

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PIVKA



ANALIZA STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI PIVKA



Lineal d. o. o.
Svetovalni inženiring in
načrtovanje
Jezdarska ulica 3
SI-2000 Maribor

Prometni institut Ljubljana d. o. o.
Kolodvorska ulica 11
SI-1000 Ljubljana

Januar, 2018

ANALIZA STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI PIVKA

Št. projekta: 1450

Projekt: CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE PIVKA

Akronim projekta: CPS PIVKA

Naročnik: OBČINA PIVKA, KOLODVORSKA CESTA 5,
SI-6257 PIVKA



Izvajalec projekta: LINEAL D. O. O.,
JEZDARSKA ULICA 3,
SI-2000 MARIBOR



PROMETNI INSTITUT LJUBLJANA D. O. O.
KOLODVORSKA 11
1000 LJUBLJANA



Datum izdelave: januar 2018

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

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

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



ANALIZA STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI PIVKA

NAMEN: V okviru priprave Celostne prometne strategije Občine Pivka je bila opravljena temeljita analiza stanja na področju prometa, ki služi za oblikovanje različnih scenarijev, ki bodo v pomoč pri razumevanju potencialov pomembnih za nadaljnji razvoj občine na področju trajnostne in zelene mobilnosti. Analiza stanja predstavlja izhodiščni korak pri prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti, katere bo celostna prometna strategija prednostno obravnavala.

IZHODIŠČE PRIPRAVE: Priprava analize stanja je temeljila na aktivnem vključevanju različnih skupin prebivalcev, lokalnih deležnikov in ostalih zainteresiranih skupin. Po temeljito opravljenem kvantitativnem pregledu trenutnih razmer na pomembnih razvojnih področjih (stanje prometa, dostopnost storitev in infrastrukture, prometna varnost, storitve javnega potniškega prometa, ...) je bil pripravljen seznam pomanjkljivosti, izzivov in priložnosti v prometu, ki je služil za pripravo analize izhodiščnega stanja ter določitev ključnih težav, ki jih bo celostna prometna strategija prvenstveno obravnavala.



VSEBINA

1. SLOVAR UPORABLJENIH POJMOV	5
2. OBČINA PIVKA TER NJENA POVEZANOST Z DRUŽBENIM IN PROMETNIM OKOLJEM.....	7
3. IZHODIŠČE PRIPRAVE ANALIZE STANJA V OBČINI PIVKA	27
4. Z INOVATIVNIMI METODAMI OCENJEVANJA DO ORISA IZHODIŠČNEGA STANJA V OBČINI PIVKA	28
4.1. Analiziranje ključnih dokumentov, postopkov in politik	29
4.2. Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki ter izvedba intervjujev.....	53
4.3. Javne razprave s prebivalci Občine Pivka.....	63
4.4. Izdelava fotografskih posnetkov identificiranih problemov.....	68
5. KLJUČNE UGOTOVITVE IZVEDENE ANALIZE STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI.....	93
6. VIZIJA BODOČEGA RAZVOJA PROMETA V OBČINI PIVKA	99



1. SLOVAR UPORABLJENIH POJMOV

1. DOSTOPNOST je dejstvo, da je od/do določene lokacije mogoče priti v primerno kratkem času, da je povezava ustrezno urejena za posamezne, predvsem trajnostne načine dostopanja (npr. za hojo in kolesarjenje).

2. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim se spodbuja trajnostni promet, v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi potovalni načini in v katerega se vključuje tudi javnost.

3. DELEŽ POTOVALNIH NAČINOV (MODAL SPLIT) je delež poti, opravljenih z določenim potovalnim načinom, ali delež potnikov, ki opravijo pot z določenim potovalnim načinom.

4. MOBILNOST je možnost premikanja ljudi in blaga in je odvisna od razpoložljivih potovalnih načinov.

5. NAČRT MOBILNOSTI je sklop ukrepov, pripravljenih za potrebe podjetij ali institucij na določeni lokaciji, katerih namen je sprememba potovalnih navad zaposlenih in uporabnikov, izboljšanje dostopnosti lokacije in promocija pozitivnih učinkov trajnostne mobilnosti.

6. MOTORIZIRAN PROMET je način premikanja, pri katerem uporabljamo motorizirana prevozna sredstva; na primer avtomobil, avtobus, vlak itd.

7. NEMOTORIZIRAN PROMET je način premikanja, pri katerem ne uporabljamo motoriziranih prevoznih sredstev (na primer hoja, kolesarjenje).

8. POTOVALNE NAVADE so ustaljeni načini potovanja ljudi na njihovih vsakdanjih poteh, npr. v službo, šolo ali po drugih opravkih. Odvisne so od različnih dejavnikov – prostorskih, socialno-ekonomskih, upravno-političnih itd.

9. PROMETNO POVPRŠEVANJE predstavljajo uporabniki oz. potniki v prometnem sistemu in njihovo obnašanje – kam, kdaj in kako bodo potovali.

10. TRAJNOSTNA MOBILNOST je premikanje na trajnosten način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in podobno. Pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov.

11. TRAJNOSTNI RAZVOJ je razvoj, ki zadovoljuje potrebe sedanjega človeškega rodu, ne da bi ogrozil možnosti prihodnjih generacij, da zadovoljijo svoje potrebe. Zanj je značilno, da teži k uravnoteženju socialne, ekonomske in okoljske komponente razvoja.

12. UPRAVLJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI je koncept, ki spodbuja trajnostni promet in upravlja prometno povpraševanje tako, da spreminja stališča in potovalne navade ljudi, ki danes temeljijo na ne trajnostni mobilnosti (na avtomobilu). Cilj upravljanja trajnostne mobilnosti je zagotavljanje pogojev za povečanje deleža poti, opravljenih na trajnosten način, kot na primer spodbujanje otrok in zaposlenih, da prihajajo v šolo, vrtec ali na delo peš, s kolesom, avtobusom namesto z avtom.



»DEMOGRAFSKI IN PROMETNI KAZALNIKI
OBČINE PIVKA«

VSEBINA:

Demografska lega

Vpetost občine v evropskem prometnem okolju

Podatki o prometu in prometni infrastrukturi



2. OBČINA PIVKA TER NJENA POVEZANOST Z DRUŽBENIM IN PROMETNIM OKOLJEM

Občina Pivka se nahaja v Primorsko-notranjski statistični regiji¹, ki je ena od dvanajstih statističnih regij v Republiki Sloveniji. Do 1. januarja 2015 se je imenovala Notranjsko-kraška regija. Regijo sestavlja 6 občin (Bloke, Cerknica, Ilirska Bistrica, Loška Dolina, Pivka in Postojna).

Občina Pivka leži v jugozahodnem delu Slovenije, na stičišču primorskega in celinskega sveta². Na zemljevidu se kaže kot velik metulj s široko razprtimi krili. Glava je Pivka, edino mestno naselje in občinsko upravno središče, vzhodno krilo je Zgornja Pivka, obrobljena z gozdnatim hribovjem, ki se na jugovzhodu postopoma vzpenja proti 1796 m visokem Snežniku, zahodno krilo je Košanska dolina z obrobji v brkinskem hribovju in Vremščici (1027 m). Krili ločuje in jima hkrati daje oporo Taborski greben (751 m), ki je skupaj s Primožem (781 m) in Osojnico (820 m) tudi razvodje med porečjema reke Pivke in reke Reke in s tem tudi med bližnjim Jadranskim in zelo daljnim Črnim morjem. Pivška občina je na zanimivem jadransko-črnomorskem razvodju, saj del vode odteka po reki Pivki v Črno morje, del pa v Reko in nato v Jadransko morje.

Občina Pivka meji na vzhodni strani na Občini Loška dolina in Cerknica, na južni strani na Občino Ilirska Bistrica, na zahodni strani na Občino Divača in na severni strani na Občino Postojna. Sestavlja jo 29 naselij in sicer Buje, Dolnja Košana, Drskovče, Čepno, Gornja Košana, Gradec, Juršče, Kal, Klenik, Mala Pristava, Nadanje selo, Narin, Neverke, Nova Sušica, Palčje, Parje, Petelinje, Pivka, Ribnica, Selce, Slovenska vas, Stara Sušica, Suhorje, Šilentabor, Šmihel, Trnje, Velika Pristava, Volče in Zagorje.

➤ DEMOGRAFSKA LEGA OBČINE PIVKA

Pomembnejši demografski podatki Občine Pivka za leto 2015^{3,4}:

- Površina (km²): **223 km²**
- Število prebivalcev: **6.054**
- Povprečna starost prebivalcev: **42,6 let**
- Skupni naravni prirast na 1.000 prebivalcev: **2,8**
- Skupni selitveni prirast na 1.000 prebivalcev: **1,2**
- Število gospodinjstev: **2.311**
- Povprečna velikost gospodinjstva: **2,6**
- Gostota prebivalstva (prebivalcev/km²): **27**

¹ Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Primorsko-notranjska_statisti%C4%8Dna_regija

² Vir: http://pivka.si/files/other/news/102/51840_230534.%20TO%C4%8CKA%20-%20Ocena%20varnostnih%20razmer%20na%20obmo%C4%8Dju%20Ob%C4%8Dine%20Pivka%20ocena%20ogr%20C5%BEenosti%20in%20varnostnih%20tvegani%20.pdf

³ Vir: <http://www.stat.si/obcine/sl/2015/Municip/Index/120>

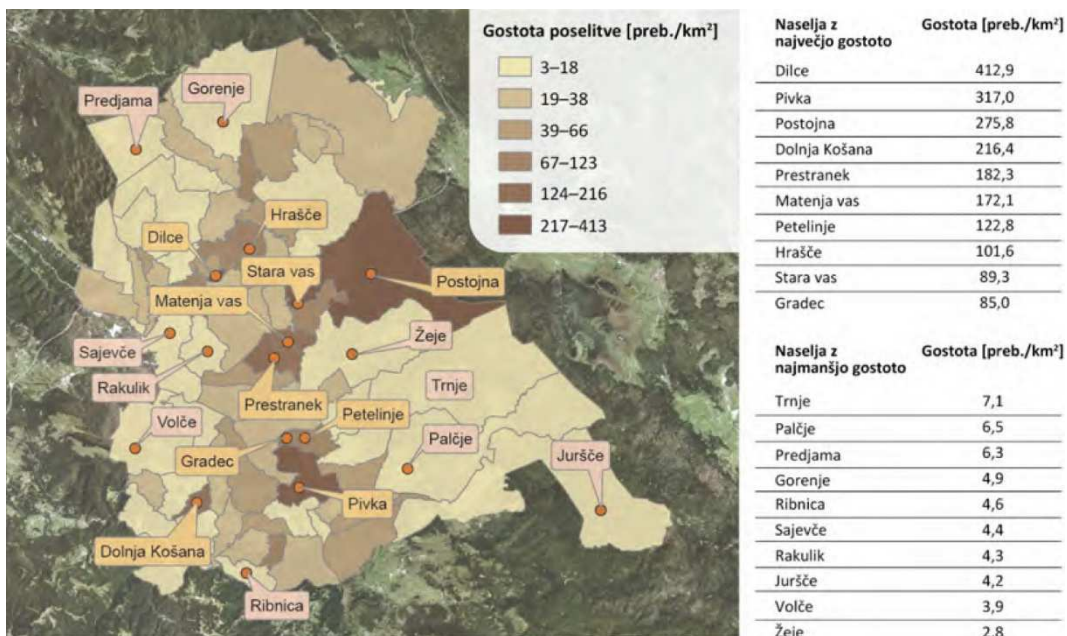
⁴ Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05F3005S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/17_Gospodinjstva/15_05F30_Gospodinjstva_OBC/&lang=2



Slika 1: Položaj Občine Pivka v slovenskem prostoru (vir Geopedia.si)

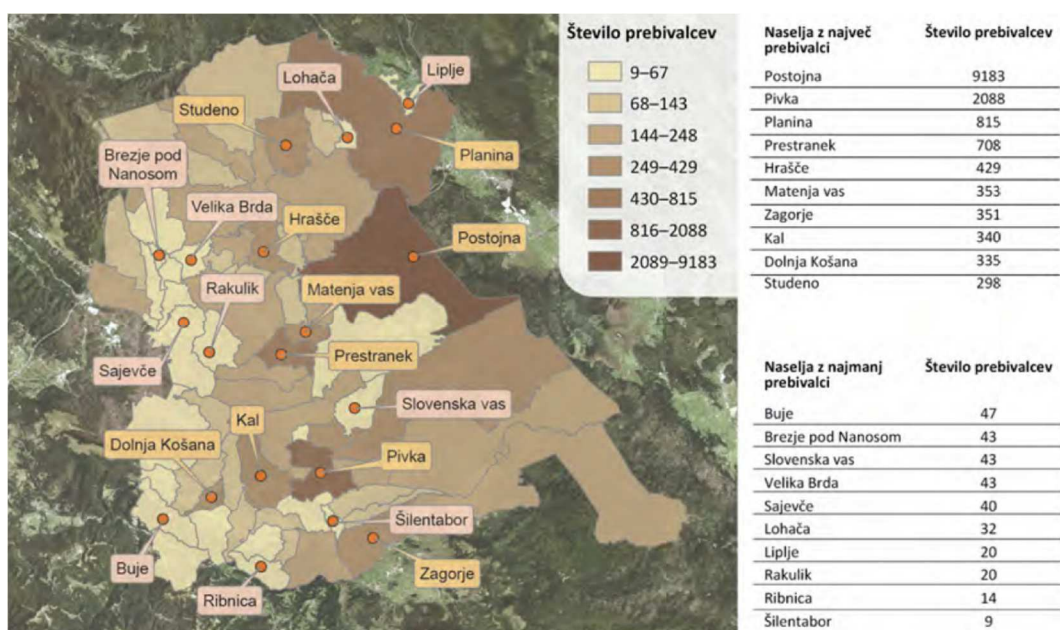
Izhajajoč iz demografskih podatkov gre za občino z nizko gostoto naseljenosti, saj na kvadratnem kilometru površine prebiva 27 prebivalcev, kar je precej manj kot znaša povprečna gostota prebivalstva v Sloveniji (101,7 preb./km²). V primerjavi s sosodnjimi primorsko-notranjskimi občinami kot so Občina Ilirska Bistrica, Postojna in Cerknica ima Občina Pivka redkejšo poseljenost (Občina Ilirska Bistrica - 29 prebivalcev/km²; Občina Postojna – 59 prebivalcev/km²; Občina Cerknica – 47 prebivalcev/km²). Redkejša naseljenost je seveda posledica razpršene poselitve v občini in nenazadnje tudi majhnosti občine v primerjavi z ostalimi, saj na primer Občina Ilirska Bistrica po površini meri kar 480 km² in kjer živi 13.667 prebivalcev. Kljub temu pa gre v primeru celotne Primorsko-notranjske regije za eno manjših regij v Sloveniji in po gostoti prebivalstva za eno najredkeje naseljenih regij.



Slika 2: Gostota poselitve v Občini Pivka (vir Postojna in Pivka 2015, Na vetrovni strani Postojnskih vrat, v deželi furmanov in zelenega krasa, 19. geografski raziskovalni tabor 2015)



V Občini Pivka živi skupaj 6.054 prebivalcev kar je za 88 prebivalcev več v primerjavi z letom 2008, ko je v občini živel skupaj 5.966 prebivalcev. V letu 2015 je bil skupni prirast na 1.000 prebivalcev pozitiven (4, od tega je naravni prirast znašal 2,8 in selitveni prirast 1,2). Skupni prirast v obdobju med leti 2008 in 2015 je bil vedno pozitiven (v razponu med 0 in 11), razen leta 2009, ko je bil zaznan negativen skupni prirast (-11,2), k čemur je verjetno najbolj prispevala tudi gospodarska kriza in iskanje novih kariernih priložnosti izven meja občine, saj je tega leta negativen selitveni prirast znašal kar -12,1 (naravni prirast tega leta je znašal le 0,8). Osnovne šole v občini je leta 2015 obiskovalo skupaj 519 otrok (leta 2008 jih je obiskovalo 492) in 217 otrok je leta 2015 obiskovalo vrtec (leta 2008 skupaj 155 otrok). Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1 do 5 let jih je leta 2015 bilo 64% vključenih v vrtec, kar je v povprečju manj kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (78 %). Leta 2015 je iz Občine Pivka 218 dijakov obiskovalo srednje šole. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo leta 2015 v povprečju 33 študentov in 9 diplomantov.

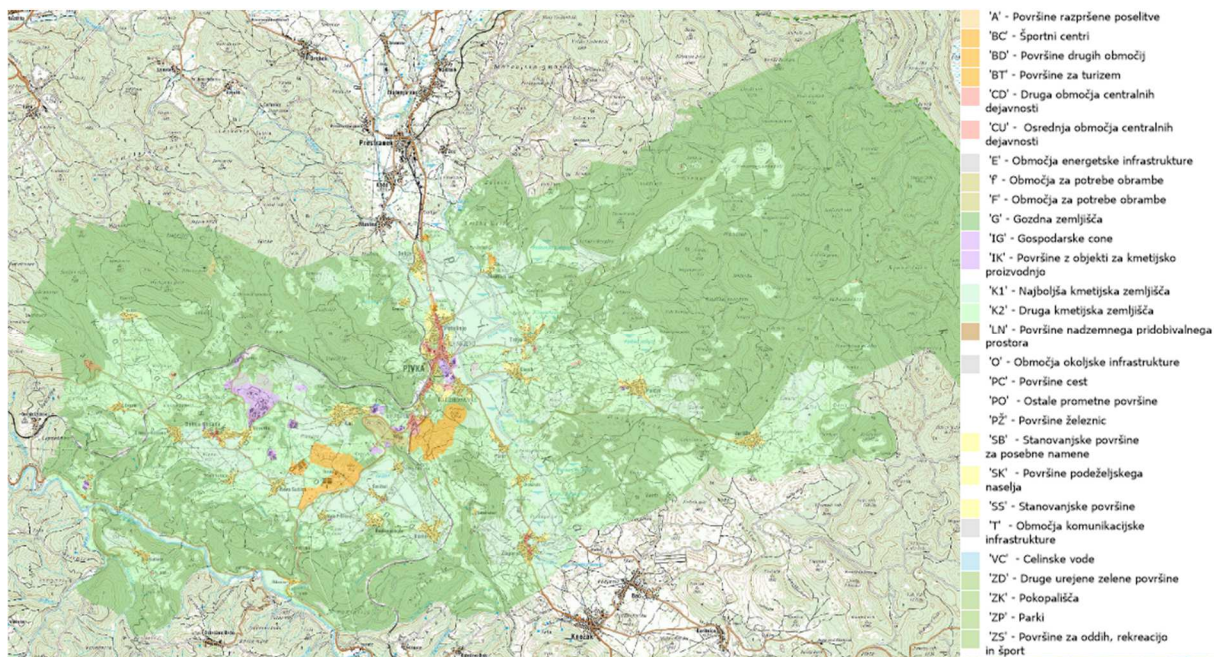


Slika 3: Število prebivalcev Občine Pivka glede na območje bivanja (vir Postojna in Pivka 2015, Na vetrovni strani Postojnskih vrat, v deželi furmanov in zelenega krasa, 19. geografski raziskovalni tabor 2015)

Glede na namensko rabo prostora v občini se ureditvena območja naselij, območja proizvodnih dejavnosti in kmetijska zemljišča najvišje kakovosti nahajajo pretežno v centralnem predelu občine (med naselji Selce, Petelinje, Pivka in Zagorje in med naselji Pivka, Kal in Dolnja Košana). Preostali del občine pretežno pokrivajo gozdovi ter razpršena vendar manjša območja drugih kmetijskih površin (travniki, pašniki). Sklenjena naselja so se v Občini Pivka v glavnem razvijala ob tranzitnih poteh, kjer se je Pivka razvila kot mestno središče, medtem ko so se ostala naselja razvijala kot manjša ruralna. Naravne razmere ne omogočajo intenzivnejšega razvoja kmetijstva, kar je eden od glavnih razlogov za redko poselitev.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Slika 4: Namenska raba prostora Občine Pivka
(vir. <https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=Pivka>)

➤ VPETOST OBČINE PIVKA V EVROPSKEM PROMETNEM OKOLJU

Občina Pivka je prometno dostopna in dobro povezana s središčem države, kar velja za celotno Primorsko-notranjsko statistično regijo.

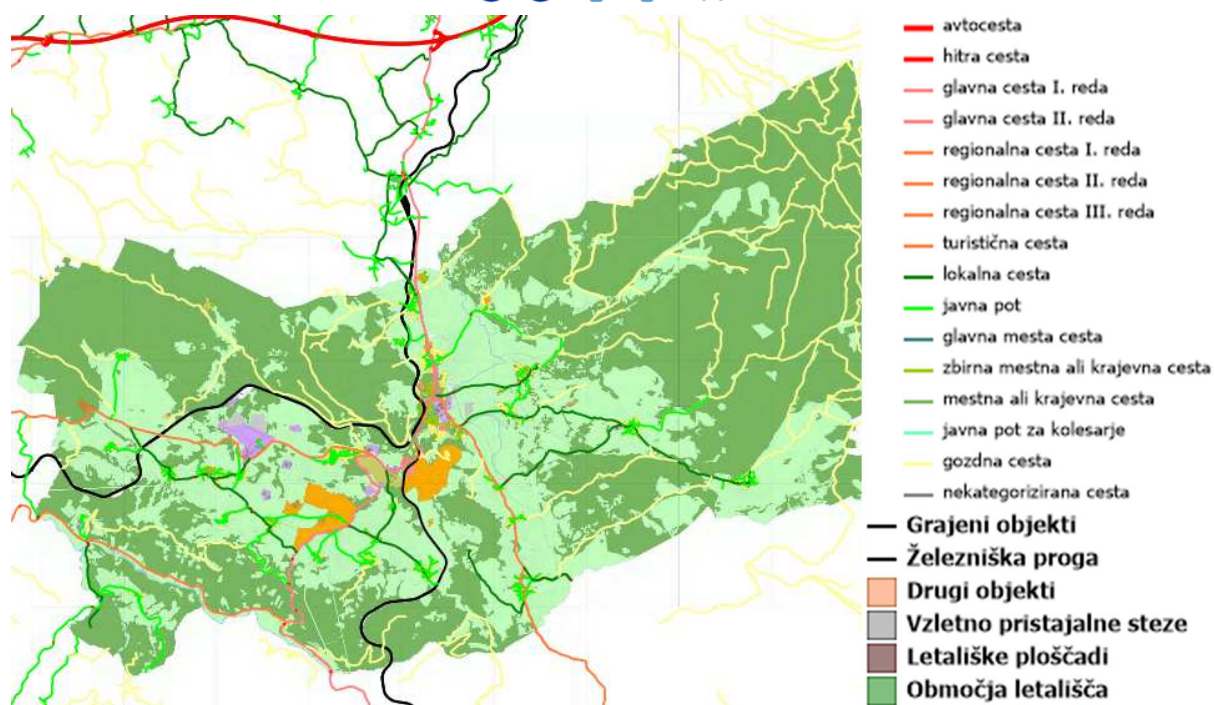
Občina Pivka ima dostopnost do ostalih primorsko-kraških občin in nadalje do preostalega slovenskega prostora kakor tudi do sosednje države Republike Hrvaške urejeno preko kakovostnih cestnih povezav. Občina Pivka je tako intenzivno vpeta v prometno okolje, kjer se skozi njo preko državnih cestnih povezav:

- glavna cesta prvega reda G1-6, ki poteka na povezavi »Postojna – Ilirska Bistrica – Jelšane«,
- regionalna cesta drugega reda R2-404, ki poteka na povezavi »Podgrad – Ilirska Bistrica – Pivka«,
- regionalna cesta drugega reda R2-405, ki poteka na povezavi »Divača – Famlje – Ribnica), in
- regionalna cesta tretjega reda R3-622, ki poteka na povezavi »Goriče – Kal),

odvija pretežno zasebni tranzitni promet, saj se veliko število dnevnik migrantov skozi občino po omenjenih cestnih povezavah vozi v službe, šole, po nakupih in po ostalih vsakodnevnih opravkih v sosednje občine in nadalje v smeri glavnega mesta Ljubljane. Po glavni cesti prvega reda G1-6 in po regionalni cesti R2-404 se skozi občino odvija tudi mednarodni tranzitni promet tovornega prometa v obe smeri.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Slika 5: Prometna infrastruktura v Občini Pivka
(vir <https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=Pivka>)

Preko glavne ceste prvega reda G1-6 prometni tokovi potekajo v dveh smereh in sicer v smeri Občine Postojna in v smeri Občine Ilirska Bistrica. Pred Postojno se del prometnega toka preusmeri na avtocesto z oznako A1, ki poteka na povezavi »Šentilj – Dragučova – Maribor – Slivnica – Celje – Trojane – Ljubljana (Zadobrova – Malence – Kozarje) – Postojna – Divača – Črni Kal – Srmin«, in ki predstavlja najhitrejšo povezavo med celotno Obalno-kraško regijo in Osrednjeslovensko regijo. Preko glavne ceste prvega reda G1-6 ima občina urejeno dostopnost do Republike Hrvaške, kjer se na drugi strani meje navezuje na hrvaško avtocestno omrežje in sicer na Kvarnersko avtocesto z oznako A7, ki poteka na relaciji »mejni prehod Rupa – Reka – Žuta Lokva«. Občina Pivka je dobro povezana tudi z Občino Divača, med katerima potekata dve državni cesti (R2-405 in R3-622), medtem ko je z Občino Cerknica zaradi topografskih značilnosti vzhodnega območja občine povezana samo preko gozdnih poti oz. cest.

Občina Pivka in ostale primorsko-notranjske občine spadajo med tiste občine v Sloveniji, ki imajo relativno dobro dostopnost do državnega avtocestnega omrežja, saj je središče Občine Pivka od najbližjega avtocestnega priključka pri Postojni (Občina Postojna) oddaljeno dobrih 9 km in kjer je čas vožnje z osebnim vozilom ocenjen na okrog 10 minut. V primerjavi s Koroško regijo in tamkajšnjimi občinami, kjer je na primer središče Občine Muta oddaljeno 64 km od najbližjega avtocestnega priključka (gledano v smeri povezovanja s središčem države) in kjer je čas vožnje z osebnim vozilom ocenjen na več kot 70 minut, ima Občina Pivka nedvomno boljšo razvojno perspektivo v primerjavi s številnimi slovenskimi občinami, katero lahko izkoristi tako za namene razvoja gospodarstva kakor tudi v namene razvoja novih turističnih produktov. Predvsem slednje ima še veliko rezerv, saj že danes skozi občino potekajo izraziti »turistični« prometni tokovi, ki so posledica razvitega navtičnega in vodnega turizma v severnem Sredozemlju.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Občina Pivka je vpeta tudi v vseevropsko prometno okolje, saj se preko glavne ceste G1-6 navezuje na izredno pomemben 5. pan-evropski koridor⁵, ki na območju Slovenije poteka na povezavi »Koper – Ljubljana – Maribor – Šentilj«. Z vidika tranzitnega prometa je pomemben tudi 10. pan-evropski koridor⁶, ki pa skozi Slovenijo poteka na povezavi »Salzburg (AT) – Jesenice – Ljubljana – Obrežje – Zagreb (HR)«.



Slika 6: Prikaz evropskih prometnih koridorjev⁷

Pan-evropska prometna mreža (sestavljena iz desetih koridorjev) predstavlja prednostni cilj investicij na področju skupne prevozne politike Evropske unije, kar naj bi prispevalo k učinkovitemu in celostnemu razvoju Evrope, predvsem z izgradnjo manjkajočih prevoznih povezav med članicami Evropske unije ter tranzitnimi državami. Z izgradnjo manjkajoče infrastrukture želi Evropska unija zadostiti potrebam naraščajočega prometa. Obsega prometno infrastrukturo, sisteme za upravljanje prometa ter sisteme za navigacijo in določanje položaja na cestah, železnicah, celinskih plovnihih poteh, morskih pristaniščih, letališčih ter drugih povezovalnih točkah med različnimi omrežji. Cilji pan-evropske mreže so večja mobilnost oseb in blaga pod najboljšimi pogoji socialne in varnostne zaščite, optimizacija

⁵ 5. pan-evropski koridor povezuje mesta Benetke - Trst / Koper - Ljubljana - Maribor - Budimpešta - Užgorod - Lvov - Kijev s tremi vejami v smereh Rijeka - Zagreb - hrvaško / madžarska meja - Budimpešta, Bratislava - Košice - Užgorod in Ploče - Sarajevo - Osijek - Budimpešta.

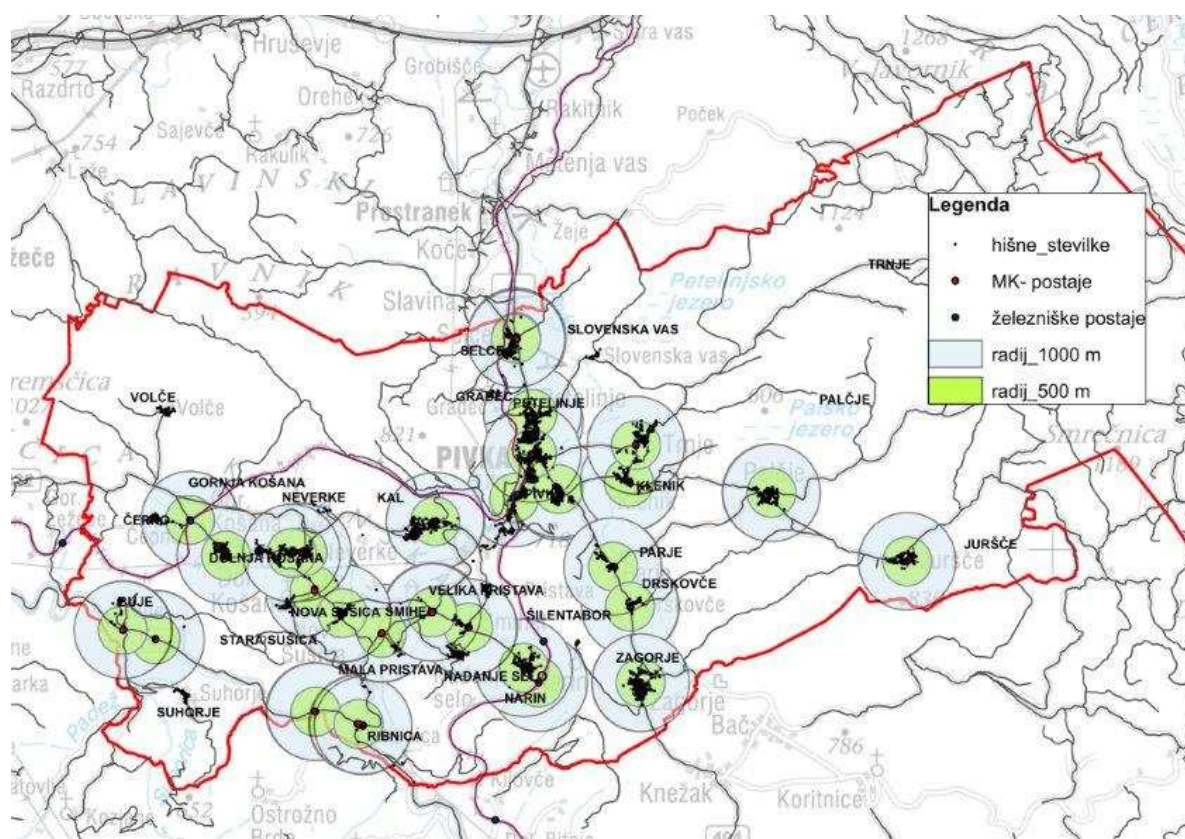
⁶ 10. pan-evropski prometni koridor povezuje mesta Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje - Solun s štirimi vejami v smereh Gradec - Maribor - Zagreb, Budimpešta - Novi Sad - Beograd, Niš - Sofija (Dimitrov Grad - Carigrad preko 4. pan-evropskega koridorja) in Veles - Bitola - Florina - preko Egnatie.

