine Postojna, Divača, Ilirska Bistrica, Loška dolina in Cerknica. Meri 223 km² in se po površini med slovenskimi občinami uvršča na 22. mesto. Občina Pivka spada v primorsko notranjsko statistično regijo. V občini je 28 vaških skupnosti ter ena trška skupnost.



Geografski prikaz Občine Pivka

Naselje ima ugodno prometno lego ob prehodu iz Pivške doline v Košansko dolino oz. v porečje reke Reke. Čez območje občine Pivka poteka glavna državna cesta G1-6, katera povezuje avtocesto s hrvaškim primorjem in sicer Postojna – MP Jelšane, ter tri regionalne državne ceste R2-404 Ilirska Bistrica – Pivka, R2-405 Famlje – Ribnica ter R3-622 Goriče – Kal. Na območju občine poteka tudi dvotirna železniška proga Ljubljana–Divača, od katere se v naselju Pivka odcepi železniška proga proti Ilirski Bistrici. Ta lega omogoča dobre medregionalne povezave, a hkrati prinaša obremenitve, zlasti zaradi tranzitnega tovornega prometa.

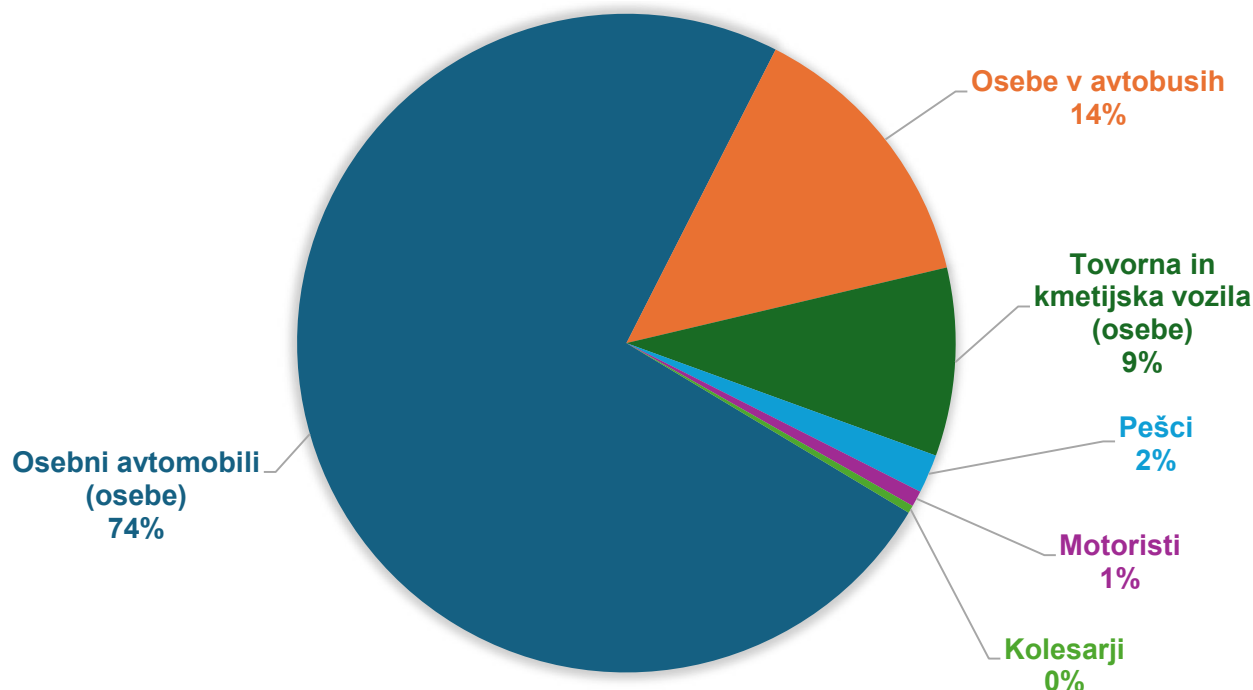
Podatki pridobljeni iz števcev prometa, kažejo na povečan obseg prometa na določenih odsekih znotraj občine, na odseku Postojna-Pivka (števno mesto 82 Prestranek) je PLDP leta 2022 znašal 13,075 vozil, na odseku Pivka-Ribnica (števno mesto 616 Mala Pristava) je PLDP leta 2022 znašal 3,574 vozil, na števne mestu Ilirska Bistrica-Pivka (števno mesto 398 Drskovče) je PLDP leta 2022 znašal 5,383 vozil.

Po podatkih Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa se je v obdobju med letoma 2017 in 2022 na območju občine Pivka zgodilo 233 prometnih nesreč. Najpogostejši tip prometne nesreče je bil bočno trčenje, sledila pa sta še trčenje v objekt in trčenje v stoječe ali parkirano vozilo. Večina prometnih nesreč se je odvila brez človeške poškodbe, sledile pa so nesreče z lažjimi telesnimi poškodbami.

Hoja – podcenjen potencial za vsakodnevne poti

Hoja ostaja najdostopnejši in najbolj trajnosten način mobilnosti, a v občini Pivka še vedno ni sistematično podprt z ustrezno infrastrukturo, saj je delež pešcev zanemarljiv.

Rezultati kordonskega štetja prometa iz leta 2024 kažejo, da peš potuje le 1 % oseb, medtem ko kar 78 % ljudi uporablja osebni avtomobil. Nizek delež hoje je bil zabeležen tudi v okviru ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev, saj le 17 % otrok pride v šolo peš. Nizek delež pešcev med osnovnošolci v občini Pivka je lahko deloma posledica nevarnih odsekov na šolskih poteh. Osnovne šole v občini imajo izdelane prometno-varnostne načrte, ki vključujejo ukrepe za izboljšanje varnosti ter označujejo kritične točke, kot so nevarna križišča, slaba preglednost in pomanjkljive talne označbe.



Rezultati kordonskega štetja prometa

Tudi izsledki intervjujev z deležniki kažejo na pomanjkanje varnih poti za pešce ob glavnih cestah. Problematicni odseki so: Snežniška in Kolodvorska cesta, Radohova vas – ovinek in Križišče Kolodvorska – Radohovska pot, šolski okoliši ter okolica železniške postaje Pivka. Pešpoti je potrebno urediti predvsem v naseljih občine Trnje, Neverke in Dolnja Košana. Manjkajo pločniki v Zagorju, v Neverkah v bližini avtobusne postaje, v Gornji Košani, iz krožišča proti Vilharjevi ulici in drugje.

Manjkajoči prehodi za pešce so predvsem na Snežniški ulici, pri TIC Pivka in v Knežaku. Številne obstoječe pešpoti imajo ozke pločnike, so slabo osvetljene, prehodi pa nepregledni. Zlasti izven središča Pivke je hoja pogosto nevarna, kar zmanjšuje samostojnost otrok, starejših in funkcionalno oviranih.

Nevarne šolske poti v okolici OŠ Košana in OŠ Pivka (Vilharjeva cesta) so ena osrednjih skrbi staršev, saj skoraj polovica otrok še vedno ne hodi v šolo samostojno, čeprav si to želi večina. Povečanje varnosti in urejenosti pešpoti bi imelo neposreden vpliv na mobilnost otrok, starejših in funkcionalno oviranih.

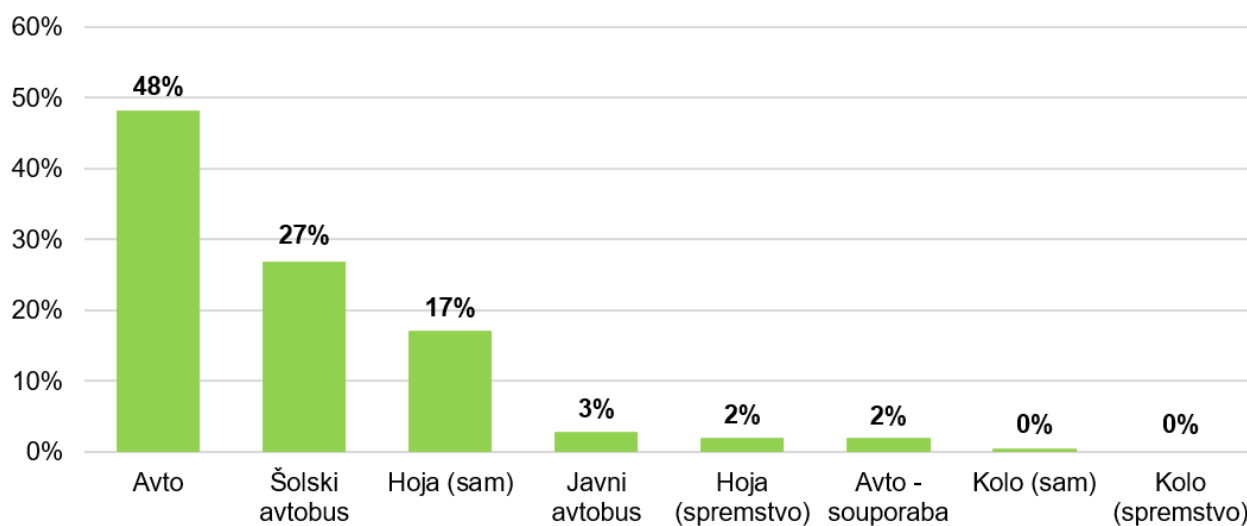
Kolesarjenje – prometni potencial brez povezav

Kolesarjenje v občini ni le prometna, temveč tudi turistična priložnost. Kljub bravninskemu reliefu pa se večina prebivalcev zaradi pomanjkanja ustrezne infrastrukture ne odloča za ta način prevoza, kar je bilo moč opaziti na terenskih ogledih občine. Obstoječe kolesarske poti so kratke, nepovezane in pogosto potekajo ob prometno nevarnih cestah. Manjkajo tudi varna stojala in parkirišča za kolesa, ni vzpostavljenih varnih povezav med naselji v občini, in z okoliškimi občinami.

Podatki iz kordonskega štetja prometa kažejo, da se prebivalci s kolesom ne vozijo, tudi Anketa pri večjih zaposlovalcih v občini je pokazala, da se le 2 % zaposlenih vozi na delo s kolesom, čeprav 23 % zaposlenih živi manj kot 5 km do službe.

V anketi za splošno javnost, v kateri je sodelovalo več kot 200 občanov, eno izmed najpomembnejših vrednot predstavlja varnost pešcev in kolesarjev. Rezultati ankete obenem kažejo, da občani pomanjkanje kolesarske infrastrukture v občini ocenjujejo kot eno najšibkejših točk, kar poudarja nujnost izboljšanja infrastrukture za kolesarje. Potrebno bi bilo bolje povezati Pivko z okoliškimi vasi, kot npr. Knežak, Drskovče, Parje, Selce, Trnje in Zagorje ter izboljšati kolesarske steze (npr. ob Kolodvorski cesti v Pivki). Urediti bi bilo potrebno kolesarske steze v Trnju, Neverkah in Dolnji Košani.

Vse to pomeni, da ima kolesarski promet ogromen, a trenutno neizkoriščen potencial, kar prikazuje tudi spodnja slika, saj se po analizi potovalnih načinov v šolo ne vozi noben otrok s kolesom.



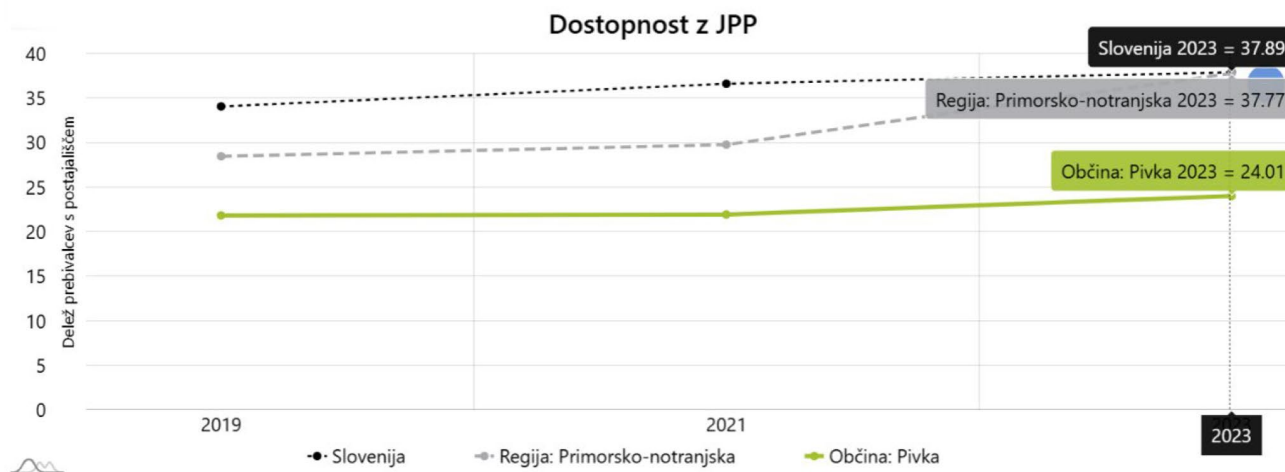
Rezultati analize potovalnih načinov na OŠ Pivka

Javni potniški promet – nizka frekvenca in slaba povezanost

Javni promet je osnova za doseganje cilja »vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost«.

Osnovno povezljivost omogoča prevoznik Nomago d.o.o. Zagotovljene so avtobusne povezave z večjimi kraji (Postojna, Ilirska Bistrica, Piran). Povezave služijo predvsem šolarjem in osnovni mobilnosti, ne pa celotnim potrebam prebivalcev. JPP pokriva vsaj 16 naselij (Pivka, Knežak, Dolnja Košana, Petelinje ...). Pomembna krožna linija zjutraj povezuje več krajev s Pivko. Nekatere linije vozijo samo enkrat dnevno (npr. Pivka–Nova Sušica). Povezave proti Ljubljani obstajajo, a večinoma s prestopanjem. Povezava z Ilirsko Bistrico je omejena: iz Pivke 1 vožnja dnevno, iz Bistrice več jutranjih. Pivka ima osnovno mrežo JPP, a je ta časovno in prostorsko nepovezana z dejanskimi potrebami prebivalcev.

Kot je razvidno iz spodnje slike je dostopnost do storitev JPP v Občini Pivka nizka in pod slovenskim in regijskim povprečjem, kar pomeni, da prebivalci ne morejo hitro in enostavno doseči postajališč in s tem sistema JPP.



