



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DIVAČA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DIVAČA

Naročnik:	Občina Divača Kolodvorska ulica 3 A, 6215 Divača
Izvajalec:	LOCUS PROSTORSKE INFORMACIJSKE REŠITVE d.o.o. IGEA d.o.o. IDRIJSKO-CERKLJANSKA RAZVOJNA AGENCIJA d.o.o.
Vodja projekta:	Jernej Zajec
Strokovna skupina:	Tosja Vidmar Nuša Britovšek Maja Šinigoj Jernej Zajec Jasmina Nikić Darja Simić Diana Golob Mrak Mateja Bizjak Lana Sladič Jakob Jugovic Leon Kobetič Nina Lipušček Vid Eržen Marjana Pahor Sirk Žan Drobnič Jožica Lazar Urška Humerca
Koordinator:	Boštjan Delak
Presoja:	dr. Darja Topolšek
Leto izida:	2025



KAZALO

1.	NAGOVOR ŽUPANJE	6
2.	SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI	7
3.	VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	8
4.	PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	10
5.	OBMOČJE OBRAVNAVE	13
6.	ORIS ŽELENEGA STANJA	15
6.1	Vizija razvoja prometa	15
6.2	Strateški cilji	16
7.	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	18
7.1	Demografski trendi	18
7.2	Prometne značilnosti in izzivi	19
7.3	Prometna varnost	20
7.4	Potovalne navade občanov	22
7.5	Razmere za hojo in kolesarjenje	24
7.6	Uporaba javnega potniškega prometa	26
8.	DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	28
8.1	Dosežki	28
8.2	Ključni izzivi	30
8.3	Priložnosti	31
9.	PET STEBROV UKREPANJA	33
9.1	Celostno prometno načrtovanje	35
9.1.1	Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov	35
9.1.2	Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem	37
9.2	Hoja	39
9.2.1	Načrtovanje in širitev območij za pešce z zagotavljanjem dostopnosti za vse	39
9.2.2	Povečanje privlačnosti za hojo	40
9.3	Kolesarjenje	42
9.3.1	Načrtovanje in vzpostavljanje mreže kolesarskih povezav	42
9.3.2	Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti	43
9.4	Javni potniški promet	44
9.4.1	Optimizacija voznih redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP	44

9.4.2	Izboljšanje dostopnosti in kakovosti storitev	45
9.5	Motorni promet.....	46
9.5.1	Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve	47
9.5.2	Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti.....	47
9.5.3	Uvajanje aktivne parkirne politike.....	48
10.	AKCIJSKI NAČRT	51

SEZNAM KRATIC

AC	Avtocesta
AVP	Agencija za varnost prometa
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
EU	Evropska unija
JPP	Javni potniški promet
K +R	»Kiss and ride«
NIJZ	Nacionalni inštitut za javno zdravje
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
OŠ	Osnovna šola
PŠJ	Park Škocjanskih jam
RS	Republika Slovenija
SPVCP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SŽ	Slovenske železnice
ŽP	Železniška postaja

1. NAGOVOR ŽUPANJE

Spoštovane občanke in občani,

pred vami je **Občinska celostna prometna strategija (OCPS)** – dolgoročni strateški dokument, s katerim si v občini Divača zastavljamo jasen cilj: vzpostaviti varen, dostopen, povezan in okolju prijazen prometni sistem. Naše skupno vodilo je ustvariti občino, v kateri bodo vsakodnevne poti varne za vse – še posebej za otroke, starejše in ranljive – ter hkrati dovolj kakovostne, da bodo podpirale trajnostni razvoj, aktivno življenje in lokalno gospodarstvo.

V zadnjih letih smo že dosegli pomembne izboljšave. Prenovili smo Kraško cesto in s tem izboljšali prometno varnost ter pogoje za pešce in kolesarje, postopno smo pričeli z urejanjem prometa v centru Divače, podprli smo vzpostavljanje prevozov na klic, ki olajšujejo mobilnost tistim, ki so pogosto ostajali ob strani, ter posodabljali lokalno cestno infrastrukturo in prometno signalizacijo. A številni izzivi ostajajo – in prav zato je ta strategija ključna za prihodnost.

Dokument je plod širokega sodelovanja. Izvedli smo poglobljene intervjuje s ključnimi deležniki, številne delavnice, občani in občanke ste sodelovali v anketi, izvedli smo tudi anketo v šolah in pri delodajalcih, zbrali smo več kot 150 konkretnih pobud preko spletnega portala, izvedli smo terenske ogleda ter številne druge analize.

V prihodnjih letih bomo namenili pozornost številnim ukrepom, ki bodo prispevale k realizaciji naše skupne vizije. Med prednostnimi ukrepi je vzpostavitev **varne povezave za pešce in kolesarje čez avtocesto**, ki bo povezala Divačo, Dolnje Ležeče in Park Škocjanskih jam. Posebno skrb bomo namenili

območju **Osnovne šole Divača**, kjer načrtujemo prenovu prometnega režima. V središču Divače bomo uvedli **trajnostni prometni režim**, ki bo prijaznejši do pešcev in kolesarjev ter hkrati načrtujemo prenovu **avtobusne postaje**.

Podpirali bomo vključevanje v **državno mrežo kolesarskih poti** – zlasti trase D1 (Postojna–Divača–Koper) in D7 (Sežana–Divača–Ilirska Bistrica) – ter skrbeli za opremo in varnost lokalnih kolesarskih površin. **Javnemu potniškemu prometu** bomo namenili stalno podporo tako pri optimizaciji voznih redov, prevozih na klic kot pri vzdrževanju in urejanju varnih avtobusnih postajališč. Dodatno priložnost predstavlja tudi izgradnja 2. tira železnice. Nadaljevali bomo z vlaganji v redno **vzdrževanje cestne infrastrukture in križišč**. Zavzemali se bomo za nadaljnje **omejevanje tovornega prometa skozi Vremsko dolino** z usmerjanjem na avtocestno omrežje. Izpostavljeni so le prednostni ukrepi, v dokumentu pa so vključeni še številni drugi ukrepi.

Zavedamo se, da uspeh te strategije ne bo odvisen le od izvedenih ukrepov, temveč predvsem od naše skupne pripravljenosti na spremembe. Zato bomo pomembno vlogo namenili **ozaveščanju, spodbujanju trajnostnih potovalnih navad** in predvsem **sodelovanju – z vami, občankami in občani, pa tudi s šolami, podjetji, turizmom in vsemi, ki sobivamo v tem prostoru**.

Naj bo ta strategija naš skupni kompas za prometno prihodnost, ki bo varna, trajnostna in povezana z identiteto našega prostora.

Z zahvalo za zaupanje in sodelovanje,

Alenka Štrucl Dovgan.

Županja Občine Divača

2. SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije občine Divača je naročila Občina Divača, sofinancira jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Občina Divača se je decembra 2023 prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) 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«. Marca 2024 je bila Občina Divača s sklepom obveščena o nepovratnih sredstev kohezijske politike.

Proces priprave Strategije je vodilo podjetje IGEA d.o.o., LOCUS d.o.o. in Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija d.o.o.

3. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostno razumevanje in načrtovanje prometa je ključno za zagotavljanje visoke kakovosti življenja in trajnostnega razvoja v občini Divača, ki jo zaznamujejo strateška lega na vozlišču mednarodnih prometnih koridorjev, prisotnost ključne železniške in avtocestne infrastrukture ter kraško okolje. Njihov preplet ustvarja kompleksne prometne specifike, ki obsegajo intenziven tranzitni in tovorni promet, lokalne mobilnostne potrebe ter turistične tokove. Strateški pristop, premišljene rešitve in aktivno sodelovanje prebivalcev ter deležnikov je ključno pri naslavljanju prometnih izzivov. Celostno urejanje prometa prinaša številne prednosti – izboljšano prometno infrastrukturo,

optimizacijo mobilnosti za prebivalce in obiskovalce, zmanjšanje prometnih zastojev in stroškov mobilnosti, učinkovitejše javne naložbe ter manjše obremenitve okolja. Celostna prometna strategija omogoča prehod na trajnostne oblike mobilnosti, ki prispevajo k večji varnosti, izboljšanju dostopnosti in zmanjšanju vplivov motornega prometa na okolje. Ključni korak pri celostnem prometnem načrtovanju je priprava Celostne prometne strategije s trajnostnim, integralnim, uravnoteženim in vključujočim pristopu, jasno vizijo in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, spremljanje in vrednotenje stanja oz. sprememb ter strokovnost in kakovost.

Tabela 1: Primerjava značilnosti tradicionalnega in celostnega prometnega načrtovanja

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Občina Divača si prizadeva za sodoben in trajnosten prometni sistem, ki bo uravnoteženo podpiral potrebe lokalnega prebivalstva, turističnega sektorja in gospodarstva. Z vključevanjem vseh deležnikov ter usmerjanjem v trajnostne oblike prevoza, kot so kolesarjenje, pešačenje in izboljšan javni prevoz, želimo ustvariti bolj privlačno, zdravo in dostopno življenjsko

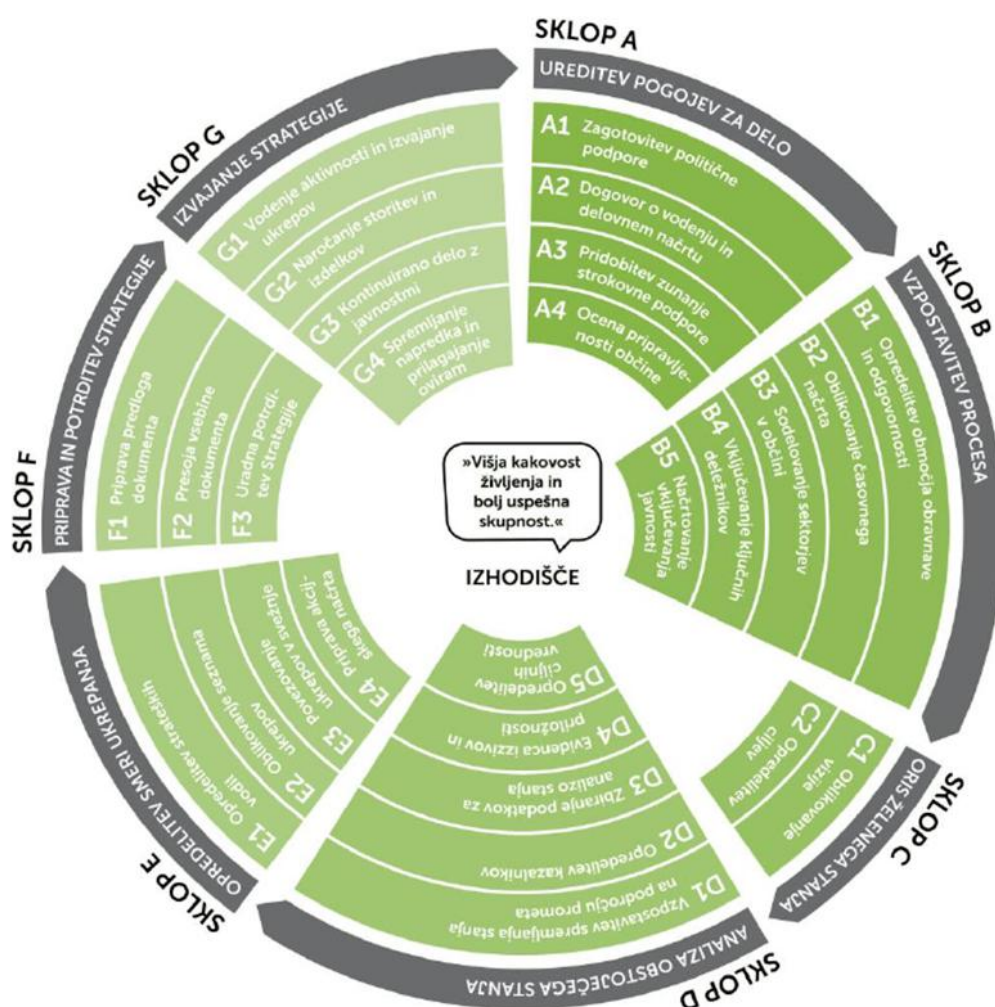
okolje za vse generacije. Občinska celostna prometna strategija je torej temelj za dolgoročen razvoj prometa v občini Divača, ki bo podpirala njeno vlogo kot prometno pomembno, urejeno in trajnostno naravnano kraško središče z visoko kakovostjo bivanja ter gospodarskim, naravovarstvenim in turističnim potencialom.

4. PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Priprava Občinske celotne prometne strategije (OCPS) je bila izvedena skladno z veljavnimi nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celotne prometne strategije. Proces je razdeljen na 7 vsebinskih sklopov (A-G) v kronološkem vrstnem redu:

- Sklop A: Ureditev pogojev za delo
- Sklop B: Vzpostavitev procesa
- Sklop C: Oris zelenega stanja
- Sklop D: Analiza obstoječega stanja
- Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja
- Sklop F: Priprava in potrditev strategije
- Sklop G: Izvajanje strategije

Slika 1: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celotne prometne strategije¹

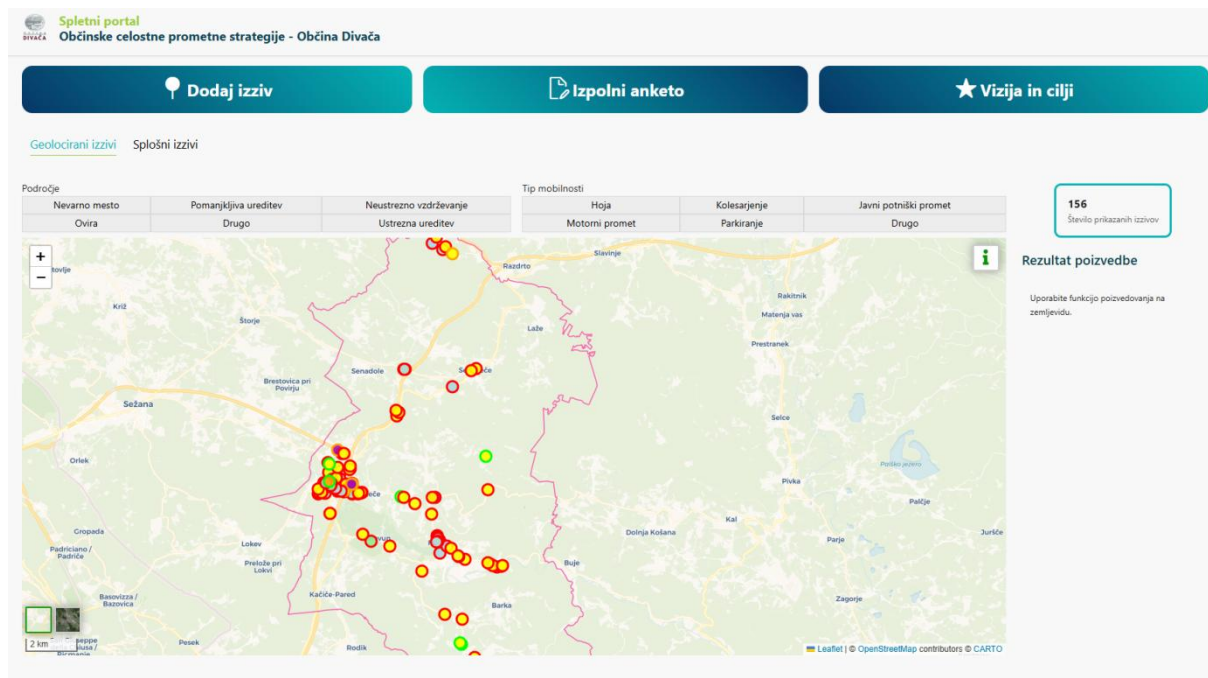


¹Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celotne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 12

Med junijem 2024 in junijem 2025 je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Divača. Po dogovoru o vodenju in delovnem načrtu z izvajalci in občino, so bili določeni člani ožje in širše delovne skupine, ki so aktivno sodelovali skozi vse faze priprave strategije. Širša delovna skupina je bila oblikovana iz predstavnikov ključnih lokalnih deležnikov, med katerimi so bili predstavniki občinske uprave, krajevnih skupnosti, osnovnih šol, vrtcev, policije, gasilskih društev, redarske službe, izvajalec organiziranih šolskih prevozov, zavoda Sopotnik, medobčinskega društva invalidov, avto-moto društva ter Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPVCP).