⁷ Vir: Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji, Diplomaska naloga št.: 3324/PS; Aleš Zupan, Ljubljana, julij 2013.



obstojećih kapacitet, pokritje prometne infrastrukture po vsej Evropski uniji in vključitev vseh oblik prevoza glede na konkurenčne prednosti ter vključitev tretjih držav v vseevropsko prometno mrežo.

Občina Pivka stremi k učinkovitemu javnemu potniškemu prometu, ki ga sestavljata avtobusni in železniški promet s prevozniki in cestna ter železniška infrastruktura. Avtobusna postajališča so po občini razporejena v skladu s poselitvijo občine oz. lokacijo naselij, kar je razvidno iz slike 6, ki prikazuje pokritost občine s hišnimi številkami. Prikazana so območja s 500 in 1000 metrsko oddaljenostjo naselja od posameznega avtobusnega postajališča. Analiza je pokazala, da je v oddaljenosti 500 m od postajališča zajetih skoraj 80 % prebivalcev občine, na oddaljenosti 1000 m od postajališča pa kar 95 % občanov Občine Pivka, kar pomeni, da je dostopnost prebivalcev do avtobusnih postajališč zelo dobra.



Slika 7: Oddaljenost hišnih številk do avtobusnih in železniških postajališč

Na delovni dan v času šole po Občini Pivka poteka 43 avtobusnih povezav, od katerih imajo vsi postanek na avtobusni postaji Pivka. Avtobusne medkrajevne prevoze izvajata dva prevoznika: Avrigo d.o.o. in Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o.. Medkrajevne avtobusne linije, ki potekajo preko občine Pivka v času delavnika so na naslednjih relacijah:

- Postojna – Pivka - Zagorje/Snežaku – Ilirska Bistrica;
- Knežak – Pivka – Postojna;
- Knežak – Ilirska Bistrica;
- Postojna – Pivka - Zagorje/Snežaku – Ilirska Bistrica – Koper;
- Prestranek – Pivka – Knežak – Ilirska Bistrica – Koper;

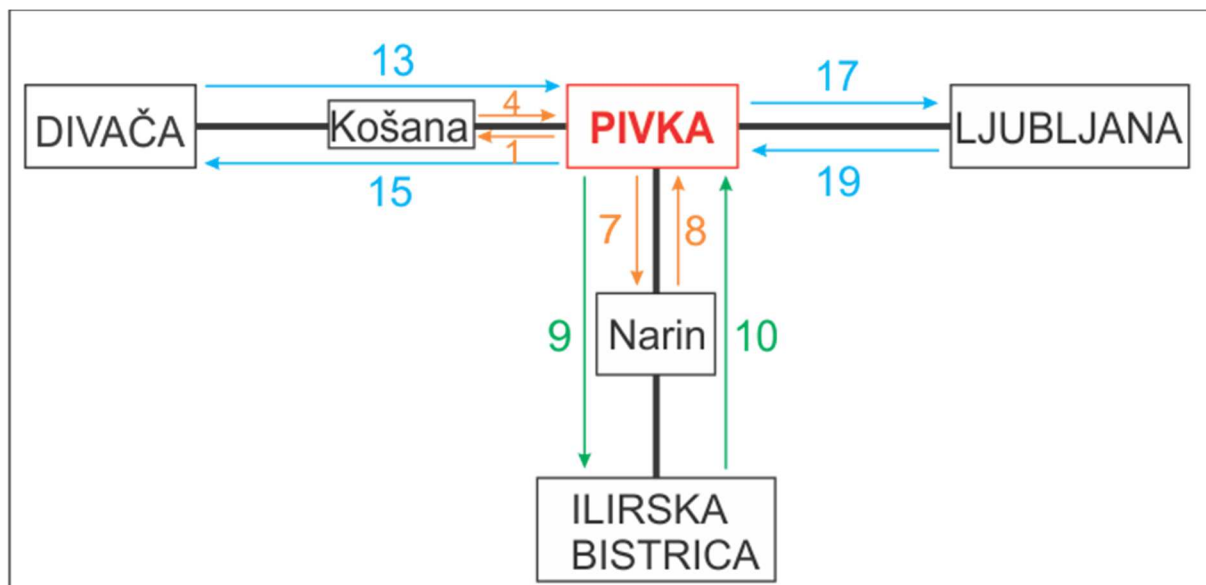


- Postojna – Pivka - Zagorje/Snežaku – Ilirska Bistrica – Koper – Piran;
- Sežana – Divača – Žagar – Ribnica/Ilirski Bistrici – Ilirska Bistrica;
- Prelože – Ilirska Bistrica – Ribnica/Ilirski Bistrici – Pivka – Postojna;
- Narin – Šmihel/Pivki – Pivka – Postojna;
- Postojna – Pivka;
- Postojna – Pivka – Jurišče; in
- Jurišče – Pivka.

Izrednega pomena za Občino Pivka predstavlja tudi železniški promet. Skozi Občino Pivka potekata dve železniški progi, ki imata skupno stičišče v Pivki in sicer glavna dvotirna železniška proga Ljubljana – Sežana – d. m. dolžine 116,5 km in glavna enotirna železniška proga Pivka – Ilirska Bistrica – d. m. dolžine 24,4 km⁸. Obe progi sestavljata železniško omrežje v Sloveniji. Dvotirna železniška proga Ljubljana – Sežana – d. m. je hkrati sestavni del mednarodnih koridorjev in ena od ključnih prog za oskrbo luke Koper. Ob železniški progi Ljubljana – Sežana se nahaja skupaj 18 železniških postaj/postajališč, medtem ko se ob železniški progi Pivka – Ilirska Bistrica nahajajo 4 železniške/-a postaje/postajališča. V Občini Pivka je locirana ena železniška postaja Pivka, ter dve železniški postajališči Košana in Narin. Postajališče Košana je bilo v celoti obnovljeno leta 2011, vendar zaradi lokacije peronov v krivini in neopremljenosti potniških garnitur z dviznimi ploščadmi, imajo na tem postajališču postanke samo klasični vagonski vlaki. Na letnem nivoju se z vlakom na omenjenih treh postajah prepelje okoli 33.000 potnikov.

Na železniški postaji Pivka po voznem redu 2017/18 ustavljajo vsi potniški vlak, tako lokalni, regionalni, IC kot tudi mednarodni vlaki. Dnevno na relaciji Pivka – Ljubljana vozi 17 potniških vlakov, v nasprotni smeri pa 19 potniških vlakov. S postajališča Košana so v smeri Pivke dnevno 4 odhodi vlakov, v obratni smeri pa zgolj en vlak, kar močno znižuje kvaliteto storitev v železniškem potniškem prometu. Postajališče Narin se nahaja na progi Pivka – Ilirska Bistrica in je v smeri Pivka – Narin povezano s 7-imi lokalnimi potniškimi vlaki, v obratni smeri pa dnevno vozi 8 potniških vlakov.

⁸ Vir: http://www.slo-zeleznice.si/images/infrastruktura/Program_omrezja_2016/Program_omrezja_2016_1.pdf



Slika 8: Dnevno število potniških vlakov na železniški postaji Pivka

Slovenske železnice omogočajo tudi prevoz koles, kar je za nekoga, ki nima osebnega vozila, ima pa kolo, lahko učinkovita rešitev za potovanja na delovno mesto, v šole in ostale prostočasne dejavnosti, kjer se začetni in končni del poti opravi s kolesom, vmesni pa z vlakom.

➤ PROMETNI KAZALNIKI OBČINE PIVKA

Pomembnejši prometni kazalniki Občine Pivka⁹:

- Število osebnih vozil v občini: **3.604**
- Število vseh motoriziranih prevoznih sredstev: **5.253**
- Dolžina državnega cestnega omrežja v občini: **37,5 km**
- Dolžina občinskega cestnega omrežja v občini: **96,9 km**
- Povprečna starost osebnih vozil: **11 let**

Stopnja motorizacije v Občini Pivka je v letu 2016 znašala 595 osebnih vozil na 1000 prebivalcev. V primeru, če upoštevamo vsa prevozna sredstva, ki so bila registrirana in so v lasti gospodinjstev in podjetij v občini, potem je stopnja motorizacije leta 2016 znašala 868 vozil na 1000 prebivalcev. Stopnja motorizacije v Občini Pivka je višja v primerjavi s stopnjo motorizacije v Republiki Sloveniji, ki je znašala 527 osebnih vozil na 1000 prebivalcev.

Na podlagi znanih demografskih in prometnih kazalnikov iz leta 2001, ko je takrat v Občini Pivka prebivalo skupaj 5.993 prebivalcev in je število osebnih vozil znašalo 2.817 je stopnja motorizacije takrat znašala 470 osebnih vozil na 1000 prebivalcev oziroma 626 vseh prevoznih sredstev na 1000 prebivalcev. Tako se je stopnja motorizacije v letu 2016 povečala za 27 % oziroma za 39 % med vsemi prevoznimi sredstvi v občini v primerjavi z letom 2001.

⁹ Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2222105S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/08_22221_reg_cestna_vozila/&lang=2

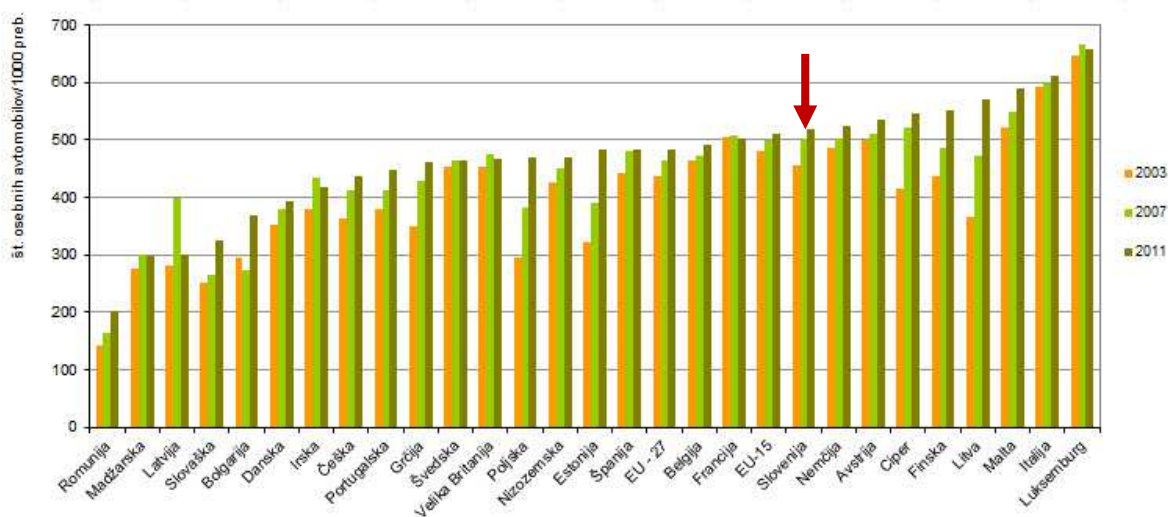


Povprečna starost osebnih vozil v Občini Pivka znaša 11 let, kar je precej več v primerjavi s slovenskim povprečjem (9,7 let).

Tabela 1: Primerjava števila registriranih prevoznih sredstev med leti 2001 in 2016 v Občini Pivka¹⁰

Vrsta prevoznega sredstva	Leto 2001	Leto 2016	
Kolesa z motorjem	Ni podatka	81	
Motorna kolesa	43	241	
Vsi osebni avtomobili	2817	3604	
Avtobusi	0	0	
Tovornjaki	127	235	
Delovna motorna vozila	7	24	
Vlačilci	23	50	
Specialni tovornjaki	41	46	
Tovorna priklopna vozila	58	146	
Priklopniki	31	106	
Polpriklopniki	27	40	
Bivalni priklopniki	15	20	
Traktorski priklopniki	60	14	
Traktorji	558	792	Primerjava med leti
SKUPAJ	3.749	5.253	+ 40,1 %

Nasploh pa Slovenija po številu osebnih vozil na 1000 prebivalcev sodi v sam evropski vrh. V spodnjem grafikonu je predstavljena stopnja motorizacije v letih 2003, 2007 in 2011 v 27-ih evropskih državah. Glede na podatke iz leta 2011 je Slovenija glede stopnje motorizacije zasedala 9. mesto in celo prehitela gospodarsko močnejše in razvitejše države kot so Francija, Belgija in Španija.



Grafikon 1: Stopnja motorizacije v evropskih državah leta 2003, 2007 in 2011.¹¹

Skupna dolžina cestnega omrežja se je v Občini Pivka leta 2012 v primerjavi z letom 2001 za 8% zmanjšala. Razlika je opazna v primerjavi dolžin občinskih cest, kjer se je dolžina lokalnih cest zmanjšale za dobrih 24 km.

¹⁰ Vir: Direkcija Republike Slovenije za ceste, cestna vozila glede na vrsto vozila, Občina Pivka v letih 2001 in 2016.

¹¹ Vir: http://kazalci.arslo.gov.si/?data=indicator&ind_id=673



Tabela 2: Primerjava dolžine cestnega omrežja med leti 2001 in 2012 v Občini Pivka¹²

Vrsta javne ceste	Leto 2001	Leto 2012	
Avtoceste (AC)	0,0 km	0,0 km	
Hitre ceste (HC) z deljenim cestiščem	0,0 km	0,0 km	
Hitre ceste (HC) brez deljenega cestišča	0,0 km	0,0 km	
Glavne ceste I (GC 1)	14,6 km	14,7 km	
Glavne ceste II (GC 2)	0,0 km	0,0 km	
Regionalne ceste I (R1)	0,0 km	0,0 km	
Regionalne ceste II (R2)	13,9 km	13,8 km	
Regionalne ceste III (R3) – turistične ceste	8,9 km	8,9 km	
DRŽAVNE CESTE	37,4 km	37,5 km	
Lokalne ceste (LC)	61,9 km	37,5 km	
Zbirne mestne ceste	0,0 km	1,7 km	
Mestne krajevne ceste (LK)	0,0 km	2,6 km	
Javne poti (JP)	45,9 km	55,2 km	
Javne poti za kolesarje	0,0 km	Ni podatka	
OBČINSKE CESTE	107,8 km	96,9 km	Primerjava med leti
JAVNE CESTE SKUPAJ	145,2 km	134,4 km	- 8 %

➤ JAVNA PARKIRIŠČA V UPRAVLJANJU OBČINE PIVKA

Občina Pivka upravlja s skupaj 213-imi javnimi parkirnimi mesti. Največje območje javnih parkirnih mest se nahaja pred telovadnico Osnovne šole Pivka, kjer je označenih 100 javnih parkirnih mest ter na makadamskem parkirišču, kjer je predvidena idejna zasnova ureditve sejmišča se nahaja okrog 50 javnih neoznačenih parkirnih mest.

Ostala območja z javnimi parkirišči so še pred pošto poslovalnico in Krpanovim domom, kjer se nahaja 16 parkirnih mest, za pošto poslovalnico 15 parkirnih mest, na križišču Prečne ulice 8 parkirnih mest ter pred starim vrtcem Mavrca 24 parkirnih mest. V Občini Pivka so vsa javna parkirna mesta brezplačna in brez posebej definiranega parkirnega režima, zaradi česar uporaba parkirnih ur ni potrebna.

¹² Vir: Direkcija Republike Slovenije za ceste, dolžina cestnega omrežja, Občina Pivka v letih 2001 in 2012.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



1 – OŠ Pivka – pred telovadnico	100 PM
2 – za pošto	15 PM
3 – na križišču Prečne ulice	8 PM
4 – pred pošto in Krpanovim domom	16 PM
5 – pred starim vrtcem Mavrica ob Prečni ulici	24 PM
6 – makadamsko parkirišče – »sejmišče«	cca. 50 PM
SKUPAJ:	213 PM

Slika 9: Javna parkirna mesta (PM) na območju Občine Pivka

➤ PROMETNA VARNOST NA OBMOČJU PU KOPER (PP POSTOJNA)

Na območju PU Koper je bilo v letu 2016 obravnavanih 1.340 prometnih nesreč¹³, kar je 5,6 % manj v primerjavi z letom 2015 (1.415 prometnih nesreč). V prometnih nesrečah je bilo 13 smrtnih žrtev kar je za eno smrtno žrtev več v primerjavi z letom 2015. Prav tako je v primerjavi z letom 2015 bilo več huje in lažje telesno poškodovanih v prometnih nesrečah.

¹³ Vir: https://www.policija.si/images/stories/PUKPP/PDF/Statistika/PUKPP_Statisticna_priloga_2016.pdf

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Med vzroki prometnih nesreč so prevladovala nepravilna hitrost, nepravilna stran/smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti ter neustrezna varnostna razdalja. Glavne ceste so terjale 3 smrtne žrtve, regionalne ceste prav tako 3, avtocesta 4, hitra cesta 1, naselja z uličnim sistemom 1, naselja brez uličnega sistema prav tako 1, medtem ko na lokalnih in turističnih cestah ni bilo smrtnih žrtev.

Leto	Prometne nesreče				Posledice		
	število vseh nesreč	število nesreč s smrtnim izidom	število nesreč s telesnimi poškod.	število nesreč z mater. škodo	število mrtvih	število hudo telesno poškod.	število lahko telesno poškod.
2012	1.966	13	469	1.484	13	84	527
2013	1.508	12	509	987	13	76	583
2014	1.520	14	463	1.043	15	113	527
2015	1.415	12	463	940	12	74	513
2016	1.340	12	459	869	13	82	535

Slika 10: Prometne nesreče in posledice na območju PU Koper

Vrsta ceste	Število mrtvih		Število hudo telesno poškodovanih		Število lahko telesno poškodovanih	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Avtocesta	1	4	4	11	42	57
Hitra cesta	1	1	1	2	12	14
Glavna cesta	2	3	17	17	101	120
Regionalna cesta	4	3	20	14	70	81
Lokalna cesta	2	0	7	1	21	20
Naselje z uličnim sistemom	1	1	18	22	195	175
Naselje brez uličnega sistema	0	1	4	13	66	65
Turistična cesta	1	0	3	2	6	3
Skupaj	12	13	74	82	513	535

Slika 11: Prometne nesreče in posledice glede na vrsto ceste na območju PU Koper

Udeleženci	Število mrtvih		Število hudo telesno poškodovanih		Število lahko telesno poškodovanih		Število udeležencev brez poškodb		Skupaj	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Vozniki osebnih avtomobilov	4	2	16	21	214	220	1.467	1.503	1.701	1.746
Potniki	1	3	16	18	100	125	8	18	125	164
Pešci	1	2	5	8	29	36	11	7	46	53
Vozniki motornih koles	2	4	16	15	51	49	34	32	103	100
Kolesarji	2	1	14	14	79	71	42	26	137	112
Drugi udeleženci	2	1	7	6	40	34	289	261	338	302
Skupaj	12	13	74	82	513	535	1.851	1.847	2.450	2.477

Slika 12: Posledice prometnih nesreč glede na vrsto udeležencev na območju PU Koper

Na območju PP Postojna¹⁴ se je leta 2016 prometna varnost v primerjavi z letom 2015 poslabšala, saj se je zgodilo skupaj 181 prometnih nesreč, kar je za 19 prometnih nesreč več

¹⁴ Vir: https://www.policija.si/images/stories/PUKJP/PDF/Statistika/PUKJP_Statisticna_priloga_2016.pdf



kot leto poprej. Število nesreč s smrtnim izidom pa se je v primerjavi z letom 2015 zmanjšalo. Obravnavana je bila 1 prometna nesreča s smrtnim izidom, 59 prometnih nesreč s telesnimi poškodbami udeležencev in 121 prometnih nesreč z materialno škodo. Leta 2016 je v prometnih nesrečah življenje izgubila 1 oseba, 11 jih je bilo hudo telesno poškodovanih in 65 lahko telesno poškodovanih. V primerjavi z letom 2015 se je leta 2016 zmanjšalo število nesreč s smrtnim izidom, kakor tudi število vseh nesreč s telesnimi poškodbami.

Območje	Leto	Prometne nesreče				Posledice		
		število nesreč	število nesreč s smrtnim izidom	število nesreč s telesnimi poškodb.	število nesreč z mater. škodo	število mrtvih	število hudo poškod.	število lahko poškod.
PP Ilirska Bistrica	2015	79	2	35	42	2	3	46
	2016	86	1	42	43	1	5	59
PP Izola	2015	138	-	53	85	-	9	54
	2016	148	1	51	96	1	6	54
PP Koper	2015	651	4	168	479	4	23	190
	2016	501	4	152	345	5	27	162
PP Kozina	2015	53	1	22	30	1	4	28
	2016	61	-	23	38	-	4	33
PP Piran	2015	157	1	58	98	1	8	62
	2016	187	1	67	119	1	13	74
PP Postojna	2015	162	4	62	96	4	13	72
	2016	181	1	59	121	1	11	65
PP Sežana	2015	175	-	65	110	-	14	61
	2016	176	4	65	107	4	16	88
Skupaj	2015	1.415	12	463	940	12	74	513
	2016	1.340	12	459	869	13	82	535

Slika 13: Prometne nesreče in posledice na območju Policijske postaje Postojna

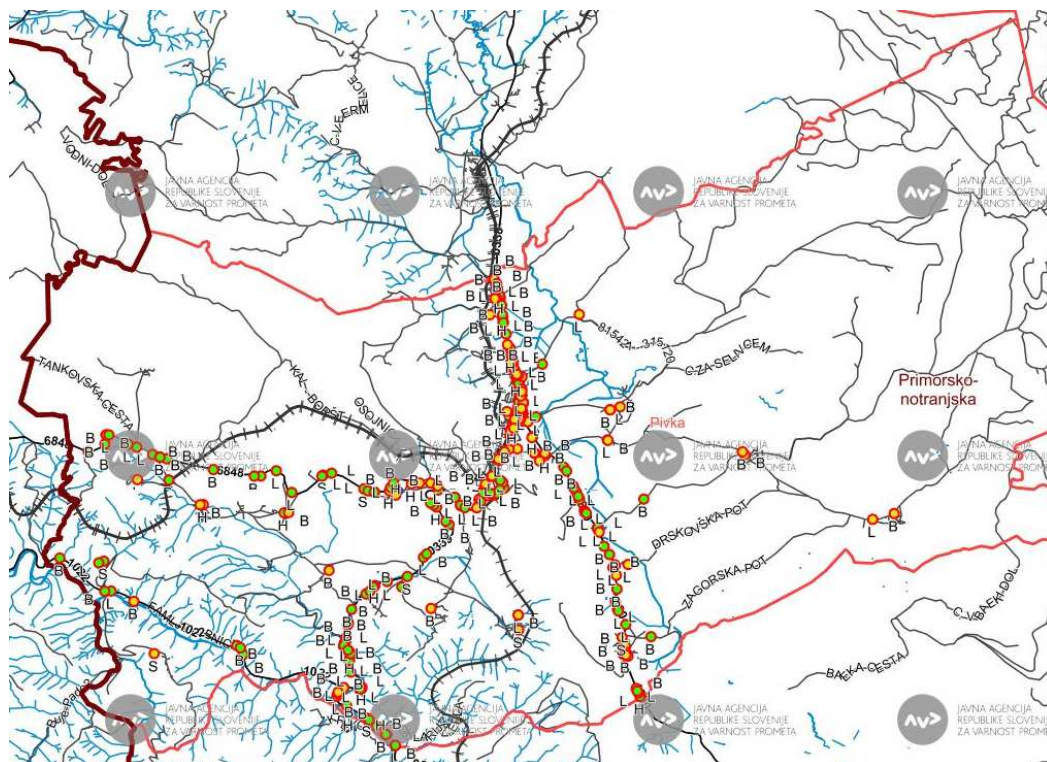
Na območju PP Postojna je leta 2016 bilo obravnavanih 605 kršitev Zakona o pravilih cestnega prometa, kar je manj kot leto poprej (702).

Na podlagi dostopnih podatkov o cestnoprometnih nesrečah se je med leti 2009 in 2017 največ prometnih nesreč v Občini Pivka¹⁵ zgodilo na glavni cesti G1-6/338 Postojna – Pivka – Ilirska Bistrica in regionalni cesti R2-404/1380 Ilirska Bistrica – Pivka (glej sliko xx). V enakem analiziranem obdobju se je smrtno ponesrečilo 8 oseb, od tega tri osebe kot vozniki osebnega vozila, dve osebi kot sopotnika, en voznik tovornega vozila, en pešec in en kolesar. 19 oseb se je hudo telesno poškodovalo in sicer dvanajst voznikov osebnega vozila, tri osebe kot vozniki motornega kolesa, dva voznika traktorja, en kolesar in en sopotnik v osebnem vozilu. Po številu smrtnih žrtev izstopajo leto 2009, 2012 in 2014, ko sta se smrtno ponesrečili dve osebi na leto, medtem ko po številu hudo telesno poškodovanih izstopajo leto 2009 (tri huje telesno poškodovane osebe), 2010 (štiri huje telesno poškodovane osebe) in 2014 ko so se huje telesno poškodovale tri osebe.

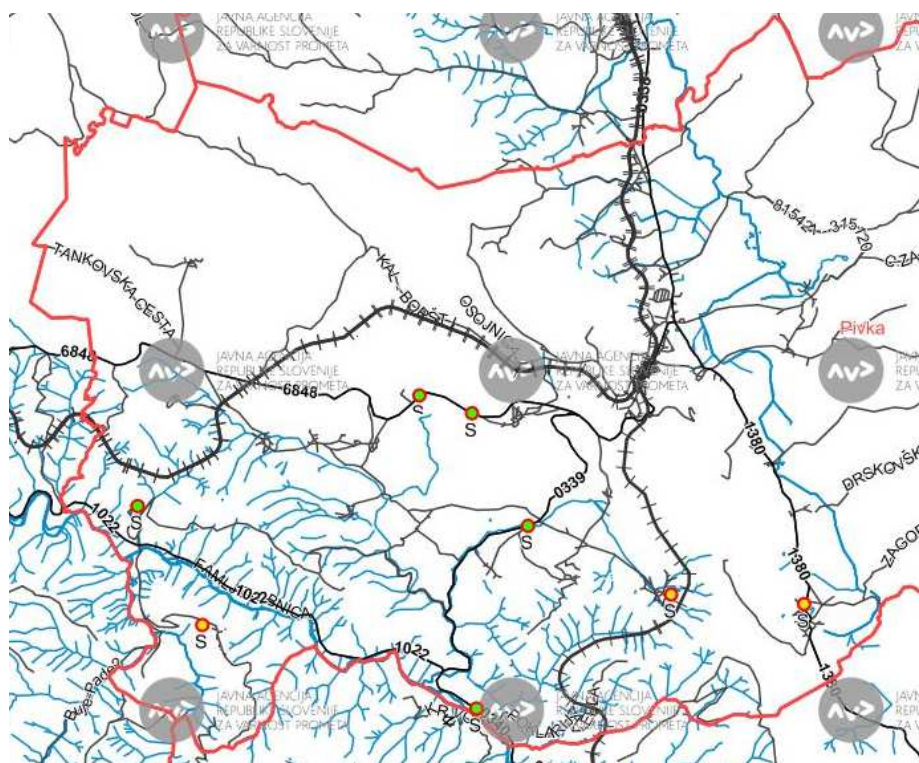
¹⁵ Vir: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče na območju Občine Pivka, <http://nesrece.avp-rs.si/>.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



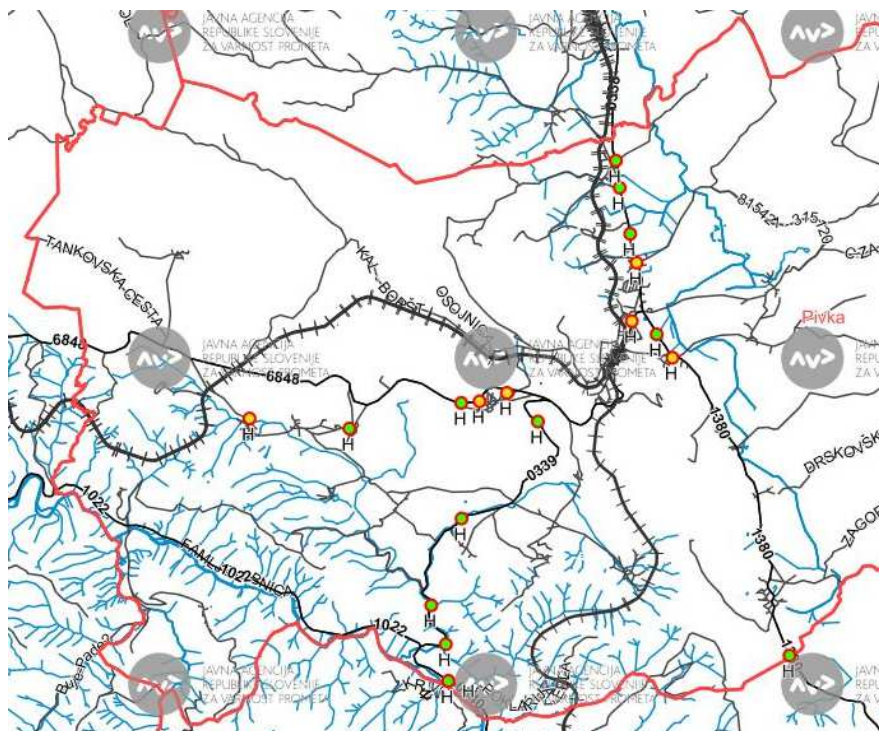
Slika 14: Lokacije prometnih nesreč med leti 2009 in 2017 na območju Občine Pivka