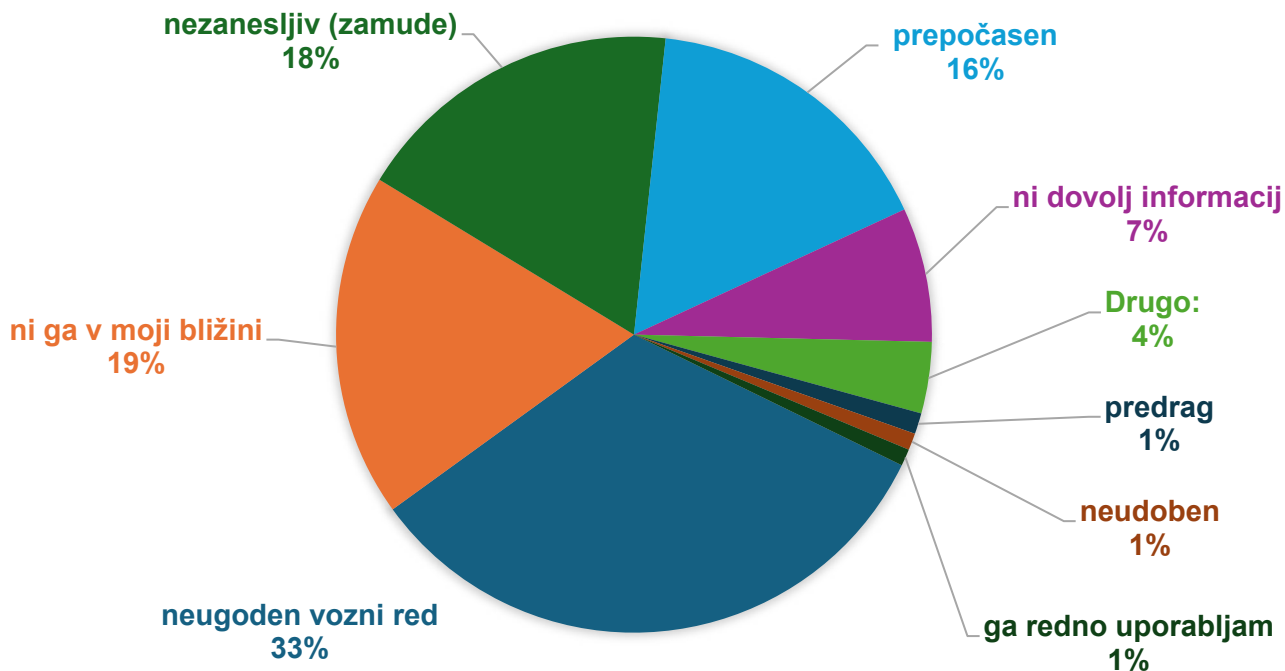
Dostopnost z JPP v občini Pivka (vir: GIAM ZRC SAZU, 2025)

Po podatkih kordonskega štetja prometa avtobusni prevoz uporablja približno 12 % prebivalcev. Ankete med zaposlenimi pa razkrivajo, da manj kot 1 % ljudi za pot v službo izbere vlak ali avtobus, kljub temu, da več kot polovica zaposlenih potuje na delo na poteh daljših od 10 km. Med šolarji se z javnim ali šolskim avtobusom v šolo pripelje okoli 30 % učencev.

Na področju železniškega prometa opravljajo prevoze Slovenske železnice. Glavni postaji v občini sta Pivka (ok. 60.000 potnikov/leto) in Košana (manj kot 1.000 potnikov/leto, a z visoko rastjo). Vlaki omogočajo osnovno mobilnost, vendar ne pokrijejo vseh potreb prebivalcev. Največ povezav je proti Postojni in Ljubljani (pretežno direktne, deloma s prestopanjem). Glavna težava je čas potovanja (vlak ~1,5 h, avto ~45 min). Prebivalci železniški promet uporabljajo premalo; razlogi so podobni kot pri avtobusih – slaba usklajenost, dolgi časi vožnje in premajhna frekvenca voženj v Ljubljano ali proti Sežani.

Najpogostejši razlogi za neuporabo JPP so neugodni vozni red, slaba fizična dostopnost, prepočasnost in nezanesljivost (zamude). Cena pri odločitvi ne igra pomembne vloge. Tudi mnenja občanov iz anket in intervjujev kažejo na pomanjkanje avtobusnih povezav (kot npr. do železniške postaje Pivka), ureditev avtobusnih postaj (npr. v Narinu) in slaba frekvenca prevozov. Posledično se JPP uporablja le v omejenem obsegu, medtem ko ima avtomobil absolutno prevlado.

Največje slabosti na področju JPP so majhne frekvence voženj, slabo prilagojeni urniki in šibke povezave do manjših naselij. Potrebna je prerazporeditev obstoječih prevozov in dopolnitev z novimi linijami za manjše kraje ter boljše direktne povezave. Redek in pomanjkljiv javni potniški promet po podatkih ankete za splošno javnost predstavlja drugo največjo problematiko v občini.



Najpogostejši razlogi za neuporabo javnega potniškega prometa iz ankete za splošno javnost

Potrebna je boljša uskladitev avtobusnih in železniških voznih redov ter skrajšanje potovalnih časov, če želi JPP postati konkurenčen osebnemu avtomobilu.

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«, ki ponuja storitev prevoza na klic starostnikom iz ruralnih



Sopotnik

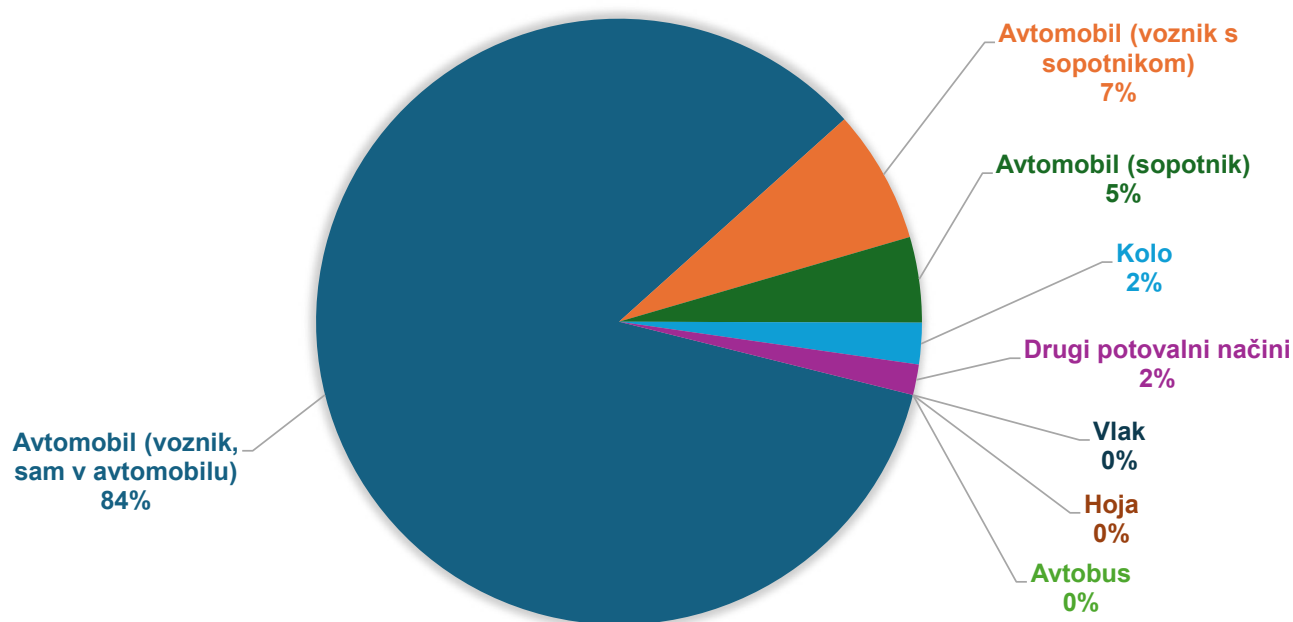
območij z namenom njihovega vključevanja v aktivno družbeno življenje. V letu 2023 so Sopotniki opravili 244, v letu 2024 pa 252 voženj. Storitve predstavlja dobro dopolnitev obstoječemu JPP sistemu, predvsem tam kjer ni avtobusnih linij ali pa so premalo frekventne.

Motorni promet – vsakdanja odvisnost od avtomobila

Stopnja motorizacije, merjena kot število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev, je v občini Pivka nadpovprečna (leta 2023 je znašala 681 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev v občini v primerjavi s 587 na 1.000 prebivalcev v Sloveniji).

Prometna obremenjenost se v zadnjih letih povečuje, kar povzroča zastoje, hrup, zmanjšuje varnost in negativno vpliva na okolje.

Rezultati ankete med splošno javnostjo kažejo, da več kot 90 % prebivalcev za vsakodnevne poti v službo in po opravkih uporablja osebni avtomobil, pri čemer se večinoma vozi le ena oseba. Podobno sliko potrjujejo tudi ankete med zaposlenimi – kar 96 % jih na delo potuje z avtomobilom, čeprav jih 23 % opravlja razdalje krajše od 5 km, kar nakazuje na neizkoriščen potencial trajnostnih oblik mobilnosti.

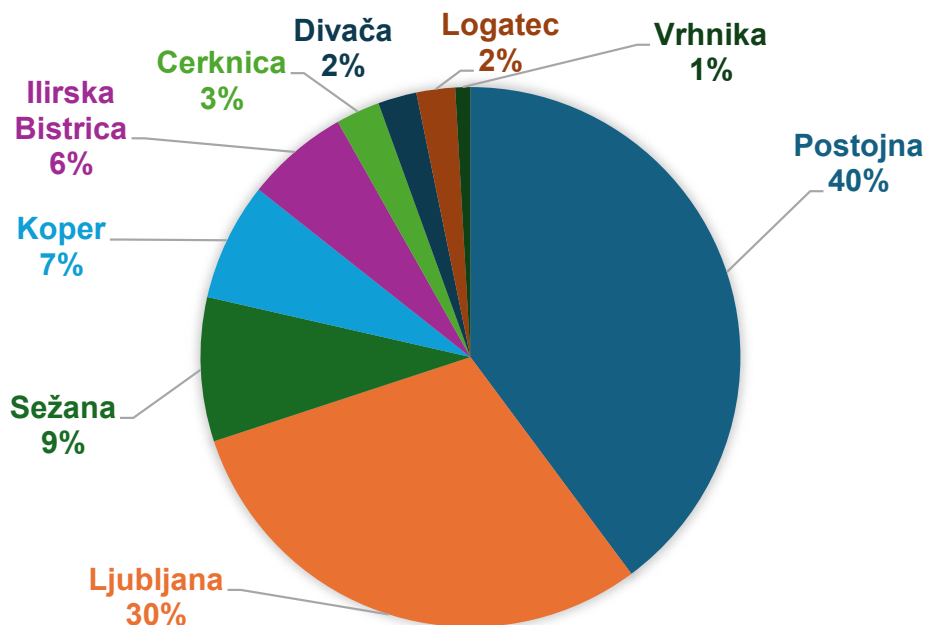


Najpogosteje uporabljeno prevozno sredstvo za v službo

Tudi podatki iz šolskih anket kažejo, da kar polovica otrok prihaja v šolo z avtomobilom. Prevlado avtomobila kot glavnega prevoznega sredstva potrjujejo tudi rezultati kordonskega štetja prometa, kjer je bilo kar 78 % vseh potovanj opravljenih z osebnimi vozili.

Indeks delovnih migracij letno narašča. Občina Pivka z indeksom 66 spada v kategorijo zmerno bivalnih občin. To kaže, da večina delovno aktivnih prebivalcev občine Pivka dela drugje, hkrati pa vedno več zaposlenih potuje iz drugih občin.

Zaradi tega se podaljšujejo razdalje potovanj na delo, kar prispeva k rasti osebnega motornega prometa.



Občine, kjer imajo delovno mesto občani in občanke občine Pivka

Pomanjkljiva infrastruktura za trajnostne oblike mobilnosti, kot npr. slabša povezanost z zalednimi območji ter manj privlačne kolesarske in peš površine ob prometno obremenjenih cestah, prebivalce še vedno spodbuja k uporabi avtomobila.

Rezultati anket in intervjujev jasno kažejo na potrebo po umirjanju prometa na vseh glavnih cestah, kjer je prisoten izrazit tranzitni promet – na primer na Snežniški ulici ter skozi Dolnjo Košano, Petelinje, Kal in Zagorje – predvsem zaradi previsokih hitrosti vozil. Poudarjena je tudi nujnost izboljšanja prometne varnosti na ključnih križiščih, zlasti z vidika ranljivih skupin, kot so pešci in kolesarji – denimo pri Kavarni, na odseku proti vasi Trnje, na cesti proti Radohovi vasi ter pri železniški postaji v Pivki.

Poleg tega je izpostavljena potreba po večjem nadzoru nad prometnimi kršitvami, zlasti glede nepravilnega parkiranja osebnih vozil na pločnikih in šolskih poteh. Parkirna infrastruktura v občini še ni ustrezno urejena, saj ni vzpostavljene celovite parkirne politike, električnih polnilnic pa je premalo glede na potrebe uporabnikov. Najpogosteje ponovljena pobuda pa je bila umik tranzitnega prometa iz središča Pivke, kar vključuje prestavitev glavne ceste in izgradnjo obvoznice. Ta ukrep bi bistveno prispeval k večji varnosti pešcev in kolesarjev, ki so trenutno ogroženi zaradi velikega števila motornih vozil in njihovih visokih hitrosti.

Tovorni promet – težka vozila v središču skupnosti

Občina Pivka leži ob tranzitni osi med Postojno in hrvaško mejo. Zato je vsakdanji promet skozi občinsko središče močno obremenjen s tovornimi vozili. Glavne ceste potekajo neposredno skozi gosto poseljena območja, kjer ni obvozov, prehodi

za pešce pa so redki in slabo urejeni. Gostota tovornega in tranzitnega prometa, predvsem v turistični sezoni, močno zmanjšuje prometno varnost in kakovost bivanja. Občuten porast tovornega prometa se je jasno pokazal na vseh terenskih ogledih. Na cestah je bilo mogoče opaziti večje število tovornih vozil, dodatno pa je postalo očitno tudi neprimerno parkiranje teh vozil. Pogosto so bila parkirana na pločnikih, parkiriščih, ki so namenjena osebnim vozilom, ter na drugih površinah, kjer ogrožajo varnost pešcev in kolesarjev.