Tekom priprave OCPS so bile v okviru sklopov izvedene predvidene aktivnosti, ki so vključevale strokovno in splošno javnost – javne razprave, ankete, intervjuji, kordonsko štetje prometa, delavnice, predstavitve, delovne sestanke, javne objave v tiskanih in spletnih medijih idr. 172 občanov je sodelovalo pri izpolnjevanju splošne ankete o pogledih na trenutno stanje prometa v občini in o mobilnostih navadah občanov. Hkrati so anketo o potovalnih navadah reševali še osnovnošolci in zaposleni v večjih podjetjih v občini Divača. Na spletnem portalu so v obliki digitalne javne razprave občani podali skupno 156 prometnih izzivov, ki jih opažajo v občini. Poleg tega so ocenjevali še predlagano vizije in cilje. Poleg digitalne je bila izvedena tudi fizična javna razprava v Divači.

Slika 2: Digitalna javna razprava v okviru priprave CPS – prikaz lokacij izzivov in predlogov ukrepov podanih s strani občanov



Slika 3: Delavnica o oblikovanju vizije in ciljev s širšo delovno skupino



5. OBMOČJE OBRAVNAVE

Občina Divača leži na jugozahodu Slovenije, na pomembnem prometnem stičišču med notranjostjo države in slovensko obalo. Zajema površino približno 145 km² in vključuje 31 naselij, ki so upravno razdeljena na šest krajevnih skupnosti: Divača, Dolnje Ležeče, Gabrče, Pregarje, Senožeče in Vreme. Gre za kraško občino z izrazito razgibanim reliefom in bogato naravno ter kulturno dediščino.

Kljub relativno veliki površini ima občina razmeroma nizko gostoto poselitve (približno 30 prebivalcev na km²), kar je občutno manj od slovenskega povprečja. S 4.500 prebivalci se Občina Divača uvršča med manjše slovenske občine. Posledično se tudi sooča s posebnimi razvojnimi in prometnimi izzivi, povezanimi z razpršeno poselitvijo in omejenimi javnofinančnimi sredstvi.

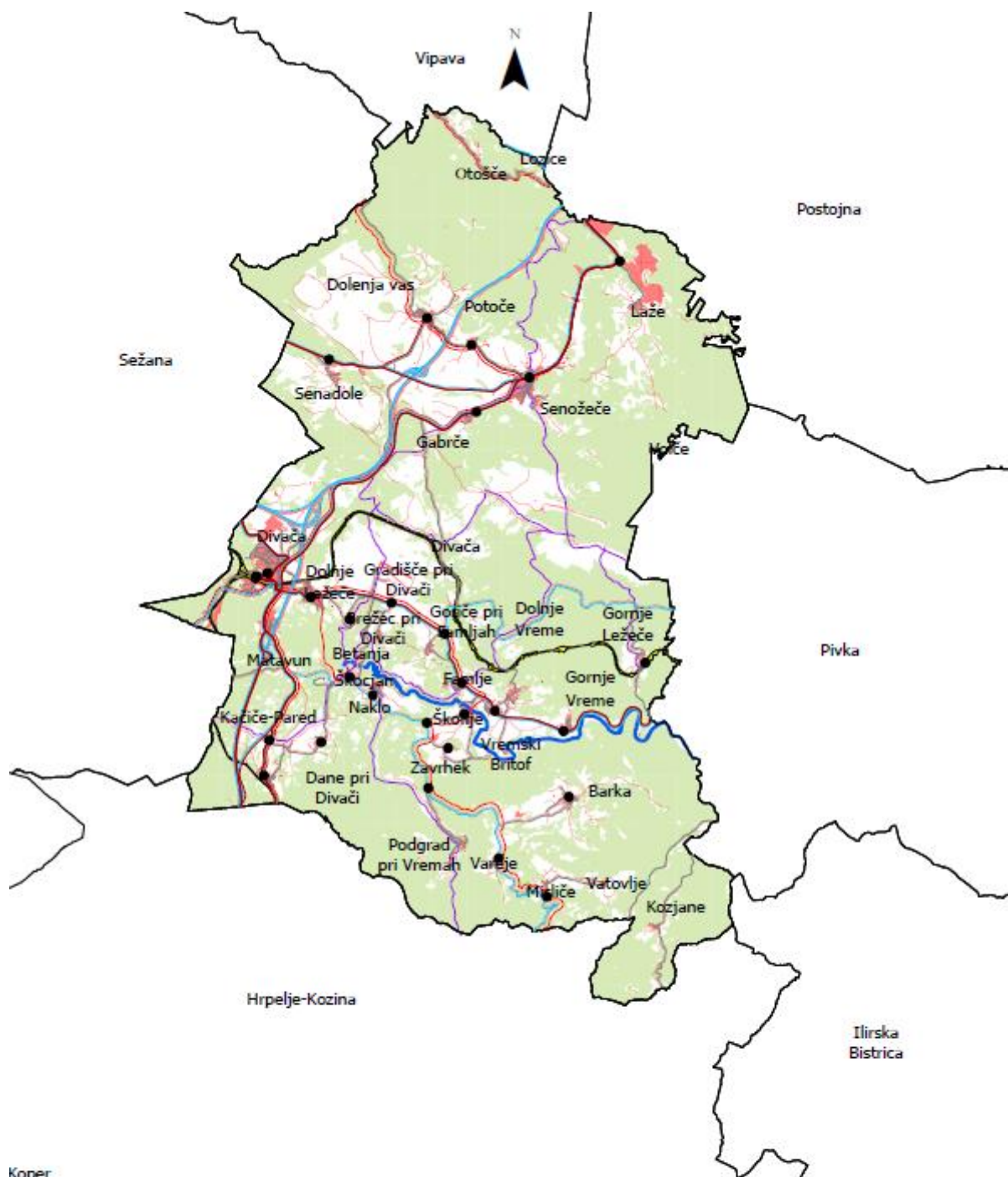
Prometna lega občine je strateško pomembna tako v nacionalnem kot tudi v čezmejnem kontekstu. Občina leži ob pomembnih prometnih koridorjih – tu potekata tako avtocesta A1 (Ljubljana–Koper) kot železniška proga Divača–Koper, ki predstavlja enega izmed ključnih povezovalnih členov slovenskega in evropskega železniškega

omrežja. Trenutno je v fazi gradnje tudi drugi tir železniške povezave med Koprom in Divačo, kar bo še povečalo prometno vlogo občine in razvojne priložnosti. Občina razpolaga tudi s športnim letališčem Letališče Ležeški Gabrk Divača.

Železniška postaja Divača predstavlja pomembno vozlišče za potniški in tovorni promet. Kljub dobrim regionalnim povezavam pa lokalna prometna infrastruktura pogosto ne zadostuje potrebam po varnem, učinkovitem in trajnostnem prometu. Občina se sooča s številnimi izzivi, povezanimi z (ne)dostopnostjo javnega potniškega prometa, pomanjkanjem kolesarskih povezav, visoko frekvenco tovarnega in tranzitnega prometa in razmeroma visoko odvisnostjo prebivalstva od osebnih vozil.

Sprejetje občinske celostne prometne strategije je zato ključno pri reševanju navedenih izzivov z namenom ustvarjanja trajnostnega, dostopnega in varnega prometnega sistema, ki bo podprt z učinkovitim javnim prevozom, izboljšano infrastrukturo za trajnostne oblike mobilnosti ter usklajenim prostorskim razvojem.

Slika 4: Kartografski prikaz območja Občine Divača (vir lastna obdelava)



Koper

LEGENDA

Območje občine Divača

Meje sosednjih občin

Pomembni objekti

Avtobusna postajališča

Linije medkrajevnega prometa

Prometnice

Državna ceste

Občinska cesta

Železnica

Kolesarske poti in peš povezave

Pešpoti

Kolesarske poti

Raba prostora

Naselja

Gozd

Vode

6. ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija in strateški cilji prometnega razvoja občine Divača opredeljujejo dolgoročno usmeritev urejanja prometa kot enega ključnih dejavnikov prostorskega, gospodarskega in družbenega razvoja občine. Predstavljajo vpogled v zeleno stanje občine na področju

prometa v prihodnosti, ki si ga prebivalci in deležniki prizadevajo uresničiti. Združevanje lokalnih potreb in strokovnih izhodišč omogoča oblikovanje celovitega in usklajenega pristopa k razvoju prometnega sistema.

6.1 Vizija razvoja prometa

Vizija razvoja prometa je bila oblikovana na podlagi vrednot, ki so jih v anketi za splošno javnost, digitalni javni razpravi in javni razpravi s fizično prisotnostjo kot najpomembnejše izbrali prebivalci občine ter na podlagi predlogov, ki so jih podali člani širše delovne skupine priprave OCPS. Kraške občine (Sežana, Hrpelje-Kozina, Divača, Komen, Miren-Kostanjevica) so oblikovale skupno vizijo, ki se glasi:

»Občine Sežana, Hrpelje-Kozina, Divača, Komen in Miren-Kostanjevica so prostor trajnostnega razvoja, kjer s kakovostno dostopnostjo prilagojeno vsakemu posamezniku in povezanostjo zagotavljamo zdrav, varen in prijazen prostor za bivanje, obisk ter gospodarski razvoj, pri čemer spodbujamo solidarnost z zdravim načinom življenja in ohranjamo čisto okolje.«

Trajnostna mobilnost v občini Divača ne pomeni zgolj omejevanja motornega prometa, temveč vključuje celovit pristop k izboljšanju pogojev za varno in udobno hojo, kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa in

drugih oblik mobilnosti z nizkimi emisijami. Prebivalcem bo omogočeno, da svoje potrebe po mobilnosti zadostijo na varen, okoljsko vzdržen in dostopen način, ne glede na izbrano prevozno sredstvo. Poseben poudarek bo na razvoju aktivne mobilnosti, ki vključuje hojo in kolesarjenje kot ključni del zdravega življenjskega sloga. Infrastruktura bo načrtovana premišljena, tako da bo funkcionalna, smotrno financirana in prilagojena realnim potrebam prebivalcev. Vse posege v prostor bo spremljal trajnostni pristop, ki bo prispeval k ohranjanju naravnega okolja in kulturne krajine občine Divača. Z zagotavljanjem varne, dostopne in vključujoče mobilnosti bo občina zmanjšala vpliv prometa na okolje, izboljšala kakovost zraka ter dvignila kakovost življenja vseh prebivalcev in obiskovalcev. Divača ima, kot pomembno prometno vozlišče v regiji, priložnost razviti sodobne in trajnostne prometne rešitve, ki bodo dolgoročno prispevale k gospodarski in turistični privlačnosti kraja.

6.2 Strateški cilji

Strateški cilji opredeljujejo ključne izboljšave, ki jih želi občina doseči z izvajanjem Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Da bi občinam olajšali načrtovanje in učinkoviteje uskladili njihove strategije s širšimi nacionalnimi usmeritvami, je bila na državni ravni pripravljena usklajena zbirka sedmih obveznih ciljev. Ti cilji omogočajo poenoten pristop k trajnostnemu razvoju prometa ter prispevajo k boljši koordinaciji lokalnih in državnih prizadevanj za izboljšanje mobilnosti²:

- izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa,
- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,
- izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Vsem navedenim ciljem sledi tudi občinska celostna prometna strategija Občine Divača, s pomočjo širše delovne skupine in mnenja splošne javnosti preko javnih razprav pa so bili spodaj navedeni 4 cilji določeni kot prioritetni:

C1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Na področju varnosti v cestnem prometu je cilj Občine Divače zmanjšati število prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami in povečati splošno varnost vseh

udeležencev v prometu – pešcev, kolesarjev in voznikov motornih vozil.

Leta 2023 je bilo v občini zabeleženih 6 prometnih nesreč s hudo telesno poškodbo, kjer so se huje poškodovale 4 osebe v motornih vozilih in 2 kolesarja, medtem ko pešci niso bili udeleženi. Cilj do leta 2032 je prepoloviti število hudih nesreč v motornih vozilih (na 3) ter ohraniti ničelno število smrtnih nesreč pri pešcih in kolesarjih. Poleg tega je cilj tudi zmanjšati število vseh prometnih nesreč na 1.000 prebivalcev s 24,08 na 12,04, kar pomeni občutno izboljšanje prometne varnosti v občini.

Z izvedbo predvidenih ukrepov bo občina zmanjšala tveganje za nastanek prometnih nesreč in zagotovila varnejše pogoje za vse udeležence v prometu, s ciljem, da se do leta 2032 občutno izboljša varnost v cestnem prometu.

C2: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Cilj Občine Divača je izboljšati kakovost bivanja v občini z razvojem trajnostnih oblik mobilnosti, zmanjšanjem okoljskih vplivov in spodbujanjem povezanosti skupnosti. Poudarek bo na večji uporabi hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa (JPP), povečanju deleža električnih vozil in polnilne infrastrukture in zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje (npr. zmanjšanje hrupa).

Občina bo spodbujala rast števila registriranih električnih vozil in razširitev javne mreže polnilnic, s čimer bo prispevala k zmanjšanju emisij CO₂ in prehodu v zeleno prihodnost. Na področju delovnih migracij je cilj okrepiti indeks delovnih migracij, in sicer s 47,6 na 50, kar bo pomenilo boljšo dostopnost delovnih mest znotraj občine in zmanjšanje dnevnih migracij na dolge razdalje.

²Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31

Z uresničitvijo cilja bo Občina postala prijaznejše, varnejše in bolj povezano okolje za prebivalce, kjer bo trajnostna mobilnost postala samoumeven del vsakdanjega življenja.

C3: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Občina Divača si bo prizadevala ustvariti okolje, ki bo prebivalce spodbujalo k bolj zdravemu in aktivnemu načinu življenja. Poudarek je na večji vključitvi telesne aktivnosti v vsakdanje življenje, bodisi skozi rekreacijo, hojo, kolesarjenje ali druge trajnostne oblike mobilnosti.

Zdrav življenjski slog je tesno povezan s telesno aktivnostjo, zato je cilj Občine izboljšati telesno pripravljenost prebivalcev, še posebej otrok in mladih. Leta 2024 je indeks telesne pripravljenosti otrok znašal 46,23, kar je pod slovenskim povprečjem (50,0). Do leta 2032 je zastavljen cilj povečanje na 48,54, kar pomeni večjo telesno zmogljivost, splošno boljše zdravje mladih in približanje državnemu povprečju. Poleg tega je ključni izziv povečanje uporabe aktivnih načinov prevoza, kot sta hoja in kolesarjenje. Trenutno se kolo za pot v šolo in na delo zelo redko uporablja, cilj do leta 2032 pa je, da bo vsaj 5 % osnovnošolcev za pot v šolo uporabljalo kolo ter da bo 5 % zaposlenih na delo prihajalo peš ali s kolesom.

Z boljšo infrastrukturo, izvajanjem programov ozaveščanja in informiranja lahko občina doseže večjo telesno aktivnost prebivalcev. S tem bo izboljšano zdravje in dobro počutje občanov, zmanjšana bo uporaba avtomobilov na kratkih razdaljah ter povečana bo povezanost skupnosti. Do leta 2032 si bo občina prizadevala za rast števila otrok, ki kolesarijo v šolo, več zaposlenih, ki hodijo na delo peš ali s kolesom, in več prebivalcev, ki

redno vključujejo gibanje v svoje vsakdanje življenje.

C4: Uravnotežen prometni razvoj z enakopravno obravnavo vseh načinov mobilnosti

Občina si bo prizadevala za uravnotežen prometni razvoj, ki bo v enaki meri upošteval hojo, kolesarjenje in javni potniški promet (JPP) ter s tem omogočil pravičnejšo porazdelitev prometnega prostora. Cilj je izboljšati dostopnost in varnost vseh udeležencev v prometu, zmanjšati odvisnost od avtomobilov ter spodbuditi trajnostne oblike mobilnosti, ki prispevajo k čistejšemu in bolj povezanemu okolju.

Do leta 2032 je cilj Občine Divače doseči povečanje deleža pozitivnih sprememb v zadnjih letih na področju hoje s sedanjih 37 % na 50 %, kar bo omogočeno s prenovo in širitvijo pešpoti. Prav tako bo občina spodbujala kolesarjenje, tako da bo delež pozitivnih sprememb z 21,7 % narasel na 28 %, kar pomeni izboljšanje kolesarske infrastrukture in varnejše poti za kolesarje. Načrtuje se tudi večjo uporabo javnega potniškega prometa (JPP), kjer je cilj povečati prepoznavanje pozitivnih sprememb s področja JPP občanov z 9,2 % na 11 %, kar bo zahtevalo optimizacijo voznih redov in boljše povezave.

Z uravnoteženim razvojem vseh oblik mobilnosti bo občina zagotovila pravičnejšo in varnejšo prometno ureditev, ki bo zmanjšala odvisnost od osebnih vozil in izboljšala kakovost življenja. S povečanjem deleža pešcev, kolesarjev in uporabnikov JPP bo promet postal bolj pretočen, varnejši in okolju prijaznejši, kar bo prispevalo k trajnostnemu razvoju občine.

7. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

V okviru priprave OCPS so bile s pomočjo različnih aktivnosti analizirane podatkovne baze z več vsebinskih področij, kar je omogočilo celovit vpogled v obstoječe stanje prometa in mobilnosti v občini Divača in identifikacijo ključnih izzivov in priložnosti. Analiza obstoječega stanja je vključevala:

- pregled relevantne obstoječe dokumentacije,
- analiza podatkov različnih javno dostopnih virov (SURS, Policija, NIJZ, DRSI, Triglav DRAJV),
- zbiranje podatkov za analizo stanja:
 - kordonsko štetje prometa,
 - splošna anketa med občani,
 - anketa med zaposlenimi v občini,
 - anketa med osnovnošolci,
 - intervjuji z ključnimi deležniki,
 - portal za zbiranje prometnih izzivov in predlogov ukrepov,
 - javne razprave,
 - delavnice s širšo in z ožjo delovno skupino,
 - terenski ogledi stanja,
 - opredelitev kazalnikov,
 - vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa.

7.1 Demografski trendi

Občina Divača, ena izmed manjših slovenskih občin v Obalno-kraški regiji, je leta 2024 štela 4.501 prebivalcev. Gostota naseljenosti je znašala 31 prebivalcev na km², kar je precej pod slovenskim povprečjem (105 prebivalcev na km²), kar nakazuje na bolj razpršeno poseljenost območja.

Kljub manjšemu številu prebivalcev občina beleži pozitivne demografske trende, vendar na račun izrazitega pozitivnega selitvenega prirasta. Leta 2023 beleži negativen naravni, a izrazit selitveni prirast, zato se število prebivalcev povečuje. Naravni prirast je znašal -2,2 na 1.000 prebivalcev, kar je okoli državnega povprečja (-2,1), medtem ko je bil zabeležen pozitiven selitveni prirast (15,8 na 1.000 prebivalcev), kar kaže na privlačnost območja za nove prebivalce.

Kljub temu pa starostna struktura prebivalstva kaže na trend staranja, kar vpliva na potrebe po prilagoditvah prometne infrastrukture v prihodnosti, zlasti za starejše prebivalce in gibalno ovirane osebe. Povprečna starost

prebivalcev sicer znaša 44,2 leta, kar je nekoliko nad slovenskim povprečjem (43,9 let). Indeks staranja (139) kaže na ugodnejše razmerje med mladimi in starejšimi v primerjavi z državnim povprečjem (142), kar pomeni, da je v občini nekoliko manjši delež starejših prebivalcev.

Na področju izobraževanja je v vrtce vključenih 76 % otrok, kar je nekoliko manj kot v Sloveniji (82 %). V občini se šola približno 450 osnovnošolcev in 120 dijakov, medtem ko število študentov na 1.000 prebivalcev znaša 21, kar je precej pod slovenskim povprečjem (38 študentov na 1.000 prebivalcev).

Gospodarski kazalniki kažejo nadpovprečno delovno aktivnost prebivalstva – 72 % delovno aktivnih prebivalcev (starih od 15 do 64 let), kar je nad slovenskim povprečjem (69 %). Kljub visoki delovni aktivnosti pa je povprečna bruto plača za 8 % nižja od državnega povprečja, neto plača pa za 6 % nižja, kar lahko vpliva na dolgoročno gospodarsko privlačnost občine.

Občina Divača izkazuje pozitivne demografske trende z rastjo števila prebivalstva kot posledica privlačnosti za priseljevanje in z visoko delovno aktivnostjo. Hkrati pa ostajajo izzivi, kot sta nižja povprečna plača in manjša vključenost prebivalcev v visokošolsko

izobraževanje, kar bi lahko dolgoročno vplivalo na gospodarski razvoj in kakovost delovne sile. Načrtovanje trajnostnega razvoja, izboljšanje izobraževalnih možnosti in spodbujanje gospodarskih naložb bodo ključni dejavniki za prihodnost občine.

7.2 Prometne značilnosti in izzivi

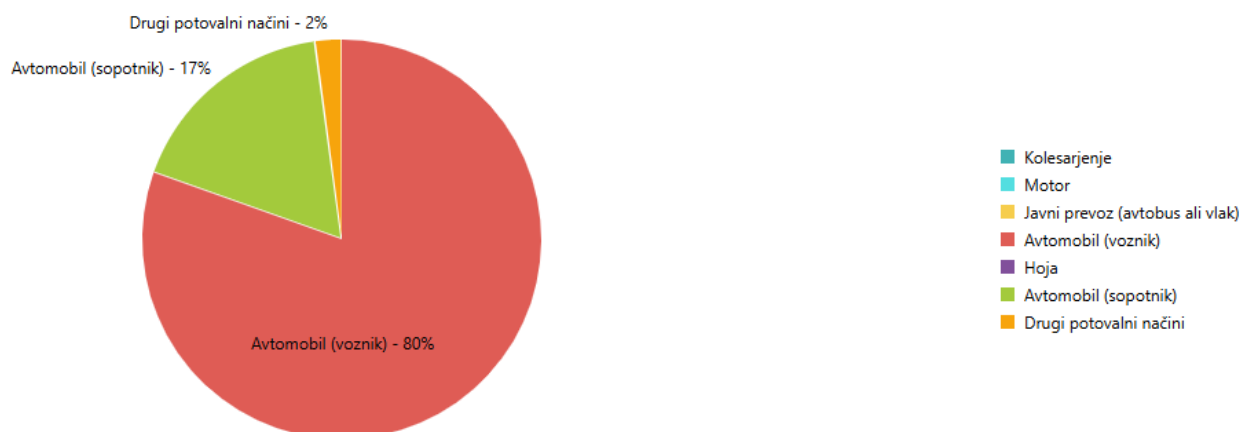
Občina Divača zaseda pomembno prometno lego na stičišču glavnih prometnih povezav. Kljub umeščenosti ob ključne državne prometnice, kot sta avtocesta A1 in železnica, se znotraj občine odražajo številne prostorske prometne posebnosti, povezane z razpršeno poselitvijo, nizko gostoto prebivalstva ter omejeno dostopnostjo do trajnostnih oblik mobilnosti. V nadaljevanju sledi analiza prometnih značilnosti, ki predstavlja temelj za oblikovanje celostne in dolgoročno vzdržne prometne strategije občine.

Rezultati analize statističnih podatkov s SURS-a kažejo, da večina prebivalcev občine dela zunaj občine prebivališča. Leta 2023 je bilo kar 83 % delovno aktivnega prebivalstva zaposlenega v drugih občinah. Glavne destinacije delovnih migracij so Sežana, Koper in Ljubljana. Sežana je zaradi bližine

najpogostejša izbira, medtem ko Koper ponuja številne zaposlitvene priložnosti v logistiki in storitvenih dejavnostih. Ljubljana kot osrednje slovensko zaposlitveno središče privablja delovne migrante, a zahteva večje časovne in logistične prilagoditve. Zaradi velikega deleža dnevni migrantov se občina sooča s povečano potrebo po kakovostnih prometnih povezavah, ki bi olajšale vsakodnevno potovanje na delo in zmanjšale odvisnost od osebnih vozil.

Rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih razkrivajo, da so skoraj vsi anketirani zaposleni občani (97,8 %) pri vsakodnevni poteh odvisni od osebnega avtomobila (voznik ali sopotnik). Alternativne oblike prevoza, kot so javna prometna sredstva, hoja ali kolesarjenje, skoraj niso prisotne.

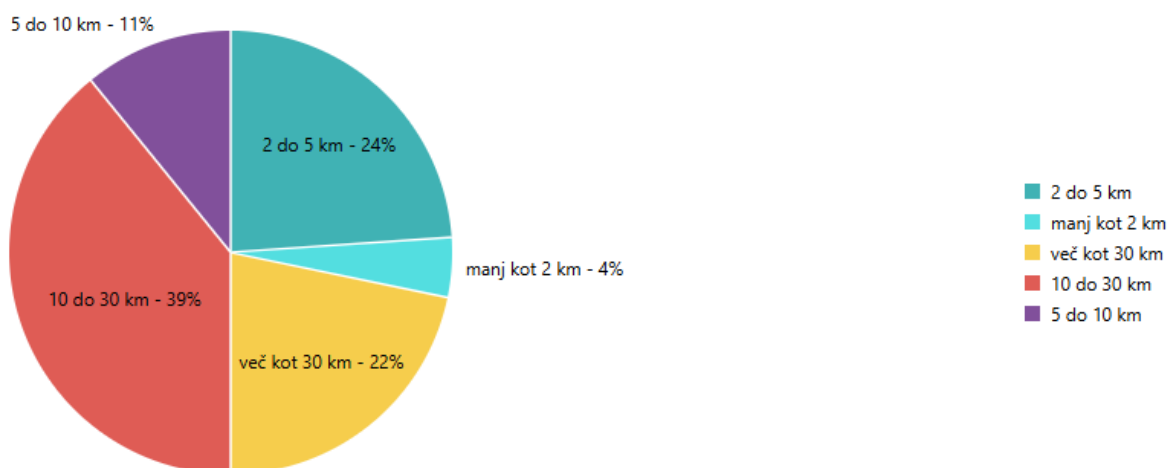
Slika 5: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (anketa o potovalnih navadah zaposlenih)



Več kot 60 % zaposlenih dnevno prevozi razdaljo, daljšo od 10 kilometrov, kar dodatno poudarja pomen ustrezne prometne infrastrukture in povezav.

Javni prevoz trenutno ni konkurenčen avtomobilskemu prometu, kar pomeni, da so prebivalci močno odvisni od lastnih prevoznih sredstev.

Slika 6: Dolžine poti na delo (anketa o potovalnih navadah zaposlenih)



Glede na trenutne trende je občina Divača pred večjimi prometnimi izzivi, ki jih lahko reši s spodbujanjem trajnostne mobilnosti in izboljšanjem prometne infrastrukture za različne tipe mobilnosti. Potrebni ukrepi vključujejo boljše javne prometne povezave zlasti proti Sežani, Kopru in Ljubljani, izgradnjo in nadgradnjo kolesarskih poti in povezavo naselij s središčem občine in bližnjimi zaposlitvenimi središči, ureditev varnih

pešpoti in infrastrukture za pešce s širitvijo in urejanjem pločnikov ter varnih prehodov za pešce, pozornost pa potrebno nameniti tudi problematiki tranzitnega prometa skozi Vremsko dolino. Z načrtnim vlaganjem v prometno infrastrukturo in trajnostne oblike mobilnosti lahko občina Divača izboljša kakovost življenja prebivalcev, zmanjša negativne vplive prometa na okolje in poveča svojo povezljivost s širšo regijo.