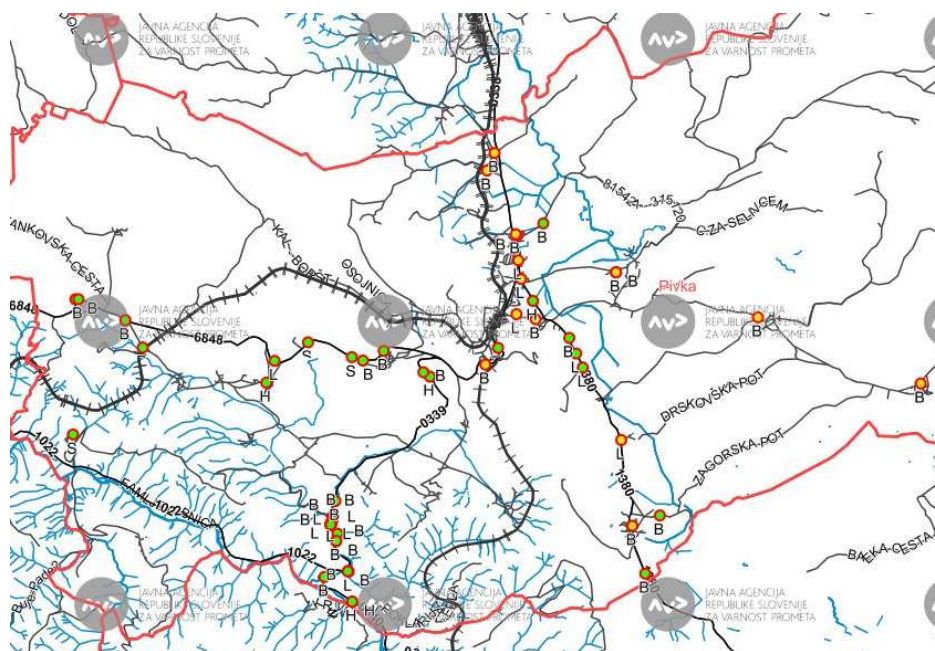
Slika 15: Lokacije prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami med leti 2009 in 2017 na območju Občine Pivka

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



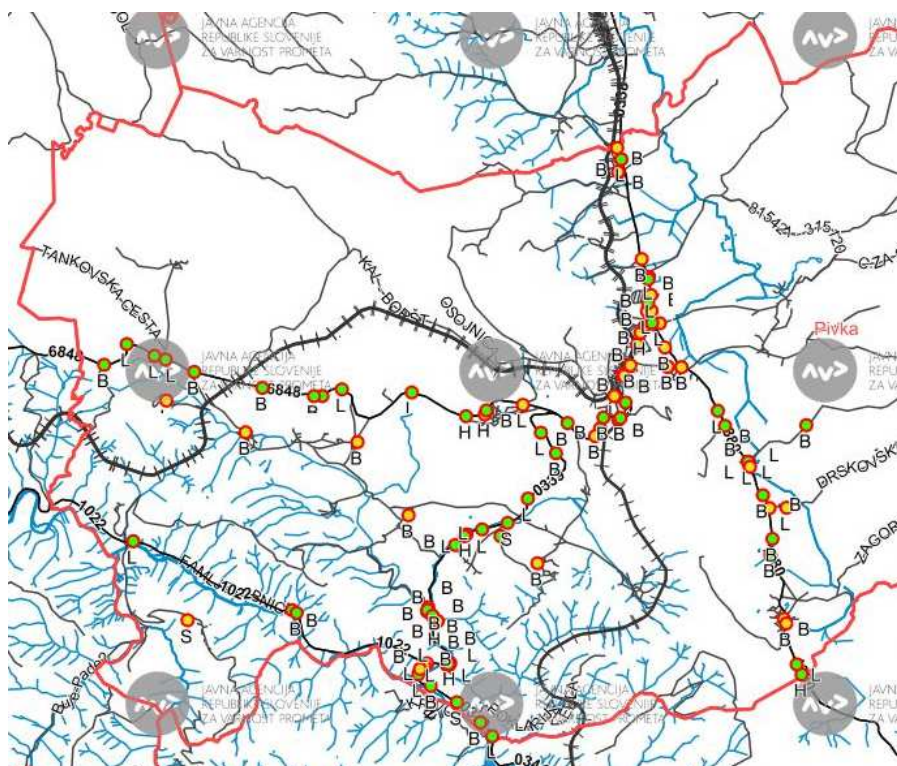
Slika 16: Lokacije prometnih nesreč s hudo telesno poškodovani med leti 2009 in 2017 na območju Občine Pivka



Slika 17: Neprilagojena hitrost kot eden izmed najpogostejših vzrokov za nastanek prometnih nesreč med leti 2009 in 2017 na območju Občine Pivka

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija

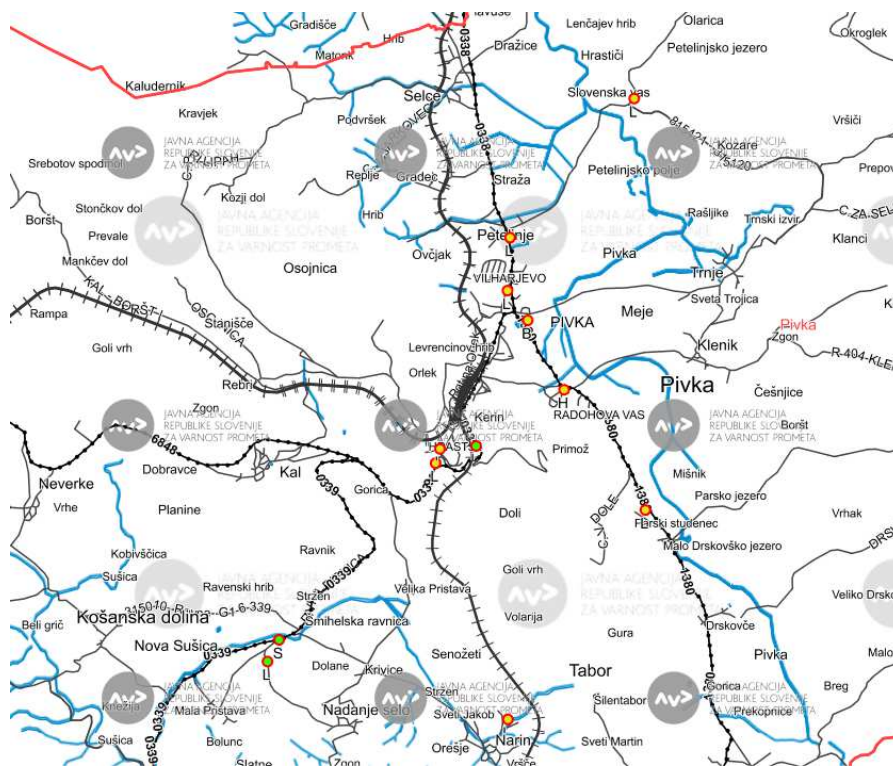


Slika 18: Nepravilna stran/smer vožnje kot eden izmed najpogostejših vzrokov za nastanek prometnih nesreč med leti 2009 in 2017 na območju Občine Pivka

V enakem analiziranem obdobju je bilo zabeleženih skupaj 12 prometnih nesreč z lažje ali huje telesno poškodovanimi kolesarji. Pri tem je potrebno upoštevati, da je na posameznih lokacijah lahko število neprijavljenih prometnih nesreč z udeleženi kolesarji (npr. padci zaradi neustreznih vozni površin, zdrsi kolesarjev) lahko večje kot je dejansko število uradno zabeleženih prometnih nesreč. Slika 19 prikazuje lokacije prometnih nesreč z udeleženi kolesarji.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Slika 19: Lokacije prometnih nesreč z udeleženi kolesarji med leti 2009 in 2017 na območju Občine Pivka

Med najpogostejšimi vzroki za nastanek prometnih nesreč v Občini Pivka so podobno kot za celotno območje PU Koper prevladovala neprilagojena hitrost, nepravilna stran/smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti in neustrezna varnostna razdalja. Od vseh vzrokov prevladujeta neprilagojena hitrost in nepravilna stran/smer vožnje. Oba omenjena vzroka sta posledica prevelike obremenjenosti prometa na regionalni cesti R2-404/1380 Ilirska Bistrica – Pivka in glavni cesti G1-6/338 Postojna – Pivka – Ilirska Bistrica.

V poletnem času se Občina Pivka srečuje s t. i. turističnimi prometnimi tokovi, ki so posledica razvitega navtičnega in vodnega turizma v severnem Sredozemlju. Le ti pretežno potekajo skozi občino, kjer se v naselju Pivka ti prometni tokovi razdelijo in nadalje potekajo v smeri proti Občini Ilirska Bistrica v dveh smereh, zaradi česar prihaja do zgoščitve prometa tudi v ostalih občinskih naseljih, predvsem v naseljih Parje, Drskovče in Zagorje. Po teh istih cestnih povezavah potekajo tudi glavni prometni tokovi mednarodnega tovornega prometa in to skozi vse leto.

Zaradi reliefne raznolikosti terena in posameznih daljših ravninskih cestnih odsekov se razvijajo tudi večje hitrosti, ki presegajo zakonsko določene omejitve hitrosti na posameznih predelih cest. In ravno zaradi velikih hitrosti vozniki osebnih vozil in ostali motorizirani udeleženci v cestnem prometu težje ocenijo ustrezno varnostno razdaljo do vozila, ki po istem prometnem pasu vozi pred njimi. Med sekundarne razloge za nastanek prometnih nesreč se prišteva tudi prisotnost alkohola. Vsi ti dejavniki ter ponekod še dotrajana in pomanjkljiva vertikalna in horizontalna prometna signalizacija se prištevajo med glavne razloge za nastanek nevarnih situacij v prometu na območju Občine Pivka.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Varnostna razdalja se določa na podlagi povprečnega reakcijskega časa, ki je 1 sekundo in je direktno odvisna od hitrosti s katero se vozilo premika. Varnostna razdalja kot obveza voznikov je predpisana v **Zakonu o varnosti cestnega prometa**¹⁶, kjer je določeno: »Voznik, ki vozi za drugim vozilom po istem prometnem pasu, mora voziti za njim na varnostni razdalji. Ta ne sme biti manjša od razdalje, ki jo pri hitrosti, s kakršno vozi, prevozi v dveh sekundah«. V praksi to pomeni, da pri hitrosti 90 km/h varnostna razdalja znaša vsaj 50 metrov, pri hitrosti 130 km/h pa znaša minimalno 72 metrov.

¹⁶ Vir: <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/6652-varnostna-razdalja>



»ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA«

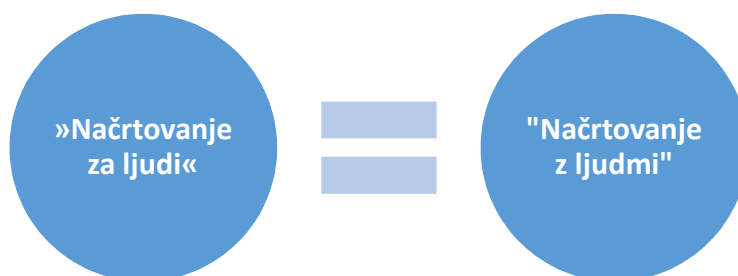
VSEBINA:

Izhodišče priprave analize obstoječega stanja
Uporabljene ocenjevalne metode in orodja
Dobljeni rezultati uporabljenih ocenjevalnih metod

3. IZHODIŠČE PRIPRAVE ANALIZE STANJA V OBČINI PIVKA

Priprava celostne prometne strategije temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh oblik prometnih sistemov ter njihovo vplivanje na družbeno okolje. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja, vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije. Torej sodobno razmišljanje, ki se odmika od dosedanje prakse, ki je temeljila v glavnem na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ter se bliža v smeri celostnega načrtovanja in povezovanja/sodelovanja s prebivalci občine.

Inovativnost izdelave celostne prometne strategije temelji na sloganu *»načrtovanje za ljudi«* vključuje *»načrtovanje z ljudmi«*.



Slika 20: Sodoben koncept načrtovanja z aktivnim vključevanjem prebivalcev

V ospredje obravnave celostna prometna strategija postavlja ljudi in kakovost bivanja, kjer sta promet in mobilnost definirana kot orodji za doseganje zastavljenih ciljev. Gre za celostno obravnavo, kjer načrtovanje ni omejeno le na posamezno področje, ob tem pa obravnavanje potreb okolja in prebivalstva ter njihovo vključevanje v načrtovanje postavlja visoko na lestvici prioritet.

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

Temeljito izvedena analiza obstoječega stanja predstavlja začetni korak v fazi zagona procesa izdelave celostne prometne strategije in služi za nadaljnje oblikovanje skupne vizije, ciljev in določitve konkretnih ukrepov za njihovo uresničevanje.



4. Z INOVATIVNIMI METODAMI OCENJEVANJA DO ORISA IZHODIŠČNEGA STANJA V OBČINI PIVKA

S ciljem vključevanja čim večjega števila prebivalcev, lokalnih deležnikov in ostalih zainteresiranih skupin so za pripravo analize stanja bile uporabljene sodobne inovativne in sistematično povezane ocenjevalne metode. Z njihovim vzporednim izvajanjem so se zbirali podatki in informacije o potovalnih navadah prebivalcev, dostopnosti ključnih točk in poti, ki jih prebivalci in obiskovalci Občine Pivka najpogosteje uporabljajo oziroma predstavljajo vsakodnevne poti za značilne skupine prebivalcev ter ustreznosti obstoječih infrastrukturnih pogojev za spodbujanje trajnostne mobilnosti.



Slika 21: Z analizo izhodiščnega stanja do orisa zelenega stanja

Med izvedbo analize stanja, izzivov in priložnosti so bile opravljene naslednje dejavnosti:

- Pregled ključnih občinskih dokumentov, postopkov in politik.
- Pregled obstoječih podatkov, ovrednotenje njihove kakovosti in dostopnosti ter njihova primerjava s potrebami izdelave celostne prometne strategije.
- Vključitev lokalnih deležnikov v proces priprave izhodiščnega stanja ter vzajemna prednostna določitev ključnih izzivov.
- Pridobivanje podatkov in informacij s strani prebivalcev občine.
- Kvantificiranje trenutnih razmer v mobilnosti in prometu.

Za izvedbo navedenih dejavnosti so bile uporabljene naslednje sodobne ocenjevalne metode:

- Analiziranje ključnih dokumentov, postopkov in politik.
- Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki.
- Anketiranje/intervjuji z lokalnimi deležniki.
- Izvedba javnih razprav s prebivalci Občine Pivka.
- Izdelava fotografskih posnetkov identificiranih problemov.

4.1. Analiziranje ključnih dokumentov, postopkov in politik

Sestavni del Celostne prometne strategije Občine Pivka je pregled in analiza obstoječega stanja prostorskih dokumentov, politik in postopkov iz vidikov, ki predstavljajo pomemben sestavni del celotne celostne prometne strategije. Ob upoštevanju celovite vsebine so bili analizirani sledeči vidiki:

- Prometno omrežje in povezanost sistemov;
- Dostopnost do posameznih območij;
- Peš in kolesarski promet;
- Javni potniški promet; in
- Razvojni načrti občine – prostorski razvoj (v smislu generatorjev prometa).

Za potrebe analize obstoječe dokumentacije, je v nadaljevanju podrobneje opisan povzetek sledečih preteklih dokumentov, študij in postopkov, ki se nanašajo na urejanje prometa v občini:

- Občinski prostorski načrt Občine Pivka (vključno z zasnovami urejanja prometne infrastrukture in razvoja naselij);
- Idejni projekt za sejmišče in trg v Pivki, V PROSTORU, Prostorsko, urbanistično, krajinsko in arhitekturno načrtovanje d. o. o. Ilirska Bistrica;
- Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji, Diplomatska naloga št.: 3324/PS; Aleš Zupan, Ljubljana, julij 2013.
- Območje obvoznice Pivka. Biro Obala, Projektiranje in inženiring d. o. o. Koper;
- Rekonstrukcija regionalne ceste R3-622/6848 v naselju Neverke. Načrt gradbenih konstrukcij in drugi gradbeni načrti – cesta. ACER, Prostorsko načrtovanje, projektiranje in varstvo okolja Novo mesto, d. o. o.;
- Strateški in prostorski razvojni dokumenti vezani na kolesarsko infrastrukturo;
- Načrt šolskih poti OŠ Pivka;
- Prometno varnostni načrt Osnovne šole Košana;
- Ostalo (promocijske aktivnosti, vzpostavljene aktivnosti na temo trajnostne in zelene mobilnosti,...).

Občinski prostorski načrt Občine Pivka

Iz Zakona o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt - UL RS 33/07) izhajajo naslednje pristojnosti občin na področju prostorskega načrtovanja:

1. določanje ciljev in izhodišč prostorskega razvoja občine,
2. določanje rabe prostora in pogojev za umeščanje posegov v prostor in
3. načrtovanje prostorskih ureditev lokalnega pomena.

Te pristojnosti občine definirajo z Občinskim prostorskim načrtom (OPN) ter za posamezna območja bolj natančnim Občinskim podrobnim prostorskim načrtom (OPPN). Izvedbeni del OPN ima naslednje vsebine:

- območja namenske rabe prostora,
- prostorski izvedbeni pogoji,
- območja, za katera se pripravi občinski podrobni prostorski načrt (OPPN).

Občina na osnovi sprejetih načrtov določa pogoje za vsak poseg v prostor.

Vsebina Občinskega prostorskega načrta Občine Pivka¹⁷ je razdeljen na dva dela in sicer na strateški del in na izvedbeni del.

Strateški del Občinskega prostorskega načrta Občine Pivka določa:

- Izhodišča in cilje prostorskega razvoja občine,
- Zasnovu prostorskega razvoja občine,
- Zasnovu gospodarske javne infrastrukture (lokalnega pomena) in grajenega javnega dobra,
- Okvirna območja naselij, vključno z območji razpršene gradnje, ki so z njimi prostorsko povezana,
- Okvirna območja razpršene poselitve,
- Usmeritve za prostorski razvoj občine,
- Koncept prostorskega razvoja občinskega središča Pivka,
- Poselitve in za celovito prenovu,
- Usmeritve za razvoj v krajini,
- Usmeritve za določitev namenske rabe zemljišč in – Usmeritve za določitev prostorskih izvedbenih pogojev.

Izvedbeni del Občinskega prostorskega načrta Občine Pivka določa:

- Enote urejanja prostora,
- Območja namenske rabe prostora,
- Prostorske izvedbene pogoje,
- Območja, za katera se pripravi občinski podrobni prostorski načrt (OPPN), in usmeritve za izdelavo OPPN.

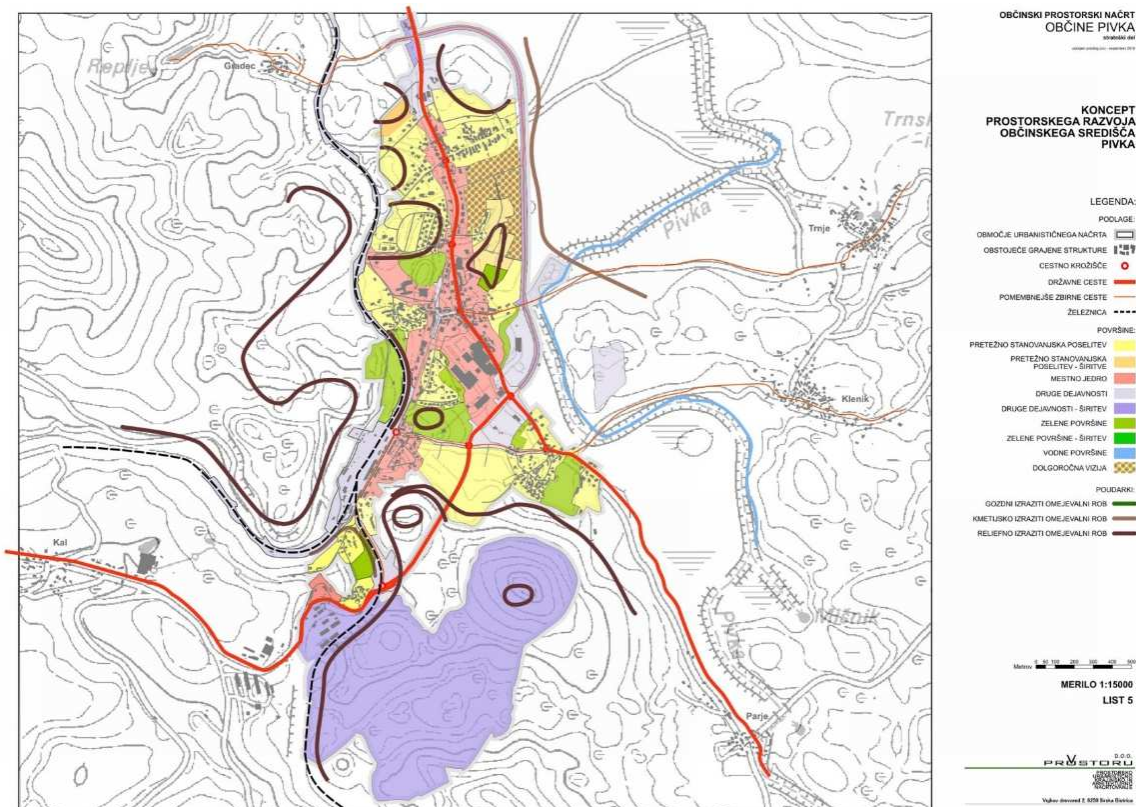
Cilj prostorskega razvoja na področju poselitve je razviti policentrično urbano omrežje in sicer se zavestno krepiti oskrbno in zaposlitveno vlogo nekaterih naselij:

- Naselje Pivka se razvija kot pomembnejše občinsko središče z razvojem obstoječih funkcij medobčinskega pomena,
- Naselji Dolnja Košana – Neverke se razvijata kot pomembnejše lokalno središče,
- Naselje Zagorje se razvija kot pomembnejše lokalno središče,
- Naselje Kal in naselji Trnje – Klenik – Palčje se razvijajo kot lokalna središča,
- Naselja Selce, Šmihel – Nadanje selo se razvijajo kot manj pomembna lokalna središča.

Cilj prostorskega razvoja na področju gospodarskega razvoja je razvijati gospodarske cone skladno s policentričnim urbanim omrežjem občine in prometno mrežo, in sicer se:

- Obstoječe poslovne cone opremiti z manjkajočo gospodarsko javno infrastrukturo,
- Vzpodbujati širitev gospodarskih con v občinskem središču Pivka ali na enakovredni strateško ugodni prometni legi,
- Zagotoviti prometno logistični terminal ali vsaj parkirišče za tovorna vozila občinskega pomena,
- Vzpostaviti poslovne cone za tehnološko visoko razvite dejavnosti za zaposlitev višje izobraženega kadra,

¹⁷ Vir: https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_37621Odlok.pdf



Slika 23: Koncept prostorskega razvoja občinskega središča Pivka¹⁹

Poselitveno in prometno omrežje se usklajeno razvijata. Bodoča daljinska povezava V. in Jadransko-jonskega koridorja in glavna železniška proga E 70 predstavljata prometno vozlišče z neposredno železniško povezavo, ki omogoča razvoj gospodarske cone z boljšo dostopnosti in preusmerjanjem prometnih tokov s cestnega na železniško omrežje kot je širitev industrijsko obrtne cone Neverke z ureditvijo prometnega terminala: razkladalne rampe in podaljšanjem železniškega industrijskega tira. Prestavitev glavne državne ceste G1-6 zagotovi ustrezno prometno mrežo za izločitev tranzitnega in tovornega prometa izven središča naselja Pivka na obvozno cesto ter ureditev križišč v cilju zagotovitve ustreznega navezovanja lokalnih cest, prepustnosti in prometne varnosti vseh udeležencev v prometu. Na vzhodnem delu naselja Pivka se zgradi obvoznico, ki bo obšla osrednje poselitveno območje in omogočila dokončno izločitev tranzitnega prometa iz celotnega območja UN Pivka. Po prestavitvi glavne državne ceste G1-6 se ohrani obstoječa trasa G1-6 kot glavna povezovalna struktura mesta. S prometno preusmeritvijo tranzitnega prometa ter ureditvijo peščevih površin in zasaditvijo drevoreda (promenadne ulice) se ustvarijo funkcionalne in vizualne povezovalne poti. S tem se povežejo skoraj vsa družbena ter rekreacijska območja v naselju s čimer bo jedro mesta pridobilo pravi mestni značaj.

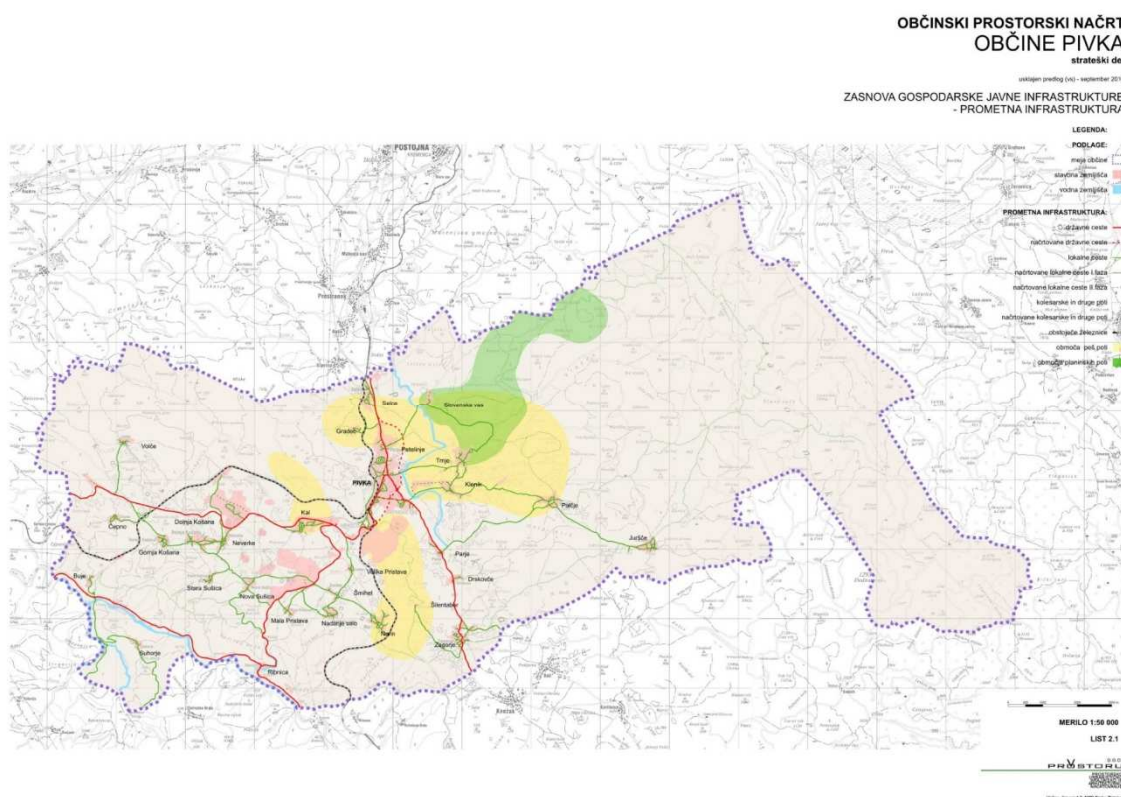
Ključnega pomena za razvoj občinskega središča Pivka in posledično občine ter z vidika prometne varnosti in zagotavljanja ustreznih državne prometne infrastrukture je:

- Nova daljinska povezava in Jadransko-jonski koridor,
- Prestavitev glavne državne ceste G1-6, in
- Gradnja vzhodne pivške obvoznice.

¹⁹ Vir: https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_376243_koncept%20razvoja%20mesta%20Pivke.jpg



Usmeritve za razvoj gospodarske javne infrastrukture – prometna infrastruktura so prikazane na sliki 24.



Slika 24: Zasnova razvoja gospodarske javne infrastrukture - prometna infrastruktura²⁰

Cestno omrežje

Nova daljinska povezava V. in Jadransko-jonskega koridorja v vseh variantah bodoče trase prečka območje Občine Pivka in zagotavlja medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije. Umestitev trase nove daljinske povezave mora omogočiti neposredno navezavo Pivke in navezavo drugih pomembnih lokalnih središč (Dolnja Košana – Neverke) in razbremeniti obstoječe prometnice, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet. Načrtovana mora biti tako, da bo podpirala razvoj policentričnega omrežja naselij, skladen razvoj v regiji, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost prek avtocest z evropskimi prometnimi sistemi.

Na območju urbanega naselja Pivka se prestavi glavna državna cesta G1-6, ki zagotavlja izločitev tranzitnega in tovornega prometa izven središča naselja Pivka na obvozno cesto ter ureditev križišč in s tem zagotovi ustrezno navezovanje lokalnih cest ter prepustnost in prometno varnost vseh udeležencev v prometu.

Spremeni se potek glavne ceste G1-6 in sicer se prestavi potek G1-6 na delu Kolodvorske ceste od križišča s Snežniško in Postojnsko cesto do načrtovanega novega podhoda pod železniško

²⁰ Vir: https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_376265_zasnova%20gji%20promet.jpg



progo na južnem robu UN Pivka. Prestavitev G1-6 poteka po novogradnji ceste od predvidenega križišča na Snežniški cesti preko skladiščnih površin do križišča z obstoječo Radohovsko potjo, kjer se trasa obrne v levo in preko S-krivine nadaljuje naprej v tunel pod Kerinom. Ob izhodu iz tunela se trasa priključi na obstoječo cesto Pivka – Ribnica oziroma na projektirano rešitev novega podhoda pod železniško progo.

Obstoječa trasa G1-6 se ohrani kot glavna povezovalna struktura mesta.

Vzhodno od naselja Pivka se zgradi vzhodno obvoznico s severnim priključkom na G1-6 v načrtovanem štirikrakem križišču / križišču v višini Gradca in južnim priključkom v načrtovanem križišču Javor.

Zasnova prometnega omrežja v mestu Pivka razbremenjuje središče naselja in Kolodvorske ceste med obema osrednjima križiščema in preusmerja potek glavne ceste G1-6 iz središča, slednjega pa prepušča potrebam naselja Pivka.

Prenovi se tudi druge dele omrežja državnih cest, na območjih naselij se v njihovem okviru gradijo povezovalne ceste in ustrezne ureditve za pešce in kolesarje. Uredijo se križišča z navezavami lokalnih cest. Na območju občine Pika so evidentirani prehodi, na katerih se vrši masovna delitev dvoživk v času razmnoževanja in priprave na zimovanje na cesti Ilirska Bistrica – Divača ob Reki na odseku Vreme – Ribnica in na cesti Pivka – Ribnica – Ilirska Bistrica ob Mrzlem potoku in Reki. V primeru rekonstrukcije ali investicijsko vzdrževalnih del na teh cestah se načrtujejo ustrezni prehodi za dvoživke.