Število tovornih motornih vozil v občini Pivka je v obdobju 2001–2023 naraščalo za 21 %. Kljub manjšemu zastoju v določenem obdobju je skupno število tovornih vozil v zadnjih 28 letih šestkrat večje kot je bilo leta 1997, kar kaže na stalno povečevanje tovornega prometa v občini.

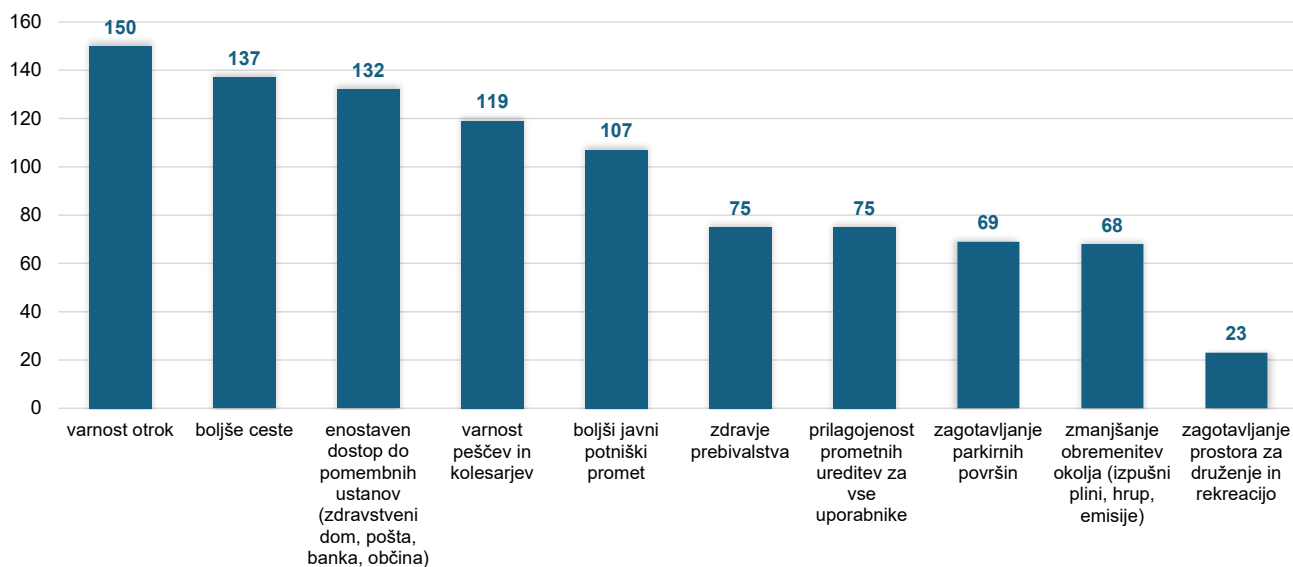
Na vseh delavnicah, javnih razpravah ter v številnih intervjujih z deležniki je bila problematika tovornega prometa v občini izpostavljena kot ena ključnih tem. Deležniki so enotno poudarili, da povečan obseg tovornih vozil pomembno vpliva na kakovost bivanja prebivalcev, zmanjšuje prometno varnost in obremenjuje obstoječo prometno infrastrukturo. Skupno mnenje lokalne skupnosti je, da je potrebno nujno poiskati rešitve, ki bodo uravnotežile potrebe gospodarskih dejavnosti z varnostjo in kakovostjo življenja prebivalcev.



Tovorni promet, ki poteka čez občinsko središče

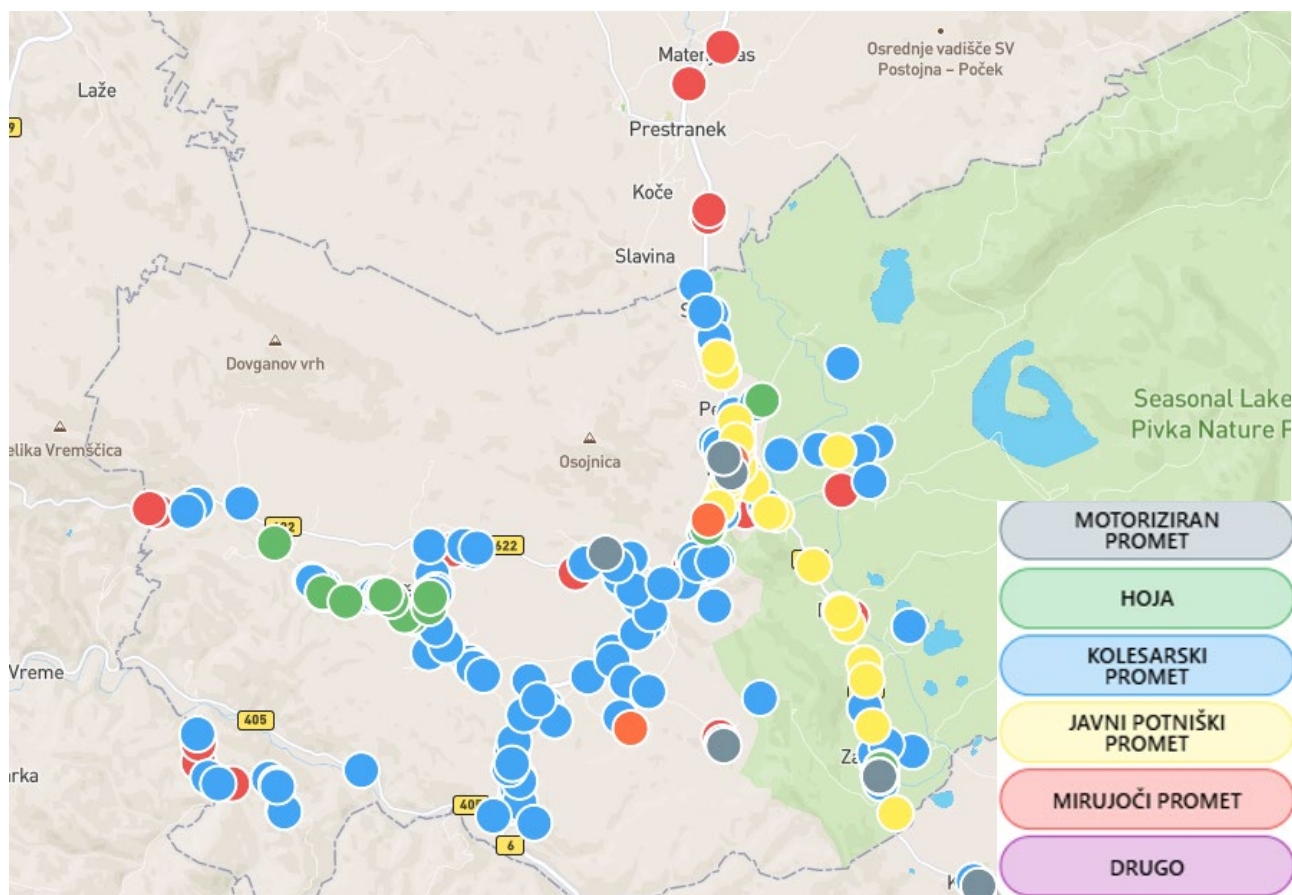
Najpomembnejša vrednota je varnost

Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa so po mnenju občanov Občine Pivka varnost otrok, pešcev in kolesarjev, želijo si tudi boljše ceste ter enostaven dostop do pomembnih ustanov, boljši javni potniški promet in boljše zdravje prebivalcev ter boljšo prilagojenost prometnih ureditev za vse uporabnike.



Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa

Analiza stanja prometa v občini Pivka jasno kaže na prevlado avtomobila, nezadostno razvito javno in kolesarsko infrastrukturo ter varnostna tveganja za ranljive udeležence v prometu. Kljub temu pa številne ankete in delavnice kažejo, da so občani pripravljeni spremeniti svoje potovalne navade, če bi jim bila na voljo kakovostna, varna in dostopna infrastruktura. Na tej podlagi bo OCPS Pivka postavila temelje za dolgoročne, premišljene in vključujoče ukrepe, ki bodo doprinesli k bolj trajnostni prihodnosti naše skupnosti.

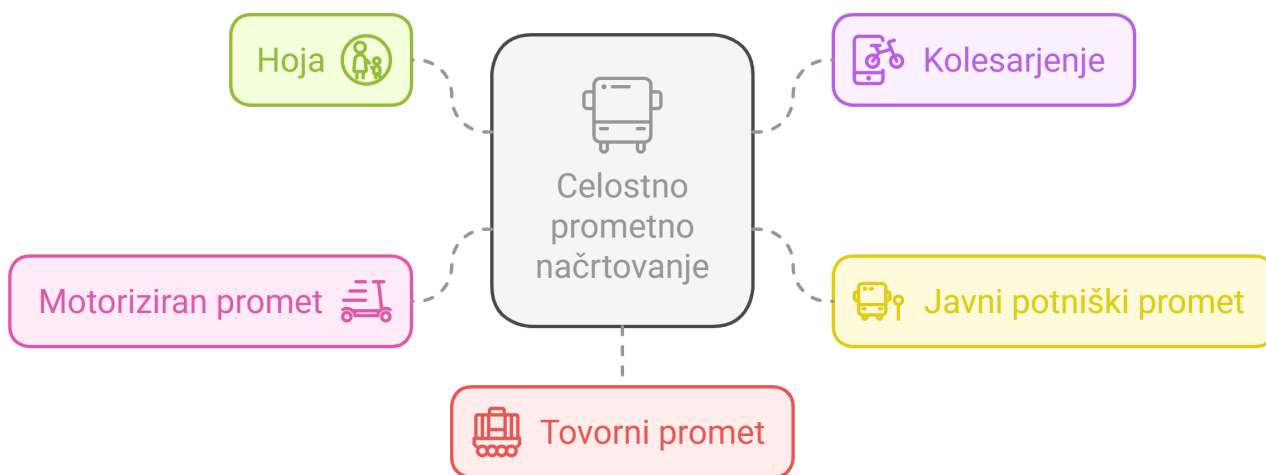


Problematične točke ali predlogi izboljšav v prometu, kot jih vidijo občani Pivke po oblikah mobilnosti, označeni na ustreznih lokacijah znotraj občine (Vir: <https://canvis.app/9zCdIH>)

08

KLJUČNI STRATEŠKI STEBRI MOBILNOSTI

Predlogi ukrepov za izboljšane prometa in mobilnosti v Občini Pivka so bili tekom izdelave OCPS podani na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja in identificiranih izzivov in priložnosti za šest sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Za posamezne strateške stebre so bila opredeljena tudi strateška vodila. Strateška vodila odražajo naše ambicije in hkrati podajajo pristop za doseg strateških ciljev. Predstavljajo osnovo za izbiro in izvajanje ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranimi ambicijami oziroma njihovimi merljivimi vrednostmi. OCPS Občine Pivka temelji na petih ključnih področjih, ki skupaj tvorijo jedro prizadevanj za celostno urejanje prometa v občini, Celostno prometno načrtovanje pa je osrednji steber, ki povezuje vse druge.



Strateški stebri mobilnosti

Vsak izmed stebrov poudarja glavne izzive in priložnosti ter določa strateške smernice in merljive cilje, ki izhajajo iz skupne vizije. Ti cilji so oblikovani tako, da so konkretni, dosegljivi, navdihujoči in časovno opredeljeni, kar omogoča tudi njihovo sprotno spremljanje in ocenjevanje uspešnosti. Za vsak steber so bile pripravljene tudi konkretne rešitve in ukrepi, izbrani glede na usklajenost s strateškimi cilji, njihovo družbeno koristnost, trajnost ter finančno izvedljivost.

8.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

DOSEŽKI

- Aktivno vključevanje v vse-evropsko iniciativo Evropski teden mobilnosti (občina je od leta 2002 do leta 2024 že 15 krat sodelovala na ETM, trenutno se po aktivnosti uvršča na 7.mesto v Sloveniji)
- Koncept trajnostne mobilnosti je bil vključen tudi v Strategijo vzpostavitve pametne občine Pivka iz leta 2022
- Priprava uravnoteženega proračuna za dolgoročno izvajanje aktivnosti s področja trajnostne in zelene mobilnosti
- Izdelava načrtov varnih šolskih poti za osnovne šole v občini
- Postavitev električne polnilnice na območju PVZ (tudi pri Ekomuzeju že izvedena električna inštalacija za kasnejšo montažo dodatne polnilnice)

Izzivi

- Neinformiranost prebivalcev o koristih trajnostne mobilnosti, kot so povečanje varnosti, zmanjšanje onesnaževanja in boljša kakovost zraka
- Premalo povezovanja s sosednjimi občinami in sodelovanja z državnimi institucijami, kot so DARS, Direkcija RS za infrastrukturo, Slovenske železnice

Priložnosti

- Izboljšanje in povečanje promocijskih aktivnosti o rabi trajnostnih oblik prometa
- Večja informiranost prebivalcev o trajnostni mobilnosti
- Nadgradnja sodelovanja s sosednjimi občinami
- Črpanje evropskih in državnih sredstev za izvajanje zastavljenih ukrepov

Na področju CPN se prioritetno želi vpeljati integrativni pristop pri celostnem prometnem načrtovanju, ki bo vključeval vse stebre mobilnosti ter povezal vse ključne deležnike pri kreiranju trajnostnega načrtovanja prometa, vključno s sodelovanjem s sosednjimi občinami in drugimi institucijami. Pri tem bo Občina Pivka igrala ključno vlogo.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Strateško vodilo	Kvantifikacija
Povečanje ozaveščenosti vseh deležnikov o pomenu Celostne prometne strategije (CPN) in spodbujanje trajnostne mobilnosti v občini, ob hkratni krepitvi medobčinskega sodelovanja s sosednjimi občinami s fokusom na upravljanje mobilnosti v občini.	Povečanje števila promocijskih dogodkov o CPN za 2 x

UKREPI

Steber Celostno prometno načrtovanje zajema vrsto medsebojno povezanih ukrepov, s katerimi občina zagotavlja sistematičen, pregleden in vključujoč pristop k razvoju trajnostne mobilnosti. Ti ukrepi vključujejo redno ozaveščanje in izobraževanje občanov ter občinske uprave, tesno sodelovanje z drugimi občinami in državnimi institucijami, usklajeno prostorsko načrtovanje v skladu z načeli trajnostne mobilnosti, zagotavljanje univerzalne dostopnosti pri vseh prenovah in novih posegih ter vsakoletno merjenje, spremljanje in poročanje o doseženih rezultatih.