7.3 Prometna varnost

Občina Divača se v zadnjih letih sooča z izrazitimi nihanji v številu prometnih nesreč, kar kaže na izzive pri zagotavljanju varnosti vseh udeležencev v prometu. Medtem ko je bilo leta 2016 zabeleženih 77 prometnih nesreč (19,47 nesreč na 1.000 prebivalcev), se je do leta 2019 stanje izboljšalo, saj je število nesreč upadlo na 57 (13,71 nesreč na 1.000 prebivalcev). Vendar pa se je po tem letu trend obrnil in leta 2023 je bila dosežena

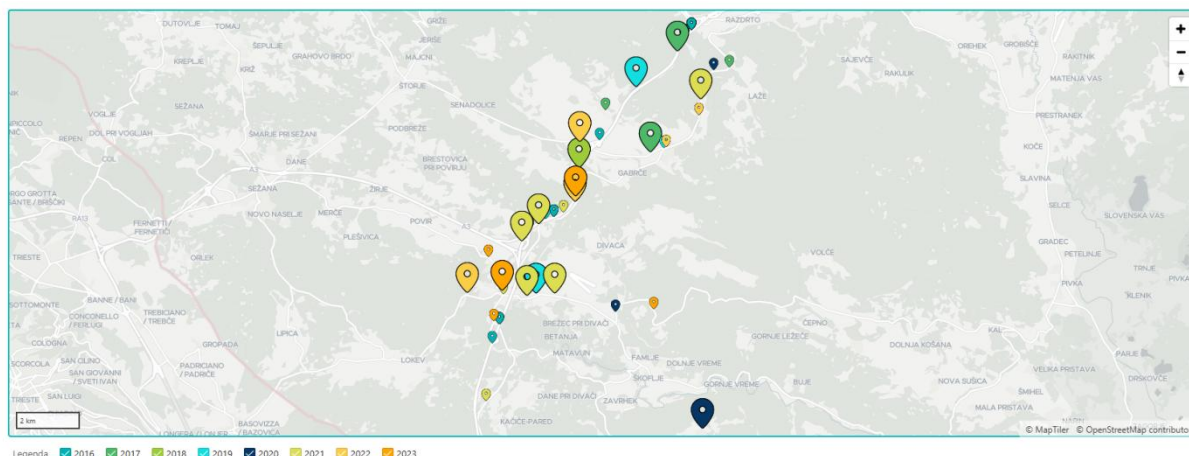
najvišjo vrednost v obdobju – 107 prometnih nesreč (24,08 na 1.000 prebivalcev).

Če primerjamo stanje prometne varnosti v občini Divača z občino Hrpelje-Kozina, opazimo pomembne razlike. Občina Hrpelje-Kozina je v letu 2016 zabeležila 60 prometnih nesreč, kar je bilo manj kot v Divači. Do leta 2020 se je število nesreč v Hrpelje-Kozina stabiliziralo na nižji ravni kot v Divači, vendar se je po 2020 tudi tam število nesreč začelo

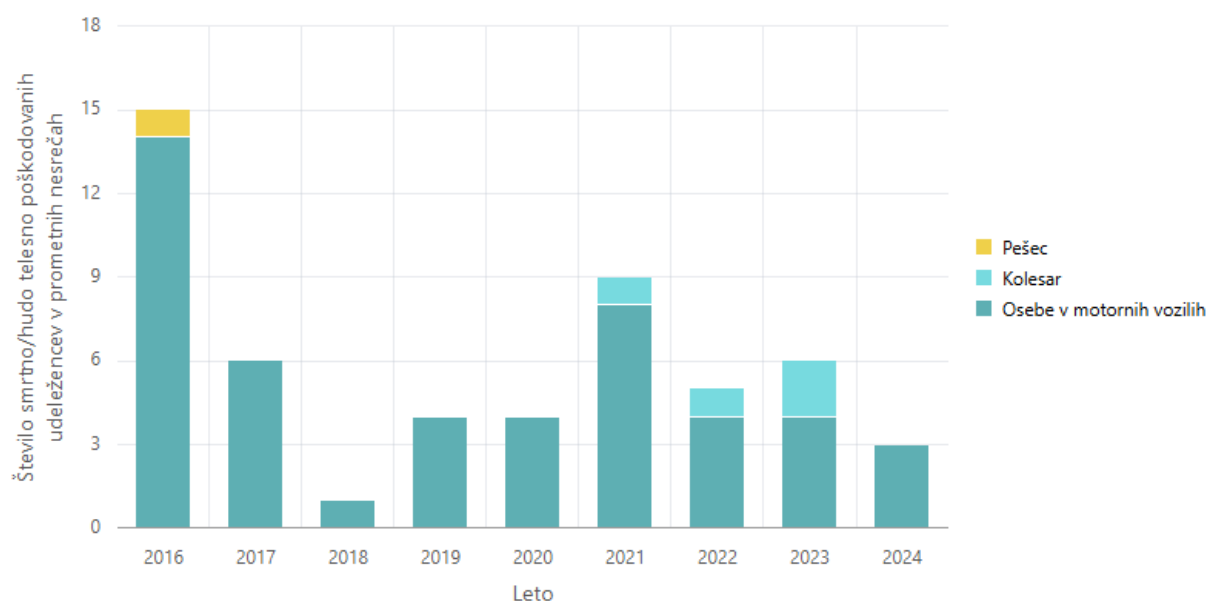
povečevati. Vendar pa je bila leta 2023 razlika med občinama precejšnja – v Divači je bilo 107 nesreč, v Hrpolje-Kozina pa 84.

Opazimo, da se je v Divači poslabšanje prometne varnosti zgodilo hitreje in bolj izrazito kot v sosednji občini.

Slika 7: Zemljevid prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo na območju Občine Divača po letih (vir: Policija)



Slika 8: Graf števila prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo po vrstah udeležencev na območju Občine Divača (vir: Policija)



Podatki o prometnih nesrečah, v katerih so bili udeleženi pešci in kolesarji, kažejo na nekaj pozitivnih trendov, a tudi na naraščajoče tveganje. Leta 2016 je bilo zabeleženih 11 nesreč s smrtnim izidom ali hudimi poškodbami, to število pa se je do leta 2020 zmanjšalo na štiri. Vendar pa so v letih 2022 in

2023 nesreče s hudimi posledicami ponovno narasle (5 in 6 nesreč).

Pešci so bili redko udeleženi v prometnih nesrečah s hudo poškodbo ali smrtnim izidom, večina teh nesreč vključuje osebe v motornih vozilih. Kolesarji so bili v letih 2021 in 2022

udeleženi v po eni hujši prometni nesreči, leta 2023 v dveh, v obdobju 2016-2020 pa v nobeni, kar nakazuje na poslabšanje varnosti v zadnjih letih.

Povečanje števila prometnih nesreč kaže na potrebo po učinkovitejših ukrepih, ki vključujejo boljši nadzor nad prometom

(umiranje...), izboljšanje infrastrukture (signalizacija, varnejši prehodi za pešce in kolesarje, širitev omrežja pešpoti in kolesarskih poti med večjimi naselji) in večje ozaveščanje voznikov o varni vožnji, kar prispeva k zmanjšanju števila prometnih nesreč in izboljšanju splošne prometne varnosti.

7.4 Potovalne navade občanov

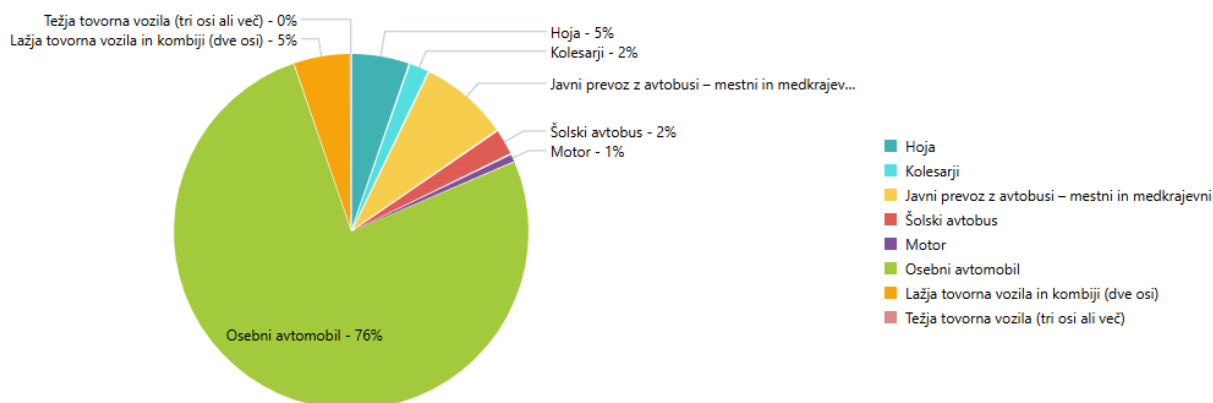
Podatki ankete med splošno javnostjo kažejo, da prebivalci občine Divača še vedno pretežno uporabljajo osebne avtomobile, čeprav je opaziti rahlo povečanje trajnostnih oblik mobilnosti. Po mnenju občanov se je v zadnjih petih letih kar 20 % prebivalcev začelo več gibati peš, 15 % jih je pogosteje poseglo po kolesih, predvsem električnih, medtem ko jih je 12 % povečalo uporabo javnega prevoza. Kljub temu avtomobil ostaja primarni način prevoza, saj je kar 39 % prebivalcev poročalo o pogostejši uporabi osebnega vozila v zadnjih petih letih. Souporaba avtomobilov in prevozi na klic se redko uporabljajo, kar nakazuje na potrebo po večji ozaveščenosti in dostopnosti teh storitev. Večina anketiranih občanov (58 %) opaza poslabšanje stanja na področju količine tovornega prometa v občini, medtem ko jih 6 % meni, da se je stanje izboljšalo. Poslabšanje stanja ocenjujejo tudi pri hitrosti prometa (46 %) in vzdrževanju javnih cest (43 %), medtem

ko pri pretočnosti prometa in razpoložljivosti parkirišč večina anketirancev večjih sprememb ne opaža, vseeno pa je več takih, ki menijo, da se je stanje na obeh področjih poslabšalo kot pa tistih, ki menijo, da se je stanje izboljšalo.

Po podatkih SURS-a je bila leta 2023 stopnja motorizacije občine Divače (653 vozil na 1.000 prebivalcev) nad slovenskim povprečjem (579 vozil na 1.000 prebivalcev), kar potrjuje močno odvisnost od osebnih avtomobilov.

Rezultati kordonskega štetja prometa razkrivajo, da 76 % potnikov potuje z avtomobilom, 10,6 % z avtobusom, medtem ko jih 7,2 % uporablja aktivne oblike prevoza (peš, kolo). Jutranji promet je manj gost zaradi večjega deleža učencev v avtobusih, medtem ko se popoldne prometna obremenitev poveča, kar kaže na potrebo po boljšem načrtovanju prometa v teh obdobjih.

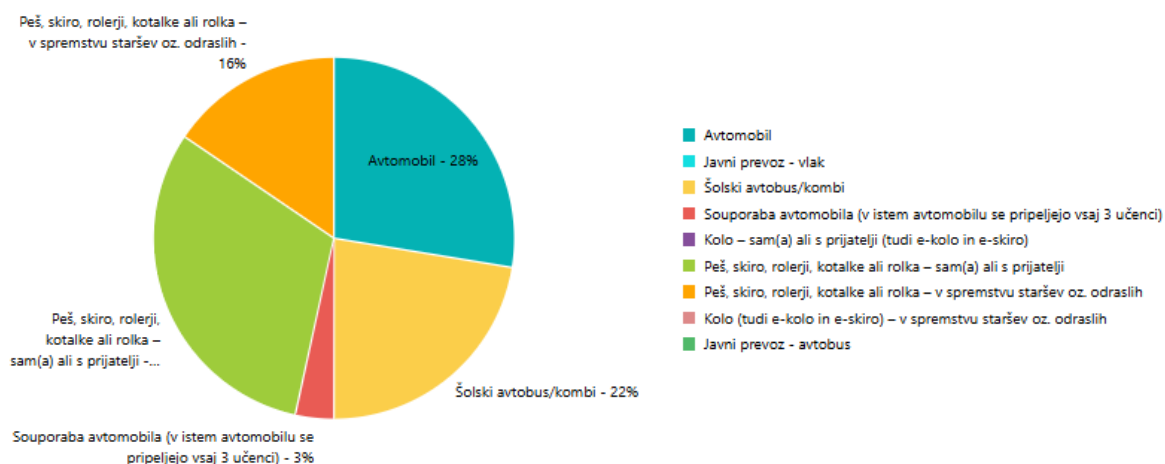
Slika 9: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (kordonsko štetje prometa)



Anketa o potovalnih navadah med šolarji nakazuje, da največ otrok (46,5 %) v šolo prihaja peš (ali s skirojem, rolerji, kotalkami, rolko), od tega 15,5 % v spremstvu staršev oz. odraslih. Približno tretjina se jih vozi z avtomobilom (31 %), s šolskim avtobusom pa

22,4 %. Kolesarjenje ni prisotno, kar nakazuje na potrebo po varnejši kolesarski infrastrukturi in večji spodbudi za aktivne oblike prihoda v šolo. Delež otrok, ki v osnovno šolo prihajajo brez spremstva odraslih znaša 31 %.

Slika 10: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (anketa o potovalnih navadah osnovnošolcev)



Čeprav se hoja, kolesarjenje in javni prevoz počasi uveljavljajo, avtomobil še vedno ostaja glavno prevozno sredstvo občanov. Prihodnji ukrepi bi morali vključevati izboljšanje dostopa do javnega prevoza, razvoj varnih pešpoti, kolesarskih poti in poti do avtobusnih

postajališč, boljše prometno ureditev v času konic, umirjanje motornega prometa in večjo podporo trajnostnim oblikam mobilnosti. To bi zmanjšalo prometne obremenitve, izboljšalo varnost in prispevalo k bolj zeleni prihodnosti občine.

Slika 11: Osnovnošolci na poti v šolo



7.5 Razmere za hojo in kolesarjenje

V zadnjih petih letih se je v občini Divača način potovanja peš in s kolesom le delno spremenil. V anketi za splošno javnost je 20 % prebivalcev navedlo, da hodijo več kot prej, medtem ko jih 44 % navaja, da se njihov način gibanja ni spremenil. Podobno velja za kolesarjenje, ki se ga v večji meri poslužuje le 15 % anketirancev, medtem ko polovica (50 %) prebivalcev sploh ne uporablja kolesa kot prevoznega sredstva. To kaže na omejeno spremembo v potovalnih navadah, kljub določenim izboljšavam v

infrastrukturi in promociji trajnostne mobilnosti. Hoja ostaja priljubljena oblika mobilnosti, pri čemer 20 % prebivalcev hodi dnevno, več kot 30 % pa tedensko. Kolesarjenje je manj pogosto – dnevno ga uporablja 16 % prebivalcev, rekreativno pa na tedenski ravni skoraj 20 %. Kljub temu avtomobil še vedno ostaja glavno prevozno sredstvo, kar kaže na potrebo po nadaljnji promociji trajnostne mobilnosti in izboljšanju pogojev za pešce in kolesarje.

Slika 12: Manjkajoči pas za pešce in kolesarje med naselji Divača in Dolnje Ležeče (nadvoz nad avtocesto - šolska pot)



Ocene prebivalcev o stanju infrastrukture kažejo pozitivne trende na področju hoje – 51 % jih opaža izboljšave pri pešpoteh, 50 % jih meni, da so prehodi za pešce bolj urejeni,

napredek pa se kaže tudi pri šolskih poteh (36 % izboljšav), kar povečuje prometno varnost otrok.