Obstoječa trasa G1-6 se po prestavitvi glavne državne ceste G1-6 v delu naselja Pivka ohrani kot lokalna cesta. Na vzhodnem delu naselja Pivka se načrtuje ureditev obvoznice, prečnih zbirnih lokalnih cest in izgradnja novih lokalnih krajevnih cest. Izvedejo se rekonstrukcije lokalnih cest skladno s potrebami. Na posameznih odsekih lokalnih cest na prehodu v naselja se na ravnih odsekih in pred nevarnimi točkami na podlagi funkcije ceste, prometnih pogojev in drugih kriterijev za javne ceste izvedejo ukrepi za umirjanje prometa. Na lokalnih cestah se vzpostavlja standard vsaj minimalnega profila za javno cesto z voziščem 2 x 2,75 in v območjih naselij s kolesarsko stezo in pločnikom ali posebna površina za kolesarje in pešce. Varuje in zagotavlja se optimalne koridorje obstoječih in predvidenih cest pred pozidavo. V primeru rekonstrukcije ali investicijsko vzdrževalnih del na vseh lokalnih cestah se načrtujejo ustrezni prehodi za dvoživke.

Železniško omrežje

Za vzpostavitev pogojev za razvoj policentrične strukture urbanega sistema, gospodarskega razvoja in večje konkurenčnosti države se zagotavlja neposredne železniške povezave gospodarskih con in posameznih gospodarskih subjektov na železniško omrežje. Uredi se manjši prometni terminal: razkladalno rampo in podaljšanje železniškega industrijskega tira na glavni železniški progji E 70 s ciljem zagotoviti boljšo dostopnost IOC Neverke in preusmeriti prometne tokove s cestnega na železniško omrežje. Za navezovanje na evropsko »TEN« infrastrukturo omrežje ter V. in X. panevropski prometni koridor, se rekonstruira in dogradi daljinske železniške povezave mednarodnega pomena, ki bodo omogočale hitrosti do 160 km/h v smereh od Sežane do Ljubljane in Maribora in naprej proti Gradcu (II. tir Maribor –



Šentilj), od Zidanega mosta proti Zagrebu, Ljubljane do Jesenic in naprej proti Avstriji (II. tir Ljubljana – Jesenice – Področca), od Pivke prek Ilirske Bistrice naprej proti Reki in od Pragerskega skozi Ormož in Mursko Soboto proti Budimpešti. Omogoči se gradnjo nove učinkovitejše daljinske povezave mednarodnega pomena od Kopra do Divače – II. železniški tir. Na te proge, ki so neposredno vezane na evropske prometne tokove, se navezuje državna in regionalna prometna vozlišča za tovorni in potniški promet, s katerimi se omogoči konkurenčne pogoje za razvoj dejavnosti v evropskem prostoru. Na daljinsko hitro železniško povezavo (Omrežje transevropske daljinske hitre železniške povezave v okviru V. panevropskega prometnega koridorja, ki povezuje Benetke preko Ljubljane in Zagreba z Budimpešto) se naveže prometno vozlišče na območju Pivke s povezavo proti Istri z ustrezno posodobitvijo obstoječih železniških prog v koridorjih obstoječih železnic, kadar to omogočajo tehnične in tehnološke rešitve in je prostorsko racionalno.

Obstoječe železniške postaje predvsem železniško postajo v Pivki se oblikuje v sodobno intermodalno vozlišče. Uredijo se nova izven nivojska križanja železniške proge s cestnim omrežjem.

Prometno logistični terminal

Nova daljinska povezava V. in Jadransko-jonskega koridorja se načrtuje tako, da podpira razvoj policentričnega omrežja naselij, skladen razvoj v regiji, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost prek avtocest z evropskimi prometnimi sistemi (umestitev prometno-logističnega terminala v neposredno bližino nove daljinske cestne povezave in glavne železniške proge E-70).

Omrežje kolesarskih poti in pešpoti ter drugih rekreacijskih poti

V vseh naseljih se zagotavlja površine za varno odvijanje kolesarskega in peš prometa. Na območju občine se zgradi omrežja kolesarskih stez in poti, ki se v naseljih navezujejo na obstoječe omrežje, pri novogradnjah cestnega omrežja in potekov skozi naselja se urejajo kot kolesarske steze oziroma poti. V Pivki se vzpostavi primarno kolesarsko omrežje, ki se postopno dopolnjuje s sekundarnimi in rekreacijskimi kolesarskimi povezavami. Na območju občine se vzpostavi kolesarske povezave rekreacijskega in turističnega značaja:

- Kolesarska pot Po jezerih,
- Kolesarska pot Na Sv. Trojico,
- Kolesarska pot Na Jurišče,
- Kolesarska pot Na Šilentabor,
- Košanska kolesarska pot,
- Kolesarska pot Sušiška Brda.

Pri načrtovanju novih kolesarskih stez, konjeniških poti, pešpoti in drugih podobnih poti v gozdu in gozdnem prostoru se prvenstveno uporabljajo obstoječe gozdne prometnice tako, da je gospodarjenje z okoliškimi gozdovi nemoteno. Če pa se za te namene gradi nove poti in steze, naj se načrtujejo in gradijo tako, da bodo omogočale tudi gospodarjenje z okoliškimi gozdovi. Kolesarske poti, pešpoti ter druge rekreacijske poti naj se zlasti na območjih ohranjanja biotske raznovrstnosti in varstva naravnih vrednot načrtujejo po že obstoječih poteh.



Mirujoči promet

V občinskem središču Pivka se zgradi ustrezno število parkirnih mest v okviru javnih površin in v soseskah, kar se zagotavlja z nivojskimi ureditvami (lahko tudi s parkirnimi hišami). Gradnja novih javnih in drugih objektov se pogojuje z ustreznim številom parkirnih mest za zaposlene in obiskovalce ter stanovalce. Dogradi se parkirišča ob obstoječih javnih objektih (jedro Pivke, vrtec Pivka, stanovanjske soseske, ipd.) in ob spremembah namembnosti obstoječih objektov skladno s potrebami teh objektov, poleg tega pa se zagotavljajo parkirna mesta tudi za reševanje primanjkljaja parkirnih površin v okolici novih objektov. V ta namen se v čim večji meri uredijo kletne etaže objektov. Urejene parkovne površine in zelenice in drevoredi (promenadna ulica) se v bodočem mestnem jedru Pivke ne namenjajo za parkiranje. Parkirišča za avtobuse se uredijo predvsem v bližini večjih turističnih lokacij, kjer to dopušča prostor, vendar izven naravnih vrednot in drugih varstvenih območij. Na dobro dostopnih lokacijah ob pomembnejši prometnicah, predvsem pa ob priključkih na traso bodoče avtoceste, v okviru gospodarskih con in ob obstoječih tovrstnih parkiriščih se zagotovijo parkirišča za tovorna vozila. Parkirišča za avtodome se zagotovijo ob nosilni razvojni turistični osi Ljubljana – Kvarner na območju Občine Pivka.

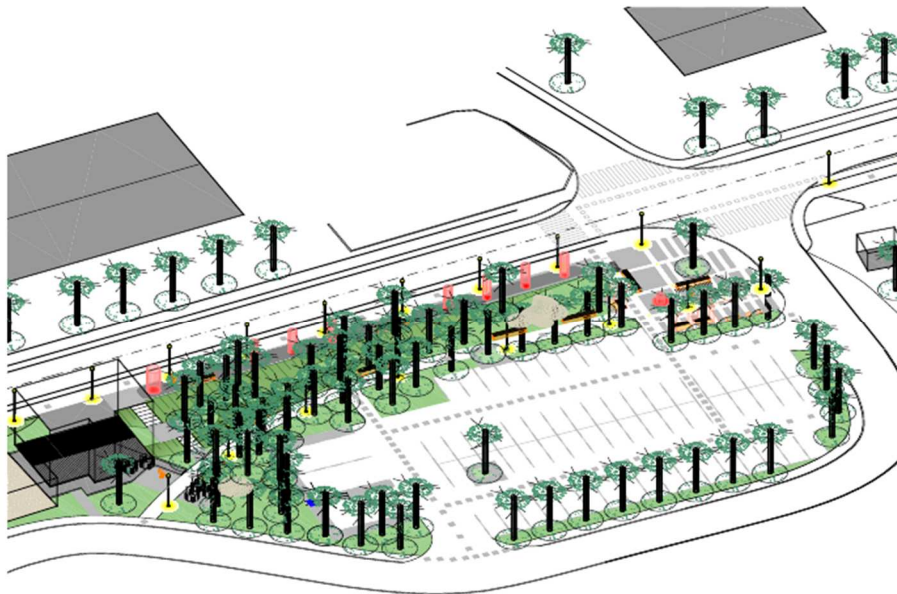
Javni potniški promet

Med Pivko in sosednjimi občinskimi središči ter njihovimi zaledji se vzpostavi učinkovit javni potniški promet. Pivka se kot občinsko središče razvija v prometno vozlišče za javni potniški promet. V ta namen se delno preuredi območje ob železniški postaji v Pivki kot vozlišče oziroma prestopna točka med posameznimi prometnimi sistemi in kot stekališče potniških prometnih tokov. Uredijo se dodatna avtobusna postajališča na območju železniške postaje v Pivki, ob glavni državni cesti G1-6 na območju Radohovske poti. V vseh naseljih, ki jih povezujejo avtobusne linije, so uredijo nova oziroma posodobijo obstoječa postajališča za avtobuse. Ob urejanju novih gospodarskih con in stanovanjskih območij se glede na potrebe vzpostavijo nove avtobusne linije in zgradijo nova avtobusna postajališča ter stojišča za potnike, ki naj se glede na potrebe predvidijo sočasno z novogradnjami in rekonstrukcijami cest. Po potrebi se zgradijo še dodatna postajališča, s katerimi se zadosti migracijskim potrebam. Železniške postaje v Pivki, Gornji Košani in Narinu se ohranjajo na obstoječih lokacijah. Železniška postaja se preuredi v smislu posodobitve in povečanja prometne varnosti ter zagotavljanja ustreznih funkcionalnih površin, vključno s parkirišči za osebna vozila.

Idejni projekt za ureditev sejmišča in trga v Pivki²¹

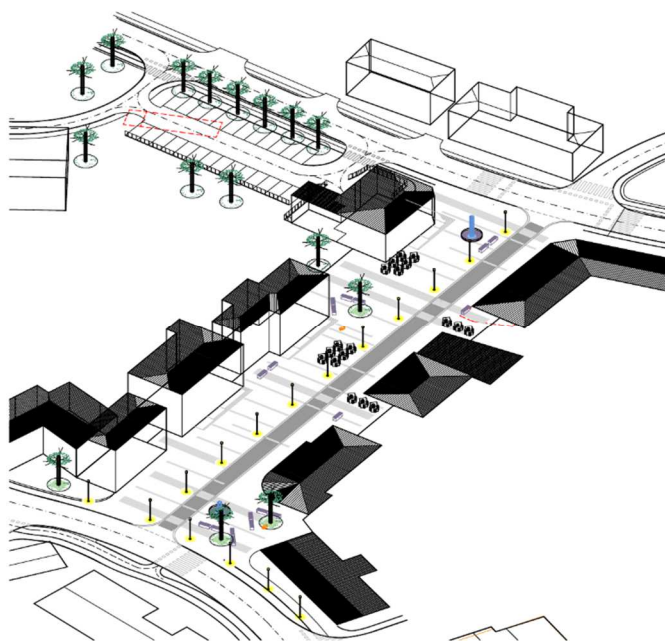
V centru Pivke med Kolodvorsko cesto in Potjo Zavrtnice je makadamsko parkirišče in spremljajoče zelene površine, ki so danes slabo urejene in neustrezne glede na pomen območja v širšem prostoru – center mesta. Z namenom izboljšanja podobe kraja je načrtovana ureditev sejmišča površine 4.500 m², kjer se uredijo javno parkirišče za osebna vozila, tržnica s premično streho, postajališča za 3-4 avtodome, promenadna pot z razširitvijo pločnika, sprehajalna pot, zunanje otroške igralne površine in zelene površine, pri čemer se obstoječa kakovostna vegetacija ohrani.

²¹ Vir: http://www.vprostoru.si/?page_id=507



Slika 25: Grafični prikaz sejmišča

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



Slika 26: Grafični prikaz ureditve mestnega trga v Pivki



Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji²²

Avtocestni križ v Republiki Sloveniji, ki poteka po V. in X. TEN koridorju (Trans European Network – pan evropska mreža koridorjev), je zgrajen in središča nacionalnega pomena (razen Velenja) so med seboj povezana z avtocestami in hitrimi cestami. V luči spodbujanja dolgoročnih razvojnih potencialov je smiselno razvijati policentrični urbani sistem in spodbujati regionalni prostorski razvoj zaradi česar je potrebno v pan evropsko evropsko mrežo koridorjev s primernimi cestnimi povezavami povezati tudi somestja nacionalnega pomena in središča regionalnega pomena. Za potrebno dostopnost večine le-teh je potrebno izgraditi pomembnejše povezave:

- Jadransko - Jonsko prometno os,
- 3. razvojno os iz smeri Koroške do avtoceste A1 (V. pan evropski koridor), med A1 in A2 (X. pan evropski koridor) do Novega mesta in naprej preko Bele Krajine do Hrvaške.

Obenem izgradnja teh cest doprinese tudi k boljši povezanosti jugovzhodne Evrope v prometna omrežja srednje Evrope, med drugim tudi cestno povezavo na teritoriju Slovenije od Postojne do Pivke.

Kljub razvejanemu omrežju pan evropskih koridorjev pa je velik del jugovzhodne Evrope brez močne prometne povezave v smeri severozahod-jugovzhod. Zaradi te praznine v prometnih koridorjih je v sklopu Jadransko – Jonske pobude sprejeta Jadransko - Jonska prometna os. Ta prometna os poteka preko sedmih držav od Trsta (Italija), preko Fernetičev po AC A3 do Divače in naprej (še nedefinirano) do Jelšan v Sloveniji, Reke – Zadra – Splita - Dubrovnika (Hrvaška), Trebinj (Bosna in Hercegovina), Podgorica ali Bar (Črna gora), Shkodër - Tirana - Durrës - Fier-Gjirokastër v Albaniji vse do Kalamata na grškem Peloponezu.



Slika 27: Potek Jadransko – Jonske prometne osi

²² Vir: Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji, Diplomaska naloga št.: 3324/PS; Aleš Zupan, Ljubljana, julij 2013.



Slovenski del trase znaša okvirno 40 km (celotna os je dolga 1.100 km). Od tega je avtocesta A3 Gabrk – Fernetiči že zgrajena. Slovenija v okviru projekta omenjene osi rešuje še problem navezave Notranjsko – kraške regije v smeri proti Ljubljani.

Kot najbolj logična se kaže tako imenovana varianta »Y« s potekom od Jelšan do Pivke in nato z enim krakom od Pivke proti A1 pri Divači ter z drugim krakom od Pivke do A1 pri Postojni.

V okviru diplomskega dela je bilo sprojektiranih več variant trase ceste od Postojne do Pivke, od katerih so na podlagi prostorskega in okoljskega vidika bile za nadaljnje delo izbrane 3 variante:

Varianta 1: Vzhodni koridor z oznako V1

Vse trase v vzhodnem koridorju imajo izhodišče v obstoječem priključku Postojna, ki se nadgradi v razcep. Koridor nato bolj ali manj sledi stiku med Javorniki in Pivško kotlino. To je generalno tudi potek reke Pivke. Vzhodni koridor je skoraj v celoti v območju Natura 2000, razen na območju Trnja in Klenika, kjer je predlog zavarovanega območja z vidika varovanja narave. Koridor deloma poteka po gozdu in po kmetijskih zemljišč 1. reda. Naseljem se koridor približa predvsem v severnem delu (Rakitnik, Matenja vas ter Prestranek). Nato se v južnem delu približa še Slovenski vasi, Trnju in Kleniku. Mestu Pivka je najbližje pri Radohovi vasi, kjer je predvidena navezava Pivke na AC proti Ilirski Bistrici. V vzhodnem koridorju se AC nadaljuje proti Knežaku in Ilirski Bistrici po vzhodni strani hribovja. Teren, po katerem se razteza koridor, je ravninski, četudi občasno zareže v hribovit predel zahodnega dela Javornikov. Dolžina variante 1 znaša 35 km.

Varianta 2: Zahodni koridor z oznako Z3

Priključevanje zahodnega koridorja na AC je v dveh točkah. Prva je 1,5 km zahodno od obstoječega priključka Postojna, druga še 1 km zahodnejše. Koridor sprva izmenično poteka po kmetijskih zemljiščih in gozdu praktično po ravnini. V območju Prestranka se koridor zoži in do Selc poteka po pobočju hribov na zahodu. Južno od Selc se koridor razširi. V tem delu se variante ločijo predvsem po načinu kako obidejo ali prečijo hribe Ovčjak, Orlek in Osojnico. Vse trase v koridorju se navežejo na projektirano AC Čebulovec – Ilirska Bistrica. Dolžina variante 2 znaša 40 km.

Varianta 3: Sredinski oz. povezovalni koridor z oznako S2-Z4

Sredinski oz. povezovalni koridor je celotno območje med vzhodnim in zahodnim koridorjem nad mestom Pivka. V tem koridorju so se iskale primerne povezave med vzhodnimi in zahodnimi variantami. Koridor obsega območje severno od Petelinja do Rakitnika. Dolžina variante 3 znaša 35 km.

Tabela 3: Vrednotenje vseh treh varianta po izbranih kriterijih

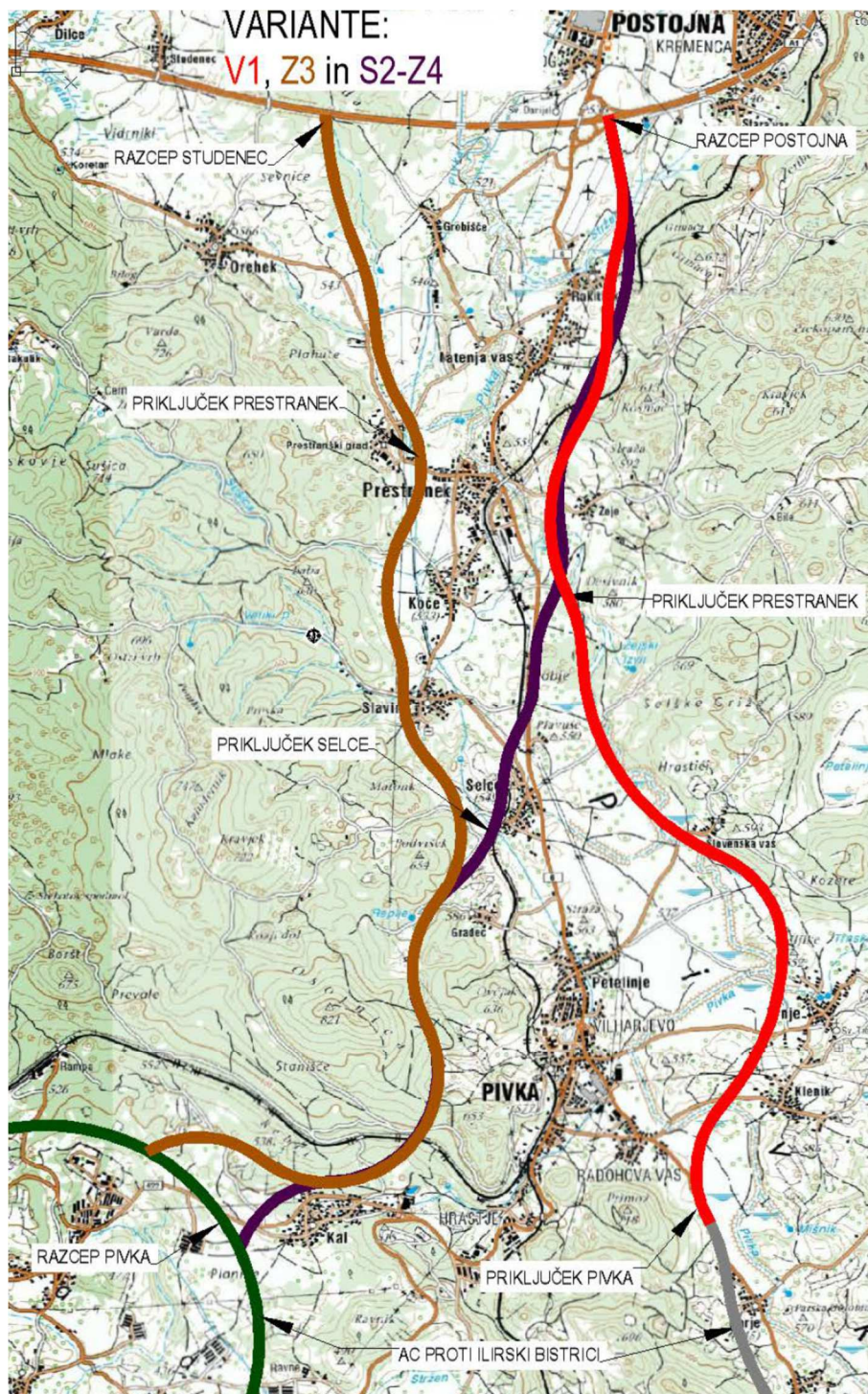
	V1	Z3	S2-Z4
PROMETNI KRITERIJ	2	3	1
GRADBENO TEHNIČNI KRITERIJ	1	2	3
PROMETNA UČINKOVITOST	3	2	1
POSEG NA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA	2	3	1
NARAVOVARSTVENI KRITERIJ	3	1	2
KULTURNA DEDIŠČINA	1	3	1
INVESTICIJSKI STROŠKI	1	2	3
SKUPNO	13	16	12

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Na podlagi ovrednotenja po kriterijih se izkazuje kot najprimernejša varianta S2-Z4. Po oceni je primerljiva V1, vendar je z vidika posega v naravno okolje nesprejemljiva. Vrednost celotne investicije izgradnje avtoceste (varianta 3) je v primerjavi z ostalima variantama dražja in je ocenjena na 205 mio € (z vključenim DDV).



Slika 28: Prikaz variant V1, Z3 in S2-Z4



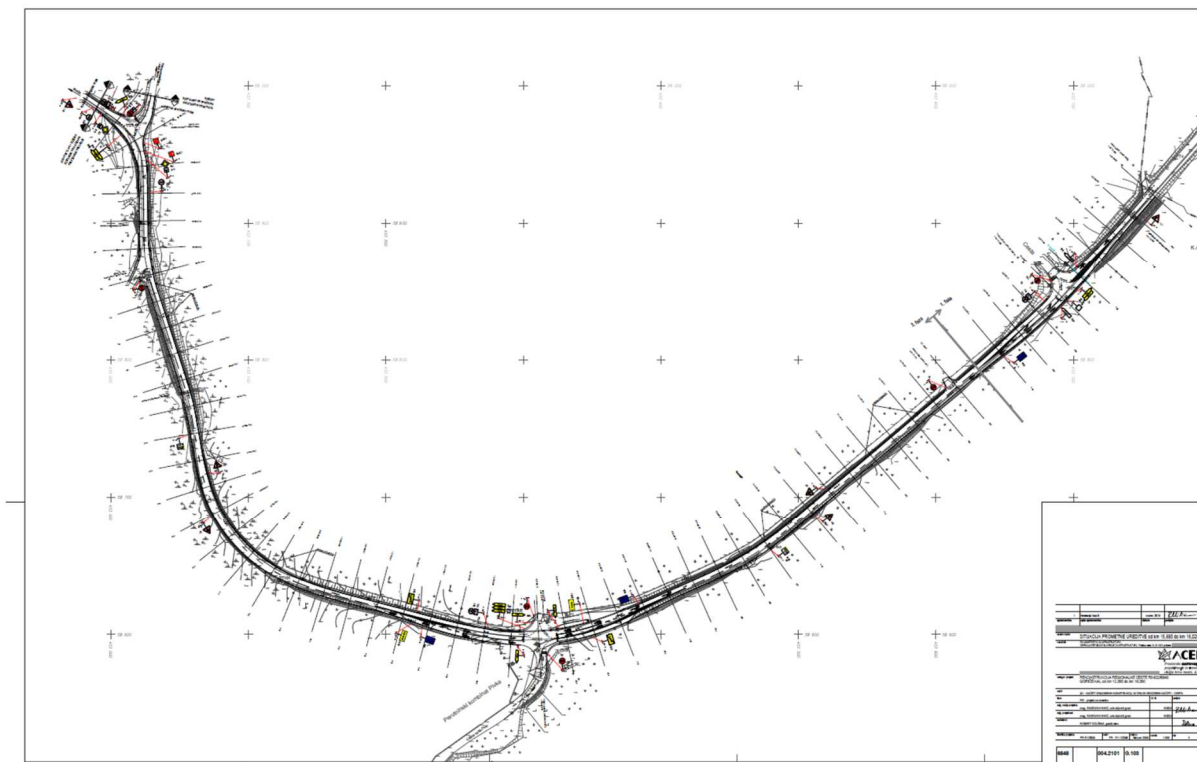
Območje obvoznice Pivka

Z namenom razbremenitve občinskega središča od motoriziranega prometa je bila izdelana idejna zasnova projekta umestitve obvozne ceste naselja Pivka, katero je po naročilu Občine Pivka pripravilo podjetje Biro Obala d. o. o.. Na območju urbanega naselja Pivka in naselja Petelinje se prestavi glavna državna cesta G1-6, ki bo zagotavljala izločitev tranzitnega in tovornega prometa izven središča naselja Pivka na obvozno cesto ter ureditev križišč in s tem zagotovi ustrezno navezovanje lokalnih cest ter prepustnost in prometno varnost vseh udeležencev v prometu. Obvozna cesta bo omogočila postopno prestrukturiranje prometnic znotraj Pivke, katere se bodo lahko namenile ureditvi promenadnih ulic ter ostalih površin namenjenih pešcem in kolesarjem.



Rekonstrukcija regionalne ceste R3-622/6848 v naselju Neverke

Z namenom izboljšanja pretočnosti prometnih tokov in izboljšanja varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu je bila izdelana zasnova rekonstrukcije regionalne ceste R3-622/9848 v naselju Neverke. V sklopu rekonstrukcije ceste je načrtovana razširitev križišča (odcep za naselje Košana) z umestitvijo dodatnih levih zavijalcev. Celotno križišče bo opremljeno z ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo. Prav tako bo izvedena razširitev križišča (odcep za Divačo) z namenom izboljšanja preglednosti za težja tovorna vozila (zgornji vhod v industrijsko obrtno cono Neverke, Pivka perutninarstvo, enota krmila).



Slika 30: Situacija prometne ureditve od km 15,680 do km 16,020 v naselju Neverke²⁴

Strateški in prostorski razvojni dokumenti s področja kolesarskega prometa

Strateški in prostorski razvojni dokumenti, tako na občinski kot na državni ravni, navajajo pomen ter načrte novih daljinskih kolesarskih povezav v Občini Pivka. Kot daljinske kolesarske poti praviloma obravnavamo tiste kolesarske povezave, ki omogočajo povezavo z omrežjem evropskih kolesarskih smeri in tranzit kolesarjev preko Slovenije. Najpomembnejša kolesarska povezava, katere potek se načrtuje preko Občine Pivka je daljinska kolesarska povezava D11, ki povezuje Postojno z Ilirsko Bistrico in Jelšanami.

OPN Občine Pivka omenja, da se bo občna zavzemala za zagotavljanje površin za varno odvijanje kolesarskega in peš prometa v občinskih naseljih. Razvoj omrežja kolesarskih stez in poti bo potekal predvsem na način, da se bo kolesarska infrastruktura dograjevala pri

²⁴ Vir: Občina Pivka (ACER, Prostorsko načrtovanje, projektiranje in varstvo okolja Novo mesto, d. o. o.)



novogradnjah cestnega omrežja. Načrtuje se izgradnja primarnega kolesarskega omrežja, ki se bo postopno dopolnjevalo s sekundarnimi in rekreacijskimi kolesarskimi povezavami.

Kolesarska pot D11 (R27) je razdeljena na 14 odsekov, ki potekajo na relaciji Selce – Pivka – Parje – Zagorje – Bač v skupni dolžini 9,5 km. Od tega se načrtovana kolesarska povezava kot dvosmerno kolesarsko pot v skupni dolžini 6,2 km. V skupni dolžini 3,3 km bodo kolesarji vodeni po poljskih ter gozdnih poteh ali po manj prometnih cestah. Preostale povezave (v skupni dolžini 3.376 m) so načrtovane v obliki kolesarske povezave, ki poteka po poljskih in gozdnih poteh ter malo prometnih lokalnih cestah. Kolesarji so v tej povezavi vodeni skupaj z motornimi vozili z ustrežno prometno signalizacijo.

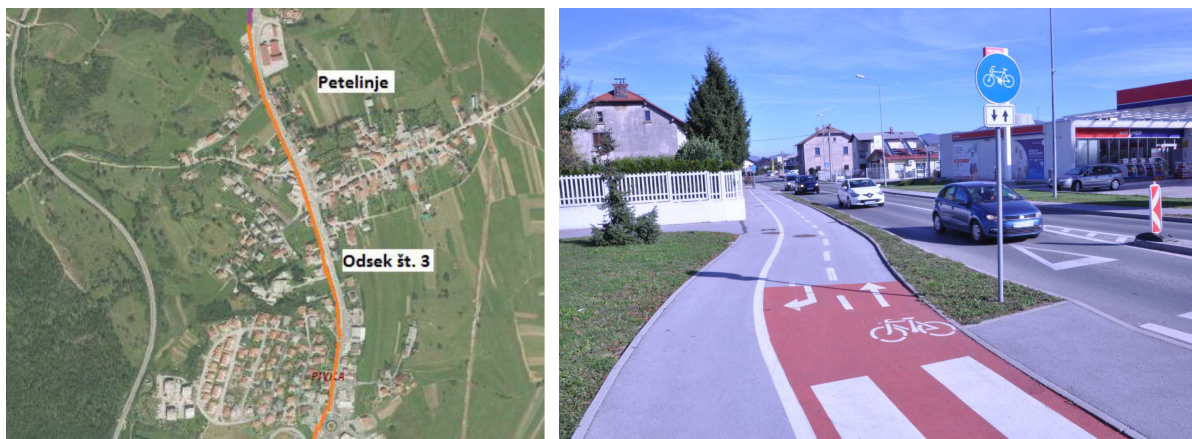
Občina Pivka prav tako načrtuje ureditev občinske kolesarske povezave, ki bo na relaciji Pivka – Kal – Neverke – Gornja Košana povezovala občinsko središče z zahodnim delom občine. Skupna dolžina načrtovane kolesarske povezave je približno 9,1 km od katerih je večina vodena po manj prometnih cestah ali gozdnih poteh.