N1: Ozaveščanje, izobraževanje in medijsko komuniciranje – mobilnost se začne z zavedanjem

Spremembe v prometni kulturi se začnejo pri ljudeh. Zato si občina prizadeva redno izvajati izobraževalne in ozaveščevalne aktivnosti, tako v okviru Evropskega tedna mobilnosti kot skozi vse leto. Cilj ni le promocija alternativnih oblik prevoza, temveč tudi krepitev zavedanja o vplivih potovalnih navad na okolje, zdravje in kakovost bivanja. V šolah potekajo programi za varno hojo in kolesarjenje, odraslim pa se preko lokalnih medijev, družbenih omrežij in javnih dogodkov približajo koristi trajnostne mobilnosti. S kampanjami, kot so »Dan brez avtomobila«, »V službo peš ali s kolesom«, »Delimo prevoz« ter »Polni zagona kolesarimo v službo«, bo občina aktivno spodbujala spremembo potovalnih navad vseh generacij.

The screenshot shows the website of the Municipality of Pivka. At the top, there is a navigation bar with the logo of the municipality and several menu items: O OBČINI, ORGANI OBČINE, OBČINSKA UPRAVA, OBVESTILA IN OBJAVE, TURIZEM, and LOKALNO. Below the navigation bar, there is a news article titled "AVTO, NE HVALA! – Pridruži se izzivu za več fokusa, zdravja in okolju prijazno prihodnost" dated 28. 7. 2025. The article text discusses the importance of sustainable mobility and mentions a challenge to reduce car use. To the right of the article is a social media sharing icon. Below the article is a promotional poster for the "EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI" (European Week of Mobility) from 16. to 22. September, with the hashtag #evropskitedenmobilnosti. The poster features illustrations of people using various modes of transport and the slogan "AVTO pusti doma. Ko je le mogoče, pusti avto doma in prispevaj k manjši gneči v nasejlih ter mestih." At the bottom of the poster, it mentions "Evropski teden mobilnosti: Udoben javni prostor za vse." and provides social media handles #samoplanet and #trajnostnamobilnost. The footer of the website includes a list of services: Splošne zadeve, Družbene dejavnosti, Stanovanjsko področje in poslovni prostori, Komunalna dejavnost in urejanje prostora, Komunalna inšpekcija, and Varstvo osebnih podatkov.

Primer promocijske kampanje Avto, ne hvala!

N2: Sodelovanje in povezovanje z občinami in državo

Ker številni prebivalci občine Pivka vsakodnevno potujejo v sosednje občine (Postojna, Ilirska Bistrica, Divača idr.), postaja medobčinsko sodelovanje ključen temelj za razvoj učinkovitih in trajnostnih prometnih rešitev. Skupno načrtovanje avtobusnih linij, usklajevanje vozniških redov, razvoj regionalnih kolesarskih poti ter usklajeni pristopi k prostorskemu načrtovanju so izzivi, ki jih je mogoče uspešno reševati le s tesnim sodelovanjem.

Občina Pivka bo zato nadaljevala z aktivnim povezovanjem v okviru regijskih razvojnih partnerstev, zlasti preko Regijskega centra mobilnosti in RRA Zeleni kras, pa tudi v sodelovanju z državnimi organi in v skupnih projektih. Poseben poudarek bo na sofinanciranju priprave strateških dokumentov na regijskem in državnem nivoju (regijski in državni CPS) ter na vključevanju načel trajnostne mobilnosti v vse strateške razvojne dokumente. Takšen pristop bo omogočil bolj pretočno, varno in okolju prijazno mobilnost v širšem prostoru.

N3: Usklajeno prostorsko načrtovanje z načeli celostnega prometnega načrtovanja

Občina pri pripravi in izvajanju prostorskih in prometnih načrtov sledi načelom trajnostnega prostorskega in celostnega prometnega načrtovanja. Pri tem upošteva predpise, strokovne podlage, smernice, standarde ter druga priporočila, ki zagotavljajo razvoj prometnih površin, območij prijaznih za pešce in kolesarje, zelenih koridorjev ter preobrazbo cestnih površin v kakovostnejši javni prostor. Posebna pozornost je namenjena načrtom vodenja prometa in izvajanju ukrepov, ki prispevajo k zmanjšanju vsakodnevnih mobilnostnih potreb ter izboljšanju kakovosti bivanja. Občina vsakoletno zagotavlja ozelenjevanje prometnih površin ter načrtuje rabo prostora na način, ki podpira trajnostno mobilnost. Po potrebi pripravlja dodatne strokovne podlage ali načrte ter v postopke priprave OPPN in RRP dosledno vključuje vidike trajnostne mobilnosti. V sodelovanju z državo občina aktivno prispeva k umeščanju kolesarskih povezav v prostor ter sodeluje pri projektih izgradnje avtocestne povezave Postojna–Jelšane in nove železniške proge Postojna-Divača.

N4: Usklajenost načrtovanja in prenov s smernicami za projektiranje univerzalne dostopnosti

Občina bo poskrbela, da vsako enotno načrtovanje in izvajanje tehničnih rešitev pri novih naložbah ter pri prenovah obstoječe infrastrukture vključuje jasne smernice za projektiranje univerzalne dostopnosti. Poseben poudarek bo namenjen odpravi grajenih in komunikacijskih ovir, ki otežujejo življenje ljudem z različnimi oblikami oviranosti (gibalno, senzorno, kognitivno), obenem pa bo zagotovljena tudi boljša uporabniška izkušnja za starejše prebivalce, starše z vozički in druge ranljive skupine.

Z usklajevanjem načrtovanja s sodobnimi smernicami univerzalne dostopnosti bo občina zagotovila poenotene tehnične rešitve in s tem preprečila razdrobljenost pristopov pri izvajanju projektov. Tako bo možno sistematično in dolgoročno izboljševati kakovost javnega prostora in storitev ter spodbujati enakopravno vključevanje vseh prebivalcev v družbeno življenje.

N5: Vsakoletno merjenje, poročanje in spremljanje obveznih kazalnikov

Skladno s pravilnikom, ki določa spremljanje in poročanje vrednosti obveznih enotnih kazalnikov izvajanja Celostne prometne strategije (OCPS), bo občina vsako leto izvajala sistematično merjenje ključnih kazalnikov trajnostne mobilnosti. To vključuje redno štetje prometa, anketiranje osnovnošolcev in zaposlenih v občini ter spremljanje drugih predpisanih parametrov, ki omogočajo oceno uspešnosti uvedenih ukrepov.

Zbrani podatki bodo vsako leto posredovani na spletni portal trajnostne mobilnosti, ki ga upravlja pristojno ministrstvo, in bodo predstavljali osnovo za spremljanje trendov ter primerjavo napredka med občinami. Poleg letnega poročanja bo občina skladno s predpisi posebej poročala tudi o kazalniku izvedbe ukrepov OCPS, in sicer v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju strategije.

Takšen pristop zagotavlja preglednost, omogoča pravočasno prilagajanje ukrepov glede na dosežene rezultate ter krepi odgovornost občine pri uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti.

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
N1	Vsakoletno ozaveščanje, izobraževanje in medijsko komuniciranje o trajnostni mobilnosti za občane in občinsko upravo	Majhna	++
N2	Sodelovanje in povezovanje z drugimi občinami, državo	Majhna	++
N3	Usklajeno prostorsko načrtovanje z načeli celostnega prometnega načrtovanja	Srednja	++
N4	Usklajenost načrtovanja in prenov s smernicami za projektiranje univerzalne dostopnosti	Srednja	++
N5	Vsakoletno merjenje, poročanje in spremljanje obveznih kazalnikov skladno s pravilnikom o vsebini in pripravi OCPS in objava rezultatov spremljanja kazalnikov	Majhna	++

8.2 STEBER 2: HOJA

DOSEŽKI

- V sklopu rekonstrukcije G1-6/0339 Pivka - Ribnica skozi Šmihel se je uredilo pločnik in dva razsvetljena in označena prehoda za pešce.
- Rekonstrukcija ceste R2-404/1380 Ilirska Bistrica – Pivka v Parjah, ki je obsegala prometno ureditev v osrednjem delu naselja Parje z ureditvijo šestih

razsvetljenih in označenih prehodov za pešce. Izgradnja manjkajočih odsekov peš povezav znotraj naselij Zagorje in Parje ob regionalni cesti R2-404.

- Izgradnja peš povezave med zaselkom Šmihel in avtobusnim postajališčem ob glavni cesti G1-6.
- Postavitev urbane opreme ob obstoječih in novo načrtovanih peš povezavah (pri župnišču v naselju Šmihel, postavitev urbane opreme na otroškem igrišču Pivka ob paviljonu, novo igrišče v Zagorju in nasproti Pivke Perutninarstva, igrišče Radohova vas, na Kosovelovi ulici, igrišče Mala Pristava, vaga Pivka, AP Parje, obnova klopi na Habjanovem hribu).

Izzivi

- Nevarne pešpoti za pešce – zlasti v naseljih zunaj Pivke ter na naslednjih odsekih Snežniška in Kolodvorska cesta, Radohova vas – ovinek in Križišče Kolodvorska – Radohovska pot. Posebej izstopajo slabo urejene pešpoti v okolici šol.
- Premalo, nevarni in slabo osvetljeni prehodi za pešce, večina ni prilagojena gibalno oviranim osebam.
- Izboljšanje dostopnosti za vse pešce, ki so udeleženci v prometu.

Priložnosti

- Možnost gradnje manjkajočih pločnikov in pešpoti bi dodatno izboljšala pogoje za pešce.
- Majhnost naselja in raznolika krajina nudita priložnost za ureditev pešpoti v naravnem okolju, kar bi povečalo privlačnost hoje.
- Pripravljenost učencev, da bi hodili peš, če bi imeli varne šolske poti zagotovljeno varnost (ankete v šolah).
- Na področju hoje se želi prednostno izboljšati varnost vseh pešcev v prometu, posebej za osnovnošolce na poti v šolo. Pri tem pomembno vlogo igra spodbujanje ljudi za hojo.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Strateško vodilo	Kvantifikacija
Spodbujanje hoje med vsemi prebivalci z izboljšanjem pogojev za pešačenje, kar vključuje gradnjo novih pločnikov ter zagotavljanje večje varnosti pešcev na poti v šolo in do drugih ključnih storitev v občini.	Povečanje deleža hoje v občini za 2 %

UKREPI

Z namenom izboljšanja pogojev za pešačenje, povečanja prometne varnosti in spodbujanja trajnostne mobilnosti občina uvaja vrsto ukrepov, združenih v stebru Hoja. Ti vključujejo ureditev površin, prijaznih za pešce, ter vzpostavitev območij

umirjenega prometa, ki bodo omogočila varno in prijetno gibanje v naseljih. Posebna pozornost bo namenjena ureditvi prehodov za pešce in funkcionalno ovirane osebe z ustrezno signalizacijo ter odpravo arhitekturnih ovir. V sodelovanju s šolami in vrtci se bodo uredile manjkajoče varne šolske poti, posodobili načrti šolskih poti in zasnovala območja prijaznega prometa v okolici vzgojno-izobraževalnih ustanov. Občina bo razširila tudi projekt Pešbus, ki spodbuja organizirano skupinsko hojo otrok v šolo, ter transformirala cestne površine v središču in širši okolici Pivke v območja prijaznega prometa z ozelenitvijo in ustvarjanjem kakovostnega javnega prostora za prebivalce. Ukrepi skupaj tvorijo celovit pristop k razvoju varnega, dostopnega in privlačnega okolja za pešce vseh starosti in zmožnosti.

H1: Površine prijazne za pešce

Občina bo zagotavljala varne, dostopne in prijetne površine za pešce z načrtnim urejanjem novih pločnikov ter prenavo obstoječih. Prednost bodo imele lokacije ob glavnih cestah v naseljih, kjer je promet gost, prostor za pešce pa omejen ali ga sploh ni. V okviru ukrepaboureenih najmanj 7 km novih ali obnovljenih pešpovršin (pločniki, peš poti, umirjeni odseki prometa), opremljenih z urbano opremo in ustrezno javno razsvetlavo, pri čemer bodo upoštevana tudi priporočila SPV. Poseben poudarek bo namenjen izboljšanju varnosti in dostopnosti v okolici osnovnih šol (OŠ Pivka, OŠ Košana in podružnične šole). Med prioritetskimi lokacijami za ureditev novih pločnikov so: Radohovska pot, Snežniška ulica, Javorniška cesta (do konca Pivke) ter pločnik znotraj naselja Trnje. Občina bo enkrat letno izvedla anketo o zadovoljstvu pešcev in zbrala njihove pripombe za nadaljnje izboljšave.

H2: Ureditev prehodov za pešce in funkcionalno ovirane osebe

Občina bo celovito uredila vsaj 13 prehodov za pešce, pri čemer bo posebno pozornost namenila dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe. Prehodi bodo urejeni na območju celotnega naselja Pivka ter v naselju Hrastje, kjer se bodo odstranile obstoječe ovire za gibalno ovirane. Med prioritetskimi posegi so: ureditev prehoda na križišču Snežniške, Postojnske, Javorniške in Kolodvorske ceste; ureditev prehodov v krožišču proti Vilharjevi ulici; prehod na Prečni ulici ob Krpanovem domu proti OŠ Pivka; prehodi na Kolodvorski cesti od makadamskega parkirišča do občinske stavbe ter naprej po Prečni ulici do atletskega stadiona; prehodi v okolici OŠ Košana ter ureditev prehodov na Radohovski poti.

Nove pešpoti in prehodi bodo zasnovani brez arhitekturnih ovir in skladno s sodobnimi standardi dostopnosti, kar bo omogočilo varen in enostaven dostop do šol, zdravstvenega doma, knjižnice, občinske stavbe ter postajališč javnega prevoza. V načrtovanje bodo vključena društva invalidov in lokalni uporabniki, da se določijo prioriteta območja in zagotovijo rešitve, ki odgovarjajo na dejanske potrebe ljudi. Ukrep bo najprej izveden v Pivki, Hrastju in Košani ter bo pomembno prispeval k večji socialni vključenosti in izboljšani kakovosti življenja vseh prebivalcev.