Slika 13: Celovito prenovljena Kraška cesta v Divači (urejene površine za pešce, vodenje slepih in slabovidnih)



Po drugi strani ostajajo izzivi pri osvetlitvi pešpoti in kolesarskih poti, saj 46 % anketiranih prebivalcev ne opaža sprememb, pri kolesarskih povezavah pa jih kar 47 % meni, da izboljšav ni bilo. Na področju

parkirišč in stoyal za kolesa jih 43 % ne opaža sprememb, na področju prilagojenosti prometnih površin starejšim in osebam z različnimi gibalnimi omejitvami pa ta delež znaša 34 %.

Slika 14: : Na nekaterih odsekih ali križiščih manjkajo prehodi za pešce



Kljub izboljšavam na področju hoje in kolesarjenja je v prihodnje spodbujanje ukrepov, ki bodo omogočili varno in učinkovito aktivno mobilnost občanov, ključno za izboljšanje kakovosti življenja v občini.

Potrebno bo več vlaganj v izgradnjo pešpoti in kolesarskih povezav z ustrezno infrastrukturo (pločniki, prehodi za pešce, urbana oprema, ustrezna osvetlitev, dostopnost za gibalno ovirane...).

7.6 Uporaba javnega potniškega prometa

V občini Divača javni potniški promet zagotavlja povezave z večjimi kraji, kot so Koper, Sežana, Ljubljana, Postojna in Ilirska Bistrica. Med delavniki so najpogostejše povezave na relacijah Kozina–Koper in Kozina–Divača. Povezave do Ljubljane in Postojne so redkejše, kar sicer zadostuje za osnovne potrebe, a ne omogoča fleksibilnosti za tiste, ki pogosto potujejo v prestolnico. Ob koncih tedna se pogostost voženj občutno zmanjša, saj so povezave do Ljubljane, Sežane, Postojne in Ilirske Bistrice omejene, kar lahko predstavlja izziv za tiste, ki potrebujejo prevoz v prostem času ali za opravke.

Rezultati ankete za splošno javnost kažejo mešane ocene glede sprememb v zadnjih petih letih. Najbolj izrazite izboljšave so bile opažene pri infrastrukturi za električna vozila (21 %), prevozih na klic (18 %) in storitvi Sopotnik (11 %). Največje poslabšanje je opaženo pri poteku linij avtobusov (33 %), urejenosti avtobusnih postajališč (29 %), dostopnosti in jasnosti informacij o JPP (28 %) in časovnem intervalu voženj avtobusa (27 %).

Kar 40 % anketiranih prebivalcev bi pogosteje uporabljalo javni potniški promet, če bi bile vožnje pogostejše in vozni redi bolj fleksibilni.

27 % bi jih prešlo na javni prevoz, če bi bila vožnja hitrejša kot z avtomobilom, 26 % pa, če bi bil prevoz udobnejši in bolj prilagojen potnikom. Cena javnega prevoza bi vplivala na odločitev pri 15 % vprašanih, medtem ko le 5 % prebivalcev meni, da bi na njihovo odločitev vplivale omejitve parkiranja.

Občina Divača ima razmeroma dobre osnovne povezave z večjimi kraji, vendar je potrebno

izboljšati pogostost voženj, optimizirati vozne rede in omogočiti hiter dostop do informacij. Pomanjkanje bolj pogostega voznega reda v večernih urah in redke povezave ob vikendih zmanjšujejo uporabnost javnega prevoza, zato je ključno, da se te storitve prilagodijo dejanskim potrebam prebivalcev in jih spodbudijo k večji uporabi trajnostne mobilnosti.

8. DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

8.1 Dosežki

Občina Divača je v zadnjih letih izvedla pomembne ukrepe za izboljšanje prometne varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja, pri čemer je poseben poudarek namenjen pešcem, kolesarjem in javnemu prevozu.

Z rekonstrukcijo in širitvijo pločnikov na Kraški cesti v Divači se je povečala varnost pešcev, hkrati pa so umirjevalni ukrepi, kot so zoženje ceste in ležeči policaji, učinkovito omejili hitrost vozil in zmanjšali obremenitev s tovrnim prometom.

Slika 15: Urejene površine za pešce, kolesarske površine in vodenje kolesarjev na prenovljeni Kraški cesti v Divači



Pločniki v Divači in Senožeah so bili prenovljeni in razširjeni, kar je izboljšalo pogoje za hojo. Pešcem prijaznejše okolje je nastalo tudi z ureditvijo pešpoti skozi center Divače, kar prispeva k večji privlačnosti mestnega jedra. Prenova Kraške ceste skozi Divačo in ureditve na Lokavski cesti, vključno s podhodom pod železniško povezavo, so izboljšale varnost in dostopnost za vse udeležence v prometu.

Kolesarska infrastruktura je doživela nekaj izboljšav, med pomembnejšimi je ureditev Lokavske ceste s podhodom pod železniško postajo in postavitve kolesarskega poligona z grbinami oz. »pumptrack«. Kljub temu ostajajo izzivi, kot je npr. dostop k podhodu, ki zahteva nošenje koles po stopnicah, saj dvigalo ni dovolj veliko za prevoz kolesa, kar omejuje uporabnost rešitve.

Slika 16: Nov kolesarski poligon z grbinami oz. »pumptrack« v Divači



Za prebivalce odročnejših krajev je bil uveden sistem prevozov na klic Sopotniki, ki omogoča povezave med zalednimi območji in mestom

ter sosednjimi občinami. Ta sistem zagotavlja večjo dostopnost javnega prevoza in izboljšuje mobilnost prebivalcev.

Slika 17: Vozilo, namenjeno brezplačnim prevozom za starejše



S prenovo Kraške ceste in novimi prometnimi ureditvami se je zmanjšala hitrost vozil, kar je bistveno izboljšalo kakovost življenja v naselju. Ukrepi, kot so umirjanje prometa, izboljšane prometne signalizacije in urejanje cestne infrastrukture, prispevajo k večji prometni

varnosti in prijaznejšemu okolju za vse udeležence v prometu. Izvedene izboljšave na področju hoje, kolesarjenja, javnega prevoza in umirjanja prometa predstavljajo pomemben korak k trajnostni mobilnosti v občini Divača.

Slika 18: Krožišče v Divači



8.2 Ključni izzivi

Občina Divača se sooča s številnimi prometnimi izzivi, ki izhajajo iz razpršene poselitve, neustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje, nizke povezanosti naselij ter omejene dostopnosti javnega potniškega prometa.

Pešci in kolesarji se soočajo s pomanjkanjem varnih poti ter slabo osvetlitvijo in infrastrukturnimi vrzelmi. Nevarne šolske poti in neurejene povezave do turističnih točk, kot je Park Škocjanske jame, predstavljajo izziv za varno pešačenje. Vandalizem v podhodu pod železniško postajo dodatno otežuje varnost in dostopnost.

Kolesarski promet je omejen zaradi pomanjkanja varnih povezav, še posebej na nevarnih odsekih, kot je daljinska kolesarska pot D7, ki poteka po ozki matavunski cesti. Kljub potencialu za razvoj kolesarskega turizma je infrastruktura pomanjkljiva, prav tako prehod pod železniško progo ni prilagojen za kolesarje.

Na območju občine Divača se pojavljajo konflikti med motornim prometom in pešci ter

kolesarji, predvsem na nevarnih odsekih glavnih cest, kot sta R2 (Senožeče – Divača) in R1-409 (Divača – Lokev). Tranzitni promet, zlasti na cestah RT-940 skozi Matavun in R2-405 (Divača – Famlje – Prem), dodatno obremenjuje infrastrukturo in zmanjšuje prometno varnost.

Pogoste so prekoračitve hitrosti, predvsem v bližini pešpoti, pri čemer je nadzor nad prometom pomanjkljiv. Dodatni okoljski izziv predstavljata hrup iz avtoceste in železnice, še posebej v naseljih, kot so Dolnje Ležeče.

Nizka frekvenca avtobusnih linij, predvsem ob vikendih, in slabo urejena avtobusna postajališča zmanjšujejo privlačnost javnega potniškega prometa. Izziv predstavlja tudi pomanjkanje dostopa z javnim prevozom do turističnih točk. Prevozi na klic pogosto ostajajo edina alternativa, kar nakazuje potrebo po izboljšanju sistemskih rešitev. Kljub strateški lokaciji železniške postaje Divača njen potencial ni ustrezno izkoriščen, prav tako ostajajo železniške povezave slabo integrirane z drugimi oblikami mobilnosti.

Visok delež delovno aktivnega prebivalstva, ki dela zunaj občine, povečuje odvisnost od osebnih avtomobilov. Hkrati nizek občinski proračun predstavlja izziv pri izvajanju trajnostnih mobilnostnih ukrepov. Dodatno je prisotna nizka stopnja ozaveščenosti občanov o trajnostni mobilnosti, kar vpliva na uspešnost implementacije prometnih strategij. Nesistematično spremljanje kazalnikov prometa otežuje celovito načrtovanje in uresničevanje dolgoročnih ukrepov.

Za reševanje izzivov bo potrebno celostno pristopiti k razvoju varnejše in trajnostne mobilnosti z izboljšanjem povezanosti naselij, širitvijo infrastrukture za hojo in kolesarjenje, optimizacijo JPP in boljšim nadzorom nad prometom. Poleg tega bo ključno sistematično spremljanje prometnih kazalnikov in izboljšanje ozaveščenosti prebivalcev o prednostih trajnostne mobilnosti.

8.3 Priložnosti

Občina Divača ima številne priložnosti za razvoj trajnostne mobilnosti, ki lahko prispevajo k večji prometni varnosti, izboljšanju kakovosti bivanja in razvoju sodobne prometne infrastrukture. Ključni ukrepi zajemajo izboljšanje varnosti pešcev, razvoj kolesarskih povezav, nadgradnjo javnega potniškega prometa, urejanje prometnega režima in spodbujanje trajnostnih praks.

Varnost pešcev bo izboljšana z gradnjo varnih pešpoti, ki bodo povezovala naselja in ključne

cilje, kot so Divača – Dolnje Ležeče, Famlje – Vremski Britof in Gabrče – Senožeče. Na nevarnih odsekih bodo urejeni dodatni prehodi za pešce in izboljšana osvetlitev (Vremski Britof – šolska pot, Matavun, Senožeče). V vseh naseljih bo uvedeno umirjanje prometa, s čimer se bo izboljšala varnost ranljivih skupin, kot so otroci in starejši. Hkrati bodo prilagoditve infrastrukture, kot so klančine in vodila za slepe in slabovidne, omogočile večjo dostopnost.

Slika 19: Zasnova mostu čez avtocesto med naselji Divača in Dolnje Ležeče, namenjenega peščem in kolesarjem



Občina bo nadaljevala z razvojem varnih in povezanih kolesarskih poti. Na ključnih območjih, kot sta Park Škocjanske jame in Divaška jama, bo izboljšana varnost pešcev in kolesarjev. Povečala se bo privlačnost kolesarjenja, in sicer z boljšo infrastrukturo (dodatna stojala, e-polnilnice v zaledju) ter prilagoditvijo podhoda pod železniško progo za kolesarje. Javna izposoja koles bo razširjena, hkrati pa bodo promocijske kampanje v sodelovanju s šolami in gospodarstvom spodbujale uporabo koles za vsakodnevne poti.

Izboljšave na področju JPP vključujejo širitev prevozov na klic, optimizacijo avtobusnih linij. Pomemben ukrep bo boljša integracija železniškega prometa, ki ima velik neizkoriščen potencial. V Divači bo urejena avtobusna postaja, posodobljena bodo tudi postajališča na nevarnih lokacijah (Vremski Britof, Dolnje Ležeče, ŽP Divača). Spodbujanje uporabe JPP bo potekalo prek ozaveševalnih kampanj in izboljšanja informacijskih sistemov, vključno z vzpostavitvijo multimodalne točke ob izvozu iz avtoceste pri Divači.

Za razbremenitev cest bo omejen in nadzorovan tovorni promet na lokalnih cestah, pri čemer bodo tranzitna vozila usmerjena na avtocesto. Povečana bo varnost v prometu z boljšim nadzorom hitrosti, izboljšanjem cestne signalizacije ter preurejanjem nevarnih križišč in krožišč. Sprejeti bodo ukrepi za zmanjšanje

hrupa iz avtoceste in železnice, predvsem v Dolnjih Ležečah.

Spodbujanje trajnostnih praks vključuje širitev polnilne infrastrukture za električna vozila, optimizacijo parkirišč in uvedbo časovno omejenega parkiranja v Divači. Vzpostavljena bo cona za souporabo avtomobilov (t. i. "car-pooling") skupaj s polnilnicami in ozelenitvijo parkirišč. Urejena bo postajališča za tovornjake, hkrati pa se bo okreplil nadzor nad nelegalnim parkiranjem avtomobov in tovornjakov.

Občina bo vzpostavila digitalni register parkirišč, kolesarskih poti in pešpoti, ki bo omogočal boljše upravljanje infrastrukture in prilagajanje ukrepov glede na potrebe prebivalcev. Spremljanje kazalnikov bo podprto z nadzorno ploščo, ki bo služila kot orodje za načrtovanje in evalvacijo uspešnosti mobilnostnih ukrepov.

Občina bo sodelovala s sosednjimi občinami pri razvoju regionalnih prometnih rešitev (npr. kolesarske poti in CPS). Ozaveščanje prebivalcev bo potekalo prek promocijskih kampanj hoje, kolesarjenja in JPP, organizirani bodo tudi izobraževalni dogodki in delavnice.

Za financiranje trajnostnih prometnih rešitev se bo občina aktivno prijavljala na nacionalne in evropske razpise, kar bo omogočilo nadaljnji razvoj prometne infrastrukture in izboljšanje kakovosti bivanja v občini Divača.

9. PET STEBROV UKREPANJA

Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja in identificiranih izzivov in priložnosti za pet sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Za posamezne stebre ukrepanja 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.

Strateški stebri ukrepanja:

- Celostno načrtovanje mobilnosti
- Kakovostne razmere za hojo
- Urejeni pogoji za kolesarjenje
- Privlačnejši javni potniški prevoz
- Urejen motorni promet

Tabela 2: Število ukrepov po strateških stebrih mobilnosti

Strateški steber mobilnosti	Število ukrepov
CPN	9
HOJA	7
KOLESARJENJE	4
JPP	6
MOTORNI PROMET	7
SKUPAJ	33

Vsem ukrepom se je dodelilo tudi stopnjo zahtevnosti izvedbe ukrepov in stopnjo pomembnosti ter na koncu pregleda ukrepov se je pripravilo tudi t.i. matriko zahtevnosti in pomembnosti.