Dodatno OPN Občine Pivka predvideva izgradnjo parkirnih površin namenjenih kolesarjem, saj opredeljuje, da se ob vseh javnih objektih oziroma ob javnih zgradbah z obiskom strank zagotovi najmanj 20 % dodatnih parkirnih mest za kolesa in druga enosledna vozila. Minimalno število sta dve parkirni mesti, ki morata biti zaščiteni pred vremenskimi vplivi.

Čeprav turistično kolesarjenje praviloma ni v funkciji dnevne mobilnosti, pa Občina Pivka predvideva ureditev številnih turistično zanimivih rekreacijskih kolesarskih poti. Občinski prostorski načrt opredeljuje, da se na območju občine sčasoma vzpostavi in označi kolesarske povezave rekreacijskega in turističnega značaja, ki so že omenjene na strani 34, pod razdelkom »*Omrežje kolesarskih poti in pešpoti ter drugih rekreacijskih poti*«.

Obstoječe in načrtovane kolesarske povezave v Občini Pivka

Izgrajene kolesarske povezave v Občini Pivka se navezujejo predvsem na izvedbo omrežja daljinske kolesarske povezave D11, ki bo v večjem delu potekala ob državnih cestah G1-6/338 Postojna – Pivka ter R2-404/1380 Ilirska Bistrica – Pivka. Na tem odseku v naseljih Petelinje ter Pivka se nahajajo tudi vse trenutno izgrajena kolesarska infrastruktura. Občina Pivka je v letu 2012 zaključila investicijo izgradnje infrastrukture v naselju Petelinje, kjer je bila v sklopu rekonstrukcije ceste od začetka naselja Petelinje do krožišča v Pivki urejena enostranska dvosmerna kolesarska steza ter obojestranski pločniki (dolžina 850 metrov). Obstoječa kolesarska povezava se nato nadaljuje ob Prečni ulici od krožišča do križišča proti Krpanovem domu, kje se tudi zaključijo. Trenutno je v pripravi dokumentacija za nadaljevanje kolesarske povezave po Prečni ulici ter Tovarniški poti proti Radohovi vasi.



Sliki 31 in 32: Potek izgrajenega odseka kolesarske povezave ob državni cesti G1-6/338 Postojna – Pivka od km 9+000 do km 9+965

Načrtovane kolesarske povezave v Občini Pivka

V Občini Pivka se načrtuje nadaljevanje izgradnje daljinske kolesarske povezave D11, ki je razdeljena na spodaj navedene odseke različnih kategorij in faz izgradnje. Manjkajoči odseki so že izgrajeni.

Tabela 4: Načrtovani odseki regionalne kolesarske povezave D11 v Občini Pivka (vir: *Občina Pivka, 2017*)

Številka odseka	Potek odseka	Dolžina odseka	Kategorija ²⁵
Odsek št. 1	Občinska meja – Selce	715,00 m	kategorija 3
Odsek št. 2	Selce – Petelinje	980,00 m	kategorija 1
Odsek št. 5	Pivka center – Pivka (Radohova vas)	971 m	kategorija 3
Odsek št. 6	Pivka (Radohova vas) – Pivka (Snežniška cesta)	410 m	kategorija 1, v izgradnji
Odsek št. 7	Radohova vas – Radohova vas	610 m	kategorija 1
Odsek št. 8	Radohova vas – Parje	750 m	kategorija 1
Odsek št. 9	Parje (iz smeri Pivke)	185 m	kategorija 3
Odsek št. 10	Parje naselje	830 m	kategorija 1
Odsek št. 11	Parje (v smeri Zagorja)	95 m	kategorija 3
Odsek št. 12	Parje-Zagorje	1.150 m	kategorija 1
Odsek št. 13	Zagorje	1.410 m	kategorija 3

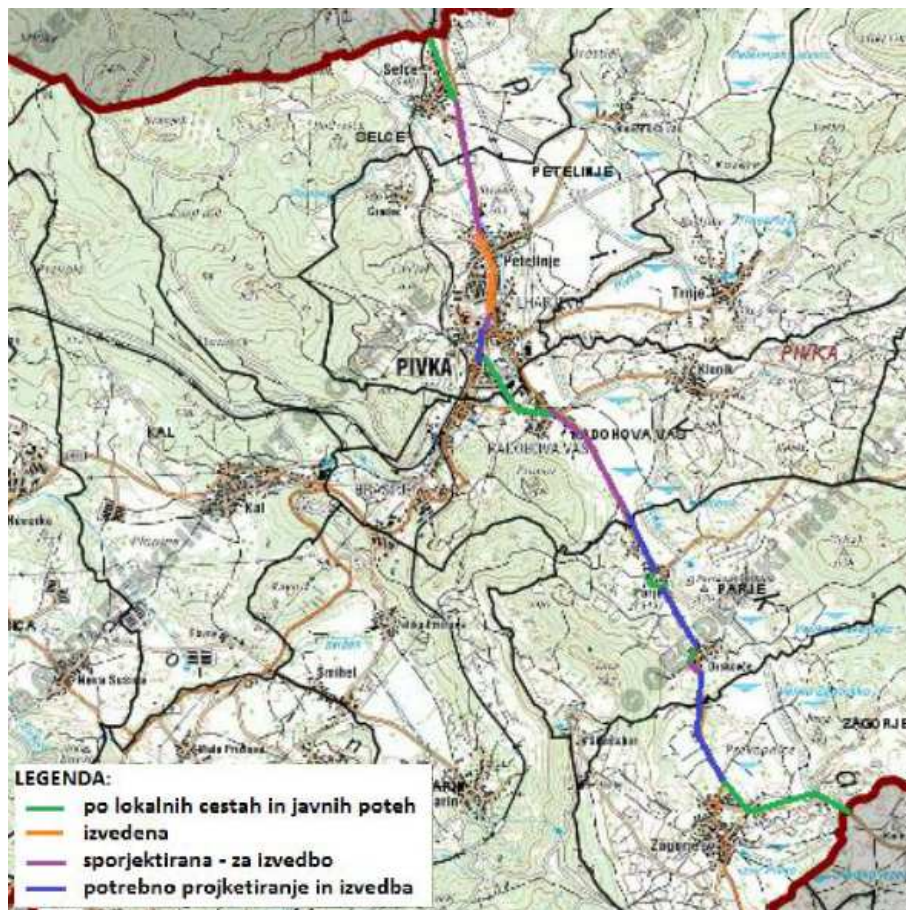
²⁵ 1. kategorija pomeni dvosmerno kolesarsko pot, namenjeno izključno kolesarskemu prometu, ki poteka samostojno ali v koridorju obstoječe ceste, v različni oddaljenosti od ceste, odvisno od lokalnih razmer, vendar ne manj kot 1 m od roba cestišča.

2. kategorija pomeni niveletno ločeno kolesarsko povezavo v obliki kolesarske steze neposredno ob cestišču ali v obliki kolesarskega pasu.

3. kategorija pomeni kolesarske smeri, ki potekajo po poljskih in gozdnih poteh ter malo prometnih lokalnih cestah, po katerih so kolesarji vodeni skupaj z motornimi vozili z ustrežno prometno signalizacijo.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Slika 33: Zemljevid prikaza načrtovanih in izvedenih kolesarskih povezav na D11 v Občini Pivka, vir: Občina Pivka, 2017

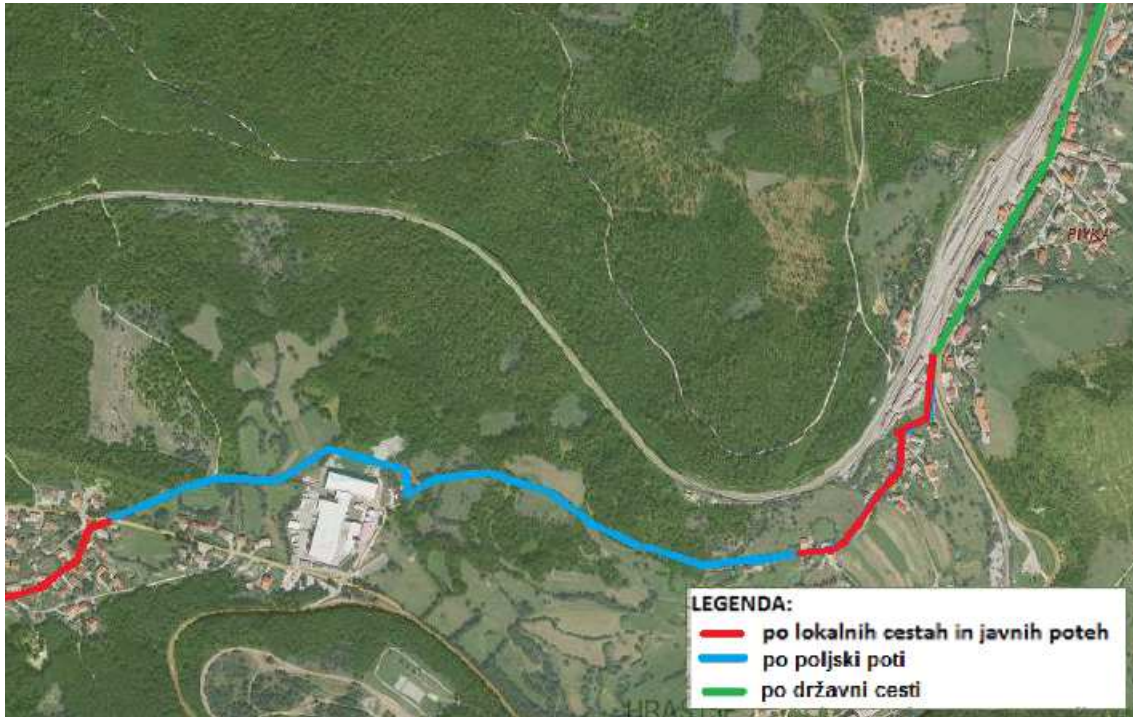
Občinske kolesarske povezave

Občina Pivka prav tako predvideva ureditev občinske kolesarske povezave na relaciji Pivka - Kal – Neverke – Gornja Košana. Skupna dolžina kolesarske povezave je približno 9,1 km. Predvideni odseki občinske kolesarske povezave so razvidni iz tabele 5.

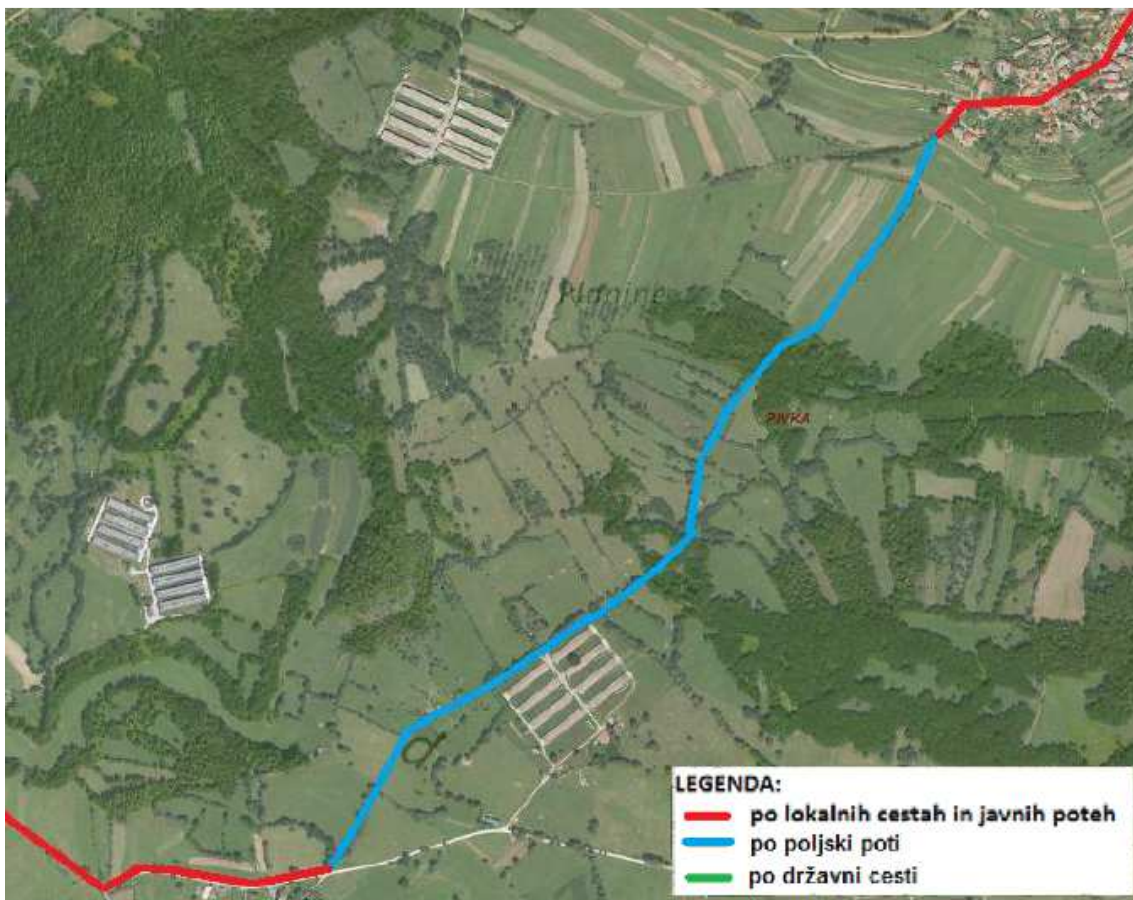
Tabela 5: Odseki načrtovane občinske kolesarske povezave, ki bo povezovala naselja Pivka Kal, Neverke in Gornjo Košano (vir: Občina Pivka, 2017)

Relacija odseka	Ocena dolžine odseka	Potek kolesarske infrastrukture
Pivka –Kolodvorska cesta	1.070 m	Po državni cesti
Pot na Kal	570 m	Po lokalni cesti
Steza med Pivko in Kalom (S od naselja Hrastje)	1.030 m	Po poljski poti
Kal	1.160 m	Po lokalni cestah in javnih poteh
Planine	1.600 m	Po poljski poti
Nova Sušica do odcepa za Neverke	1.500 m	Po lokalni cestah in javnih poteh
Neverke	500 m	Po lokalni cestah in javnih poteh
Gornja Košana	1.700 m	Po lokalni cestah in javnih poteh

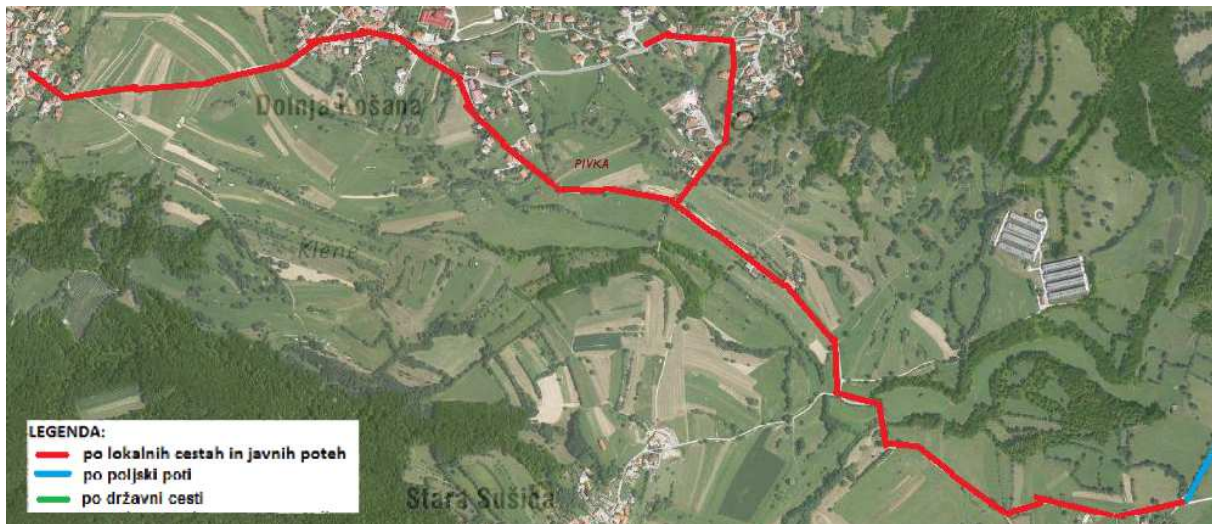
CPS PIVKA
Celostna prometna strategija



Slika 34: Potek načrtovane občinske kolesarske povezave med naseljema Pivka in Kal



Slika 35: Potek načrtovane občinske kolesarske povezave med naseljema Kal in Nova Sušica



Slika 36: Potek načrtovane občinske kolesarske povezave v naseljih Neverke, Dolnja Košana in Gornja Košana

Načrti šolskih poti in prometno varnostni načrti osnovnih šol

Osnovne šole na območju Občine Pivka imajo izdelane načrte šolskih poti oziroma prometno varnostne načrte, s katerimi so na podlagi veljavnih zakonskih podlag določena pravila za izbor varnih poti, v njih so predstavljene vse možne oblike potovanja otrok v šolo in iz nje glede na umeščenost šole v prostoru, opredeljene pravice in obveznosti do brezplačnega šolskega prevoza ter izdelan načrt vseh varnih šolskih poti na območju posamezne šole.

Varne šolske poti so tiste poti, ki potekajo po površinah, ki so za učence najbolj varne in na katerih je zagotovljena varna hoja pešcev. Na teh poteh ni neurejenih ali nevarnih prečkanj cest, ampak so prečkanja cest urejena s podhodi ali nadhodi, semaforiziranimi prehodi za pešce ali urejenimi in označenimi prehodi. Potekajo v območjih, kjer so izvedeni tehnični ukrepi za umirjanje prometa.

Na območju Občine Pivka učenci prihajajo v šolo na različne načine. Veliko jih prihaja peš (tudi v spremstvu staršev), s kolesom, z javnim prevozom ali jih pripeljejo starši z osebnimi vozili. Način prihoda in odhoda otroka iz šole sporočijo starši pri vpisu. Skupaj z otrokom se dogovorijo in izberejo najvarnejšo pot do šole. Pot mora biti čim krajša s čim manjšim številom prečkanj cest. Otroci morajo ponoči in ob zmanjšani vidljivosti med hojo po cesti nositi na vidnem mestu na strani, ki je obrnjena proti vozišču, odsevnik, ki ne sme biti rdeče barve in katerega odsevna površina na vsaki strani meri najmanj 20 cm². Učenci prvega in drugega razreda osnovne šole morajo na poti v šolo in iz nje, poleg odsevnika, nositi tudi rumeno rutico, nameščeno okoli vratu.

Zakon o osnovni šoli (Ur. l. RS, št. 81/06, 102/07, 107/10, 87/11, 40/12-ZUJF, 63/13) v 56. členu zagotavlja učencem pravico do brezplačnega prevoza v šolo. Za izredni prevoz šolskih otrok (izleti, ekskurzije, tekmovanja, ...) morajo vozila, s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu, izpolnjevati poleg splošnih zahtev za vozila tudi posebne tehnične zahteve



iz Pravilnika o posebnih pogojih za vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok (Ur. l. RS,23/09, 106/10– ZMV, 44/13).

Za prevoz v šolo imajo učenci organiziran šolski avtobus. Avtobusni prevozi so organizirani takrat, ko konča s poukom večina učencev. Iz nekaterih naselij se učenci vozijo tudi s šolskim kombijem. Vozni red organiziranega šolskega prevoza za posamezno šolsko leto je objavljen na šolski spletni strani.

V načrtu so poti za učence, ki prihajajo v šolo peš, označene z modro barvo. Poti potekajo tam, kjer je s pločniki in urejenimi prehodi zagotovljena varna hoja pešcev. Tudi na teh poteh morajo biti učenci pozorni in upoštevati promet, posebej pa morajo biti previdni na posameznih točkah, ki so v načrtih označene s številkami.



Slika 37: Načrt šolskih poti za OŠ Pivka z označenimi območji, kjer morajo učenci biti še posebej previdni (1 – manj pregleden prehod za pešce; 2 – ožja cesta brez pločnika)²⁶

²⁶ Vir: <http://www.os-pivka.si/files/2015/08/NA%C4%8CRT-VARNIH-%C5%A0OLSKIH-POTI.pdf>



Slika 38: Kritične točke na območju naselja Košana, kjer morajo učenci biti še posebej previdni (1 – manj pregledna cesta; 2 – visoke hitrosti kljub omejitvam; 3 – nepregledni ovinek zaradi parkirišča; 4 – nepregleden ovinek; 5 – ozek cestni odsek, potencialno najnevarnejši odsek za pešce in kolesarje; 6 – zožena cesta čez potok)²⁷

Za varen prihod v šolo in domov je v Občini Pivka načeloma dobro poskrbljeno, saj se večina otrok vozi s šolskim kombijem ali avtobusom. Precej učencev pride v šolo peš, ob cesti ali po cesti, ki je urejena s pločnikom. Veliko učencev pa v šolo pripeljejo in odpeljejo starši z avtomobilom. Ob primernih vremenskih razmerah nekateri učenci pridejo v šolo tudi s kolesom. Kljub temu pa je še vedno precej ozkih grl in konfliktnih točk, kjer je srečevanje pešcev in kolesarjev z motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu s prometno varnostnega vidika neustrezno urejeno.

Promocija trajnostne mobilnosti v Občini Pivka

Polnilnica za električna vozila²⁸

Občina Pivka je v sodelovanju z Goriško lokalno energetske agencijo, kot partner projekta Alterenergy, v kompleksu Parka vojaške zgodovine Pivka vzpostavila polnilno postajo za električna vozila. Tovrstna postaja je prva javna električna polnilnica v regiji, na njej pa lahko uporabniki električnih vozil le-te brezplačno napolnijo. V okviru projekta je občina pridobila še tri električna kolesa, s pomočjo katerih bo potekala promocija trajnostne mobilnosti in ozaveščanja občanov o uporabi obnovljivih virov energije.

²⁷ Vir: <http://www.os-kosana.si/files/2017/10/PROMETNO-VARNOSTNI-NA%C4%8CRT.pdf>

²⁸ Vir: <http://parkvojaskezgodovine.si/elektricna-polnilnica/>



Slika 39: Električna polnilnica pri Parku vojaške zgodovine

Evropski teden mobilnosti v Občini Pivka²⁹

Evropski teden mobilnosti je tradicionalna evropska pobuda, ki lokalne skupnosti spodbuja k uvedbi in promociji trajnostnih prometnih ukrepov, in poteka vsako leto med 16. in 22. septembrom, ko se zaključí z Dnevom brez avtomobila. V tej vse-evropski iniciativi je sodelovala tudi Osnovna šola Pivka s svojimi učenci, ko so na dan brez avtomobila parkirišče in enosmerno cesto mimo šole spremenili v igrišče in ju slikovito porisali s kredo.

V sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so poizkusno izvajali projekt PEŠBUS. Istega dne so organizirano spremljali učence od 2. do 4. razreda, ki živijo na Kosovelovi ulici in Kolodvorski cesti do šole. Pot je bila tako priložnost za gibanje in druženje ter vzpodbujanje vzgoje o prometni varnosti. Učenci so bili nad takim »prevozom« navdušeni, nekateri izmed njih so prišli prvič v šolo peš.

Nacionalna akcija BODI VIDEN, BODI PREVIDEN – POZOR, PEŠČI³⁰

Javna agencija Republike Slovenija za varnost prometa je v tednu od 6. do 12. februarja 2017 izvajala nacionalno akcijo Pešči. Preventivna akcija posveča posebno pozornost večji osveščenosti pešcev, še posebej starejših in otrok – šolarjev, in voznikov glede pravilnega ravnanja v cestnem prometu. Poleg tega se s terenskimi akcijami in preventivnim delom povečuje uporaba odsevnih teles pri pešcih, ki so izpostavljeni tveganjem prometnih nesreč in zmanjšani vidljivosti. Pri tem se spodbuja uporaba odsevnih teles tudi pri rekreativnih tekačih. Proaktivno preventivno delo za večjo varnost pešcev se učinkovito dopolnjuje tudi z vključenostjo Policije, lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, nevladnih organizacij in verskih skupnosti.

²⁹ Vir: <http://www.os-pivka.si/22-september-dan-brez-avtomobila/>

³⁰ Vir: <http://pivka.si/novica/68224>



Ključne ugotovitve na podlagi pregledanih občinskih dokumentov, postopkov in politik:

- enakovredno obravnavanje potreb prebivalstva po premagovanju prostorskih razlik;
- enakovredno vrednotenje vseh udeležencev v prometu;
- prisoten koncept trajnostne mobilnosti v načrtovalskih procesih;
- izvedeni projekti in načrtovani ukrepi se med sabo dopolnjujejo na različnih prometno-razvojnih ravneh;
- stopnja vlaganja v infrastrukturo namenjeno prometu pešcev in kolesarjev se približuje stopnji vlaganju v infrastrukturo za motorizirani promet; in
- razvojna politika občine je naklonjena trajnostni mobilnosti.

Kaj še manjka, na kaj je potrebno biti pozoren in čemu v bodočih načrtovalskih procesih nameniti več pozornosti glede na današnje stanje?

- Vzporedno izgradnji omrežja kolesarskih in peš povezav je potrebno zagotoviti ustrezno javno razsvetljavo, ki bo osvetljevala omenjeno prometno infrastrukturo v času zmanjšane vidljivosti (večerni in nočni čas, megla), kar lahko poveča celotni strošek začetne investicije in pozneje stroške vzdrževanja takšne pripadajoče opreme. Potrebno upoštevati v pripravi letnih proračunov ter za njihovo ureditev iskati tudi druge »zunanje« vire financiranja.
- Večje bo omrežje kolesarskih in peš povezav v občini, večji bodo stroški vzdrževanja infrastrukture kakor tudi pripadajoče horizontalne in vertikalne prometne signalizacije. Potrebno upoštevati v pripravi letnih proračunov.
- Reliefna raznolikost na območjih, kjer potekajo obstoječe peš povezave preko stopnišč in neutrjenih brežin, zahtevajo pogostejše vzdrževanje v zimskem času (poledica, sneg). Potrebno upoštevati v pripravi letnih proračunov vzdrževanja tovrstne infrastrukture.
- Predlog umestitve pivške obvoznice, ki se nakazuje kot najustreznejša rešitev v smislu razbremenjevanja občinskega središča od motoriziranega prometa, predvideva njeno umestitev čez zemljišča, ki so glede na namensko rabo prostora v občini evidentirana kot najboljše kmetijska zemljišča. Gradnja infrastrukturnih objektov se mora usmerjati na kmetijska zemljišča z nižjo bonitetno številko, saj najboljše kmetijska zemljišča zagotavljajo zanesljivo samooskrbo s hrano.
- Namesto obvoznice bi bila smiselna izgradnja avtoceste (varianta 3 iz navedene diplomske naloge), ki bi služila kot glavni koridor Jadransko – Jonske prometne osi na območju Slovenije, in s katero bi se današnje območje med Postojno in Pivko ter vmesnimi naselji prometno razbremenilo. Gre pa v primeru izgradnje avtoceste za izredno kompleksen in drag poseg v prostor.
- Manjka ustrezna parkirna politika, ki bi v občini vzpostavila sistem parkirnih ureditev, ki bi bile v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja prometa.
- Na območju Občine Pivka manjkajo urejena in opremljena postajališča za turiste, ki občino prečkajo predvsem v letnem času, ko se jih večina odpravi v smeri Reke na letni dopust. Prav tako manjkajo urejena in opremljena parkirišča za tovorna vozila, avtodomove in osebna vozila turistov.
- Izdelava požarnih načrtov ter zaris intervencijskih površin na terenu. Potrebna določitev postavitvenih površin ter intervencijskih poti za dostop interventnih vozil in enot ob objektih javnega značaja (osnovna šola, vrtec, knjižnica, občina, ...) in ob večstanovanjskih zgradbah.

4.2. Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki ter izvedba intervjujev

V sodelovanju z lokalnimi deležniki so bili opravljeni ogledi stanja na terenu na območju Občine Pivka. Delo je potekalo v več korakih. Po začetnem srečanju, predstavitvi programa in predstavitvi udeležencev ogledov so bili opravljeni ogledi stanja na terenu. Ogledi stanja na terenu so se v pretežni meri osredotočali na ključne točke in poti, ki jih prebivalci in obiskovalci Občine Pivka najpogosteje uporabljajo oziroma predstavljajo vsakodnevne poti za značilne skupine prebivalcev. Ocenjevali so se pogoji za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in uporabo osebnega vozila. Poseben poudarek je bil tudi na ocenjevanju dostopnosti do glavnih javnih institucij in stanovanjskih območij v občini.

Tabela 6: Termini izvedenih ogledov stanj na terenu v Občini Pivka

Ogled	Lokacija ogleda	Datum	Prisotni lokalni deležniki
1	Naselje Pivka (širše območje OŠ in vrtca)	7:30 17. oktober 2017	Občina Pivka, OŠ Pivka, SPVCP Pivka, MIR Postojna, Prometni Inštitut Ljubljana d.o.o., LINEAL d.o.o., prebivalci Pivke
2	Naselje Pivka (območja severno od sedeža občine)	10:00 17. oktober 2017	Občina Pivka, župan Občine Pivka, OŠ Košana, ZŠAM Postojna, SPVCP Pivka, prebivalci Pivke, Prometni Inštitut Ljubljana d.o.o., LINEAL d.o.o., prebivalci Pivke
3	Naselje Pivka (območja južno od sedeža občine)	10:00 07. november 2017	Občina Pivka, Občinski svet, PVZ Pivka, MIR Postojna, Prometni Inštitut Ljubljana d.o.o., LINEAL d.o.o.
4	Košana (območje osnovne šole), Dolnja Košana, Gornja Košana, Šmihel (območje podružnične šole)	07:30 14. november 2017 (2 ločeni skupini)	Občina Pivka, OŠ Pivka, OŠ Košana, SPVCP Pivka, PGD Košana, PVZ Pivka, PP Postojna, prebivalci Pivke, Prometni Inštitut Ljubljana d.o.o., LINEAL d.o.o.
5	Neverke, Zagorje, Parje	10:00 14. november 2017	Občina Pivka, OŠ Pivka, OŠ Košana, SPVCP Pivka, PGD Košana, PVZ Pivka, PP Postojna, prebivalci Pivke, Prometni Inštitut Ljubljana d.o.o., LINEAL d.o.o.



Slika 40: Oglad stanja na terenu na območju osnovne šole in vrtca v Pivki (Pivka, 17. oktober 2017)



Slika 41: Oglad stanja na terenu (Gornja Košana, 14. november 2017)

Nadaljnji proces je bil opravljen v okviru končne razprave/intervjujev med sodelujočimi lokalnimi deležniki.

V okviru zaključne razprave so udeleženci ogledov stanj na terenu izpolnili tudi vprašalnik, katerega metodologija dela je temeljila na uveljavljenem orodju za ocenjevanje kolesarske politike BYPAD – <http://www.bypad.org/>, z upoštevanjem in vključevanjem metodologije dela evropskega projekta Active Travel Network – <http://urbact.eu/active-travel-network>.