H3: Območja prijaznega prometa na območju šol in vrtcev

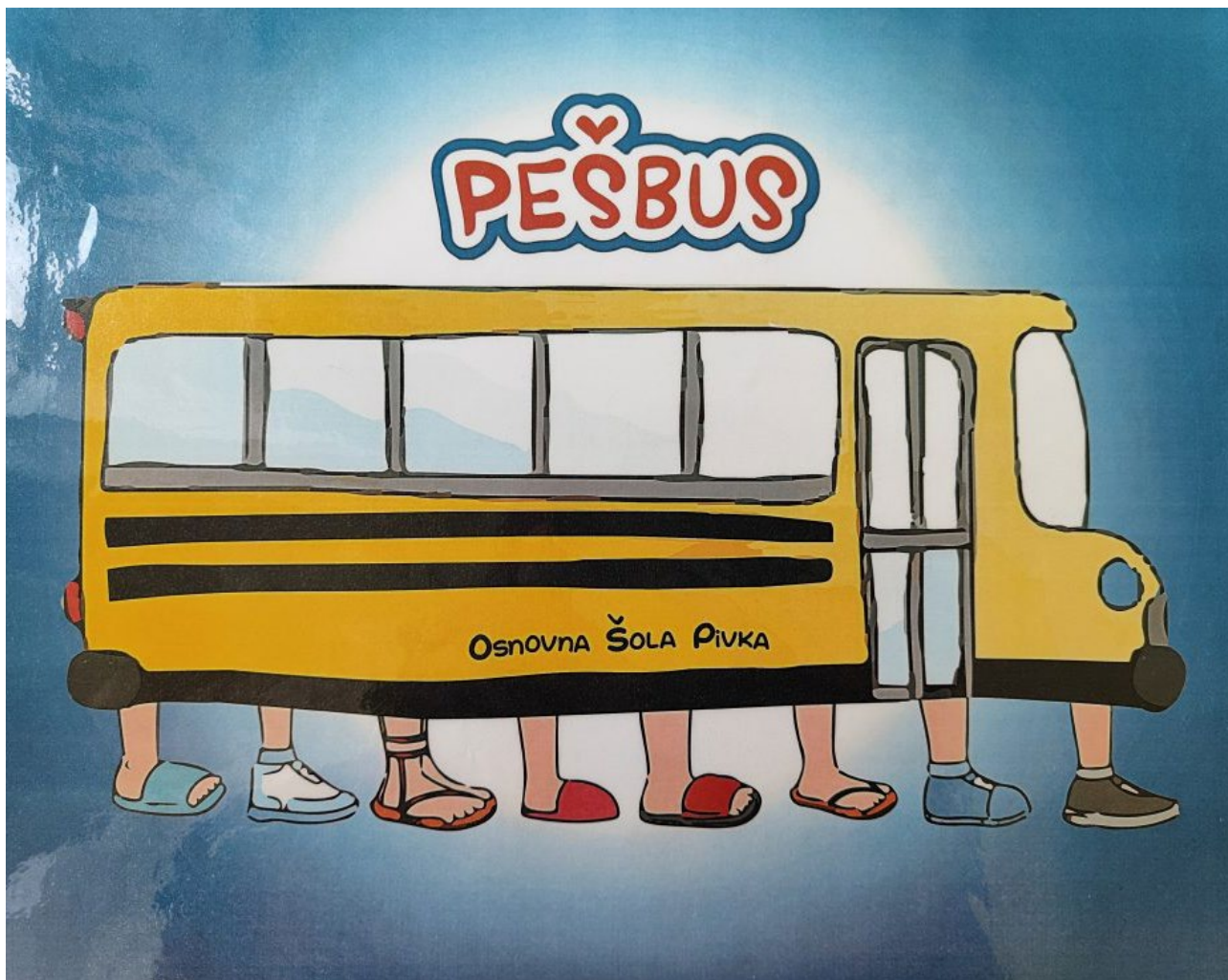
Občina bo celovito uredila prometno okolico šol in vrtcev z namenom povečanja varnosti otrok ter spodbujanja hoje kot privlačnega in zdravega načina dostopa. V obdobju izvajanja ukrepa se bosta posodobila načrt šolskih poti za OŠ Košana (skupaj s podružnicami) ter uredila okolica OŠ Pivka. Poseben poudarek bo na ureditvi manjkajočih šolskih poti, varnih in osvetljenih prehodov ter odstranitvi nevarnih točk v prometu, kot so problematična križišča, neurejeni ali manjkajoči pločniki ter prehodi za pešce v neposredni bližini šol in vrtcev. Ukrep bo oblikovan v sodelovanju SPV ter s starši, ki pogosto opozarjajo na ključne nevarnosti in potrebe otrok.



Območje, kjer je potrebno poskrbeti za varno šolsko pot

H4: Projekt pešbus

Občina bo v sodelovanju z osnovnimi šolami in lokalnimi skupnostmi razširila izvajanje sistema »Pešbus«, ki temelji na organizirani skupinski hoji otrok v šolo po vnaprej določenih trasah in ob spremstvu odraslih. Ukrep se ne bo izvajal le v okviru Evropskega tedna mobilnosti, temveč bo postal stalna praksa skozi vse šolsko leto. S tem se bodo dosegli številni cilji: spodbujanje samostojnosti in odgovornosti otrok, zmanjšanje gneče in števila avtomobilov pred šolami, krepitev prometne varnosti ter izboljšanje zdravja otrok s spodbujanjem redne telesne aktivnosti. Hkrati se bo krepila tudi socialna povezanost med otroki, starši in lokalno skupnostjo, saj bo Pešbus omogočil vsakodnevno druženje in sodelovanje.



H5: Načrtovanje in transformacija cestnih površin v središču in širši okolici Pivke v območje prijaznega prometa z ozelenitvijo

Občina bo v mestnem središču izvedla celovito preobrazbo cestnih površin z namenom ustvarjanja območja prijaznega prometa, večje kakovosti bivanja in ozelenitve javnih prostorov. Poseben poudarek bo na preoblikovanju Prečne ulice, ki se bo navezovala na mestni trg na odseku Kolodvorske ceste med Postojnsko in Prečno ulico.

Izvedba bo temeljila na določilih Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje središča Pivke (Uradni list RS, št. 62/2013), ki predvideva ureditev mestnega javnega prostora kot odprtega območja za druženje, kulturne prireditve in vsakodnevne socialne interakcije. V skladu z 20. členom OPPN so načrtovani naslednji ukrepi: ureditev enosmerne ceste v smeri od Prečne ulice k Postojnski in Snežniški cesti, namenjene stanovalcem, dostavi in javnemu avtobusnemu prometu; ureditev tlakovanega prostora kot razširitev mestnega trga za manjše prireditve; ureditev odprtih javnih površin s poudarkom na peš povezavah; postavitve urbane opreme ter ozelenitev območja.

Ukrep bo prispeval k zmanjšanju avtomobilskega prometa v središču, povečanju varnosti za pešce in kolesarje, ustvarjanju prijetnih javnih površin za prebivalce in obiskovalce ter k trajnostnemu razvoju občine.

AKCIJSKI NAČRT - HOJA

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
H1	Ureditev površin, prijaznih za pešce, in vzpostavitev območij umirjenega prometa	Velika	+++
H2	Ureditev prehodov za pešce in funkcionalno ovirane osebe z ustrezno prometno signalizacijo ter odpravljanjem obstoječih ovir za gibalno ovirane osebe	Srednja	+++
H3	Ureditev manjkajočih varnih šolskih poti, posodobitev načrtov šolskih poti in načrtovanje ter izvedba območij prijaznega prometa na območju šol in vrtcev	Velika	+++
H4	Projekt Pešbus	Majhna	+
H5	Načrtovanje in transformacija cestnih površin v središču in širši okolici Pivke v območje prijaznega prometa z ozelenitvijo	Velika	++

8.3 STEBER 3: KOLESARJENJE

DOSEŽKI

- Izvedba kolesarske povezave Pivka – Parje.
- Rekonstrukcija ceste R2-404/1380 Ilirska Bistrica – Pivka v Parjah (izgradnja enostranske, dvosmerne kolesarske povezave, ureditev križišča, ureditev cestne razsvetljave, pločnikov in para avtobusnih postajališč).

Izzivi

- Nevarno kolesarjenje zaradi prometne obremenitve državnih cest.
- Pomanjkljive kolesarske povezave med kraji znotraj občine in s sosednjimi občinami.

Priložnosti

- Potencial za izboljšanje varnega kolesarskega omrežja v naseljih in med naselji.
- Obstajajo možnosti za integracijo kolesarskih poti z železniško in cestno infrastrukturo ter dokončanje manjkajočih povezav.
- Izgradnja varnih parkirišč in stojal za kolesa.

Poudarek na področju kolesarjenja je povečanje števila kolesarskih poti in povezav ter izboljšanje varnosti kolesarjev.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Strateško vodilo	Kvantifikacija
Spodbujanje kolesarjenja v občini z vzpostavitvijo novih kolesarskih poti ter zagotavljanjem večje varnosti za kolesarje.	Povečanje deleža kolesarjenja v občini za 2 %

UKREPI

Občina Pivka si prizadeva, da bi kolesarjenje postalo naravna izbira za vsakodnevne poti in prosti čas. S celostnim pristopom bo razvijala varno in povezano mrežo kolesarskih poti, ki bo prepletala naselja, javne ustanove in turistične točke. Ob tem bo poskrbljeno tudi za podporno infrastrukturo, kot so kolesarnice, stojala in urbana oprema, ki bodo kolesarjem olajšale uporabo kolesa v vsakdanjem življenju. V sodelovanju z Zavodom za turizem bo uveden sistem izposoje koles, dopolnjen z jasno signalizacijo, kar bo dodatno spodbudilo trajnostni turizem. Posebno pozornost namenjajo tudi prostoru za učenje in druženje – kolesarskemu poligonu »pumptrack«, umeščenemu v zeleno okolje. Občina bo hkrati krepila povezave s sosednjimi občinami in javnim potniškim prometom, s čimer želi zmanjšati prometno obremenjenost in spodbuditi trajnostno mobilnost v širši regiji.

K1: Izdelava projektne naloge za načrtovanje kolesarskih poti v občini Pivka

Za sistematičen razvoj kolesarske infrastrukture bo občina pripravila projektno nalogo, ki bo služila kot strokovna podlaga za načrtovanje kolesarskih poti na območju celotne občine. Namen ukrepa je določiti jasne smernice za povezovanje naselij med seboj in znotraj naselij, zagotoviti varne in kakovostne povezave do šol, vrtcev, javnih ustanov, gospodarskih območij ter pomembnih prometnih vozlišč. Projektna naloga bo opredelila tudi možnosti povezovanja z regionalnimi in državnimi kolesarskimi trasami ter povezavami v sosednje občine. Dokument bo pripravljen v sodelovanju s strokovnimi institucijami, lokalnimi skupnostmi in uporabniki, da se zagotovi usklajenost potreb in razvojnih ciljev.

Izdelava projektne naloge bo omogočila pripravo kakovostnih projektov za pridobivanje državnih in evropskih sredstev ter postavila temelje za dolgoročno in celostno ureditev kolesarske infrastrukture v občini Pivka.

K2: Manjkajoče kolesarske povezave

Največja ovira za dnevno uporabo kolesa v občini Pivka so prekinjene ali povsem manjkajoče kolesarske povezave. Mnoga naseljanima varnih povezav z občinskim središčem, osnovnimi šolami ali postajami JPP, kar pogosto onemogoča ali otežuje kolesarjenje. Namen ukrepa je načrtovati in izvesti manjkajoče kolesarske poti ter vzpostaviti celovito mrežo, ki bo občanom omogočala varno in udobno uporabo kolesa za vsakodnevne poti v službo, šolo ali po opravkih.

Pri izvedbi bo poseben poudarek na zagotavljanju varnih križišč, fizičnem ločevanju kolesarjev od motornega prometa ter na jasni prometni signalizaciji, s čimer se bo povečalo zaupanje prebivalcev v kolesarjenje kot trajnostni način mobilnosti. Ukrep vključuje pripravo dokumentacije in izvedbo manjkajočih povezav na ključnih relacijah: Pivka–Parje–Zagorje (2,9 km), Pivka–Kal (4,6 km) ter Kal–Neverke–Gornja Košana (3,8 km), ki predstavljajo prednostne projekte v sklopu regionalnega in državnega kolesarskega omrežja.

Dodatno se bodo uredile obstoječe kolesarske poti znotraj Pivke (npr. ob OŠ Pivka, Snežniška ulica, Tovarniška ulica) ter vzpostavile nove povezave za širitev obstoječe mreže (vsaj dodatni 3 km). To lahko vključuje kolesarske ceste, poti, pasove, share-row površine in skupne poti za pešce in kolesarje, pri čemer bodo imeli kolesarji, kjer je mogoče, prednost pred motornim prometom. Posebna pozornost bo namenjena trasam šolskih poti in šolskih prevozov.



Uvedba dvosmerne kolesarske steze za povečanje varnosti šolarjev iz smeri Petelinje

Ukrepi vključujejo tudi ureditev počivališč in površin za kolesarje z urbano opremo, vzpostavitev zelenih koridorjev ter območij prijaznega prometa, ki bodo kolesarske poti povezovali s središčem Pivke in večjimi naselji. Enkrat letno se bo izvedla anketa med uporabniki, da se zberejo predlogi in zadovoljstvo kolesarjev, kar bo omogočalo stalno izboljševanje sistema.

K3: Podpora kolesarjem na vsakem koraku

Za spodbujanje vsakodnevne uporabe kolesa bo občina postopno vzpostavila mrežo pokritih kolesarnic, stojal in dodatne urbane opreme na ključnih lokacijah. Pokrite kolesarnice bodo umeščene ob osnovnih šolah (OŠ Pivka, OŠ Košana z vrtcem), ob vrtcu Pivka ter na drugih strateških točkah, kot so postajališča javnega potniškega prometa, občinske storitve, turistične znamenitosti, zdravstveni dom in trgovski centri. Poleg tega bodo urejena kolesarska stojala, servisne postaje za manjša popravila, klopi ter informacijske table, ki bodo kolesarjem zagotavljale večjo udobnost, varnost in praktičnost.

Poseben poudarek bo na ureditvi javnih pokritih kolesarnic z nadstreški v centru Pivke, v bližini javnih objektov, storitev in območij gostejše poselitve. Kolesarnice bodo lahko brezplačne ali plačljive, umeščene pa bodo tudi ob urejenih kolesarskih povezavah. Dopolnjevale jih bodo polnilnice za zasebna električna kolesa, s čimer se bo občina prilagodila naraščajočim potrebam sodobne mobilnosti.

Načrt predvideva postavitev vsaj ene nove kolesarnice letno, s čimer bo občina postopoma širila podporno infrastrukturo in krepila prijazno okolje za kolesarje vseh starosti. Ukrep bo prispeval k večji uporabi kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva in k zmanjšanju odvisnosti od osebnih avtomobilov.