Majhna stopnja zahtevnosti izvedbe se nanaša na ukrepe, ki so mehki, organizacijski ali komunikacijski in ne zahtevajo velikih finančnih vložkov, kompleksnega načrtovanja ali zapletenih postopkov umeščanja v prostor. Zanje pogosto zadostuje lokalno sodelovanje in občinska koordinacija, sprejemanje pa je večinoma hitro in pozitivno. Srednja stopnja zahtevnosti izvedbe se nanaša na ukrepe, ki so običajno povezani z nadgradnjo obstoječih rešitev ali manjšimi infrastrukturnimi posegi.

Finančno so zmerno zahtevni, terjajo nekaj več usklajevanja med občinskimi službami, vendar ne predstavljajo velikih investicij in kompleksnega umeščanja v prostor. Visoka stopnja zahtevnosti izvedbe pa se nanaša na ukrepe, ki so praviloma večji infrastrukturni ukrepi ali posegi, ki zahtevajo veliko finančnih sredstev, pridobivanje zemljišč, usklajevanja z državnimi institucijami (npr. DARS, MZI), spremembe v prometni kulturi in navadah prebivalcev ter pogosto dolgotrajno postopkovno umeščanje v prostor (npr. sprememba OPN ali OPPN). Pomembnost se je uskladila z vodstvom Občine.

Pri določanju ukrepov v okviru Celostne prometne strategije je upoštevana tudi njihova stopnja pomembnosti / prioritete oziroma vpliv na doseganje ciljev trajnostne mobilnosti v občini. Ukrepi z visoko stopnjo pomembnosti so tisti, ki bistveno prispevajo k izboljšanju prometne varnosti, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa in spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti. To so ukrepi, ki so neposredno povezani z realizacijo ciljev in zastavljene vizije. Srednje pomembni ukrepi praviloma nadgrajujejo

obstoječe rešitve in prispevajo k postopnemu izboljševanju stanja, medtem ko so manj pomembni ukrepi običajno mehke narave – ozaveščevalni, organizacijski ali podporni – ter predstavljajo hitro izvedljive korake, ki omogočajo sprotno prilagajanje potrebam lokalnega okolja. Pravilna opredelitev teh stopenj pomembnosti je ključna za smiselno razporeditev virov in učinkovito izvajanje prometne strategije. V osnovi se je prioritete uskladilo na delavnici s ključnimi deležniki oz. člani širše delovne skupine ter nato še na delavnici z vodstvom občine.

9.1 Celostno prometno načrtovanje

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber zagotavlja strateški okvir za celovito urejanje prometa in povezovanje ukrepov vseh drugih prometnih stebrov. Njegova vloga je usmerjanje organizacijskih sprememb, izboljšanje usklajevanja med deležniki, sistematično spremljanje in prilagajanje in načrtovanje prometnih rešitev glede na potrebe prebivalcev ter spodbujanje trajnostne mobilnosti skozi obveščanje, promocijo in vključevanje v kampanje.

V okviru celostnega prometnega načrtovanja bo Občina Divača vzpostavila sistematičen pristop k dolgoročnemu načrtovanju prometa, ki bo temeljil na rednem spremljanju stanja, vključevanju načel trajnostne mobilnosti v prostorsko načrtovanje in vključevanju mnenj termobilnostnih potreb javnosti. V okviru tega stebra bo imenovan koordinator za trajnostno mobilnost, uskladilo se bo prostorske akte z načeli celostnega prometnega načrtovanja, skrbelo za redno prijavljanje občine na razpise za evropska/državna sredstva na področju

trajnostne mobilnosti, aktivno se bo sodelovalo s sosednjimi občinami pri izdelavi regijske celostne prometne strategije, vzpostavilo se bo učinkovit sistem za spremljanje kazalnikov in register nevarnih točk, izvajalo akcije ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti skupaj z uvajanjem projektov taktičnega urbanizma. Celostni prometni načrt tako ne zajema le izboljšav na cestni infrastrukturi, temveč postavlja temelje tudi za spreminjanje vedenja udeležencev v prometu, obveščanje, izobraževanje, komuniciranje in organizacijske ukrepe.

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja celostnega prometnega načrtovanja razdeljeni po svežnjih ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: **»Učinkovito in ambicioznejše izvajanje zahtevnejših projektov.«**

Delež izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju iz akcijskega načrta OCPS
Ciljna vrednost (2032): 70 %

9.1.1 Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov

C1.1 Sprejem, zagon, izvajanje, vrednotenje in prenova Občinske celostne prometne strategije 2032

Občina Divača bo v prihodnjih letih sistematično izvajala svojo strategijo celostnega prometnega načrtovanja, ki temelji na dolgoročnih ciljih za izboljšanje prometne varnosti, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter večjo usklajenost s prostorsko politiko.

Občina bo pregledala obstoječe prostorske akte in izvedla njihovo uskladitev z načeli celostnega prometnega načrtovanja. Pri prenovi občinskega prostorskega načrta bo občina poskrbela za vključitev načel trajnostne mobilnosti. Posebna pozornost bo namenjena

usmeritvam za velike generatorje prometa (npr. turistične znamenitosti kot je Park Škocjanske jame, Divaška jama), izboljšanju dostopnosti zalednih naselij, varnosti šibkejših udeležencev ter smotrni rabi prostora. Dokument bo strateški okvir za izvajanje infrastrukturnih, organizacijskih in mehkih ukrepov. Izvajanje strategije bo podprto z rednim spremljanjem učinkovitosti ukrepov, vsakoletnim poročanjem o napredku, ter vmesnimi evalvacijami, ki bodo omogočale pravočasne prilagoditve. Občina bo pripravila in sprejela tudi prenovljeno Občinsko celostno prometno strategijo do leta 2032, ki bo veljala v naslednjem programskem obdobju.

Za učinkovito izvajanje prometne strategije bo imenovan tudi koordinator za trajnostno mobilnost. Njegova vloga bo povezovalna – usklajevanje dejavnosti med občinskimi oddelki, sodelovanje s sosednjimi občinami, vključevanje v regionalne razvojne pobude, pripravljane pristojnih poročil, spremljanje ključnih kazalnikov in vključevanje občanov ter promocijo trajnostne mobilnosti. Ta ukrep bo zagotovil celovit nadzor nad izvajanjem strategije in omogočal pravočasno odzivanje na spremembe v mobilnostnih potrebah.

V okviru spremljanja ukrepov in informiranja javnosti bo občina vzpostavila tudi register kolesarskih in pohodniških poti, dostopen na javnih spletnih platformah, s čimer bo dodatno podprla rekreacijsko in turistično mobilnost ter okrepila ozaveščenost o trajnostnih načinih gibanja.

C1.2 Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področja trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih

Za podporo izvajanju ukrepov bo Občina sistematično spremljala razpise in se prijavljala na projekte, ki so povezani s trajnostno mobilnostjo. Pridobivanje sredstev iz evropskih in državnih virov bo omogočilo hitrejšo in učinkovitejšo izvedbo zastavljenih in potrebnih ukrepov, zlasti infrastrukturnih.

C1.3 Sodelovanje pri izdelavi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora mobilnostnemu centru

Občina Divača se bo aktivno vključila v pripravo regijske prometne strategije za območje Krasa s sosednjimi občinami. Pomemben korak predstavlja načrtovanje daljinskih kolesarskih povezav, razvoj kolesarskih in pohodniških poti, skupne akcije ozaveščanja in izobraževanja na temo

trajnostne mobilnosti ter spreminjanje potovalnih navad občanov, uvedba skupnega voznega reda in platforme za nakup vozovnic, nadaljnja širitev prevozov na klic, uvajanje poenotenih kriterijev za vzpostavitev con umirjenega prometa oziroma območij skupnega prometnega prostora v vseh naseljih v zaledju ter skupni standardi za vzdrževanje kolesarskega omrežja in omrežja pešpoti. Občina bo sodelovala tudi pri vzpostavitvi regijske koordinacije, ki bo podpirala razvoj skupnih prometnih rešitev, trajnostnih povezav in ozaveščevalnih kampanj na širši ravni.

C1.4 Vzpostavitev učinkovitega sistema za spremljanje kazalnikov na področju prometa in (trajnostne) mobilnosti

Za učinkovito izvajanje ukrepov in sprotno prilagajanje ukrepov bo občina vzpostavila sistem spremljanja kazalnikov, ki bo vključeval tako obvezne kazalnike kot tudi druge kazalnike iz nacionalnih in lokalnih/občinskih virov (npr. podatki SURS, AVP, število uporabnikov JPP, podatki o prekoračitvah hitrosti, zadovoljstvo prebivalcev ipd.). S pomočjo nadzorne plošče, na kateri se bodo beležili zbrani podatki, bo omogočeno sprotno spremljanje napredka ter zagotovljena osnova za poročanje in komunikacijo z javnostjo.

C1.5 Vzpostavitev in delovanje registra nevarnih točk - površine za pešce, kolesarje, JPP, motorni promet

Občina bo vzpostavila in redno posodabljala register nevarnih točk za vse skupine udeležencev v prometu in omogočila participacijo lokalnega prebivalstva in deležnikov s podajanjem predlogov. Pregledi infrastrukture in prometne signalizacije bodo služili kot osnova za ciljne intervencije, kot so uvedba novih prehodov za pešce, dodatna osvetlitev, umirjanje prometa ali preureditve cest.

9.1.2 Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem

C1.6 Izdelava mobilnostnega načrta za Občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini

Mobilnostni načrt je strateški dokument, ki določa ukrepe za upravljanje potovalnih navad določene ciljne skupine (npr. zaposlenih, učencev, obiskovalcev) z namenom spodbujanja trajnostne mobilnosti in zmanjšanja odvisnosti od osebnega avtomobila. Občina bo vsako leto pripravila eden mobilnostni načrt za izbrano lokacijo ali dogodek, kjer se generira večji promet (npr. vrtec, osnovna šola, zdravstveni dom, nova avtobusna postaja, večji prireditveni dogodki, območja PŠJ, Divaške jame ipd.), s čimer bodo zmanjšane prometne obremenitve (zlasti v času prometnih konic), spodbujena bo uporaba javnega potniškega prometa, kolesarjenja in hoje, izboljšana bo dostopnost za vse občane in povečana varnost v prometu.

C1.7 Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja mladih o trajnostni mobilnosti

Za spodbujanje trajnostne mobilnosti med mladimi bo Občina organizirala različne izobraževalne in ozaveščevalne aktivnosti, kot so sodelovanje v projektih »Pešbus«, »Bicivlak«, »Prometna kača« v osnovnih šolah, priprava delavnic ter vključevanje vsebin o trajnostni mobilnosti v šolske in občolske programe. Poudarek bo na zgodnjem oblikovanju potovalnih navad, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in uporabo javnega

potniškega prometa. S tem se bo dolgoročno krepila prometna kultura in zdrav življenjski slog med najmlajšimi prebivalci občine.

C1.8 Izvajanje splošnih akcij ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti

Občina bo za vse prebivalce in obiskovalce organizirala širok nabor akcij ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti, vključno s sodelovanjem v Evropskem tednu mobilnosti, kampanjami »S kolesom v službo/šolo« ter različnimi pobudami za promocijo javnega prevoza in sopotništva. Izvajali se bodo tudi tečaji za vožnjo e-koles, izobraževanja občinske uprave in drugih deležnikov o trajnostnem načrtovanju prometa ter dogodki taktičnega urbanizma v Kozini in Hrpeljah za testiranje začasnih prometnih ureditev. Ukrepi bodo usmerjeni v spreminjanje potovalnih navad ter spodbujanje okolju in zdravju prijaznejših oblik mobilnosti.

C1.9 Uvedba projektov taktičnega urbanizma

Taktični urbanizem je pristop k urejanju urbanega prostora z začasnimi, cenovno dostopnimi in pogosto participativnimi posegi, ki testirajo rešitve za izboljšanje javnega prostora. Namenjen je hitremu odzivu na potrebe skupnosti, spodbujanju hoje, kolesarjenja in druženja ter preverjanju idej pred trajno (prometno) ureditvijo. Predvidena je uvedba projektov taktičnega urbanizma v občini za preizkušanje začasnih prometnih ureditev.

Tabela 3: Seznam ukrepov s področja celostnega prometnega načrtovanja

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov			
C1.1	Sprejem, zagon, izvajanje, vrednotenje in prenova Občinske celostne prometne strategije 2032.	majhna	visoka
C1.2	Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih.	majhna	visoka
C1.3	Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora mobilnostnemu centru.	majhna	srednja
C1.4	Vzpostavitev učinkovitega sistema za spremljanje kazalnikov na področju prometa in (trajnostne) mobilnosti.	majhna	nizka
C1.5	Vzpostavitev in delovanje registra nevarnih točk - površine za pešce, kolesarje, JPP, motorni promet.	srednja	srednja
Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem			
C1.6	Izdelava mobilnostnega načrta za Občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini.	majhna	srednja
C1.7	Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja mladih o trajnostni mobilnosti	srednja	srednja
C1.8	Izvajanje splošnih akcij ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti	srednja	srednja
C1.9	Uvajanje projektov taktičnega urbanizma.	majhna	srednja

9.2 Hoja

Občina Divača si prizadeva izboljšati pogoje in povečati varnost za pešce in druge ranljive skupine ter spodbujati prakse trajnostne mobilnosti. Z oblikovanjem varnega in povezanega prometnega sistema želi občina izboljšati dostopnost lokalnega prebivalstva do osnovnih storitev in javnega potniškega prometa ter hkrati zmanjšati odvisnost od uporabe osebnega avtomobila. Občina Divača s svojo lego v kraškem okolju in razpršeno poselitvijo predstavlja poseben izziv pri vzpostavljanju dostopnih prometnih povezav za različne oblike mobilnosti. Občina ima kot pomembno prometno vozlišče – na stičišču železniških in avtocestnih povezav ključno vlogo pri razvoju trajnostnega prometa. Zato je še posebej pomembno, da se v središču in okoliških naseljih vzpostavi povezano, varno in pešcem prijazno omrežje, ki bo zmanjšalo potrebo po uporabi avtomobila in omogočilo lažji dostop do prometnih terminalov ter vsakodnevnih storitev.

Občina Divača načrtuje nadgradnjo peš omrežja z dodatnimi peš povezavami med naselji, urejanje infrastrukture, namenjene pešcem (prehodi za pešce, pločniki, klopi...), širitev območja za pešce v centru Divače, uvajanje con umirjenega prometa v naseljih, prilagoditev infrastrukture gibalno oviranim in redno vzdrževanje pešpoti.