Vprašalnik je enakovredno obravnaval vprašanja s področja hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in upravljanja z motoriziranim prometom.

Vprašalnik je bil sestavljen iz 17 vprašanj, razdeljenih v 6 sistematično povezanih modulov. Vsako vprašanje je imelo ponujenih 5 odgovorov, razvrščenih od stopnje 0 do stopnje 4, kjer stopnja 0 predstavlja visoko potrebo po ukrepanju, medtem ko stopnja 4 predstavlja nizko potrebo po ukrepanju.

Ogledi stanja na terenu so bili izvedeni vedno v dopoldanskem času med 07.30 in 12.00 uro in so skupaj s končno razpravo in izpolnjevanjem vprašalnika v povprečju trajali 2 uri in pol.

Tabela 7: Izbor modulov in vprašanj za lokalne deležnike

Modul	Naziv modula	Vprašanje
1	Potrebe uporabnikov	1. Kako občine zbirajo podatke o potrebah kolesarjev/pešcev?
		2. Kakšne so možnosti, da kolesarji/pešci aktivno sodelujejo v postopkih odločanja prometne politike?
2	Infrastruktura in varnost	1. Kakšna je kakovost infrastrukture za promet pešcev v občini?
		2. Kakšna je kakovost infrastrukture za promet kolesarjev v občini?
		3. Kako dobro je vzdrževana infrastruktura namenjena hoji in kolesarjenju?
		4. Kako se poskuša izboljšati varnost pešcev in kolesarjev?
		5. Kaj je narejeno za parkiranje koles in zmanjšanje kraje koles?
3	Informiranje in izobraževanje	1. Kako dobro je javnost obveščena o politikah trajnostne mobilnosti in njenih aktivnosti?
		2. Kakšna je kakovost vertikalne/horizontalne prometne signalizacije za pešce in kolesarje?
		3. Kakšne so dejavnosti na področju izobraževanja in usposabljanja o prometu?
4	Promocija trajnostne mobilnosti	1. Kako se vzpodbuja kolesarjenje/hoja pri različnih starostnih skupinah?
5	Vodenje in koordinacija	1. Kakšen status ima trajnostna mobilnost v vsakdanjem življenju?
		2. Kako je trajnostna mobilnost vpletena v prometno politiko?
		3. Kako tesno je sodelovanje z zunanjimi organizacijami (javni potniški promet, vladne in nevladne organizacije, druge občine)?
		4. V kolikšni meri sedanja razvojna politika občine podpira trajnostno mobilnost?
6	Dopolnilne dejavnosti	1. Kaj je narejeno za obvladovanje motoriziranega prometa?
		2. Kako je zagotovljena učinkovita uporaba javnega prostora glede na upravljanje s parkirnimi prostori in omejitvijo dostopa za motoriziran promet?

Dobljeni rezultati po posameznih vprašanjih se po ocenah razlikujejo. Najvišjo oceno so dosegla tri vprašanja in sicer:

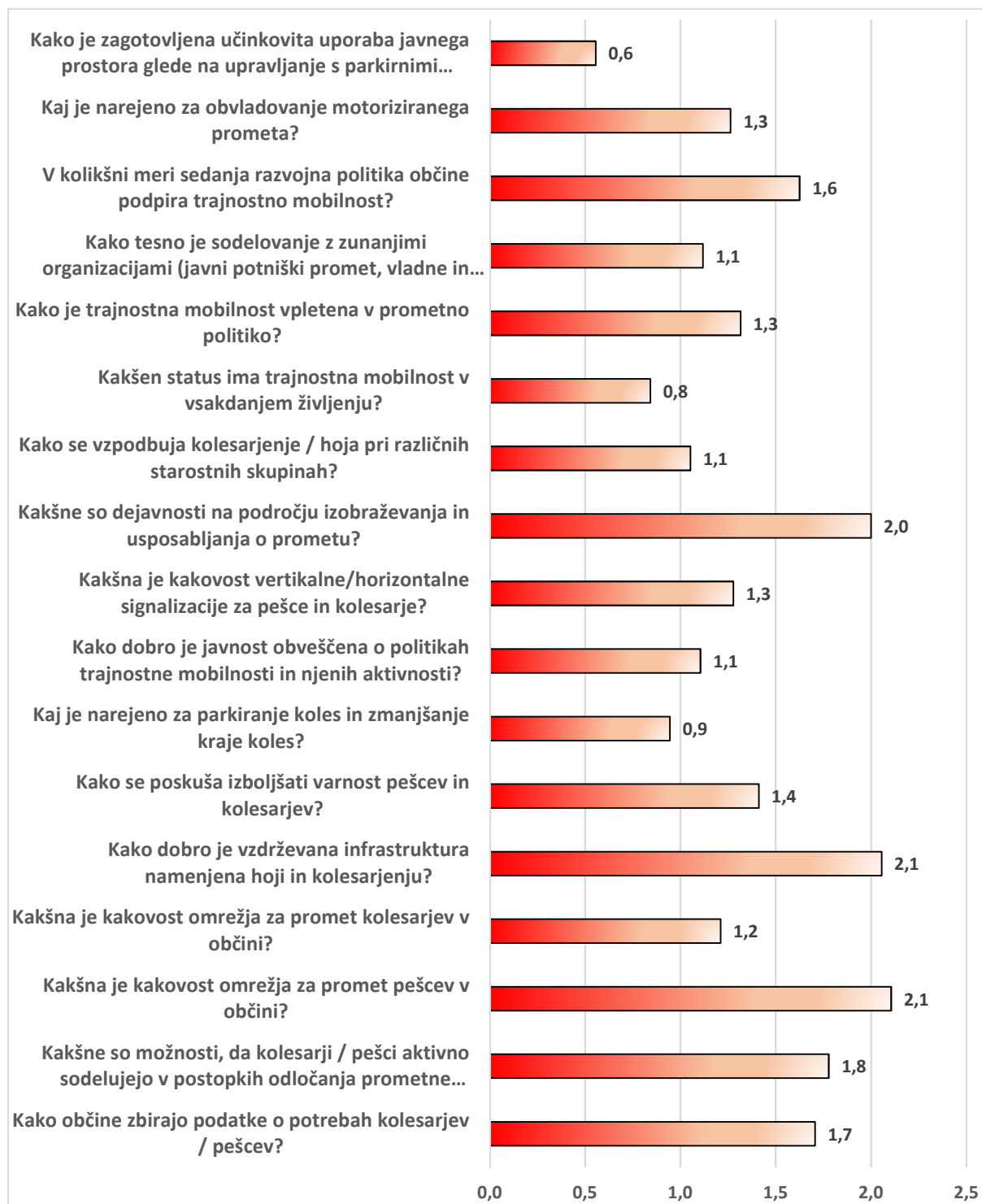
- Vprašanje o dejavnostih na področju izobraževanja in usposabljanja o prometu (2,0).
- Vprašanje o vzdrževanju infrastrukture namenjene hoji in kolesarjenju (2,1).
- Vprašanje o kakovosti omrežja za promet pešcev v občini (2,1).

Najnižjo oceno pa so dosegla naslednja tri vprašanja in sicer:

- Vprašanje o zagotavljanju učinkovite uporabe javnega prostora glede na upravljanje s parkirnimi prostori in omejitvijo dostopa za motoriziran promet (0,6).
- Vprašanje o statusu trajnostne mobilnosti v vsakdanjem življenju (0,8).



- Vprašanje o parkiranju koles in zmanjšanju kraje koles (0,9).



Grafikon 2: Rezultati ocenjevanja po vprašanjih

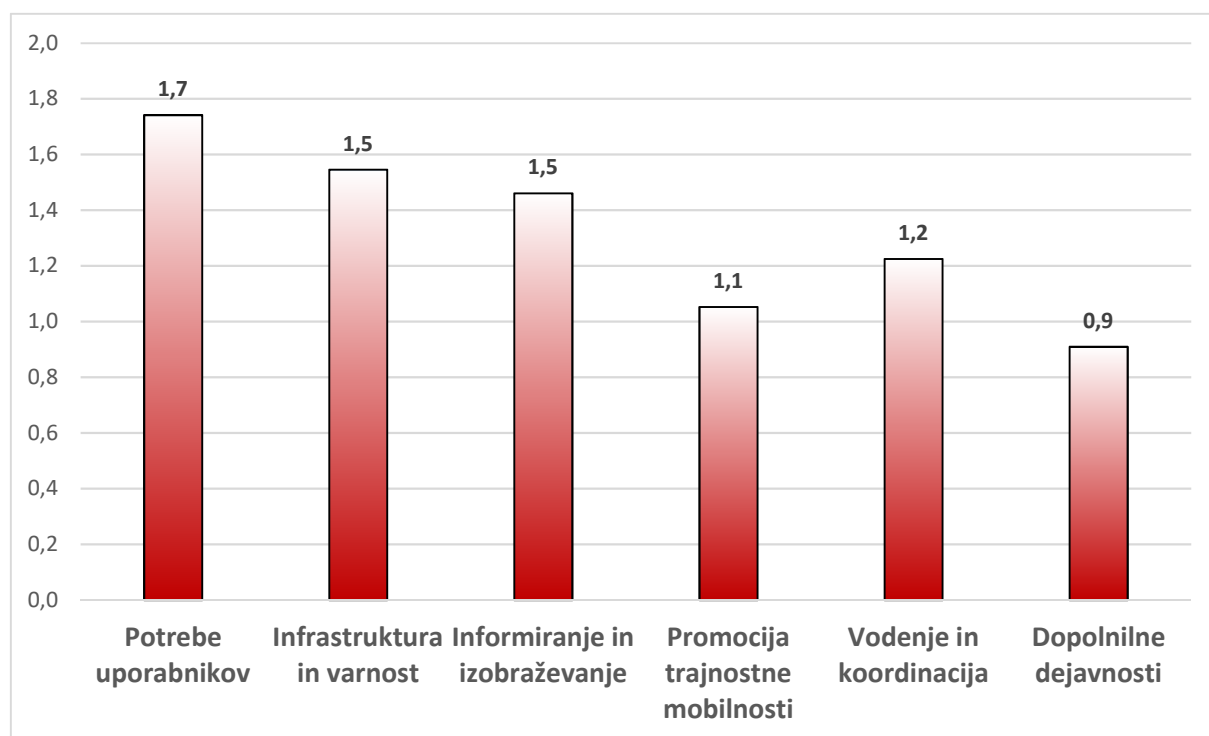
Rezultati ocenjevanja po modulih kažejo na razmeroma enakovredno obravnavo vseh modulov s povprečno oceno 1,4. Dobljeni rezultati ponazarjajo, da večina načrtovanja poteka na podlagi zaznanih težav, v občini pa se pojavljajo posamezna območja, kjer so razmere že



zelo dobro urejene. Vseeno pa urejanje večine področij povezanih z načrtovanjem in promocijo hoje in kolesarjenja še ni urejeno sistemsko.

Najvišja ocena je bila dosežena na področju Potreb uporabnikov (1,7), najnižji pa na področju Dopolnilnih dejavnosti (0,9) in na področju Promocije trajnostne mobilnosti (1,1).

To kaže na potrebo po nujni vzpostavitvi interaktivnih, promocijskih, ozaveščevalnih in komunikacijskih vsebin za različne ciljne skupine s ciljem dviga ozaveščenosti celotnega prebivalstva. Vzporedno z izvajanjem potrebnih »mehkih« ukrepov trajnostne mobilnosti je potrebno vzpostaviti model dolgoročnega in učinkovitega vlaganja v prometno infrastrukturo za kolesarje in pešce, saj izvedba »mehkih« vsebin trajnostne mobilnosti sama po sebi ne bo doprinesla k pričakovanim spremembam, če za to ne bo ustreznih infrastrukturnih pogojev. Da bo obvladovanje motoriziranega prometa v Občini Pivka učinkovito skozi vse leto je potrebno pristopiti k obravnavi potreb prebivalcev občine na eni strani in potreb obiskovalcev na drugi strani ter za obe skupini zagotoviti model učinkovitega upravljanja s parkirnimi prostori, ki bo zadovoljil potrebe vseh ljudi po učinkoviti in enakopravni dostopnosti.



Grafikon 3: Rezultati ocenjevanja po modulih

Proces ocenjevanja se je zaključil z razpravo o ugotovitvah. Udeleženci so glede na izvedene ogledne stanja na terenu v okviru skupinskih intervjujev podali ugotovitve glede trenutnega stanja prometa v občini ter navedli nekatere predloge, ki so po njihovem mnenju primerni in nujni za izboljšanje stanja na področju trajnostne mobilnosti.



Slika 42: Zaključna razprava o ugotovitvah ter izpolnitev vprašalnika (Pivka, 17. oktober 2017)



Slika 43: Zaključna razprava o ugotovitvah ter izpolnitev vprašalnika (Pivka, 07. november 2017)



Slika 44: Zaključna razprava o ugotovitvah ter izpolnitev vprašalnika (Pivka, 14. november 2017)

V tabeli 7 so podane najpogostejše ugotovitve in v tabeli 8 predlogi izboljšav, ki so jih podali udeleženci ogledov stanj na terenu kakor tudi izdelovalec strategije.

Tabela 8: Ugotovitve udeležencev ogledov stanj na terenu

Ključne ugotovitve udeležencev ogledov stanj na terenu po posameznem kraju
PIVKA: Vzratno vključevanje avtomobilov v promet na parkirišču pred vrtcem Mavrica, saj izvoz iz parkirišča na cesto ni ustrezno rešen. Mešanje vhoda iz izhoda avtomobilov za dovoz in izvoz. Problematično je tudi parkiranje kombijev, kateri otežujejo razmere pri parkiranju. Ob parkirišču ni pločnika, zato ni ločenosti parkirišč od ceste in prav tako varnosti pešcev ter kolesarjev v prometu.
PIVKA: Povečana hitrost na območju med Prečno ulico in Kolodvorsko cesto, kjer je odcep za vrtec Mavrica.
PIVKA: Urejenost enosmerne Prečne ulice ni ustrezna, pomanjkanje pločnika. Del pločnika, ki pride iz smeri vrtca Mavrica se na tej Prečni ulici za rampo konča in se priključi na cesto. Problematika v neupoštevanju enosmerne ceste in parkiranje na njej. Del ceste se ob šoli razširi in vozila ustavljajo drugo ob drugem – vzporedno, iz vozil izstopajo otroci. Situacija je kaotična in nevarna.
PIVKA: Dostavna vozila pred pošto, ki je v času dovoza otrok v šolo ovirajo promet na cesti, ki pelje mimo pošte.
PIVKA: Neurejena dostopnost do otroškega igrišča v neposredni bližini OŠ Pivka iz Vilharjeve ulice. Starši z otroškimi vozički nimajo ustreznega dostopa (speljane rampe) do igrišča.
PIVKA: Pomanjkanje pločnika na posameznih delih Vilharjeve ulice. V projektih je bil pločnik predviden povsod po ulici, prostor, ki je bil zanj puščen so si ga kasneje prilastili nekateri lastniki parcel.
PIVKA: Neopredeljena prednostna cesta med OŠ in novejšim vrtcem (stičišče Prečne ulice in Poti k Studencu).
PIVKA: Parkirišče pri OŠ (v bližini novejšega vrtca) ni dovolj zasedeno – neizkoriščen prostor.
PIVKA: Parkirišče vzdolž Prečne ulice, ki je locirano tik ob cesti (Krpanov dom in pošta) ni varno zaradi možne vzratne vožnje na cesto.
PIVKA: Neurejeno parkirišče pri vhodu v OŠ (atrijsko dvorišče) in v bližini manjkajoči pločniki ter prehodi za pešce.
PIVKA: Neurejene kolesarske in pešpoti na celotnem območju OŠ in vrtca. Pomanjkanje kolesarnic.
PIVKA: Povečana hitrost prometa na Prečni ulici ob avtobusnem postajališču (ob Krpanovem domu).
PIVKA: Pot na Orlek proti pokopališču nima omejitve hitrosti. Križišče med Potjo na Orlek in Potjo k Studencu je neprimerno zasnovano. Ni jasno definirano kdo ima prednost. Prav tako ni ustreznih prometnih znakov. Večjih težav na teh poteh ni razen za 1. november, ko je gneča in imajo ljudje problem s parkiranjem. Ljudje parkirajo ob cesti in onemogočajo varno vključevanje na pot. Občina Pivka ima starejšo in novejšo lokacijo pokopališča. Starejša se nahaja tik ob Župnijski cerkvi Sv. Petra in novejša na klancu, ki se razprostira nad cerkvijo. Med staro in novo lokacijo poteka železniška proga.
PIVKA: Neurejena pot za pešce od pokopališča (ob železnici) do prehoda za pešce ob Kolodvorski cesti. To pot uporablja veliko domačinov, tudi za rekreacijo.
PIVKA: Kolodvorska cesta je zelo nevarna in nepregledna, saj tukaj poteka veliko tovornega prometa. Ljudje ob tej cesti hodijo tudi na prostočasne dejavnosti (telovadba), ki se nahaja v neposredni bližini.
PIVKA: Tik ob železnici ki poteka ob Kolodvorski cesti se vrši nakladanje tovornih vozil (Slovenske železnice). To nakladanje je nevarno, saj je v neposredni bližini ceste in ni ustrezno zavarovano. Trenutno je natovarjanje ločeno od ceste in zavarovano z manjšo betonsko ograjo, ki pa ni dovolj visoka. V preteklosti so se zgodile zaradi raztovarjanja tovornjakov nesreče. Elementi iz razkladanja so prileteli na pločnik in v fasado ene izmed hiš ob cesti.
PIVKA: Parkirišča ob železniški postaji so neprimerno načrtovana, saj so zasnovana tako, da so ločena na dva dela, vmes pa je povezava zelo ozka, tako, da je srečevanje avtomobilov oteženo. Pomanjkanje parkirišč je dodaten razlog, da prebivalci ne uporabljajo javnega potniškega prometa. Pred vhodom v železniško postajo predvsem zaradi pomanjkanja parkirišč ustavljajo tudi dostavna vozila (kombi) in s tem ovirajo vhod. Prav tako je zasnova vhoda in same železniške postaje neatraktivna in prebivalcem nezanimiva.



PIVKA: Priključitev ulice Pod Zavrtnice na Kolodvorsko cesto je nevarna.
PIVKA: Neustrezna priključitev Radohovske poti in Kosovelove ulice na Kolodvorsko cesto.
PIVKA: Priključitev poti Pot na Kal na Kolodvorsko cesto prav tako ni ustrezna.
PIVKA: Nevarno parkiranje pred gostilno Herman. Obstoječe stanje nakazuje na nevarnost zaradi bližine ceste in vzratna vožnja na cesto.
PIVKA: Neustrezno parkiranje stanovalcev iz sosednjega bloka na parkirišču, ki je namenjen za obiskovalce lekarne. Čeprav je na tem parkirišču označeno, da je dovoljeno parkirati samo za obiskovalce zdravstvenega doma in lekarne in za stranke lekarne 15 min. se ljudje tega ne držijo. Za zdravstvenim domom je še eno večje – asfaltirano parkirišče, katero se nadaljuje v makadamsko neurejeno parkirišče, kjer je omogočeno neomejeno parkiranje. Parkirišče za zdravstvenim domom 20+1, parkirišče pred zdravstvenim domom 8 in pred lekarno 5+1. Tisti, ki tukaj avtomobil pustijo nekaj ur ali dni ali za vikende predstavljajo največji problem na teh parkiriščih. V neposredni bližini pa se nahaja večje območje – v preteklosti namenjeno »sejmišču«, ki bi se lahko izkoristilo za parkirišče stanovalcev ali drugih obiskovalcev zdravstvenega doma in lekarne.
PIVKA: Neprimerno opredeljeno križišče Kolodvorska – Postojnska – Snežniška in Javorniška.
PIVKA: Industrijska cona, ki propada in daje neprivačen izgled Občini Pivka. Prej je na tem območju delovalo 5 lokalnih podjetij, zdaj proizvodni objekti stojijo.
PIVKA: Neprimerna lokacija umestitve tankov ob Kolodvorski cesti (vojaško območje), saj ljudje opazujejo te tanke in niso pozorni na cesto. Zaradi česar se pripetijo prometne nesreče. Veliko turistov, ki so namenjeni k Parku vojaške zgodovine misli, da je Park na tem območju. Neustrezna označitev in vodenje turistov mimo vojaškega območja do Parka vojaške zgodovine. Potrebna ureditev primerne turistične signalizacije.
PIVKA: Pri vhodu v Park vojaške zgodovine povečan promet v poletnem času zaradi turistov. Zavijanje do Parka iz glavne ceste oteženo.
KOŠANA: Prometni zastoji na območju parkirišča pred OŠ Košana v času prihoda otrok v šolo/vrtec. Pri vzratni vožnji iz parkirnega mesta so ogroženi otroci in osnovnošolci. (nekaj otrok iz OŠ se vozi s šolskim kombijem, nekaj s kolesom – le ti pustijo kolo v kolesarnici, ki je locirana ob parkirišču in nekaj otrok, predvsem otroci iz vrtca pridejo s starši z osebnim avtomobilom).
KOŠANA: Pomanjkanje pločnikov in s tem varnosti otrok v prometu, ki hodijo iz sosednjih vasi (predvsem Gornje Košane) peš ali s kolesom v OŠ (kolesarski izpit naredijo po 5.razredu OŠ).
KOŠANA: Izpostavljena je bila tudi nevarna pešpot iz OŠ Košana do verouka (v bližini župnijske cerkve Sv. Štefan). Ta poteka ob glavni cesti, kjer ni pločnika in tako so otroci nevarno vključeni v motoriziran promet. (Otroke iz 1., 2. in 3. razreda spremlja duhovnik na tej poti, preostali razredi hodijo sami). Pomanjkanje pločnikov na tem območju je nevarno tudi za ostale prebivalce, ki po tej poti hodijo na pokopališče in v cerkev k maši.
KOŠANA: Neustrezno urejena glavna cesta skozi naselje, ki je nevarna, nepregledna, pojavljajo se tudi težave, ker turisti (zaradi navigacije) zaidejo na to območje. Prisotna gospa je navedla primer turističnega avtobusa, ki je zašel v njihovo naselje (Dolnja Košana) in zaradi ozke ceste oviral promet. Po tej cesti se vozijo tudi tovorna vozila.
KOŠANA: Pomanjkanje povezave za pešce in kolesarje iz Gornje v Spodnjo Košano. Predvsem bi bila ta povezava nujna za otroke, ki hodijo s kolesom v šolo ali na prostočasne dejavnosti (igrišče, druženje) izven šolskega urnika. Udeleženci so poudarili, da v primeru izvedbe kolesarske poti, bi še več otrok prihajalo po tej poti v šolo – vzpodbujanje trajnostne mobilnosti. Pomemben je tudi podatek, da v Gornji Košani živi veliko mladih družin.
KOŠANA: Nepregledno zavijanje iz OŠ Košana na glavno cesto. Slabša vidljivost na tem območju zaradi dreves.
KOŠANA: Manjkajoči prehod za pešce pred gasilskim domom – trenutno stanje nakazuje na nevarno in nepregledno prečkanje pešcev in kolesarjev čez cesto proti gasilskemu domu, pošti in trgovini (ki trenutno ne obratuje). Prečkanje iz nasprotne strani gasilskega doma, kjer je pločnik je nevarnejše, saj je zelo nepregledno. Prečkanje iz strani gasilskega doma proti pločniku je preglednejše. Zarisati je potrebno tudi parkirišča pred gasilskim domom in pošto.
KOŠANA: Neustrezna gradnja železnice Košana, zaradi česar se potniški vlaki Siemens Desiro ne morejo ustaviti na tem postajališču. Iz smeri Košana – Ljubljana so na voljo med tednom štirje termini (trije v dopoldanskem času in eden v popoldanskem času) ter med vikendom samo ena vožnja v dopoldanskem času). V nasprotno smer Ljubljana – Košana ni voženj.



KOŠANA: Skozi naselje Košana in tudi drugih sosednjih naselij pelje samo ena glavna cesta – izpostavljen problem v primeru naravnih nesreč (žled, plazovi, sneg...) Edina cesta, ki povezuje sosednja naselja. Potrebno je urediti tudi druge, lokalne ali gozdne ceste, jih vzdrževati in lahko služijo kot intervencijska pot.
NEVERKE: Nepregledno križišče državne in lokalne ceste ob industrijsko-obrtni coni Neverke. Ni označenih talnih označb, potrebno je ublažiti ovinek lokalne ceste, načrtovati kolesarsko pot in pot za pešce.
ZAGORJE: Zelo prometna cesta R2 404, ki gre skozi naselje. V poletnih mesecih, ko je več turistov vključenih v promet nastajajo zastoji, ki motijo prebivalce in prav tako promet ogroža pešce in kolesarje na tej cesti. Ta lokalna cesta, ki pelje od Ilirske Bistrice do Pivke v smeri Postojne skozi naselje Zagorje je krajša za 4,7km od državne ceste, ki pelje prav tako do Pivke vendar mimo Parka vojaške zgodovine. Turisti raje izberejo krajšo traso na poti do cilja s tem pa Park vojaške zgodovine izgublja obiskovalce.
ZAGORJE: Manjkajoče avtobusno postajališče s pripadajočo opremo. Obstoječe stanje nima predvidenega avtobusnega postajališča. Izpostavljen primer tudi v drugih naseljih.
ZAGORJE: Premalo prehodov za pešce ter neustrezno načrtovani obstoječi prehodi (gost promet skozi naselje).
PARJE: Neustrezno avtobusno postajališče ob cesti. Avtobus se ustavi neposredno ob križišču na mestu, ki ni posebej označeno za ustavljanje. Ob prečkanju ceste ni označenega prehoda za pešce (gost promet skozi naselje).
ŠMIHEL: Avtobusna postaja ni ločena od ceste. Preozka cesta skozi naselje.
ŠMIHEL: Nepregledno parkirišče pred šolo, manjkajoče označbe umirjenega prometa pred šolo, pomanjkanje pločnikov.

Tabela 9: Najpogostejši predlogi izboljšav

Predlogi potrebnih izboljšav udeležencev ogledov stanj na terenu
PIVKA: Ureditev parkirišča pred vrtcem Mavrica (načrtovati širša parkirišča za družine). Ločitev parkirišča in ceste ter umestitev pločnika v prostor. Načrtovati ustrezen uvoz in izvoz iz parkirišča.
PIVKA: Namestitev hitrostne ovire na Prečni ulici pri odcepu za vrtec Mavrica.
PIVKA: Ureditev enosmerne ceste iz atrijskega dvorišča OŠ vzdolž Prečne ulice do vrtca Mavrica.
PIVKA: Ureditev poti od OŠ vzdolž po Prečni ulici do rampe samo za pešce. Obstoječo cesto – dostop z rampo do parkirišč OŠ za motoriziran promet ukiniti in urediti pešpot. Trenutna parkirišča nadomestiti na drugi lokaciji OŠ (v bližini novejšega vrtca).
PIVKA: Omogočiti poseben prostor za dostavo vozil za pošto, tako, da ne bodo ovirala prometa na cesti.
PIVKA: Zasnovati dostopnost do otroškega igrišča v bližini OŠ. Predvsem za starše z otroškim vozičkom.
PIVKA: Ureditev pločnika na Vilharjevi ulici na delih, kjer še ta ni urejen.
PIVKA: Opredeliti in ustrezno označiti s prometnimi znaki prednostno cesto med OŠ in novejšim vrtcem (stičišče Prečne ulice in Poti k Studencu).
PIVKA: Ureditev parkirišča pri vhodu v OŠ (atrijsko dvorišče) in dopolnitev z pokrito kolesarnico.
PIVKA: Zasnovati kolesarske in pešpote na celotnem območju OŠ in vrtca. Potrebno je načrtovati tudi kolesarnice.
PIVKA: S prometno signalizacijo in talnimi označbami omejiti hitrosti prometa na Prečni ulici ob avtobusnem postajališču (ob Krpanovem domu).
PIVKA: V območju OŠ s prometno signalizacijo in talnimi označbami posebej poudariti šolsko pot.
PIVKA: Vzpodbujanje trajnostne mobilnosti – uporabo koles in hoje.
PIVKA: Ustrezno urediti Pot na Orlek proti pokopališču s prometno signalizacijo (omejitev hitrosti, prometni znaki,...)
PIVKA: Ustrezno dopolniti in izboljšati rekreacijsko pot ob železniški progi med pokopališčem in Kolodvorsko cesto. Pot ustrezno tlakovati, postaviti ograjo in urbano opremo.
PIVKA: Ureditev Kolodvorske ceste, načrtovati pločnik v smeri proti železniški postaji na obeh straneh ceste. Zdaj je pločnik samo na desni strani.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



PIVKA: Varnostno ograjo na območju nakladanja tovornih vozil povišati in ustrezno umestiti v prostor.
PIVKA: Urediti parkirišča ob železniški postaji. Poiskati dodaten prostor ob železnici, ki se lahko uredi v parkirišča.
PIVKA: Urediti vse priključke (Pod Zavrtnice, Radohovska pot, Kosovelova ulica in Pot na Kal) v bližini železniške postaje, ki se priključijo na Kolodvorsko cesto.
PIVKA: Postavitev prometne signalizacije za časovno omejeno parkiranje za obiskovalce zdravstvenega doma in lekarne. Urediti območje »sejmišča« v neposredni bližini lekarne, ki bo služilo kot dodatno parkirišče. Na tem območju lahko parkirajo tudi stanovalci sosednjih blokov.
PIVKA: Križišče Kolodvorska – Postojnska – Snežniška in Javorniška primerno prednostno opredeliti. Predlog 1: prednost v smeri Postojnska – Snežniška in odvzem prednosti Kolodvorski. S tem bi jasneje opredelili potek prometa skozi križišče (več prometa v smeri Postojnska – Snežniška). Predlog 2: Javorniško cesto v smeri križišča pomakniti v desno približno za širino voznega pasu. S tem se mora del stavbe Postojnska 2 podreti, kar pa je težko uresničljivo.
PIVKA: V vojaškem območju narediti odstavni oziroma zavijalni pas za sosednja naselja (cca. 3 naselja), da se lahko domačini izognejo prometni gneči turistov v poletnem času.
PIVKA: Odstranitev oziroma prestavitev tankov ob Kolodvorski cesti (vojaško območje). Urediti ustrezno turistično signalizacijo za dostop do Parka vojaške zgodovine.
PIVKA: Urediti zavijalni pas za lažjo dostopnost do Parka vojaške zgodovine – predvsem problem v poletnem času, ko je povečan promet zaradi turistov.
PIVKA: Načrtovanje obvoznice, da se sprostí prometni tok skozi center Občine Pivka. Obvoznica bi potekala skozi industrijsko območje in dalje po Snežniški cesti.
KOŠANA: Pred OŠ Košana in vrtcem se uredi krožni promet. Enosmerni režim, ki določa, da se pripelje otroke, se jih odloži in v krogu zapusti promet. Tukaj je potrebno predvideti tudi prostor za avtobuse, kjer lahko kadar je predviden šolski izlet poberejo in odložijo otroke.
KOŠANA: Želja ureditev kolesarnic kot je pri OŠ Košana tudi v drugih naseljih.
KOŠANA: Ureditev pločnikov ob glavni cesti za varno pot otrok v/iz šole.
KOŠANA: Načrtovati pot za pešce in kolesarje od stanovanjskih blokov po »bližnjici - se izogne glavni cesti« do OŠ Košana.
KOŠANA: Preoblikovati pot iz glavne ceste do cerkve, kjer otroci hodijo k verouku in prebivalci na pokopališče ter k maši. Predlog enosmerne poti.
KOŠANA: Ureditev kolesarske poti iz smeri Gornja proti Dolnji Košani. Predlog, da se kolesarska pot spelje izven centra vaškega jedra, s tem se poveča varnost kolesarjev.
KOŠANA: Ureditev prehodov za pešce, predvsem pri prečkanju proti gasilskemu domu, pošti in trgovini. Na tem območju je potrebno načrtovati tudi pločnik.
KOŠANA: Ureditev parkirišča pred gasilskim domom, pošto in trgovino. Dodatna parkirišča se lahko načrtujejo tudi za trgovino, ki trenutno ne obratuje. Zemljišče je dovolj veliko in je v lasti občine.
KOŠANA: Modernizacija železniške proge, ki bo omogočila prevoz in ustavljanje vseh vlakov (lokalni, regionalni, IC kot tudi mednarodni vlaki) na tej progi. DODATEK MONTAŽNI SISTEM, ki že obstaja na tej povezavi.
KOŠANA: Ureditev ceste pod železniško postajo Košana. Cesta je strma in v primeru naravnih nesreč (žledu, poledice, snega,...) cesta ni prevozna. V tem primeru je potrebno urediti drugo pot, ki bo služila tudi kot intervencijska pot. Ta se bo lahko uporabljala za dostopnost do naselij. Predlog: ureditev intervencijske poti od »Križca" (smer Čepno) do železniške postaje.
NEVERKE: Križišče se prestavi, izvede se novo križišče, ki se izpelje pravokotno na obstoječo državno cesto (ublažitev ovinka lokalne ceste). Križišče se izboljša z ustreznimi označbami. Predlagana je bila tudi možnost krožnega prometa - krožišča.
ZAGORJE: Ustrezna ureditev kolesarske in pešpoti (predvsem za otroke, ki hodijo v/iz šole).
ZAGORJE: Načrtovati novo avtobusno postajališče s pripadajočo opremo in obračališče v bližini prostovoljnega gasilskega društva Zagorje in nasproti obstoječe avtobusne postaje.
ZAGORJE: Ureditev dodatnih prehodov za pešce in nadgradnja obstoječih - prehod za pešce pred podružnično šolo Zagorje. Prehod za pešce označiti z ustrezno signalizacijo predvsem v nočnem času – vgradnja LED utripal v voziščno konstrukcijo (zaradi gostega prometa skozi naselje predvsem v poletnem času).