K4: Vzpostavitev izposoje koles v povezavi z Zavodom za turizem Pivka

Občina bo v sodelovanju z Zavodom za turizem Pivka vzpostavila sistem javne izposoje koles, namenjen tako občanom kot obiskovalcem. Sistem bo omogočal enostaven dostop do koles na več lokacijah v občini ter spodbujal uporabo kolesa kot trajnostnega prevoznega sredstva za vsakodnevne poti in turistične ogleda.

Poseben poudarek bo na večji dostopnosti do naravne in kulturne dediščine brez uporabe avtomobila – med drugim do Parka vojaške zgodovine, Pivških presihajočih jezer, postaj JPP ter drugih pomembnih točk interesa. Vzporedno bo občina poskrbela za nadgradnjo in dopolnitev usmerjevalnih tabel za kolesarje, da bo navigacija enostavna, poti jasno označene, turistična doživetja pa še privlačnejša. S povezovanjem sistema izposoje s turistično ponudbo v občini bo ukrep postal del širše zgodbe o aktivnem, zelenem in doživljajskem turizmu. Tako bo Pivka krepila svojo prepoznavnost kot kolesarjem prijazna destinacija ter hkrati omogočila domačinom bolj trajnostno mobilnost za vsakodnevne opravke.

K5: Načrtovanje, pridobitev dokumentacije za izgradnjo in izgradnja kolesarskega poligona "pumptrack", poligona za učenje in rekreativne površine za kolesarje v sklopu projekta Ureditev zelene infrastrukture v Pivki

Za spodbujanje kolesarske kulture, aktivnega preživljanja prostega časa in prometne vzgoje med mladimi bo občina načrtovala, pripravila dokumentacijo in zgradila kolesarski poligon »pumptrack« ter dodatne površine za učenje varne vožnje s kolesom. Poligon bo več kot zgolj športna infrastruktura – zasnovan bo kot prostor srečevanja, gibanja in druženja različnih generacij.

Otrokom bo omogočal učenje ravnotežja, motorike ter osnovnih prometnih pravil skozi igro, mladostnikom in odraslim pa varno okolje za rekreativno vožnjo in razvijanje spretnosti. Poligon bo umeščen v bližino šol, športnih centrov ali zelenih površin in bo oblikovan kot multifunkcionalen javni prostor, ki bo dostopen vsem občanom.

S tem ukrepom bo občina prispevala k večji varnosti mladih kolesarjev, hkrati pa

ustvarila privlačno rekreativno in družabno središče, ki bo dopolnjevalo širši projekt ureditve zelene infrastrukture v Pivki.

K6: Uvedba boljše kolesarske povezljivosti s sosednjimi občinami, v povezavi z JPP in urejanjem dodatnih površin za kolesarje, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa

Občina bo v sodelovanju s sosednjimi občinami začela uresničevati ukrepe za izboljšanje medobčinskih kolesarskih povezav, ki bodo omogočale varno, udobno in trajnostno mobilnost. Poseben poudarek bo na povezovanju kolesarjenja z javnim potniškim prometom (JPP), kar bo vključevalo možnost prevoza koles z avtobusi ali drugimi vozili ter vzpostavitev dodatnih kolesarskih površin v bližini ključnih prometnih vozlišč.

Na podlagi regionalne celostne prometne strategije (RCPS) bo pripravljena skupna analiza obstoječih in potencialnih povezav, s katero se bodo izbrale najprimernejše trase za izvedbo. Občina bo pri tem sodelovala tudi z Regionalnim centrom mobilnosti (RCM) pri vzpostavitvi usklajenega sistema varnih in povezanih kolesarskih poti ter z državo pri umeščanju kolesarskih povezav v prostor.

AKCIJSKI NAČRT - KOLESARJENJE

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
K1	Izdelava projektne naloge za načrtovanje kolesarskih poti v občini Pivka.	Majhna	++
K2	Načrtovanje, pridobitev ustrezne dokumentacije za gradnjo in izvedba manjkajočih kolesarskih povezav (Pivka-Parje-Zagorje, Pivka-Kal, Neverke-Gornja Košana)	Velika	+++
K3	Postavitev pokritih kolesarnic (šole, vrtci, ostale potencialne lokacije - JPP, občinske storitve, turistične znamenitosti) in postavitev stojal in druge urbane opreme za kolesarje	Srednja	++
K4	Vzpostavitev izposoje koles v povezavi z Zavodom za turizem Pivka - kolesa in sistem z nadgradnjo usmerjevalnih tabel za kolesarje v občini	Majhna	++
K5	Načrtovanje, pridobitev dokumentacije za izgradnjo in izgradnja kolesarskega poligona "pumptrack", poligona za učenje in rekreativne površine za kolesarje v sklopu projekta Ureditev zelene infrastrukture v Pivki	Velika	++
K6	Uvedba boljše kolesarske povezljivosti s sosednjimi občinami, v povezavi z JPP in urejanjem dodatnih površin za kolesarje, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	Srednja	++

8.4 STEBER 4: JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)

DOSEŽKI

- Projekt Sopotniki – nadgradnja sistema brezplačnih prevozov za starejše v občini Pivka.
- Zagotovitev ustavljanja potniških vlakov na železniškem postajališču Košana.

Izzivi

- Pomanjkanje ustreznega dostopa do javnega prevoza.
- Slaba povezljivost (premalo povezav) in nizka frekvenca prevozov.
- Pomanjkanje pogostih in usklajenih vozniških redov med avtobusnim in železniškim prometom.

Priložnosti

- Strateška lega Pivke ponuja priložnosti za povezave z večjimi kraji (Postojna, Ljubljana, Reka).
- Integracija prometnih sistemov (železniški in avtobusni prevoz) in bolje izkoriščen potencial železnice.
- Izboljšanje vozniških redov in frekvenc prevozov.

Prioritete na področju javnega potniškega prometa so organizacija JPP na način, da se poveča frekvenca prevozov in integracija železniškega in avtobusnega prevoza, kar bi pozitivno vplivalo na manjšanje uporabe osebnih avtomobilov.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Strateško vodilo	Kvantifikacija
Spodbujanje uporabe javnega potniškega prevoza z izboljšanjem dostopnosti, povečanjem pogostosti voženj ter širitvijo linij JPP in uvedbo več možnosti za sopotništvo.	Povečanje uporabe JPP v občini za 3,5 %

UKREPI

Javni potniški promet ima v občini Pivka izjemen potencial, ki pa je danes večinoma neizkoriščen. Avtobusne in železniške povezave obstajajo, a so pogosto infrastrukturno podhranjene, slabo dostopne za vsakodnevno rabo ter imajo neuskklajene vozne rede. Občina si zato prizadeva za celovit razvoj JPP kot zanesljive, udobne in dostopne alternative avtomobilu – tako za prebivalce kot obiskovalce.

J1: Izboljšave na obstoječem omrežju

Občina se zavezuje, da bo vsako leto pripravila in posredovala vsaj eno pomembnejšo pobudo pristojnim institucijam, ki bo usmerjena v izboljšave obstoječega omrežja linij javnega potniškega prometa (JPP). Cilj ukrepa je povečati privlačnost in dostopnost JPP ter zmanjšati odvisnost prebivalstva od osebnih vozil.

Predlagane izboljšave vključujejo: povečanje dnevnih frekvenc voženj obstoječih lokalnih avtobusnih linij, s čimer se zagotavlja boljša prilagodljivost potrebam prebivalcev; širitev avtobusnih linij na nove lokacije (npr. povezava do ŽP Košana) z namenom izboljšanja dostopnosti do železniških vozlišč in drugih pomembnih točk; uvedbo direktnih rednih hitrih avtobusnih povezav do večjih središč (npr. Sežana, Divača) za hitrejša in bolj konkurenčna prevoza in vpeljavo hitrih železniških linij z neposrednimi povezavami do Ljubljane, kar bo zmanjšalo potovalne čase in povečalo privlačnost železnice kot trajnostne oblike mobilnosti.

Dolgoročno bo ukrep prispeval k večji uporabi JPP, zmanjšanju prometnih zastojev in emisij CO₂ ter spodbujal trajnostne oblike mobilnosti. Občina bo pobude pripravljala v sodelovanju z lokalnimi skupnostmi, prevozniki in pristojnimi državnimi institucijami ter spremljala odzive in učinke predlaganih izboljšav.

Občina bo pri tem sodelovala tudi z Regionalnim centrom mobilnosti (RCM) pri vzpostavljanju učinkovitega in dostopnega JPP sistema, vključno z nadgradnjo linij in usklajenimi voznimi redi ter povezavo s šolskimi avtobusi.

J2: Uskladitev voznih redov avtobusnega in železniškega prevoza

Ena ključnih ovir za učinkovito uporabo javnega potniškega prometa je neuskklajenost voznih redov med avtobusi in vlaki ter njihova slaba prilagojenost dejanskim potrebam potnikov. To povzroča dolga čakanja, zamujene povezave in slabo uporabnost posameznih linij. Občina se bo zato v sodelovanju z upravljavci JPP aktivno zavzemala za uskladitev voznih redov, pri čemer bo posebna pozornost namenjena časom prihodov in odhodov, ki so usklajeni s šolskimi urniki, delovnimi migracijami ter turističnimi tokovi.

Izvajanje ukrepa bo podprto tudi s strani Regijskega centra mobilnosti, ki bo imel eno ključnih nalog v rednem pregledu ponudbe JPP in pripravi strokovnih podlag za izboljšave. S tem bo javni prevoz postal resnična alternativa avtomobilu – zanesljiv, učinkovit, dostopen in prilagojen življenjskemu ritmu lokalne skupnosti.

J3: Ureditev glavne avtobusne postaje in postajališč z varnimi navezavami na površine za pešce

Avtobusna postajališča so ključna vstopna točka v sistem javnega potniškega prometa, zato je njihova urejenost bistvena za spodbujanje uporabe JPP. Trenutno stanje v občini pogosto ne odraža tega pomena – številna postajališča so slabo označena, neosvetljena in brez osnovne opreme, kot so nadstreški, klopi, informativne table ali koši za smeti. Občina bo zato v prihodnjih letih izvedla celovito ureditev glavne avtobusne postaje in posameznih postajališč (kot npr. Nova Sušica), pri čemer bo poudarek na udobju in funkcionalnosti (namestitve nadstrešnic, klopi, košev, informativnih tabel, digitalnih prikazovalnikov z urniki in voznimi redi), varnosti (ustrezna osvetlitev, signalizacija, varne navezave na površine za pešce, vključno s svetlobno signalizacijo), dostopnosti za vse (prilagoditve za invalidne osebe, starejše in druge ranljive skupine, skladno z mnenji SPV), lokacijski umeščenosti (nova postajališča v bližini šol, središč naselij in drugih pomembnih točk). Vsako leto se bo evidentirala in uredila vsaj ena varna vstopno-izstopna točka za šolske avtobuse, šolske kombije in redne linije JPP.

Vloga Regijskega centra mobilnosti bo ključna pri pregledu obstoječe ponudbe postajališč in pripravi strokovnih podlag v okviru Regijskih prometnih strategij, kar bo zagotovilo enoten in kakovosten pristop k razvoju JPP v regiji.



Primer urejenega avtobusnega postajališča

J4: Mobilnost po meri ljudi – prevozi, ki pridejo do vas

Občina bo za izboljšanje dostopnosti javnega prevoza na območjih z razpršeno poselitvijo in slabšo pokritostjo z obstoječimi linijami JPP uvedla in razvijala sistem prevozov na zahtevo (kot npr. TOYOTA GO), ki bo prilagojen dejanskim potrebam prebivalcev. Uporabniki bodo lahko storitev naročili prek mobilne aplikacije ali telefonskega klica, pri čemer bodo vozila vozila po dinamično določenih poteh, usklajenih z več uporabniki hkrati. Sistem bo omogočal prevoze do ključnih točk v občini (npr. šole, zdravstveni dom, trgovine, železniška postaja) in tako predstavljal zanesljivo, fleksibilno in cenovno dostopno alternativo osebnemu avtomobilu. Storitve bo namenjena vsem generacijam in bo pomembno prispevala k zmanjšanju prometnih obremenitev, večji uporabi trajnostnih oblik mobilnosti ter izboljšanju kakovosti življenja.



Storitve Toyota GO

Poleg tega bo občina nadgradila obstoječi sistem brezplačnih prevozov Sopotnik, ki je namenjen predvsem starejšim občanom. Nadgradnja bo zajemala širšo pokritost občinskega ozemlja, razširitev ciljne skupine uporabnikov, uvedbo dodatnih vozil in več terminov voženj. Namen ukrepa je omogočiti večjo dostopnost osnovnih storitev – kot so zdravstvo, trgovina, izobraževalne in družabne dejavnosti – tudi tistim prebivalcem, ki nimajo lastnega avtomobila ali drugih možnosti mobilnosti. Sistem bo dopolnjen z izboljšano uporabniško podporo, povečanjem števila voženj in rednim spremljanjem zadovoljstva uporabnikov.

Na ta način bo občina zagotovila mobilnost po meri ljudi, kjer prevoz pride do uporabnika, in ne obratno, kar bo prispevalo k večji socialni vključenosti, enakim možnostim dostopa ter dolgoročno k bolj trajnostnemu razvoju občine.

Občina bo sodelovala tudi z Regionalnim centrom mobilnosti (RCM) pri vzpostavitvi nadgradnji prevozov na klic in preučitvi možnosti za njihovo regijsko upravljanje.

AKCIJSKI NAČRT - JPP

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
J1	Pobude in krepitev JPP z izboljšavami na obstoječem omrežju JPP	Srednja	+++
J2	Pobuda za uskladitev voznega reda vlakov z avtobusnimi voznimi redi in dejanskimi potrebami potnikov	Velika	++
J3	Ureditev glavne avtobusne postaje in postajališč (urniki, vozni redi, nadstreški, digitalne table) z varnimi navezavami na površine za pešce	Srednja	++
J4	Nadgradnja sistema Sopotnik (nov avto in dodatni prostovoljci)	Srednja	++
J5	Storitev prevoza na zahtevo za vse občane	Srednja	++

8.5 STEBER 5: MOTORNI PROMET

DOSEŽKI

- Delna optimizacija obstoječih prometnih režimov: definicija območij in ureditev definiranih območij ter postavitve 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)

Izzivi

- Preobremenjenost cest, zlasti na državnih cestah in v središču Pivke.
- Neupoštevanje omejitev hitrosti.
- Neurejen promet okoli šol in vrtcev (Pivka, Košana), kjer pogosto nastajajo nevarne situacije.
- Občanima pristojnosti za urejanje državnih prometnic, ki potekajo skozi občino. (čez Pivko poteka odsek proti Hrvaški, kar pomeni velik pritisk tranzitnega prometa, zlasti v času turistične sezone).