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja hoje združeni v svežnje ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: **»Zagotavljanje varnih pogojev za hojo znotraj naselij.«**

Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo (sami ali v spremstvu staršev skupaj)

Izhodišče (2024): 46,5 %

Ciljna vrednost (2032): 59,3 %

Povečanje deleža zaposlenih, ki hodijo peš na delo v občini Divača

Izhodišče (2024): 0 %

Ciljna vrednost (2032): 5 %

9.2.1 Načrtovanje in širitev območij za pešce z zagotavljanjem dostopnosti za vse

H2.1 Izdelava načrtov in izgradnja peš omrežja z dodatnimi peš povezavami po prioriteti

Z namenom izboljšanja dostopnosti in varnosti pešcev bo občina nadaljevala s postopnim razvojem peš omrežja med naselji. Poseben poudarek bo na povezavah, kot so Divača–Dolnje Ležeče (z ločenim prehodom čez AC) – Gradišče pri Divači in povezava od Gabrč do Senožec (povezan ukrep s kolesarsko povezavo). Vzporedno se bodo postopno urejale tudi dodatne povezave med in v naseljih glede na register nevarnih točk, prioritete občanov po dnevni mobilnosti in

rekreaciji, prioritete turizma in sprejem občinskega proračuna.

H2.2 Ureditve ali izris (novih) prehodov za pešce

Na osnovi registra nevarnih točk bo občina pristopila k urejanju kritičnih lokacij, kjer so potrebni dodatni ali nadgrajeni prehodi za pešce, boljša osvetlitev in dvignjene površine. Ukrepi bodo usmerjeni predvsem v izboljšanje varnosti na šolskih poteh (s prenovo OŠ Divača se bo zagotovilo tudi spremembo prometne ureditve v okolici šole skupaj s talnimi oznakami in prehodi za pešce, izris šolske

pešpoti v Vremskem Britofu). Dodatno pa se zagotovijo varni prehodi v Senožeah, Matavunu in Divači in Gabrovem naselju, v Parku Škocjanske jame ter pri avtobusnih postajališčih, kjer še niso urejeni.

H2.3 Spremembe prometnega režima in širitev območja za pešce v centru Divače

V okviru celovite prenove prometnega režima v centru Divače bo občina širila območja namenjena pešcem na Kolodvorski ulici in Trgu 15. aprila, skupaj z urejanjem mirujočega prometa in avtobusne postaje Divača. Ureditev bo prispevala k večji varnosti, boljši kakovosti javnega prostora in prijaznejšemu bivanju v urbanem središču. Z zmanjšanjem prostora za motorni promet in oblikovanjem območij umirjenega prometa bo občina

omogočila tudi vzpostavitev zelenih koridorjev ter dodatno ozelenitev površin, kar bo prispevalo k prijetnejšemu mikroklimatskemu okolju, senčenju in spodbujanju hoje v urbanem jedru. Ukrep je povezan z ukrepom M5.5.

H2.4 Prilagoditev infrastrukture invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo

Občina bo poskrbela za sistematičen pregled in prilagoditev peš infrastrukture za ranljive skupine – osebe na invalidskih vozičkih in druge gibalno ovirane osebe, slepe, slabovidne ter starejše. Vključene bodo označbe, vodilne površine do postajališč JPP in ustrezni prehodi, kar bo omogočilo bolj enakovredno in varno mobilnost vseh uporabnikov.

9.2.2 Povečanje privlačnosti za hojo

H2.5 Redno vzdrževanje pešpoti in ukrepi za preprečevanje vandalizma

Za zagotavljanje dolgoročne uporabnosti peš infrastrukture bodo vzpostavljeni programi rednega vzdrževanja, ki vključujejo košnjo ob poteh, obnavljanje talnih označb, odstranitev ovir, urejanje bankin ipd. Posebej bo obravnavan podhod pod železniško progo, kjer je treba zagotoviti varno in prijetno okolje za pešce s preprečevanjem vandalizma.

H2.6 Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav ter območij za pešce z urbano opremo

Občina bo obstoječe in načrtovane pešpoti opremila z urbano opremo (klopi, koši, informacijske table) in izvedla zasaditve za ustvarjanje prijetnejšega bivalnega okolja, kar

bo spodbujalo hojo tako pri vsakodnevnih opravkih kot v prostem času (npr. od Gabrovega naselja do podhoda pod ŽP, ob načrtovanih novih peš povezavah (ukrep H2.1) idr.).

H2.7 Razvoj in označitev ter oprema obstoječih ali novih poti za rekreativno hojo izven prometnic

Za spodbujanje aktivne mobilnosti in turizma bodo označene in opremljene nove rekreativne poti izven prometnic, s poudarkom na povezavi do Divaške jame in Parka Škocjanskih jam (povezano tudi s načrtovano pešpotjo od Divače do naselja Dolnje Ležeče (ukrep H2.1)). Ukrep bo prispeval k razvoju aktivnega turizma in večji prepoznavnosti območja.

Tabela 4: Seznam ukrepov s področja hoje

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Načrtovanje in širitev območij za pešce z zagotavljanjem dostopnosti za vse			
H2.1	Izdelava načrtov in izgradnja peš omrežja z dodatnimi peš povezavami po prioriteti.	srednja	visoka
H2.2	Ureditev ali izris (novih) prehodov za pešce.	visoka	srednja
H2.3	Spremembe prometnega režima in širitev območja za pešce v centru Divače.	visoka	visoka
H2.4	Prilagoditev infrastrukture invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo.	srednja	visoka
Povečanje privlačnosti za hojo			
H2.5	Redno vzdrževanje pešpoti in ukrepi za preprečevanje vandalizma.	majhna	nizka
H2.6	Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav ter območji za pešce z urbano opremo.	majhna	nizka
H2.7	Razvoj in označitev ter oprema obstoječih ali novih poti za rekreativno hojo izven prometnic.	srednja	srednja

9.3 Kolesarjenje

V Občini Divača kolesarjenje trenutno še ni razširjena izbira za vsakodnevne poti, kar je predvsem posledica neustrezne infrastrukture ter naravnih in prostorskih omejitev. Kraški relief z višinskimi razlikami in razpršeno poselitvijo predstavlja oviro za razvoj uporabniku prijaznih kolesarskih povezav med naselji in središčem občine. Poleg tega pomanjkanje urejenih, varnih in neprekinjenih kolesarskih poti prebivalcem ne omogoča enostavne in varne uporabe kolesa kot prevoznega sredstva za opravke in pot na delo.

Ključna bo vzpostavitev kolesarskih povezav med naselji, sosednjimi občinami in do Parka Škocjanskih jam ob upoštevanju naravne in kulturne dediščine, izboljšanje varnosti kolesarjev, redno vzdrževanje kolesarskih poti in nadgradnja privlačnosti kolesarske

infrastrukture z dodatno urbano opremo (stojala za kolesa, nadgradnjaj javnega sistema izposoje koles, polnilnice za e-kolesa...).

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja kolesarjenja združeni v svežnje ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: **»Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje z urejanjem varnih in neprekinjenih povezav.«**

Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo

Izhodišče (2024): 0 %

Ciljna vrednost (2032): 5 %

Povečanje deleža zaposlenih, ki kolesarijo na delo

Izhodišče (2024): 0 %

Ciljna vrednost (2032): 5 %

9.3.1 Načrtovanje in vzpostavljanje mreže kolesarskih povezav

K3.1 Vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav z načrtovanjem in izgradnjo povezanih, varnih in označenih kolesarskih poti med naselji in s povezavo do sosednjih občin

Občina Divača si bo prizadevala za razvoj povezane mreže kolesarskih poti med naselji in do sosednjih občin. Ključni projekti vključujejo podporo vzpostavljanju kolesarske povezave od Divače do naselja Dolnje Ležeče (s prehodom čez AC) ter nato do Gradišča pri

Divači in ločen krak do Parka Škocjanskih jam, daljinski kolesarski poti Senožeče – Gabrče-Divača proti Kozini, kolesarski poti Sežana - Divača, Matavunsko križišče - Lokev. Pri urejanju kolesarskih povezav znotraj Parka Škocjanske jame se bo upoštevalo naravno in kulturno dediščino. Postopoma se bo uredilo dodatne izrise kolesarskih pasov v Divači.

9.3.2 Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti

K3.2 Opremljanje površin za kolesarje na ključnih točkah

Na ključnih točkah v občini bo z namenom izboljšanja privlačnosti kolesarjenja postavljena dodatna oprema, ki bo vključevala kakovostna kolesarska stojala, opremo za večjo varnost ter signalizacijo. Kolesarska infrastruktura bo tudi redno vzdrževana. Lokacije vključujejo OŠ Divača, avtobusna postaja Divača, železniška postaja Divača (na drugi strani), Občina, pred trgovino TUŠ in v središču drugih večjih naselij v občinah. Usklajeno s sosednjimi občinami se bo vzpostavilo polnilne postaje za e-kolesa (prioritetno v Parku Škocjanske jame, vasi v Brkinih, Divaška jama, Senožeče, pa tudi v Divači predvsem za rekreativne kolesarske in turiste).

K3.3 Preučitev možnosti nadgradnje ali vzpostavitve (sistema javne) izposoje (električnih) koles

Občina bo skupaj z RCM Istra Brkini Kras preučila možnost nadgradnje javne izposoje

električnih koles za območje celotnega Krasa in Brkinov z namenom izboljšanja dostopa do trajnostne mobilnosti ter spodbujanja rekreacije in turizma, pri čemer se kot osnovni pogoj upošteva zagotavljanje dolgoročne vzdržnosti in (so)financiranja s podporo EU in RS sredstev. V primeru, da celostna rešitev ni izvedljiva, se kot alternativa predlaga vzpostavitev točk za klasično izposajo (e)-koles na ključnih lokacijah. Nujna bo tudi promocija sistema in spodbujanje uporabe. V primeru vzpostavitve javne izposoje koles se predvidi tudi možnost dodatnih lokacij: Divaška jama, Park Škocjanskih jam, Železniška postaja, D.Ležeče, Gabrovo naselje.

K3.4 Redno vzdrževanje kolesarskih poti in odstranitev ovir za kolesarje

Občina bo zagotovila redno vzdrževanje, odstranjevanje ovir in popravila na celotnem omrežju kolesarskih poti. Prioritetna je ureditev podhoda pod železniško progo, ki bo prilagojena tudi za kolesarje.

Tabela 5: Seznam ukrepov s področja kolesarjenja

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Načrtovanje in vzpostavljanje mreže kolesarskih povezav			
K3.1	Vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav z načrtovanjem in izgradnjo povezanih, varnih in označenih kolesarskih poti med naselji in s povezavo do sosednjih občin.	visoka	visoka
Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti			
K3.2	Opremljanje površin za kolesarje na ključnih točkah.	majhna	srednja
K3.3	Preučitev možnosti nadgradnje ali vzpostavitve (sistema javne) izposoje (električnih) koles	srednja	srednja
K3.4	Redno vzdrževanje kolesarskih poti in odstranitev ovir za kolesarje.	srednja	nizka

9.4 Javni potniški promet

Občina Divača se nahaja na pomembnem prometnem vozlišču med Primorsko in notranjostjo Slovenije, vendar kljub strateški legi javni potniški promet še ni v zadostni meri izkoriščen za vsakodnevne potrebe občanov. Občina se zaveda pomena izboljšanja dostopnosti do javnega potniškega prometa, saj bi boljše in pogostejše avtobusne in železniške povezave pripomogle k večji uporabi trajnostnih oblik mobilnosti in zmanjšale odvisnost od osebnih vozil ter posledično razbremenile preobremenjeno cestno infrastrukturo.

Prioritetno si bo občina prizadevala za optimizacijo vozniških redov in povezav medkrajevnih avtobusov in vlakov v sodelovanju z DUJPP in SŽ, ureditev avtobusne postaje Divača in rednega vzdrževanja vseh avtobusnih postajališč in nadaljnjo širitev prevozov na klic. Načrtovani ukrepi bodo okrepili občinske in medobčinske povezave ter

izboljšali dostopnost in učinkovitost prevoznih storitev za prebivalce. V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja javnega potniškega prometa združeni v svežnje ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: **»Z dvigom ozaveščenosti, izboljšanjem dostopnosti informacij, optimizacijo linij in sodelovanjem z bližnjimi občinami ustvariti privlačen, dostopen in fleksibilen javni potniški promet, ki bo zadostil potrebam prebivalcev.«**

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (JPP) (štetje prometa)

Izhodišče (2024): 8,2 %

Ciljna vrednost (2032): 13 %

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (JPP) (anketa zaposleni)

Izhodišče (2024): 0 %

Ciljna vrednost (2032): 5 %

9.4.1 Optimizacija vozniških redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP

J4.1 Optimizacija linij JPP skupaj z DUJPP, SŽ in prevoznikom

Občina Divača si bo prizadevala za stalno izboljševanje frekvence in časovne usklajenosti avtobusnih ter železniških prevozov z vsakodnevnimi potrebami prebivalcev. V sodelovanju z DUJPP, SŽ in sosednjimi občinami bo spremljala uporabo JPP (na osnovi stalnega spremljanja validacij in potreb

obstoječih in potencialnih potnikov) in pripravljala predloge za prilagoditve, vključno z dodatnimi linijami od bolj oddaljenih naselij do središča Divače. Poseben poudarek bo na avtobusni povezavi s Parkom Škocjanskih jam kot končno destinacijo iz železniške ali avtobusne postaje (t. i. »last mile« dostop od avtobusne/železniške postaje).

9.4.2 Izboljšanje dostopnosti in kakovosti storitev

J4.2 Redno vzdrževanje in urejanje avtobusnih postajališč

Občina bo postopno sanirala nevarna in slabo opremljena avtobusna postajališča, kot so postajališča v Vremskem Britofu in Dolnjih Ležečah. Urejeni bodo nadstreški, klopi, osvetlitev, ustrezna dostopnost za vse uporabnike ter kolesarska stojala, kjer je to smiselno oz. prehodi za pešce, kjer je to nujno (vezan ukrep s hojo).

J4.3 Nadaljnja širitev prevozov na klic

Občina bo podpirala širitev in integracijo prevozov na klic tudi v okviru državnega sistema oz. z integracijo z JPP kot »last-mile« dostop. Ukrep bo dopolnjeval dostopnost za ranljive skupine in izboljšal mobilnost na podeželju v zalednih naseljih, kjer je nedostopen ali slabo dostopen javni potniški promet.

J4.4 Vključitev šolskih linij v sistem javnega prevoza potnikov

Šolske linije bodo vključene v sistem javnega prevoza potnikov z namenom boljše povezljivosti naselij v jutranjih in popoldanskih prometnih konicah.

J4.5 Ureditev avtobusne postaje v Divači

V okviru celostne prenove prometnega režima v središču Divače bo urejena tudi nova, sodobna in uporabniku prijazna avtobusna postaja. Vzpostavljen bo varni dostop za pešce in kolesarje. Ukrep je povezan z ukrepom M5.5.

J4.6 Uvedba skupnega voznega reda in platforme za nakupe vozovnic

Občina si bo prizadevala za uvedbo skupnega voznega reda in platforme za nakupe vozovnic s sosednjimi občinami skupaj z državo in koncesionarji in SŽ za celotno območje Krasa in Brkinov.