PARJE: Ureditev in ustrezna označitev avtobusnega postajališča s pripadajočo opremo ter prehodov za pešce z ustrezno signalizacijo – postavitve biča nad prehodi, dodatna razsvetljava, vgradnja LED utripal na prehodu za pešce (zelo gost promet skozi naselje v poletnem času).

ŠMIHEL: Avtobusno postajališče je potrebno ločiti od ceste in jo primerno preurediti (klopi, vozni red,...). Razširiti cesto skozi naselje ter urediti pločnike ob njej.

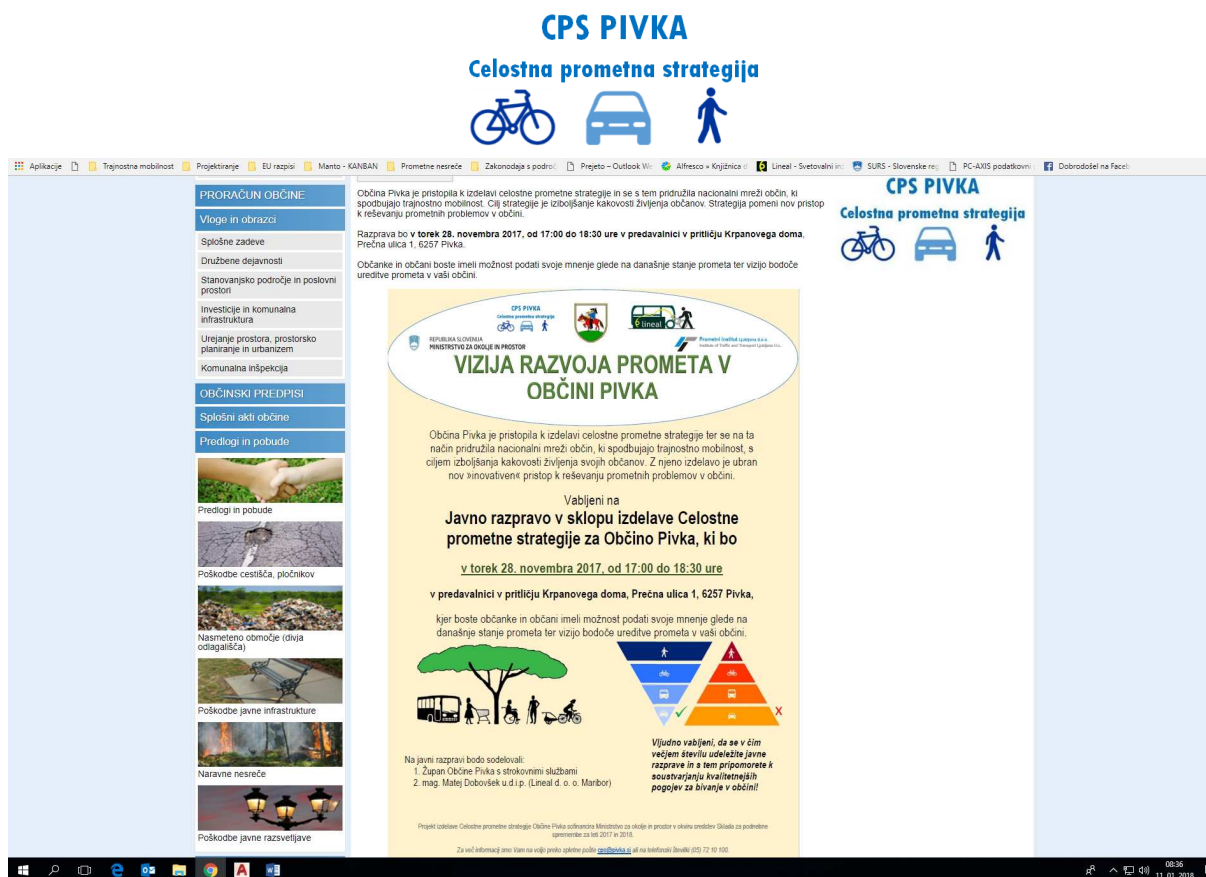
ŠMIHEL: Ustrezno urediti parkirišče pred šolo, da bo varnejše parkiranje, načrtovati območje umirjenega prometa pred šolo, pločnike. Predlog: načrtovati grbino pred šolo in s tem zmanjšati hitrosti avtomobilov ter povečati varnost otrok v prometu.

Udeleženci so se strinjali, da je pri oceni stanja potrebno enakovredno vrednotenje vseh udeležencev v prometu. Stanje na področju hoje in kolesarjenja se bo lahko izboljšalo, če bo stopnja vlaganja v infrastrukturo namenjeno prometu pešcev in kolesarjev enakovredna vlaganju v infrastrukturo za motorizirani promet.

4.3. Javne razprave s prebivalci Občine Pivka

Pri izdelavi celostne prometne strategije je ključnega pomena vključevanje posebne podskupine deležnikov – to so prebivalci. Vključevanje prebivalcev v procese načrtovanja je temeljna dolžnost vsakršnih lokalnih oblasti in je tudi pogoj, ki ga predpostavljajo direktive Evropske unije in mednarodne konvencije. Vključevanje javnosti ima številne pozitivne učinke vidne predvsem v obliki krepitve civilne družbe in lokalne politične kulture. Z njihovim aktivnim vključevanjem se bo bistveno povečala kakovost, uspešnost, stroškovna učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja v občini.

V ta namen sta se organizirali dve javni razpravi s prebivalci občine v mali dvorani Krpanovega doma. Da bi jih o pripravi Celostne prometne strategije Občine Pivka kar najbolj obvestili so bila pripravljena in izdelana vabila v obliki plakatov, ki so se izpostavili na najbolj obiskanih in vidnih lokacijah v občini. Prav tako je vabilo bilo posredovano identificiranim lokalnim deležnikom in svetnikom ter objavljeno na spletni strani občine.



Slika 45: Primer objavljenega vabila na javno razpravo na spletni strani Občine Pivka

Tabela 10: Časovni termini izvedenih javnih razprav

Št.	Lokacija javne razprave	Vsebina javne razprave	Datum	Število prisotnih
1	Mala dvorana Krpanovega doma	Predstavitev izdelave Celostne prometne strategije Občine Pivka. Izvedba razprave s prisotnimi glede današnjega stanja na področju prometa s posebnim poudarkom na problematiki kolesarjenja, hoje, uporabe javnega potniškega prometa in upravljanja z motoriziranim prometom v občini.	28. november 2017	23
2	Mala dvorana Krpanovega doma	Predstavitev izdelave Celostne prometne strategije Občine Pivka. Izvedba razprave s prisotnimi glede današnjega stanja na področju prometa s posebnim poudarkom na problematiki kolesarjenja, hoje, uporabe javnega potniškega prometa in upravljanja z motoriziranim prometom v občini.	16. januar 2018	17

V sodelovanju z javnostjo sta bili opravljene skupaj 2 javni razpravi, od katerih je ena bila organizirana novembra 2017 in druga januarja 2018, s ciljem, da se razpravi enakovredno približata vsem občanom (v primeru, da kdo ni imel možnosti prihoda na prvo, se je lahko udeležil druge javne razprave). V okviru obeh javnih razprav je bila prisotnim predstavljena zasnova Celostne prometne strategije Občine Pivka ter katere prednosti bo občina imela z njenim končnim sprejetjem. Temeljila je na definiranju obstoječega stanja prometa s ciljem zbiranja informacij s strani prisotnih glede zaznanih težav na področju prometa s katerimi se dnevno srečujejo na svojih vsakodnevnih poteh. Poseben poudarek je bil namenjen kolesarjenju, hoji, uporabi storitev javnega potniškega prometa in upravljanju s parkirnimi



prostori v občini. V okviru razprav so se že delno nakazale smernice oblikovanja vizije razvoja bodoče urbane mobilnosti v občini.



Slika 46: Prva javna razprava s prebivalci Občine Pivka (predavalnica v Krpanovem domu, 28. november 2017)



Slika 47: Druga javna razprava s prebivalci Občine Pivka (predavalnica v Krpanovem domu, 16. januar 2018)

Tabela 11: Navedba težav, s katerimi se prebivalci občine srečujejo na področju prometa in so bile izpostavljene na javnih razpravah.

Javne razprave s prebivalci: Identifikacija problemov
PIVKA: Pomanjkanje kolesarskih poti v občini.
PIVKA: Kolesarska pot, ki poteka skozi strnjeno naselje po pločniku je na dovozih na dvorišče stanovalcev prekinjena oziroma je prevelika višinska razlika pločnika. S tem je varnost kolesarjev ogrožena. Avtomobili, ki gredo na cesto iz domačega dvorišča niso pozorni na kolesarje, ki prihajajo po pločniku mimo dovoza.
PIVKA: Pomanjkanje prehodov za pešce
PIVKA: Neprimerne, manjkajoče poti za pešce, neustrezno označene, pomanjkanje opreme (klopi).
PIVKA: Nevaren pločnik ob Kolodvorski cesti v neposredni bližini železniške proge, kjer se nad pločnikom vrši nakladanje tovornih vozil (Slovenske železnice). To nakladanje je nevarno, saj je v neposredni bližini ceste in ni ustrezno zavarovano. Trenutno je natovarjanje ločeno od ceste in zavarovano z manjšo betonsko ograjo, ki pa ni dovolj visoka. Elementi iz razkladanja padajo na pločnik in cesto ter ogrožajo tako pešce kot motoriziran promet. Po tej poti poteka tudi šolska pot, kar predstavlja še večjo nevarnost za otroke.
ZAGORJE: Neprimerne, manjkajoče poti za pešce, neustrezno označene.
PARJE: Neprimerne, manjkajoče poti za pešce, neustrezno označene.
PIVKA: Pot od vrtca do OŠ ni primerno označena, ni pločnika, prehoda za pešce.
PIVKA: Problematičen dostop otrok s posebnimi potrebami do OŠ, prav tako otrok, ki so poškodovani in jih starši pripeljejo do šole.
PIVKA: Neprimerno zasnovane avtobusne postaje. Avtobusne postaje v večini primerov niso ločene od ceste.
PIVKA: Povečana hitrost prometa na Prečni ulici ob avtobusnem postajališču (ob Krpanovem domu). S tem je varnost otrok v prometu ogrožena. Izpostavljena je bila tudi problematika premajhnega prostora postajališča, kadar pripelje več šolskih avtobusov (izleti). Zadnji avtobusi v vrsti segajo že na cesto in s tem ovirajo promet na tem delu.
ZAGORJE: Manjkajoče avtobusno postajališče s pripadajočo opremo. Obstoječe stanje nima predvidenega avtobusnega postajališča. Izpostavljen primer tudi v drugih naseljih.
PARJE: Neustrezno avtobusno postajališče ob cesti. Avtobus se ustavi neposredno ob križišču na mestu, ki ni posebej označeno za ustavljanje. Ob prečkanju ceste ni označenega prehoda za pešce (gost promet skozi naselje).
PIVKA: Pomanjkanje parkirišč ob obvoznicah in ob križiščih, kjer je večji pritok prometa.
PIVKA: Neurejeno parkirišče ob železniški postaji. Pomanjkanje parkirišč je dodaten razlog, da prebivalci ne uporabljajo javnega potniškega prometa. Prav tako je zasnova vhoda in same železniške postaje neatraktivna in prebivalcem nezanimiva.
KOŠANA: Neustrezna gradnja železnice Košana, zaradi česar se potniški vlaki Siemens Desiro ne morejo ustaviti na tem postajališču. Iz smeri Košana – Ljubljana so na voljo med tednom štirje termini (trije v dopoldanskem času in eden v popoldanskem času) ter med vikendom samo ena vožnja v dopoldanskem času). V nasprotno smer Ljubljana – Košana ni voženj.
PIVKA: Neprimerno prednostno opredeljeno križišče Kolodvorska – Postojnska – Snežniška in Javorniška.
PIVKA: Pomembnejša križišča občinskih cest z državno cesto so zelo slabo osvetljena (ali pa sploh ne). Niso ustrezno urejena s talnimi označbami.
PIVKA: Pomanjkanje postajališč za turiste, ki gredo skozi naselja (Knežak, Zagorje, Parje). Trenutno turisti zelo onesnažujejo okolje, odlagajo smeti v naravo ipd.
PIVKA: Potrebno je prepovedati tranzitni avtobusni promet in tranzitni promet 3. kategorije (avtodomi s prikolicami, avtomobili z dvoosnimi prikolicami in daljšimi tovari) na državni cesti Pivka -Knežak -Ilirska Bistrica. Cesta je za ta promet neprimerna.
PIVKA: Obstoječe ceste so preozke, kar predstavlja nevarnost v srečevanju dveh tovornih vozil. Takšen primer je cesta čez Vremščico, ki poteka iz Buj proti Divači in iz Čepnega proti Divači. Cesta je dovoljena za tovorna vozila, vendar bi jo morali prepovedati za tovorni promet.



PIVKA: Neupoštevanje parkirnega režima pred lekarno in zdravstvenim domom. Stanovalci sosednjega bloka parkirajo svoja vozila na parkirišču pred lekarno in zdravstvenim domom, kjer je dovoljeno le za stranke lekarne in zdravstvenega doma.
ZAGORJE: Moteč tovorni in tudi osebni promet (turisti v poletnem času), ki gredo skozi naselje. Obstoječa cesta je preozka za dvosmerni promet in predvsem za srečevanje dveh tovornih vozil. Nevarni in ozki odseki na določenem delu.
ZAGORJE: Moteč promet težkih motornih vojaških vozil, ki se skozi naselje vozijo do poligona.
DOLNJA KOŠANA: Moteče parkiranje tovornih in drugih vozil avtoprevoznikov pred stanovanjskimi bloki (hrup, vibracije).
SELCE: Nevarna in nepregledna državna cesta ter prehitra vožnja avtomobilov, ki ogrožajo ostale udeležence v prometu.

Tabela 12: Predlogi in pobude prebivalcev na zaznane težave

Javne razprave s prebivalci: Predlogi prebivalcev
PIVKA: S strani občine je izdelanih že veliko načrtov in idejnih zasnov za predvidene kolesarske povezave. Predvidena je daljinska kolesarska pot D11 od Postojne, Pivke, skozi Knežak do Rijeke. Narejena je že projektna dokumentacija za kolesarsko povezavo od Petelinja do Selc in nadalje lokalna kolesarska pot proti Postojni. Predvidena je tudi kolesarska pot iz Pivke proti Ilirski Bistrici. Predvidna je kolesarska pot od Pivke do Parja (ob glavni cesti) in naprej skozi naselje Zagorje do Knežaka (načrt vključen v Razvoj regije).
PIVKA: Ureditev prehodov za pešce, poti in dodatne urbane opreme.
PIVKA: Ureditev poti v okolici OŠ in vrtca z vso pripadajočo opremo (osvetlitev, urbana oprema, prometna signalizacija,...)
PIVKA: Ureditev primerne varnostne ograje nad pločnikom ob Kolodvorski cesti, kjer v okviru Slovenskih železnic poteka nakladanje tovornih vozil.
ZAGORJE, PARJE: Izpostavljen je bil nujen ukrep za načrtovanje varne poti otrok v/iz šole.
PIVKA: Primerno zasnovati avtobusno postajališče na Prečni ulici ob Krpanovem domu. Da ne bo prihajalo do pomanjkanja prostora začasne ustavitve vseh šolskih avtobusov. Možna razširitev postajališča.
ZAGORJE: Izdelani so bili načrti za obračališče, ki je po predvidenih načrtih preveliko za to območje oziroma zavzame preveliko prostora. Podana je bila tudi rešitev, da se naredi samo postajališče brez obračališča.
PIVKA: Podan je bil predlog brezplačnega avtobusa za notranji promet. Prav tako se že izdeluje načrt: »prevoz na klic«, ki omogoča prevoz starejšim prebivalcem – socialni promet za starejše občane.
PIVKA: Urediti parkirišča ob železniški postaji. Poiskati dodaten prostor ob železnici, ki se lahko uredi v parkirišča. Obnoviti celotno železniško postajo.
KOŠANA: Modernizacija železniške proge, ki bi omogočala prevoz in ustavljanje vseh vrst vlakov (lokalni, regionalni, IC kot tudi mednarodni vlaki).
PIVKA: Vse medkrajevne ceste je potrebno opremiti z odsevniki na obeh straneh ceste (npr. cesta na Juršče, v Trnje, Klenik).
PIVKA: Ureditev postajališč za turiste s pripadajočo opremo (stranišča, koši za smeti,...). Rešitev je tudi postavitve table pred naseljem, ki preprečuje odlaganje smeti in kazensko globo za kršitev.
PIVKA: Razširitev obstoječih cest, ki so preozke in neprimerne za srečevanje dveh tovornih vozil.
PIVKA: Postavitve prometne signalizacije za časovno omejeno parkiranje za obiskovalce zdravstvenega doma in lekarne.
ZAGORJE: Podanih več rešitev za izboljšanje prometne varnosti na tem območju. Ena izmed rešitev je s prometnimi znaki preprečiti tranzitni promet skozi naselje. Druga rešitev je preusmeritev prometa na obvoznico. Tretja rešitev je urediti enosmerni promet in četrta rešitev dvoizmenični promet z semaforjem. S tem se čas potovanja podaljša in ljudje (turisti, tranzitni promet) več ne bi izbrali to pot skozi naselje Zagorje.
DOLNJA KOŠANA: Ureditev parkirišča za avtoprevoznike, kjer lahko svoja tovorna in druga vozila parkirajo na za to primernem označenem mestu in s tem ne ovirajo stanovalcev blokov in njihovih parkirnih prostorov.



SELCE: Projekt za obnovo obstoječe državne ceste z zavijalnimi pasovi in avtobusnimi postajališči je že izdelan, vendar se še ne izvaja zaradi birokratskih razlogov.

4.4. Izdelava fotografskih posnetkov identificiranih problemov

Kot podporno gradivo pri identifikaciji težav na področju prometa so bili izdelani fotografski posnetki, s pomočjo katerih si je lažje predstavljati določen problem, s katerim se prebivalci, naselje in celotna občina soočajo. Izdelava fotografskih posnetkov se je osredotočala na problematiko s področja kolesarskega prometa, s področja prometa pešcev, s področja javnega potniškega prometa, s področja upravljanja z motoriziranim prometom in s parkirnimi prostori.

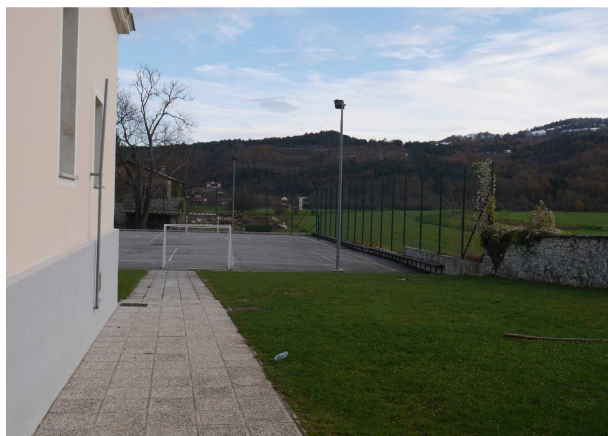
- Problematika s področja kolesarskega prometa



Manjkajoča večja kolesarnica pri OŠ Pivka. V bližini se nahajajo tudi športno-rekreativne površine na prostem. Na lokaciji je sicer 10 mest za kolesa, ki pa so že dotrajane in ne omogočajo varnejšega zaklepanja koles.



Kolesarska stojala, ki ne omogočajo zaklepanja okvirjev koles ob OŠ Pivka. Manjka ustrezen nadstrešek, ki bi večje število koles varoval pred vremenskimi vplivi.



Ob OŠ Pivka, podružnica Šmihel, manjkajo pokrita stojala za kolesa.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Obstoječa kolesarska stojala za 10 koles ob Kulturnem domu Martina Krpana ne omogočajo zaklepanja okvirjev koles. Manjka nadstrešek, ki bi kolesa varoval pred vremenskimi vplivi. Zaradi bližine parkirnih površin je prostor namenjen kolesom lahko zaparkiran z osebniimi vozili. Poleg tega je polje preglednosti slabše zaradi česar lahko pride do nevarnega srečevanja kolesarjev in voznikov osebnih vozil.



Postavitev večjega števila kolesarskih stojal ali kolesarnice v bližini Parka vojaške zgodovine Pivka. Trenutna stojala ne omogočajo zaklepanja okvirjev koles, saj niso opremljena z varnostnimi mehanizmi.



Enostranska dvosmerna kolesarska steza na Postojnski cesti je pri številki »Postojnska cesta 13« zožena na skupno površino za kolesarje in pešce zaradi česar se je na tem območju razvilo območje konfliktnih točk. Na skupni površini je potrebno prepovedati vožnjo kolesom s pomožnim motorjem. Manjka ustrezna vertikalna prometna signalizacija.



Neustrezno vodenje kolesarjev iz krožnega križišča na cesto. Direktnen prehod iz obstoječe kolesarske steze na cesto ima lahko številne negativne posledice, saj kolesar nima na voljo svojega vzporednega pasa ob cesti, preko katerega bi se kolesarja postopoma vključevalo na cesto in s tem v promet.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Ob zaključku kolesarske steze v Prečni ulici manjka ustrezno umeščena in dvignjena ploščad, ki bi zmanjšala možnosti konfliktnih srečevanj. Manjka ustrezna vertikalna in horizontalna prometna signalizacija, ki bi jasno označevala kdo na omenjenem območju ima prednost (prednost pri prečkanju ceste bi moral imeti kolesar).



Ob železniški postaji Pivka ni kolesarskih stojal ali pokrite kolesarnice za varno parkiranje koles. Na ustreznem mestu v bližini postaje je potrebna postavitev kolesarnice s stojali za varno namestitvev in priklenitev najmanj 20 koles (oziroma upoštevati normativ glede na število dnevni potnikov: stojala za 5 – 10 % potnikov na postaji).



Občina Pivka ima zgledno urejena območja za počitek, kjer se lahko ljudje ustavijo in spočijejo na poti iz okoliških trgovin, sprehoda, ipd.. Nekatera območja za počitek se nahajajo tudi ob obstoječih kolesarskih povezavah, zato bi bilo smiselno takšna območja opremiti z ustrezno pripadajočo kolesarsko opremo (stojala za kolesa, samopostrežno servisno stojalo za kolesa,...) z namenom, da se obstoječa ponudba območij za počitek še dodatno obogati.



Regionalna cesta R2-404/1380 Ilirska Bistrica – Pivka je v poletnem času dodatno obremenjena s t. i. turističnimi prometnimi tokovi. Opazen je tudi povečan delež kolesarjev, katere pa turistični vozniki velikokrat ne upoštevajo kot enakovredne udeležence v prometu. Na celotnem odseku zaradi zagotavljanja večje prometne varnosti in informiranja voznikov motornih vozil na prisotnost kolesarjev manjkajo opozorilne vertikalne označbe »Pozor, kolesarji«.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Pred naseljem Zagorje se v smeri naselja Bač odcepi cesta, ki je predvidena za potek regionalne kolesarske povezave D11. Zaradi nepreglednega desnega ovinka je odcep za leve zavijalce (tako kolesarje, kot tudi osebna vozila) nepregleden. Prav tako manjka ustrezna vertikalna in horizontalna prometna signalizacija, s katero bi se umirila hitrost vozil na tem odseku ter s katero bi bil ustrezno voden promet kolesarjev skozi križišče (predvsem za leve zavijalce).



Obstoječa pokrita kolesarnica se nahaja na območju, kjer se okrog nje v času jutranje in popoldanske konice odvija gost promet osebnih vozil, zaradi česar je dostopnost s kolesi do nje omejena in potencialno nevarna.



Manjkajoča kolesarska povezava med Gornjo Košano in Spodnjo Košano.



- Problematika s področja prometa pešcev



Ob Vilharjevi ulici manjka odsek urejene vzporedne peš povezave (pločnik), ki bi ločila promet pešcev od motoriziranih udeležencev v prometu.



Neustrezno urejena in vzdrževana naravna pot iz smeri Vilharjeve ulice. Zaradi prostorske stiske vzdolž Vilharjeve ulice, bi lahko na tem območju bila urejena peš povezava vse do športnega igrišča na prostem in širšega šolskega območja.



Vilharjeva ulica je opremljena z ulično razsvetljavo, ki pa ne osvetljuje dovolj dobro območij, kjer so umeščeni prehodi za pešce.





Manjkajoča peš povezava ob Vilharjevi ulici

Prehodi za pešce čez državno glavno cesto G1-6 niso opremljeni s pomanjkljivo ulično razsvetljavo, prav tako primanjkujejo biči nad prehodi. Zaradi gostega prometnega toka na osi Postojna – Pivka – Ilirska Bistrica bi prehodi morali biti opremljeni še z LED utripali, ki bi voznike že na daleč opozarjale na bližino prehodov.



Prehod za pešce čez G1-6 na Kolodvorski cesti ima vgrajena LED utripala, ki voznike pravočasno opozarjajo na prisotnost pešcev na tem območju, kljub temu pa njegovala umeščenost v prostoru ni ustrezna, saj na eni strani pogled na pešca iz voznikove perspektive zastira zasajeno drevo, ki se nahaja tik pred preходом, medtem ko na drugi strani pešcem občutek ogroženosti povečuje uvoz do poslovnih prostorov (VeloCenter), ki se prav tako nahaja tik pred preходом.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



V smeri ulice Pot na Orlek se nahaja označen prehod za pešce, ki pa nima na obeh straneh urejenih čakalnih površin za pešce v širini prehoda.



Varnost pešcev na posameznih mestih ogrožajo fizične ovire v obliki električnih drogov in ulične razsvetljave.



Ozke cestne povezave znotraj ulice Pot na Orlek nimajo vzporednih peš površin. Obstajajo le krajši odseki predvsem na območju zavojev, kjer se lahko pešci varno umaknejo s cest.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija

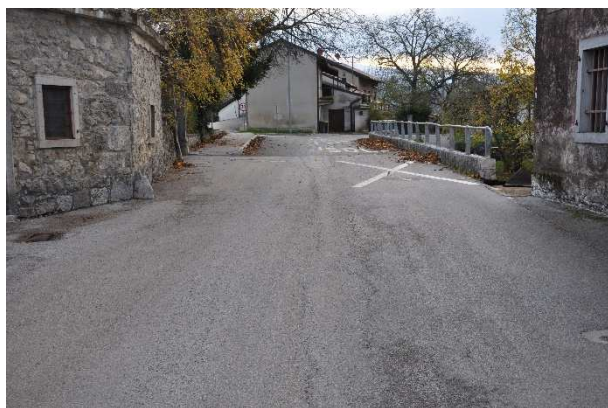


V ulicah Pot k Studencu in Pot na Orlek je potrebno urediti vzporedne peš povezave. Peš povezave manjkajo do vrtca in do novega pokopališča.

Neutrjena peš povezava med pokopališčem in križiščem Kolodvorske ceste in Radohovske poti je v zimskem času težje dostopna (sneg, poledica), kakor tudi v času deževnih dni (spolzka tla, blato). Čeprav je zemljišče v lasti SŽ, bi tovrstna peš povezava ob ustrezni ureditvi (tlakovanje, asfaltiranje) lahko služila kot dostopna pot iz smeri zgornjega območja Pivke do železniške postaje Pivka.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Manjkajoče peš površine znotraj naselja Dolnja Košana. Povečan občutek ogroženosti med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, ki v vrtec in šolo hodijo peš.



Manjkajoči prehod za pešce v naselju Gornja Košana.



Manjkajoče peš površine v naselju Narin.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Naravno oblikovana pot za odbojno varnostno ograjo nakazuje prisotnost pešcev na tem območju. Manjka urejena peš povezava ob glavni cesti iz smeri avtobusnega postajališča v smeri naselja Šmihel.