Priložnosti

- Zmanjšanje kršitev prometnih pravil (umirjanje in zmanjševanje hitrosti).
- Nadgradnja parkirne politike.
- Aktivno sodelovanje občine z državo glede preusmeritve tranzitnega prometa izven naselja z izgradnjo obvoznice.

Na področju motoriziranega prometa je najpomembnejša varnost, ki se izboljša z umirjanjem in preusmerjanjem prometa, tako bi se omejil promet v samem središču naselja.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Strateško vodilo	Kvantifikacija
Znižanje uporabe motornih vozil v občini ter izboljšanje varnosti s prometnimi ukrepi za umirjanje in zniževanje hitrosti.	Zmanjšanje deleža motoriziranega prometa na glavnih prometnicah za 4 %

UKREPI

Motorizirani promet ostaja prevladujoča oblika mobilnosti v občini Pivka. Večina dnevnih poti v službo, po opravkih in v šolo se opravi z osebnim vozilom, kar občutno vpliva na varnost v prometu, obremenjenost javnega prostora in kakovost bivanja. Zato si občina prizadeva za uravnoteženje motornega prometa s ciljem večje prometne varnosti, bolj racionalne rabe prostora in večje kakovosti javnih površin. To bomo dosegli z nizom preišljenih in med seboj povezanih ukrepov.

M1: Načrt vodenja prometa

Občina bo pripravila celovit načrt vodenja prometa, ki bo temeljil na analizi obstoječega stanja in potreb vseh udeležencev v prometu. Cilj ukrepa je povečati prometno varnost, zmanjšati tranzitne obremenitve naselij, izboljšati pretočnost in podpreti trajnostne oblike mobilnosti. Izdelan bo v sodelovanju s strokovnjaki in lokalno skupnostjo ter bo podlaga za sistematično urejanje prometa v občini.

M2: Načrtovanje, vzdrževanje in izvajanje fizičnih ukrepov za umirjanje prometa na pomembnejših cestah v naseljih ter oblikovanje območij prijaznega prometa

Občina bo sistematično uvajala območja umirjenega prometa, skupne prometne prostore, območja omejene hitrosti ter zniževanje splošne omejitve hitrosti v naseljih. Namen ukrepov je povečati prometno varnost, zmanjšati onesnaženje in ustvariti območja prijaznega prometa, pri čemer se bodo upoštevala mnenja SPV, medobčinskega redarstva in Policije.

Poseben poudarek bo na državnih in občinskih cestah v naseljih, zlasti v bližini šol, vrtcev, javnih ustanov, otroških igrišč, športnih objektov ter ob glavnih šolskih poteh. Občina bo vsako leto izvedla vsaj eno celovito ureditev za umirjanje prometa, ki bo vključevala fizične ukrepe, kot so grbine, zožitve vozišča, dvignjeni prehodi in krožišča.

Med prioritetskimi lokacijami so Postojnska cesta v Pivki, Selce, Dolnja Košana, Kal in Zagorje, dodatno pa bodo ukrepi umeščeni tudi na druge kritične točke po občini.

M3: Izvajanje nadzora nad kršitvami

Občina bo v sodelovanju z medobčinskim redarstvom in Policijo okrepila nadzor

nad nepravilnim parkiranjem na pločnikih, avtobusnih postajališčih ter šolskih poteh. Cilj ukrepa je preprečiti ravnanja, ki ogrožajo varnost pešcev in kolesarjev, zlasti v okolici šol, vrtcev in drugih javnih ustanov. Glavni poudarki ukrepa so redni nadzor nad kritičnimi lokacijami (pločniki, avtobusna postajališča, šolske poti); izrekanje opozoril in sankcij za voznike, ki nepravilno parkirajo; usklajeno delovanje s SPV in lokalnimi skupnostmi za prepoznavanje najbolj izpostavljenih območij ter informativno-preventivne aktivnosti za osveščanje voznikov o posledicah nepravilnega parkiranja.

Tako se bo povečala varnost pešcev in kolesarjev, predvsem otrok in starejših, avtobusna postajališča in šolske poti bodo bolj pretočne in dostopne. Dolgoročno se bo oblikovala prometna kultura, ki daje prednost ranljivejšim udeležencem.

M4: Ureditev in rekonstrukcija križišč in vzpostavitev varnih prehodov

V občini je več križišč, ki so nepregledna, nevarna ali neustrezno urejena, kar povečuje tveganje za prometne nesreče in zmanjšuje varnost pešcev ter kolesarjev. Občina bo zato izvajala celostne rekonstrukcije križišč in urejanje varnih prehodov, pri čemer bo posebna pozornost namenjena šibkejšim udeležencem v prometu. Ukrepi bodo zasnovani skladno z načeli ZCPN ter strokovnimi podlagami, ki predvidevajo preusmeritev prostora v korist hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa.

Rekonstrukcije bodo izvedene ob upoštevanju mnenj SPV in z minimalnimi negativnimi vplivi na okolje. Prioritetno se bodo uredila križišča Gradec ter Neverke – Dolnja Košana, za križišče Nova Sušica pa bo izdelana študija in projekt, ki bosta vključevala tudi rekonstrukcijo mostu. V Pivki bodo ukrepi osredotočeni na območje pri šoli, v strogem središču ter na Snežniški in Postojnski ulici. Ukrep se neposredno povezuje tudi z ukrepom »H2«, saj bo prispeval k večji varnosti in privlačnosti hoje kot osnovnega prometnega načina.

M5: Umik tranzitnega prometa iz središča mesta

Tranzitni motorni in tovorni promet skozi središče Pivke, zlasti v prometnih konicah in turistični sezoni, pomembno obremenjuje urbano okolje ter zmanjšuje kakovost bivanja.

Ključni strateški ukrep bi bil projekt obvoznice, ki je že umeščen v veljavni Občinski prostorski načrt (OPN), natančneje v 178.j členu odloka OPN, ki določa pogoje in usmeritve za njegovo izvedbo. Na seji Občinskega sveta je bilo potrjeno, da se bo izvedba načrtovala in izvajala v dveh fazah, ki bosta terminsko in vsebinsko usklajeni. Nadaljnji razvoj projekta zahteva pripravo strokovnih študij, usklajevanje z državnimi institucijami ter natančno finančno oceno, skladno s proračunskimi zmoglostmi občine.

Drugi ključni ukrep bi bila izgradnja avtoceste Postojna–Jelšane, za katero Občina Pivka aktivno sodeluje v postopkih priprave državnega prostorskega načrta (DPN). S tem je občina jasno izrazila podporo rešitvam, ki bodo zmanjšale prometno obremenitev naselij, izboljšale prometno varnost in prispevale k višji kakovosti bivanja. Oba strateška ukrepa bi omogočila preusmeritev tranzitnega prometa izven naselij, izboljšala kakovost zraka, povečala prometno varnost ter zagotovila prijetnejše in varnejše gibanje pešcev, kolesarjev in drugih ranljivih skupin.

M6: Ureditev multimodalne točke

Zaradi omejenega javnega prostora v naseljih bo občina pristopila k preoblikovanju obstoječega makadamskega parkirišča pri občini v sodobno in večnamensko multimodalno točko, ki bo zasnovana kot ozelenjena in trajnostna površina, ki bo poleg parkirnih mest za osebna vozila vključevala tudi parkirišča za invalide, parkirišča za kolesa, namenska parkirišča za storitve Sopotnik in ToyotaGO ter prostore za druge alternativne oblike mobilnosti (souporaba vozil, električni skiroji, polnilnice za e-vozila).

Multimodalna točka bo zasnovana kot parkirišče prihodnosti, ki bo spodbujalo kombiniranje različnih oblik prevoza ter zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila. Občina bo z ureditvijo zagotovila večjo dostopnost do storitev mobilnosti, izboljšala kakovost javnega prostora in prispevala k trajnostnemu razvoju.



Vizija sodobne multimodalne točke

M7: Pravično in učinkovito upravljanje s parkirnimi mesti

Občina bo vzpostavila celovito in pregledno politiko upravljanja parkirnih mest, s katero bo zagotovila pravično razporeditev in učinkovito rabo parkirnih površin. Poseben poudarek bo namenjen ureditvi kratkotrajnega parkiranja pred javnimi ustanovami (zdravstveni dom, knjižnica, banka), kjer bodo uvedene časovne omejitve, jasna označitev parkirišč, urejene površine ter možnost digitalnega nadzora in obveščanja uporabnikov. Parkiriščem bo določen namen – kratkoročno ali celodnevno parkiranje ter parkirišča za turiste (npr. Hrastje) – kar bo preprečilo neučinkovito zasedenost in izboljšalo dostopnost.

Občina bo z ukrepom upravljanja parkiranja skrbela tudi za uravnoteženost med potrebami prebivalcev, obiskovalcev in delavcev v občini ter spodbujala uporabo trajnostnih oblik mobilnosti (JPP, kolesarjenje, hoja). S tem se bo zagotovila večja pravičnost in učinkovitost pri uporabi parkirnih površin, dostopnost za ranljive skupine (starejše, bolnike, starše z otroki) ter dolgoročno zmanjšala prometna obremenitev v središču občine.

M8: Sanacija dotrajanih vozišč

Občina bo v prihodnjih letih izvajala sistematično sanacijo dotrajanih vozišč, ki bo zajemala tako obnovo cestnih površin kot tudi vzdrževanje površin za pešce in kolesarje ter vzdrževanje javne razsvetljave. Cilj ukrepa je izboljšati prometno varnost, zagotoviti večjo pretočnost ter prispevati k boljšim pogojem za trajnostne oblike mobilnosti.

Med prioritetskimi lokacijami so Dolnja Košana, Volče, Čepno, Ndanje selo, Mala Pristava, Nova Sušica, Stara Sušica, Pivka in druge, kjer se bodo izvajali redni obnovitveni posegi. Večji projekti so predvideni na Cesti za Suhorje – od konca mostu čez reko Reko do približno 200 m nad križiščem za Kozjane – ter na cesti med Novo Sušico in Neverkami.

Do konca leta 2026 bo občina za sanacijo cest in lokacij namenila 700.000 EUR, pri čemer bo dela izvajala fazno in z upoštevanjem načela trajnostnega razvoja. Poseben poudarek bo na izboljšanju varnosti v naseljih ter zagotavljanju bolj kakovostnih pogojev za pešce, kolesarje in javni potniški promet.



Ukrepi na področju motoriziranega prometa

AKCIJSKI NAČRT – MOTORNI PROMET

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
M1	Izdelava in izvedba Načrta vodenja prometa v občini	Srednja	++
M2	Načrtovanje, vzdrževanje in izvajanje fizičnih ukrepov za umirjanje prometa na pomembnejših cestah v naseljih ter oblikovanje območij prijaznega prometa	Srednja	+++
M3	Pobuda - Izvajanje nadzora nad kršitvami (nepravilno parkiranje na pločnikih, avtobusnih postajah, šolskih poteh)	Majhna	++
M4	Ureditev in rekonstrukcija križišč in s tem vzpostavitev varnih prehodov za pešce in kolesarje čez državne in ostale ceste	Srednja	+++
M5	Umik tranzitnega prometa iz središča mesta (načrtovanje in izgradnja obvoznice)	Velika	+++
M6	Ureditev multimodalne točke	Srednja	++
M7	Upravljanje parkiranja	Srednja	++
M8	Sanacija dotrajanih vozišč	Srednja	++

8.6 STEBER 6: TOVORNI PROMET

DOSEŽKI

- Prestavitev dejavnosti pretovarjanja železa na železniški postaji Pivka izven naselja.

Izzivi

- Tovorni promet povzroča visoke ravni hrupa, onesnaženja in ogroža prometno varnost.
- Neupoštevanje hitrostnih omejitev v naseljih.
- Neustrezno parkirana tovorna vozila.
- Prebivalci manjših naselji imajo težave povezane z navigacijskimi sistemi, ki usmerjajo tranzitni promet na stranske, lokalne ceste.

Priložnosti

- Razbremenitev tovornega prometa z izgradnjo nadomestnih cestnih povezav.
- Preusmeritev tovornega prometa iz cest na železnice.
- Umik nevarnih in nepravilno parkiranih tovornih vozil.

Občina Pivka je še posebej obremenjena s tovrnim prometom, ki ga prioritetni želi razbremeniti in preusmeriti ali vsaj upočasniti, saj močno vpliva na varnost vseh udeležencev v prometu.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Strateško vodilo	Kvantifikacija
Zmanjšanje deleža tovornih vozil v občini z umirjanjem prometa ter s preusmerjanjem in zmanjšanjem tovornega prometa.	Zmanjšanje deleža tovornih vozil na glavnih prometnicah za 1%

UKREPI

Tovorni promet ima v občini Pivka pomembno gospodarsko in tranzitno vlogo, saj leži na prometni osi med notranjostjo Slovenije in mejo s Hrvaško. A prav ta lega pomeni, da občinska naselja – zlasti središče Pivke – vsakodnevno obremenjujejo težka tovorna vozila, ki vplivajo na varnost, okolje in kakovost življenja prebivalcev. Zato občina s celostnim prometnim načrtom uvaja strategijo pametnega upravljanja tovornega prometa, ki vključuje infrastrukturne, upravljavske in nadzorne ukrepe.

T1: Preusmeritev tovornega prometa – oddih za središča naselij

Eden ključnih izzivov v občini je prisotnost tovornega prometa skozi središča naselij, kar povzroča nevarnost za pešce, kolesarje in otroke na poti v šolo, hkrati pa povečuje hrup, onesnaženje in prometne zastoje. Občina bo zato načrtno izvajala preusmeritev tovornih vozil na primernejše trase z vzpostavitvijo usmerjevalnih režimov, ki bodo razbremenili naselja, predvsem v času prometnih konic in turistične sezone.

T2: Tehtanje vozil za zaščito cest in varnost v naseljih

Na območju občine je eden ključnih problemov vožnja preobremenjenih tovornih vozil, ki povzroča pospešeno obrabo cestne infrastrukture, povečuje nevarnost nesreč in ogroža varnost prebivalcev. Občina bo zato podala pobudo medobčinskemu inšpektoratu, da se izvajajo pogostejša tehtanja tovornih vozil, zlasti na najbolj obremenjenih cestnih odsekih.