Tabela 6: Seznam ukrepov s področja javnega potniškega prometa

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Optimizacija voznih redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP			
J4.1	Optimizacija linij JPP skupaj z DUJPP in prevoznikom.	srednja	srednja
Izboljšanje dostopnosti in kakovosti storitev			
J4.2	Redno vzdrževanje in urejanje avtobusnih postajališč.	majhna	srednja
J4.3	Nadaljnja širitev prevozov na klic.	majhna	srednja
J4.4	Vključitev šolskih linij v sistem javnega prevoza potnikov.	majhna	srednja
J4.5	Ureditev avtobusne postaje v Divači.	visoka	visoka
J4.6	Uvedba skupnega voznega reda in platforme za nakupe vozovnic.	srednja	nizka

9.5 Motorni promet

Občina Divača leži v neposredni bližini avtoceste in pomembnega razcepa Gabrk, ki povezuje Slovenijo z Italijo. Zato občina beleži nadpovprečno prometno obremenjenost tranzitnega in tovornega prometa na vpadnicah in regionalnih cestah, ki potekajo skozi občinska naselja. Zaradi vsakodnevnih migracij skozi občino ter tranzita skozi območje se povečuje obremenjenost lokalnega cestnega omrežja, kar vpliva tako na prometno varnost kot na kakovost bivanja prebivalcev. V prihodnje bo ena izmed ključnih usmeritev v umiritev prometa, izboljšanje prometne varnosti in ustvarjanje pogojev za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti.

Občina si bo prizadevala za razbremenitev cestne infrastrukture z omejevanjem in nadzorom tovornega prometa na lokalnih cestah ter preusmerjanjem na avtoceste, vzdrževanje cestne infrastrukture v skladu z dediščinskih značajem občine, omejevanje hrupa ob avtocesti, uvajanje trajnostnega prometnega režima v centru Divače, izboljšanje prometne varnosti z umirjanjem motornega prometa in ureditvijo nevarnih križišč, ureditvijo multimodalne točke ob

izvozu iz avtoceste in širitvijo infrastrukture za električna vozila.

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja motornega prometa združeni v svežnje ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: **»Izboljšana varnost na cestah za varno udeležbo vseh udeležencev v prometu, ob hkratnem umirjanju prometa znotraj naselij ter zmanjšanju privlačnosti uporabe avtomobila za kratke poti.«**

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (osebni avto) (štetje prometa)

Izhodišče (2024): 76,1 %

Ciljna vrednost (2032): 67,5 %

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo (osebni avto) (anketa šola)

Izhodišče (2024): 31 %

Ciljna vrednost (2032): 10,9 %

Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (osebni avto, motor) (anketa zaposleni)

Izhodišče (2024): 97,8 %

Ciljna vrednost (2032): 82,8 %

9.5.1 Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve

M5.1 Razbremenitev cestne infrastrukture z omejevanjem in nadzorom tovornega prometa na lokalnih cestah ter preusmerjanjem na avtocesto

Zaradi visoke prometne obremenjenosti lokalnih cest s tovornimi vozili bo občina aktivno zagovarjala preusmeritev tranzita na avtocestno omrežje. V sodelovanju z DRSI in prometno inšpekcijo bodo uvedeni ukrepi nadzora in signalizacije za omejitev tovornega prometa na občinskih cestah, kar bo prispevalo k večji varnosti, manjši degradaciji cest, manj hrupa in razbremenitvi lokalnih cest.

M5.2 Redno investicijsko vzdrževanje lokalnih cest in križišč, preplastitve in rekonstrukcije ter novogradnje cestnega omrežja, vzdrževanje in nova javna razsvetljava skladno z registrom nevarnih točk

Na podlagi registra nevarnih točk bo Občina prednostno uredila nevarna križišča in cestne odseke (npr. pri pokopališču ob Škofljah, križišče stare ceste proti Senožečam) ter obnovila poškodovana vozišča (npr. Famlje–Ribnica, Senožeče–Divača) s preplastitvijo vozišč in namestitvijo ustrezne prometne infrastrukture (ograje, prometna signalizacija ipd.).

V območju Parka Škocjanske jame bo nujna ohranitev in vzdrževanje cestne infrastrukture v skladu z dediščinskim značajem območja ter hkratno zaščito naravne in kulturne krajine – kamnitih robnikov (“parakarjev”) in suhih zidov. Občina bo pri načrtovanju in izvedbi spodbujala rešitve, ki povečujejo varnost, a hkrati ohranjajo identiteto prostora in kakovost bivalnega okolja.

Ob tem bo občina skrbela tudi za redno vzdrževanje in postopno posodobitev javne razsvetljave na nevarnih odsekih in v naseljih. Tam, kjer bo to smiselno in energetsko učinkovito, bo nadgradnja javne razsvetljave izvedena sočasno z rekonstrukcijami cest, s ciljem povečanja prometne varnosti ter boljše osvetlitve za vse udeležence v prometu – zlasti v območjih postajališč, šolskih poti in prometno izpostavljenih križišč.

M5.3 Spodbujanje omejevanja hrupa ob avtocesti

Za zmanjšanje vplivov prometa na zdravje prebivalcev bo občina sodelovala z DARS pri projektih postavitve protihrupnih zaščit pri Dolnjih Ležečah in po potrebi drugod. Ta ukrep bo dopolnil prizadevanja za izboljšanje kakovosti bivanja v naseljih ob avtocesti.

9.5.2 Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti

M5.4 Celostno umirjanje prometa v Občini Divača

Za večjo prometno varnost bodo na kritičnih lokacijah (prioritetno: ob OŠ, državne ceste R2-409, R2 - 405, R3-622, RT-940) nameščeni prikazovalniki hitrosti in hitrostne ovire. Občina bo redno vzdrževala talne označbe in drugo opozorilno signalizacijo. V zalednih

naseljih bodo vzpostavljene enotne cone umirjenega prometa (npr. v vaseh vzdolž Vremske doline), kjer bo poudarek na varnosti šibkejših udeležencev, omejitvi hitrosti in ureditvi skupnega prometnega prostora z dodatno urbano opremo (klopi, stojala za kolesa ipd.) z namenom izboljšanja kvalitete življenja v naseljih. Občina bo uvedla ukrepe

proti ilegalnemu parkiranju (zlasti avtodomov in tovornih vozil). Uporabljene bodo tudi sodobne tehnološke rešitve za nadzor in

obveščanje s skupno koordinacijo medobčinskega redarstva.

9.5.3 Uvajanje aktivne parkirne politike

M5.5 Uvajanje trajnostnih prometnih režimov v mestu Divača

V okviru celostne prometne ureditve bo pripravljena prometna študija in postopno spreminjanje prometnega režima v centru Divače. Prednostno bo obravnavala pešce in JPP, skupaj z urejanjem mirujočega prometa in avtobusne postaje Divača, ob omejevanju dostopnosti in umirjanju hitrosti motornega prometa.

Občina bo v središču Divače vzpostavila parkirni režim z namenom zmanjševanja uporabe avtomobilov (npr. z uvedbo časovno omejenega parkiranja, modre cone na Kolodvorski ulici pred občino, na Trgu 15. aprila ter kratkotrajnih postajališč K+R pri OŠ). Ukrep bo zmanjšal dolgotrajno zasedenost parkirnih mest, spodbudil uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, omogočil večjo rotacijo vozil, izboljšal dostopnost do storitev in prispeval k zmanjšanju nepotrebnih voženj v iskanju parkirnega mesta.

Prometna študija bo vsebovala tudi načrt vodenja prometa z analizo prometnih tokov, predlogi usmerjanja vozil in optimizacije dostopov. Občina bo znotraj preurejanja prometnega režima spodbujala tudi

transformacijo cestnih površin z več prostora za pešce, kolesarje, zelenje in javni prostor.

M5.6 Ureditev multimodalne točke ob izvozu iz avtoceste

Vzpostavljena bosta dva t. i. »car-pooling« parkirišča oz. parkirišča, namenjena za spodbujanje sopotništva, z e-polnilnicami in ozelenitvijo. Nahajala se bosta pri izvozu z avtoceste v Divači (ti. »Vrata Krasa«) ter pri Senožecah ali naselju Senadole. Namen je omogočiti prestop iz avtomobila na JPP ali souporabo vozil, kar bo razbremenilo središča naselij z manjšim številom vozil na lokalnih cestah in spodbudilo trajnostne prakse.

M5.7 Spodbujanje trajnostnih praks z optimizacijo in širitvijo lokacij javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila

Za podporo prehodu na e-mobilnost bo občina načrtovala dodatne javno dostopne polnilnice za električna vozila, skladno z nacionalnimi smernicami in projekti. Postavitve bodo usmerjene v naselja, ki trenutno niso pokrita z infrastrukturo.

Tabela 7: Seznam ukrepov s področja motornega prometa

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve			
M5.1	Razbremenitev cestne infrastrukture z omejevanjem in nadzorom tovornega prometa na lokalnih cestah ter preusmerjanjem na avtocesto.	srednja	visoka
M5.2	Redno investicijsko vzdrževanje lokalnih cest in križišč, preplastitve in rekonstrukcije ter novogradnje cestnega omrežja, vzdrževanje in nova javna razsvetljava skladno z registrom nevarnih točk.	visoka	visoka
M5.3	Spodbujanje omejevanja hrupa ob AC	srednja	visoka
Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti			
M5.4	Celostno umirjanje prometa v Občini Divača.	majhna	srednja
Uvajanje aktivne parkirne politike			
M5.5	Uvajanje trajnostnih prometnih režimov v mestu Divača.	visoka	srednja
M5.6	Ureditev multimodalne točke ob izvozu iz AC.	visoka	srednja
M5.7	Spodbujanje trajnostnih praks z optimizacijo in širitvijo lokacij javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila.	srednja	nizka

Tabela 8: Matrika zahtevnosti izvedbe in prioritete posameznih ukrepov

ZAHTEVNOST	visoka	H2.3, K3.1, J4.5, M5.2	H2.2, M5.5, M5.6	
	srednja	H2.1, H2.4, M5.1, M5.3	C1.5, C1.7, C1.8, H2.7, K3.3, J4.1	K3.4, J4.6, M5.7
	majhna	C1.1, C1.2	C1.3, C1.6, C1.9, K3.2, J4.2, J4.3, J4.4, M5.4	C1.4, H2.5, H2.6
		visoka	srednja	nizka
		PRIORITETA		

Tabela 9: Število ukrepov razdeljenih v matriki zahtevnosti izvedbe in prioritete

ZAHTEVNOST	visoka	4	3	0
	srednja	4	6	3
	majhna	2	8	3
		visoka	srednja	nizka
		PRIORITETA		

C1.7	Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja mladih o trajnostni mobilnosti	do 5.000 €/letno (ozaveščanje+delavnice)	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, SPVCP, Turizem, gospodarstvo, sosednje občine	35.000,00 €								
C1.8	Izvajanje splošnih akcij ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti	do 5.000 €/letno (ozaveščanje+delavnice)	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, SPVCP, Turizem, Šole, Vrtci, Gospodarstvo, DUJPP	35.000,00 €								
C1.9	Uvajanje projektov taktičnega urbanizma.	do 5.000 €/letno	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina	35.000,00 €								

Hoja

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa za občinski proračun	vir financiranja	odgovornost	SKUPAJ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Načrtovanje in širitev območij za pešce z zagotavljanjem dostopnosti za vse													
H2.1	Izdelava načrtov in izgradnja peš omrežja z dodatnimi peš povezavami po prioriteti.	do 30.000 €/letno	občinski proračun, sredstva RS	Občina, DRSI	180.000,00 €								
H2.2	Ureditev ali izris (novih) prehodov za pešce.	do 15.000 €/letno	občinski proračun, sredstva RS	Občina	105.000,00 €								
H2.3	Spremembe prometnega režima in širitev območja za pešce v centru Divače.	okvirno ocenjena vrednost 400.000 €	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina	400.000,00 €								
H2.4	Prilagoditev infrastrukture invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo.	do 5.000 €/letno	občinski proračun	Občina	35.000,00 €								

Povečanje privlačnosti za hojo													
H2.5	Redno vzdrževanje pešpoti in ukrepi za preprečevanje vandalizma.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	- €								
H2.6	Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav ter območji za pešce z urbano opremo.	do 2.000 €/letno	občinski proračun	Občina	14.000,00 €								
H2.7	Razvoj in označitev ter oprema obstoječih ali novih poti za rekreativno hojo izven prometnic.	32.000 € (proračun 2025), naslednja leta do 5.000 €/letno	občinski proračun	Občina, Turizem, Sosednje občine	67.000,00 €								

Kolesarjenje

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa za občinski proračun	vir financiranja	odgovornost	SKUPAJ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Načrtovanje in vzpostavljanje mreže kolesarskih povezav													
K3.1	Vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav z načrtovanjem in izgradnjo povezanih, varnih in označenih kolesarskih poti med naselji in s povezavo do sosednjih občin.	do 30.000 €/letno	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, Sosednje občine	180.000,00 €								
Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti													
K3.2	Opremljanje površin za kolesarje na ključnih točkah.	2.000€ /letno	občinski proračun	Občina, Sosednje občine	14.000,00 €								
K3.3	Preučitev možnosti nadgradnje ali vzpostavitve (sistema javne) izposoje (električnih) koles	do 20.000 €/letno vzdrževanje do 100.00 €/letno širitev	sredstva RS in EU, občinski proračun	RCM Istra Brkini Kras, Občina, Sosednje občine	344.000,00 €								
K3.4	Redno vzdrževanje kolesarskih poti in odstranitev ovir za kolesarje.	do 15.000 €/letno	občinski proračun	Občina, DRSI	96.000,00 €								

Javni potniški promet

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa za občinski proračun	vir financiranja	odgovornost	SKUPAJ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Optimizacija voznih redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP													
J4.1	Optimizacija linij JPP skupaj z DUJPP in prevoznikom.	/	DUJPP	DUJPP	€ -								
Izboljšanje dostopnosti in kakovosti storitev													
J4.2	Redno vzdrževanje in urejanje avtobusnih postajališč.	10.000€ / letno za redno vzdrževanje	občinski proračun	Občina	70.000,00 €								
J4.3	Nadaljnja širitev prevozov na klic.	od 10.000€ / leto do 25.000€ / leto	občinski proračun, DUJPP, potniki	Občina, DUJPP, Sosednje občine	107.000,00 €								
J4.4	Vključitev šolskih linij v sistem javnega prevoza potnikov.	redna proračunska sredstva občine za zagotavljanje šolskih prevozov	občinski proračun	Občina, DUJPP	€ -								
J4.5	Ureditev avtobusne postaje v Divači.	okvirno ocenjena vrednost 300.000 €	občinski proračun	Občina	300.000,00 €								
J4.6	Uvedba skupnega voznega reda in platforme za nakupe vozovnic.	/	DUJPP	DUJPP, Koncesionarji, Sosednje občine	€ -								