S tem se bo zagotovil učinkovitejši nadzor nad prevozi, ki presegajo dovoljeno maso, zaščitila javna infrastruktura in izboljšala prometna varnost v naseljih. Občina bo hkrati spodbujala tesno sodelovanje z inšpekcijskimi službami, da se zagotovi dosledno izvajanje ukrepov in preprečevanje kršitev.

T3: Umik parkiranih tovornih vozil iz neprimernih mest v središču izven centra Pivke

V središču Pivke tovorna vozila pogosto parkirajo na neprimernih mestih v bližini stanovanjskih in poslovnih območij, kar povzroča hrup, slabša bivalne pogoje in povečuje nevarnost za pešce ter kolesarje. Občina bo zato pripravila načrt za ureditev namenskega počivališča za tovorna vozila izven centra naselja, kjer bo omogočeno varno in urejeno parkiranje.

Novo počivališče bo opremljeno z osnovno infrastrukturo, kot so sanitarije, razsvetljava, informacijske table in možnost kratkotrajnega parkiranja, s čimer se bodo izboljšali pogoji za voznike in zmanjšal pritisk na mestno jedro. Ukrep bo prispeval k večji prometni varnosti, urejenosti središča ter ustvaril boljše pogoje za kakovostno bivanje prebivalcev občine.



Vizija urejenega parkirišča za tovorna vozila

T4: Analiza možnosti za prilagoditev vodenja tranzitnega prometa v navigacijskih sistemih

Ukrep bo vključeval analizo možnosti za prilagoditev vodenja tranzitnega prometa v navigacijskih sistemih, s čimer bo dodatno omejen tranzit tovornih vozil skozi manjša naselja. Občina bo pri tem sodelovala z državnimi organi, Policijo in upravljavci cest ter si prizadevala za usklajeno izvedbo z drugimi ukrepi trajnostne mobilnosti.

T5: Meritve hrupa in onesnaženosti zraka – podatki za odgovorne odločitve

Trajnostno načrtovanje prometa mora temeljiti na zanesljivih podatkih o vplivih na okolje. V občini Pivka so težave s hrupom in onesnaženostjo zraka posebej izrazite ob glavnih tranzitnih cestah in v bližini goste poselitve. Zato bo občina vzpostavila sistem rednega merjenja hrupa in kakovosti zraka, ki bo omogočal sprotno spremljanje stanja in pravočasno zaznavanje presežkov dovoljenih vrednosti.

Zbrani podatki bodo podlaga za oblikovanje in izvajanje učinkovitih ukrepov, kot so preusmeritev prometa, fizični ukrepi za umirjanje prometa, sajenje drevoredov ali postavitve protihrupnih zaščit. Na ta način bodo prometne politike in odločitve temeljile na dejanskih meritvah, kar bo zagotavljalo bolj odgovorno, transparentno in strokovno utemeljeno upravljanje mobilnosti v občini.

AKCIJSKI NAČRT – TOVORNI PROMET

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
T1	Pobuda na DRSI za preusmeritev tovornih vozil (vodenje prometa z usmerjevalnimi tablami) na državni cesti	Srednja	+++
T2	Pobuda medobčinskemu inšpektoratu za bolj pogosto tehtanje tovornih vozil	Majhna	+
T3	Umik parkiranih tovornih vozil iz neprimernih mest v središču izven centra Pivke	Velika	++
T4	Analiza možnosti za prilagoditev vodenja tranzitnega prometa v navigacijskih sistemih z namenom omejitve prometa na cestah skozi manjša naselja	Srednja	+++
T5	Meritve hrupa in onesnaženosti zraka	Srednja	+

AKCIJSKI NAČRT

Za doseg želene vizije ter uresničevanja zastavljenih ciljev na področju trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja Občine Pivka je ključen dolgoročni akcijski načrt, ki je bil izdelan okviru v priprave Občinske celostne prometne strategije. Nanaša se na obdobje 2025 - 2032 ter vključuje podrobne ukrepe po posameznih stebrih mobilnosti.

Akcijski načrt poleg ukrepov vključuje še:

- terminski plan izvedbe,
- nosilce odgovornosti za izvedbo,
- okvirne stroške izvedbe,
- nivo zahtevnosti ukrepa ter,
- vire financiranja.

Ocena stroškov ukrepov je zgolj okvirna in temelji na razpoložljivih podatkih o stroških primerljivih ukrepov, načrtovanih investicijah ter obstoječih strokovnih in analitičnih podlagah. Viri financiranja za izvedbo ukrepov v tej fazi še niso dokončno opredeljeni. Poleg sredstev občinskega proračuna se predvideva tudi vključitev sredstev Evropske unije in državnega proračuna za sofinanciranje predvidenih aktivnosti. Občina se bo prijavljala na zunanje razpise za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti z državnimi in evropskimi sredstvi.

Akcijski načrt je časovno opredeljen za sedem let izvajanja ukrepov, od sprejetja do leta 2032. Za vse ukrepe je po letih označen časovni načrt, kdaj naj bi se ukrep aktivno izvajal, implementiral oziroma kdaj bodo na voljo finančna sredstva. Ukrepi velike zahtevnosti bodo časovno prilagojeni tudi razpisom za sofinanciranje.

Nekatere prioritete lokacije so predlagane znotraj stebrov, druge se bodo ugotovljale tekom izvajanja akcijskega načrta v analizah stanja in potreb. Podatki o lokacijah za konkretne ukrepe se bodo pridobivali zlasti iz naslednjih obstoječih in bodočih vsebin:

- NRP
- Dogovor za razvoj regije
- Programi razvoja posameznih Krajevnih skupnosti
- Veljavni občinski akti (OPN, OPPN, projektne dokumentacije, ipd.)
- Javne razprave in delavnice
- Sklepi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
- Načrti šolskih poti
- Poročila Policije
- Poročila Medobčinskega inšpektorata in redarstva
- Poročila RRA in RCM
- Pobude gospodarstva in negospodarstva
- Ankete
- Razne strokovne študije, raziskave, poročila itd.



AKCIJSKI NAČRT OCPS OBČINE PIVKA

UKREPI - CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE													
ŠT. UKREPA	UKREP	Skupaj v EUR	Odgovornost	Zahtevnost	Vir financiranja	Časovni načrt izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1	Vsakoletno ozaveščanje, izobraževanje in medijsko komuniciranje o trajnostni mobilnosti za občane in občinsko upravo	12.000	Občina	Majhna	OP, RS in EU								
C2	Sodelovanje in povezovanje z drugimi občinami, državo	/	Občina + sosednje občine	Majhna	Brez stroškov								
C3	Usklajeno prostorsko načrtovanje z načeli celostnega prometnega načrtovanja	/	Občina	Srednja	Brez stroškov								
C4	Usklajenost načrtovanja in prenov s smernicami za projektiranje univerzalne dostopnosti	20.000	Občina	Srednja	OP								
C5	Vsakoletno merjenje, poročanje in spremljanje obveznih kazalnikov skladno s pravilnikom o vsebini in pripravi OCPS in objava rezultatov spremljanja kazalnikov	2.000 letno	Občina, zunanji izvajalec	Srednja	OP								
UKREPI - HOJA													
ŠT. UKREPA	UKREP	Skupaj v EUR	Odgovornost	Zahtevnost	Vir financiranja	Časovni načrt izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
H1	Ureditev površin, prijaznih za pešce, in vzpostavitev območij umirjenega prometa	600.000	Občina	Velika	OP, RS in EU								
H2	Ureditev prehodov za pešce in funkcionalno ovirane osebe z ustrezno prometno signalizacijo ter odpravljanjem obstoječih ovir za gibalno ovirane osebe	150.000	Občina + RS	Srednja	OP, RS in EU								
H3	Ureditev manjkajočih varnih šolskih poti, posodobitev načrtov šolskih poti in načrtovanje ter izvedba območij prijaznega prometa na območju šol in vrtcev	260.000 na območje	Občina + šole	Velika	OP, RS in EU								
H4	Projekt Pešbus	3.500	Občina + Šole	Majhna	OP + šole								
H5	Načrtovanje in transformacija cestnih površin v središču in širši okolici Pivke v območje prijaznega prometa z ozelenitvijo	1.700.000	Občina	Velika	OP, RS in EU								

UKREPI - KOLESARJENJE													
ŠT. UKREPA	UKREP	Skupaj v EUR	Odgovornost	Zahtevnost	Vir financiranja	Časovni načrt izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
K1	Izdelava projektne naloge za načrtovanje kolesarskih poti v občini Pivka.	40.000	Občina	Majhna	OP, RS in EU								
K2	Načrtovanje, pridobitev ustrezne dokumentacije za gradnjo in izvedba manjkajočih kolesarskih povezav (Pivka-Parje-Zagorje, Pivka-Kal, Neverke-Gornja Košana)	1.430.000	Občina + DrSI	Velika	OP, RS in EU								
K3	Postavitev pokritih kolesarnic (šole, vrtci in ostale potencialne lokacije - JPP, občinske storitve, turistične znamenitosti) in postavitve stojal in druge urbane opreme za kolesarje	7.000	Občina + šole	Srednja	OP, RS in EU								
K4	Vzpostavitev izposoje koles v povezavi z Zavodom za turizem Pivka (kolesa in sistem) z nadgradnjo usmerjevalnih tabel za kolesarje v občini	34.000	Občina + Zavod za turizem	Majhna	OP								
K5	Načrtovanje, pridobitev dokumentacije za izgradnjo in izgradnja kolesarskega poligona "pumptrack", poligona za učenje in rekreativne površine za kolesarje v sklopu projekta Ureditev zelene infrastrukture v Pivki	50.000	Občina	Velika	OP, RS in EU								
K6	Uvedba boljše kolesarske povezljivosti s sosednjimi občinami, v povezavi z JPP in urejanjem dodatnih površin za kolesarje, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	/	Občina + DrSI	Srednja	Brez stroškov								
UKREPI - JPP													
ŠT. UKREPA	UKREP	Skupaj v EUR	Odgovornost	Zahtevnost	Vir financiranja	Časovni načrt izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
J1	Pobude in krepitev JPP z izboljšavami na obstoječem omrežju JPP	/	Občina + DrSI	Srednja	Brez stroškov								
J2	Pobuda za usklajitev voznega reda vlakov z avtobusnimi voznimi redi in dejanskimi potrebami potnikov	/	Občina + prevozniki	Velika	Brez stroškov								
J3	Ureditev glavne avtobusne postaje in postajališč (urniki, vozni redi, nadstreški, digitalne table) z varnimi navezavami na površine za pešce	140.000	Občina + RS	Majhna	OP								
J4	Nadgradnja sistema Sopotnik (nov avto in dodatni prostovoljci)	300.000	Občina	Srednja	OP								
J5	Storitev prevoza na zahtevo za vse občane	150.000- vzpos., 50.000 letno delovanje	Občina	Srednja	OP, RS in EU								

UKREPI - MOTORIZIRAN PROMET													
ŠT. UKREPA	UKREP	Skupaj v EUR	Odgovornost	Zahtevnost	Vir financiranja	Časovni načrt izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
M1	Izdelava in izvedba Načrta vodenja prometa v občini	10.000	Občina	Srednja	OP, RS								
M2	Načrtovanje, vzdrževanje in izvajanje fizičnih ukrepov za umirjanje prometa na pomembnejših cestah v naseljih ter oblikovanje območij prijaznega prometa	70.000	Občina + DRSI + RS + MI	Srednja	OP, RS								
M3	Pobuda - Izvajanje nadzora nad kršitvami (nepravilno parkiranje na pločnikih, avtobusnih postajah, šolskih poteh)	/	Občina + MI	Majhna	Brez stroškov								
M4	Ureditev in rekonstrukcija križišč in s tem vzpostavitev varnih prehodov za pešce in kolesarje čez državne in ostale ceste	1.003.622	Občina + DRSI	Srednja	OP, RS in EU								
M5	Umik tranzitnega prometa iz središča mesta (načrtovanje in izgradnja obvoznice)	30.000.000	Občina + DRSI + RS	Velika	OP, RS in EU								
M6	Ureditev multimodalne točke	400.000	Občina	Srednja	OP, RS in EU								
M7	Upravljanje parkiranja	50.000	Občina + veliki zaposlovalci (IC)	Majhna	OP								
M8	Sanacija dotrajanih vozišč	700.000	Občina	Srednja	OP								
UKREPI - TOVORNI PROMET													
ŠT. UKREPA	UKREP	Skupaj v EUR	Odgovornost	Zahtevnost	Vir financiranja	Časovni načrt izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
T1	Pobuda na DRSI za preusmeritev tovornih vozil (vodenje prometa z usmerjevalnimi tablami) na državni cesti	/	Občina + RS	Srednja	Brez stroškov								
T2	Pobuda medobčinskemu inšpektoratu za bolj pogosto tehtanje tovornih vozil	/	Občina + RS + MI	Majhna	Brez stroškov								
T3	Umik parkiranih tovornih vozil iz neprimernih mest v središču izven centra Pivke	400.000	Občina + RS	Velika	OP, RS in EU								
T4	Analiza možnosti za prilagoditev vodenja tranzitnega prometa v navigacijskih sistemih z namenom omejitve prometa na cestah skozi manjša naselja	/	Občina + RS	Srednja	Brez stroškov								
T5	Meritve hrupa in onesnaženosti zraka	9.000	Občina	Srednja	OP								

10

SPREMLJANJE KAZALNIKOV

Vse aktivnosti spremljanja in vrednotenja se bodo izvajale skladno z Načrtom spremljanja kazalnikov, ki je bil pripravljen v okviru procesa oblikovanja OCPS. Na podlagi Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023) mora Občina Pivka obvezno poročati enotne kazalnike učinka (pet obveznih kazalnikov) ter enotne kazalnike izvedbe (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta) pristojnemu ministrstvu za prometno politiko. Kazalnike učinka izvajanja OCPS bo Občina Pivka poročala vsako leto, in sicer do 15. marca za preteklo koledarsko leto. Enotne kazalnike izvedbe OCPS, skupaj z realiziranimi vrednostmi, bo Občina poročala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.



LITERATURA IN VIRI

- Minimalni standardi pripravo občinske celostne prometne strategije za občine od 6.000 do 10.000 prebivalcev (<https://www.sptm.si/>).
- Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije - Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje; april 2023 (prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo).
- Podatki o avtobusnih povezavah, DUJPP.
- Podatki o vozni redih, NOMAGO.
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja, preverjanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov in metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 130/22).
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<https://www.sptm.si/>).
- Slovenske železnice d.o.o.
- Spletna stran Občine Pivka (<https://www.pivka.si/>).
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22).