- Problematika s področja javnega potniškega prometa



Avtobusno postajališče Selca: ni ustrezno umeščeno v prostoru glede na obstoječe križišče. Visoke hitrosti motornih vozil na območju postajališča, manjka prehod za pešce, prav tako manjka nadstrešek za potnike ter informacije o aktualnih voznih redih.



Avtobusno postajališče pri OŠ Pivka je preveč oddaljeno od osnovne šole, v času jutranje in popoldanske konice se dogaja da ob istem času pripelje več avtobusov hkrati, zaradi česar so nekateri primorani delno ali v celoti ustaviti na cesti. Zaradi tega prihaja do zgoščevanja prometa vzdolž Prečne ulice.



S ciljem spodbujanja kombiniranih potovanj »avto-vlak« manjka ob železniški postaji Pivka več parkirnih mest. Posamezna območja okrog železniške postaje so slabo označena s parkirnimi boksi, zaradi česar prihaja do slabšega izkoristka parkirnih mest, kjer vozniki svoja vozila parkirajo »po občutku« glede na razpoložljiv prostor.



Zaradi prevelikega odmika med vrati potniške garniture in peronom na železniškem postajališču v Košani je prepovedano ustavljanje veliki večini potniških vlakov.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Obstoječe železniško postajališče Narin je dotrajano, neatraktivnega izgleda, nefunkcionalno in težje dostopno zaradi ozke cestne povezave do postajališča.



Obstoječi avtobusni postajališči v naselju Zagorje (pri Knežaku) ne izpolnjujeta zahtevanih normativov za avtobusna postajališča, saj se zaradi manjkajoče infrastrukture, opreme in prometne signalizacije niti ne ve kje se postajališči sploh nahajata. Na obeh straneh ceste manjka urejeno in opremljeno postajališče, odstavne niše in čakalnica za potnike s pripadajočimi informativnimi vsebinami o aktualnih voznih redih.



Podobno kot v Zagorju obstoječi avtobusni postajališči v naselju Parje prav tako ne izpolnjujeta zahtevanih normativov za avtobusna postajališča, saj se zaradi manjkajoče infrastrukture, opreme in prometne signalizacije niti ne ve kje se postajališči sploh nahajata. Na obeh straneh ceste manjka urejeno in opremljeno postajališče, odstavne niše in čakalnica za potnike s pripadajočimi informativnimi vsebinami o aktualnih voznih redih.



Avtobusno postajališče »Pri Cerotku« nima ustrezno urejene peš povezave (brez pločnika) do bližnjega zaselka.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Obstoječe avtobusno postajališče v naselju Šmihel ima urejeno nadstrešnico, manjkajo pa sedeži, koš za smeti ter informativna tabla s pripadajočimi informacijami o aktualnih vozniških redih. Prav tako manjka avtobusno postajališče na drugi strani ceste.



Avtobusno postajališče ob glavni državni cesti G1-6 v naselju Šmihel je brez pokrite čakalnice, sedežev in informativne table o aktualnih vozniških redih.



- Problematika s področja upravljanja z motoriziranim prometom



Parkirišče pri vrtcu Pivka nima optimalno razporejenih parkirnih boksov. Poleg tega ima ozki vozni pas znotraj parkirnih mest, kar z vidika izstopanja majhnih otrok lahko predstavlja potencialno nevarnost pri srečevanju. Prav tako težavo predstavlja dvopasovna cesta, ki vodi v smeri osnovne šole, saj se vozila, ki so parkirana pod kotom ob cesti, morajo z vzvratno vožnjo zapustiti parkirišče, kar zopet vodi v nastanek nevarnih situacij.



Preobremenjeni šolski okoliš v času jutranje konice (začetek pouka). Mimo šole vodi enosmerna cestna povezava, ki pa številnim staršem služi kot zaustavitveni vozni pas za odlaganje svojih otrok pred vrati šole. Iz tega razloga nastajajo zastoji, otroci izstopajo na nepreglednih in potencialno nevarnih mestih. Čeprav gre za enosmerno cestno povezavo, pa so v času pred začetkom jutranje konice bile zabeležene tudi vožnje v obratno smer, zaradi česar prihaja do nastanka konfliktnih situacij.



Preobremenjeni šolski okoliš pred vhodom v šolo. Na ožjem šolskem območju pred vhodom v šolo se nahajajo parkirana vozila za katera ni predvidenih in označenih parkirnih mest. Ožje območje šole še dodatno obremenjujejo starši, ki svoje otroke pripeljejo neposredno pred vhod v šolo.



Obstoječa parkirna politika v občini ni optimalna, saj so vsa javna parkirna mesta v občini brezplačna, zaradi česar prihaja do dolgotrajnih parkiranj na najbolj atraktivnih javnih mestih. Poleg dolgotrajnih parkiranj osebnih vozil, prihaja tudi do parkiranj osebnih vozil na parkirnih mestih, ki so rezervirana samo za motorna kolesa. Tudi varnostna razdalja okrog parkirnih mest je ponekod prekratka, saj so parkirna mesta zarisana (primer na sliki) do javne urbane opreme (klopi) zaradi česar ljudje do klopi ne morejo dostopati iz obeh smeri.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Dostava kurilnega energenta za Kulturnim domom Pivka pri OŠ Pivka ima številne negativne vplive na bližnjo okolico, od katerih izstopata predvsem hrup in vibracije v času izvajanja operacije dostave. V kolikor se dostava vrši še v času obeh šolskih konic, prihaja do daljših zastojev.



Obstoječa geometrija križišča pred OŠ Pivka na Prečni ulici ni optimalna, saj omogoča vozilom, da zapeljejo na levo v smeri vhoda v šolo, zaradi česar se pojavljajo primeri nevarnih srečevanj vozil, ki prihajajo pravilno po enosmerni cestni povezavo iz nasprotna smeri.



Za OŠ Pivka se nahaja urejeno in označeno parkirišče za osebna vozila, katero bi lahko bilo bolj izkoriščeno predvsem v času jutranje in popoldanske konice. Manjka ustrezna prometna signalizacija, ki bi usmerjala starše na to parkirišče. Prav tako manjka ustrezno podajanje informacij s strani šole vsem staršem, ki imajo šoloobvezne otroke, da sami poskrbijo za prometno varnost svojih otrok, in jih odložijo na tem večjem parkirišču. Iz smeri parkirišča so proti šoli urejene peš površine.



Prečna ulica, ki poteka vzporedno s Kulturnim domom omogoča kljub cestnim grbinam višje hitrosti, zaradi česar se okoliški prebivalci in predvsem starši predšolskih in šoloobveznih otrok ter njihovi otroci počutijo precej ogrožene na tem odseku. Občutek ogroženosti povečuje tudi dejstvo, da se po omenjeni cestni povezavi odvija gost promet, vzporedne peš površine pa so posameznih odsekih preozke, da bi se istočasno lahko srečali dve odrasli osebi, zaradi česar je ena oseba primorana stopiti na cestišče.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Skozi Občino Pivka potekajo tudi prometni tokovi tovornega prometa, za katera pa na območju celotne občine primanjkujejo odstavne niše in počivališča, ki bi lahko imela tudi funkcijo izločanja težkih tovornih vozil v času povečane gostote prometa (poletni čas). Prav tako na območju celotne občine primanjkuje večje parkirišče za tovorna vozila, saj se danes pojavljajo primeri, da tovorna vozila zapeljejo na parkirišče ob Sparu in povzročajo zastoje znotraj parkirišča in odvzemajo prosta parkirna mesta ostalim obiskovalcem trgovine.



Dostava v poštno poslovalnico se vrši v času jutranje konice, ko največ otrok pripeljejo starši v šolo. Večja dostavna vozila se zaradi prostorske stiske postavijo z vzvratno vožnjo na dostavno rampo, zaradi česar se za nekaj minut popolnoma zapre promet v smeri šole.



Neoptimalna geometrija križišča v ulici Pot na Orlek. Manjka ustrezna vertikalna in horizontalna prometna signalizacija, s katero bi bila urejena pravila prednosti.



Vključevanje vozil iz posameznih stranskih poti in cest na Kolodvorsko cesto je oteženo zaradi omejenega polja preglednosti.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Po Radohovski poti poteka promet kljub ozkim cestnim povezavam v obe smeri. Na posameznih mestih je srečevanje dveh vozil oteženo zaradi stavb in ograj, ki so postavljene do roba ceste. Zaradi zožitve voznih pasov manjka ustrezna vertikalna prometna signalizacija.



Izpusti toplogrednih plinov, hrup in vibracije so najpogostejši negativni vplivi na okolje, ki jih povzročajo težka tovorna vozila ob železniški progi v času izvajanja skladiščno manipulacijskih opravil (pretovarjanje, razkladanje, natovarjanje,...).



Neustrezno umeščena parkirna mesta ob železniški postaji Pivka onemogočajo varno vključevanje vozil na glavno cesto. Poleg tega vozniki z vzvratno vožnjo na glavno cesto ogrožajo sebe, pešce, ki hodijo pravilno po pločniku in ostale motorizirane udeležence v promet, ki vozijo pravilo po glavni cesti.



Parkirna mesta ob gostinskem objektu so neustrezno umeščena, kjer se podobno kot pri železniški postaji morajo vozniki z vzvratno vožnjo vključevati na glavno cesto. V primerjavi z železniško postajo je tukaj problem še večji, saj se iz smeri Ilirske Bistrice vozila pripeljejo v krivini z višjo hitrostjo kar lahko vodi v nastanek konfliktnih situacij. Ob tem je potrebno opozoriti tudi na prehod za pešce, ki je neustrezno umeščen na območju, kjer so namesto čakalnih površin za pešce v širini prehoda zarisana parkirna mesta.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Območje ob Kolodvorski cesti deluje kot počivališče, kateri pa nima ustrezno urejenih zaviralnih pasov na samo območje (možnost naleta vozil odzadaj) kakor tudi nima urejenih peš površin, preko katerih bi bila zagotovljena dostopnost do najbližjega prehoda za pešce.

Parkirišča pri Zdravstvenem domu so načeloma namenjena njihovim uporabnikom, vendar se vse pogosteje dogaja, da zaradi pomanjkljive parkirne politike v občini, ta parkirna mesta uporabljajo in zasedejo za daljše časovno obdobje okoliški stanovalci. Zdravstveni dom dodatnih parkirnih mest ne potrebuje, saj se večje parkirišče nahaja še na drugi strani samega objekta, kjer se skupaj nahaja 21 parkirnih mest. Skupaj se na celotnem območju nahaja 35 parkirnih mest, za katere je potrebno vzpostaviti učinkovit parkirni režim.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



V centru Pivke med Kolodvorsko cesto in Potjo Zavrtnice je makadamsko parkirišče, ki je danes slabo urejeno in nefunkcionalno glede na pomen območja v širšem prostoru. Dokler ne bodo uresničeni idejni projekti preureditve območja v sejmišče in trg, bo to območje po svoji namembnosti še vedno neatraktivno za parkiranje vozil okoliških stanovalcev.



Območje ob Kolodvorski cesti je polno zasedeno s strani motoriziranih udeležencev v prometu, zaradi česar so pešci primorani prečkati dano območje na način, ki za njih ni najbolj varen.



V času poletne sezone, ko se zaradi razvitega turizma v severnem Sredozemlju veliko turistov odpravi na dopust se skozi Občino Pivka povečajo turistični prometni tokovi, ki zahtevajo na določenih mestih nove prometne ureditve. Tako se v času povečane tranzicije povečuje potreba po ureditvi dodatnih levih zavijalnih pasov na območje Parka vojaške zgodovine Pivka.



Na območju križišča pri vojašnici Pivka se je zgodilo v preteklosti že kar nekaj prometnih nesreč. Čeprav iz smeri naselja Velika Pristava v smeri Kolodvorske ulice ni veliko prometa, pa so k nastanku prometnih nesreč botrovali nekateri drugi, nevsakdanji faktorji. Zaradi pogleda na razstavljenе tanke izpred objekta vojašnice je marsikateri voznik pred sabo spregledal vozilo, ki v križišču zavija levo v smeri Velika Pristave.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Prometni zastoji na območju šolskega okoliša v Košani. Manjka obračališče, ki bi omogočilo večjo pretočnost vozil.



Slabo urejene in vzdrževane odstavne površine ob poštni poslovalnici in gasilskem domom v Dolnji Košani.



Zaradi višinsko raznolikega terena je cestna povezava med naseljema Gornja Košana in Čepno v zimskem času (poledica, žledolom) težko prevozna, zaradi česar so prebivalci iz naselja Čepno po več dni odrezani od sveta. Med obema naseljema obstaja še ena povezava, ki pa ima en daljši neutrjeni odsek in je praktično ob enakih vremenskih razmerah neprevozna.



CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Križišče v naselju Neverke je s prometno varnostnega vidika problematično, saj je široko, brez označenih voznih pasov in brez označenih zavijalnih pasov. Prav tako je obstoječa vertikalna prometna signalizacija pomanjkljiva. Občina Pivka je že naročila izdelavo idejnega načrta preureditve križišča.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Ozke cestne povezave skozi naselje Šmihel.



Omejeno polje preglednosti otežuje pogled voznikom na glavno cesto, ki prihajajo iz smeri naselja Šmihel.



»ANALIZA IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI«

VSEBINA:

Oblikovanje ključnih ugotovitev izvedene analize stanja
Oblikovanje vizije bodočega razvoja prometa na podlagi ključnih ugotovitev



5. KLJUČNE UGOTOVITVE IZVEDENE ANALIZE STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI

Občina Pivka, se bo z izdelano celostno prometno strategijo pridružila nacionalni mreži občin, ki bodo na sistematično voden način zagotavljale in vzpostavljale pogoje za trajnostni razvoj urbane mobilnosti, s ciljem izboljšanja kakovosti življenja vseh svojih občanov.

Na podlagi izvedenih ogledov stanj na terenu, javnih razprav s prebivalci, skupnih intervjujev in razprav z lokalnimi deležniki, izdelane analize ključnih dokumentov, postopkov in politik, ter izdelanih fotografskih posnetkov identificiranih prometnih problemov se je izoblikoval seznam ključnih ugotovitev, ki bodo služile za oblikovanje vizije bodoče urbane mobilnosti ter nadalje pripravo akcijskega načrta s katerim se bo zastavljena vizija dosegla.

Ključne ugotovitve na področju upravljanja s prometom v Občini Pivka:

- **NAČRTOVALSKE PRAKSE OBČINE:** Načrtovalske prakse Občine Pivka so na zadovoljivi ravni, poleg tega tradicionalno načrtovanje za ljudi že vključuje metode načrtovanja skupaj z ljudmi, zato se pojavljajo posameznimi projekti, ki ne obravnavajo vprašanj povezanih samo s krepitvijo motoriziranega prometa, ampak se obravnavajo istočasno tudi potrebe ostalih t. i. ranljivejših skupin prometnih udeležencev. Prisotna je že celostna obravnava prometa v občini, kjer se enakovredno obravnavajo potrebe vseh prometnih udeležencev v občini. Kljub temu pa je opazno, da razvoj nekaterih prometnih področij v občini še vedno zaostaja za slovenskim razvojem. Vzrokov za to je več, od tega, da je Občina Pivka majhna in si kot taka ne more privoščiti številčnejše javne uprave, kakor tudi v omejenosti finančnih sredstev. Spet drugo težavo predstavlja razvejana prometna infrastruktura v občini, ki je v lasti države, in za katero občina kot taka nima pristojnosti za njeno urejanje in upravljanje. Zato se marsikatero težavo na območju državne prometne infrastrukture, zaradi številnih usklajevanj z državnimi institucijami, rešujejo veliko dlje, kot posamezni prometni problemi na območju občinske prometne infrastrukture, s katero upravlja občina sama. Razvoj posameznih področij zaostaja za slovenskim razvojem tudi iz praktične narave, saj gre v primeru Občine Pivka za občino, ki se v poletnih mesecih vsako leto spopada s turističnimi prometnimi tokovi, ki so posledica razvitega navtičnega in vodnega turizma v severnem Sredozemlju. Iz tega razloga se je v preteklosti velik poudarek dajal na povečanju zmogljivosti cestne infrastrukture kot glavni odgovor na povečane turistične tokove. Kot posledica tega so zaostajala vlaganja v infrastrukturo za pešce, kolesarje in javni potniški promet.

V občini med drugim manjka sistematično vodenje podatkov o potovalnih navadah prebivalcev, o njihovih potrebah po mobilnosti in o spremljanju potreb družbenega okolja po razvoju trajnostne mobilnosti. V občini deluje zelo aktivno Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki redno obravnava prejete pobude s strani prebivalcev ter jih skupaj z Občino Pivka tudi rešujejo. Kljub vzpostavljenemu odličnemu sodelovanju med občino in SPVCP-jem bi bilo smiselno vzpostaviti dodaten in predvsem učinkovit sistem zbiranja podatkov o prometu ter potrebah prebivalcev po



razvoju urbane mobilnosti.

Pri bodočem načrtovanju prometa je zato bistvenega pomena nadaljnje aktivno vključevanje prebivalcev v vse procese načrtovanja, saj se bo z njihovim vključevanjem bistveno povečala kakovost, uspešnost, stroškovna učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost nadaljnjih načrtovalskih procesov v občini. Še bolj pomembno kot samo vključevanje prebivalcev v načrtovalske procese je upoštevanje njihovih želja, predlogov in tudi kritik, saj so oni tisti, ki v občini prebivajo in zaradi katerih ima občina nenazadnje svojo dušo.

- **NEZDRAVA IN NEAKTIVNA POTOVANJA:** Vidik varnosti, hitrosti, dostopnosti in cene igra odločilno vlogo pri odločitvi kako bodo ljudje potovali. Jedro vseh potovanj v občini je opravljenih z osebnim vozilom. Gre za prevozno sredstvo, ki prevladuje na daljših potovanjih v službe, osnovno šolo/vrtec, po nakupih in v ostale vsakodnevne prostočasne dejavnosti. Zaradi visoke stopnje motorizacije v občini (595 osebnih vozil/1000 prebivalcev), visokega deleža lastništva osebnih vozil med prebivalci, nepovezanega omrežja peš in kolesarskih povezav ter neučinkovitega javnega potniškega prometa prebivalci v drugih alternativnih oblikah potovanja ne prepoznajo potenciala/prednosti, ki jo ima trajnostna mobilnost na okolje in zdravje posameznika. K temu prispevajo manjkajoče kolesarske povezave, manjkajoča vzporedna kolesarska infrastruktura, delno izgrajeno omrežje peš povezav, manjkajoči prehodi čez ceste, nepregledna križišča in ozki cestni odseki, omejena dostopnost do pomembnejših objektov javnega značaja v občini, pomanjkanje učinkovitih ozaveščevalnih ukrepov in aktivnosti povezanih s promocijo trajnostne mobilnosti ter relativno velika oddaljenost delovnih mest od kraja bivanja.
Vožnja z osebnim vozilom ima številne negativne učinke na zdravje posameznika. Težave s hrbtenico zaradi sedečega položaja, z debelostjo zaradi nizke telesne aktivnosti in onesnaževanje okolja s toplogrednimi plini, hrupi in vibracijami so najbolj prepoznani dejavniki za nastanek kroničnih obolenj.
- **NEUČINKOVITI JAVNI POTNIŠKI PROMET:** Javni potniški promet v Občini Pivka ni dovolj učinkovit in atraktiven. Frekvence voženj avtobusov so načrtovane na daljše časovne intervale, poleg tega vozni redi avtobusov niso usklajeni z voznimi redi potniških vlakov, ki bi ob »vzajemnem« sodelovanju lahko zagotavljali ključne pogoje za uveljavljanje kombiniranih potovanj (avtobus – vlak).
Frekvence voženj avtobusov so v celotni Občini Pivka preredke, kar še posebej občutijo naselja v zaledju. Pogostejše frekvence voženj so na voljo na glavni cestni povezavi med Občino Pivka in Občino Postojna, in med Občino Pivka in Občino Ilirska Bistrica. Ob sobotah, nedeljah in praznikih je frekvenca voženj še redkejša, ponekod avtobusi niti ne vozijo. Ministrstvo za infrastrukturo (MzI) je septembra 2016 uvedlo subvencionirano enotno vozovnico integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) ter s tem dijakom, študentom in udeležencem izobraževanja odraslih omogočilo dostopnejši in časovno ugodnejši javni prevoz na relaciji med domom in šolo. Kljub temu pa manjkajo subvencionirani prevozi še za druge ciljne skupine prebivalstva, predvsem za delovno aktivno prebivalstvo, starejše občane in podjetja.



Postajališča za javni potniški promet so ponekod neprivlačna, slabše vzdrževana in s poškodovano pripadajočo opremo. Na številnih lokacijah manjkajo veljavni vozni redi in zemljevidi poteka avtobusnih linij. Uporabnost in atraktivnost javnega potniškega prometa ponekod znižujejo še poškodovani sedeži in klopi, manjkajoča razsvetljava nad avtobusnim postajališčem in manjkajoči koši za smeti. Velik razlog redke uporabe avtobusov predstavlja nekonkurenčni potovalni čas, saj so vožnje zaradi ustavljanja na vmesnih postajališčih daljše kar trajanje celotne vožnje še dodatno podaljša. Naselja v Občini Pivka so zelo razpršena in razvejana z ozkimi cestnimi povezavami, kar ponekod omejuje dostopnost do obstoječih avtobusnih postajališč in uvedbo novih avtobusnih linij.

Podobno je z železniškim prometom, katerega v glavnem uporabljajo študentje. Dnevno na relaciji Pivka – Ljubljana vozi 17 potniških vlakov, v nasprotni smeri pa 19 potniških vlakov. S postajališča Košana so v smeri Pivke dnevno 4 odhodi vlakov, v obratni smeri pa zgolj en vlak, kar močno znižuje kvaliteto storitev v železniškem potniškem prometu. Zaradi razpršene poselitve v občini so postajališča železniškega prometa (Košana, Pivka, Narin) za prebivalce iz oddaljenih naselij težje dostopna. Prav tako ob železniških postajališčih ni urejenih večjih parkirišč za osebna vozila, kjer bi lahko občani imeli možnost svoja osebna vozila parkirati za daljše časovno obdobje in se z vlakom zapeljali na delovna mesta proti Ljubljani, Ilirski Bistrici ali Kopru. Čeprav bi nekateri prebivalci oddaljenost lahko premagali s kolesom, le tega zopet nimajo kje parkirati, saj ni ustrezno urejenih in pokritih kolesarnic, ki bi kolesa varovala pred vremenskimi vplivi in omogočala varno zaklepanje za daljše časovno obdobje. Kljub temu pa Slovenske železnice omogočajo proti plačilu prevoz koles, kar je za nekoga, ki nima osebne vozila, ima pa kolo, lahko učinkovita rešitev za potovanja na delovno mesto, v srednjo šolo in v ostale prostočasne dejavnosti, kjer se začetni in končni del poti opravi s kolesom, vmesni pa z vlakom (spodbujanje kombiniranih potovanj).

V Občini Pivka tudi ni dejavnih taksi služb, ki bi zagotavljale storitve prevoza na poziv ter predvsem starejši populaciji prebivalstva in ljudem z omejenimi sposobnostmi občutno olajšala mobilnost do željenih destinacij (obisk zdravnika, banke, trgovine, sorodnikov, ...).

- **NEUSTREZNI POGOJI ZA KOLESARJENJE:** Čeprav v Občini Pivka na relaciji od naselja Petelinje do krožišča v Pivki ob državni cesti G1-6/338 Postojna – Pivka obstaja del povezanega kolesarskega omrežja, pa kolesarjenje ne predstavlja pomembnejšega dela v funkciji dnevne mobilnosti prebivalcev občine. Z izjemo navedene relacije se promet kolesarjev v občini odvija pretežno po cestišču skupaj z motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu. Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini je redka in le delno izgrajena kolesarska infrastruktura. Nepovezано omrežje kolesarskih povezav v občini kolesarje preusmerja s kolesarskih površin na vozišče in obratno. Taki prehodi in prepletanja med različnimi prometnimi površinami so nepredvidljiva in nevarna, zato se kolesarji raje odločijo za nadaljevanje poti po peš povezavah, če le ta obstaja v nadaljevanju poti, kar pa zopet vodi v nastajanje konfliktnih točk med prav tako je dostopnost do objektov javnega značaja za kolesarje slaba, nevarna in tudi neatraktivna, saj poleg manjkajočih kolesarskih povezav ni ustrezne vzporedne kolesarske infrastrukture v obliki pokritih in z varnostnimi mehanizmi opremljenih kolesarnic. Zato se pojavljajo primeri parkiranja in zaklepanja



koles ob varovalne ograje, ob drevesa in podobno. V občini tako primanjkujejo kolesarska postajališča s pripadajočo opremo ob javnih ustanovah in kolesarjem zanimivih lokacijah. Z izjemo OŠ Košana, ostali vzgojno varstveni zavodi ne zagotavljajo pokrite kolesarnice za varovanje koles pred vremenskimi vplivi. Pred OŠ Pivka se nahaja nekaj stojal za kolesa, ki niso pokrita, prav tako jih je tudi glede na število vpisanih učencev občutno premalo. Enako je s kolesarskimi stojali ob Krpanovem domu.

Razvoj kolesarjenja poleg manjkajoče kolesarske infrastrukture omejuje še razgibana reliefna porazdelitev občine s številnimi klanci, ki odvrtaajo od uporabe kolesa za namene opravljanja vsakodnevnih kratkih poti. Je pa reliefno razgibana pokrajina priljubljena med rekreativnimi kolesarji, saj ponuja atraktivne panoramske poglede iz višje ležečih območij, ki ležijo na obronkih občine in omogočajo pogled na občinsko središče Pivko in okoliške kraje.

V občini na javnih površinah, ob kulturno zgodovinskih objektih, naravnih znamenitostih in ob obstoječih kolesarskih povezavah ni možno zaslediti urejenih kolesarskih postajališč s samopostrežnimi servisnimi stojali za kolesa opremljenih z orodjem za osnovna popravila koles in ročno tlačilko z manometrom, kjer bi se kolesarji imeli možnost ustaviti, spočiti, okrepčati, preveriti ustreznost kolesa, pregledati informativno-turistične informacije ter se pripraviti na nadaljnjo pot s kolesom. Kolesarska postajališča so namenjena pretežno kolesarjem, ki potujejo po državi ali med državami.

- **NEUSTREZNI POGOJI ZA HOJO:** Hoja med prebivalci občine ni prepoznana kot privlačen način potovanja na vsakodnevnih kratkih poteh. Ugodni vplivi, ki jih ima hoja na zdravje, storilnost in okolje prav tako niso prepoznani. V največji meri k temu prispeva redko in le delno izgrajeno omrežje peš povezav, zato vsakodnevna kratka potovanja temeljijo pretežno na osebem motoriziranem prometu. K temu prispeva razpršenost naselij v zaledju, ozke cestne povezave, razgiban relief in oddaljenost nekaterih pomembnejših institucij javnega značaja od zalednih naselij (npr. občina, knjižnica, ambulanta, lekarna, poštna in bančne poslovalnice,...). Prav tako je težava v dojemanju koliko časa dejansko človek potrebuje, da pride do nekega kraja v občini peš in koliko ga na primer s stroškovnega vidika stane uporaba osebnega vozila na letni ravni.

Gost promet na osi Selce – Petelinje – Pivka – Šmihel in na osi Pivka – Parje – Zagorje, številne ozke cestne povezave znotraj naselij ter manjkajoče peš povezave in prehodi za pešce krepijo občutek ogroženosti in dodatno odvrtaajo od hoje, kar je še posebej opazno pri starejših udeležencih v cestnem prometu kakor tudi med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, ki na poti v vrtec/šolo spremljajo svoje otroke.

Na nekaterih mestih hojo ovira pomanjkljiva javna razsvetljava, preozke peš povezave, visoki robniki in pomanjkljiva vertikalna in horizontalna prometna signalizacija. Prečkanje cest je marsikje težavno zaradi neprimerno umeščenih in manjkajočih prehodov za pešce, slabe preglednosti v križiščih, manjkajočega biča nad prehodi, manjkajočih vgradnih LED utripal na prehodih, gostih prometnih tokov in zbledelih talnih oznak na prehodih. Med prepletanjem kolesarjev in pešcev na skupnih prometnih površinah nastajajo konfliktne točke.

Sprejeti načrti varnih šolskih poti načeloma predvidevajo gibanje učencev na lokacijah,



kjer so urejene peš površine, kljub temu pa so nekatere peš povezave preozke in speljane zaradi poteka ceste v nepreglednih zavojih, kar povečuje občutek ogroženosti med otroci. Ponekod otroci hodijo v šolo in iz nje ob robu ceste, kjer je hitrost omejena na 30 km/h ali več ter uporabljajo neurejene bankine in neutrjene in slabo vzdrževane bližnjice.

- **NEUČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM PROMETOM:** Občina Pivka se zaradi svoje lege, tesne povezanosti s sosednjimi občinami nahaja na stičišču pomembnejših prometnih tokov, po katerih se odvija zelo gost promet. Kljub kvalitetnim in dobro vzdrževanim cestnim povezavam se žal pojavljajo težave vzdolž vseh treh državnih cest, kjer se je v preteklosti zgodilo že precej prometnih nesreč. Semaforizirano križišče Postojnske ceste in Snežniške ceste v Pivki je speljano v nepregledni krivini, kjer se takoj za krivino nahaja urejen in z LED utripali opremljen prehod za pešce, kar s prometno varnostnega vidika ni ustrezen rešitev, saj gre za prekratko varnostno razdaljo med križiščem in prehodom. Drugo problematično križišče v občini je križišče v naselju Neverke, za katerega pa so že bile izdelane idejne zasnove rekonstrukcije ceste in križišča, kar pomeni, da se bo prometna varnost na tem odseku nedvomno izboljšala. Slabše pregledna križišča so še v naseljih Parje, Zagorje in v Košani. Marsikje je preglednost slabša zaradi slabo vzdrževane obcestne vegetacije.

V smeri Občine Ilirska Bistrica in nadalje v smeri Republike Hrvaške se skozi Občino Pivka odvija promet v dveh krakih, kjer se v križišču Postojnske ceste in Snežniške ceste velik delež prometa preusmeri na Snežniško cesto, zaradi česar prihaja do zgojitve prometa v naseljih Parje, Drskovče Zagorje. K temu najbolj pripomore uporaba sistemov za navigacijo, ki omenjeno pot predlagajo kot najkrajšo v smeri državne meje. Te »bližnjice« se poslužuje tudi čedalje več voznikov težkih tovornih vozil, s ciljem zmanjševanja visokih stroškov transporta.

Veljavna parkirna politika je v občini pomanjkljiva, saj ni urejenih parkirnih tarif, ki bi odvrčale od dolgotrajnega parkiranja, prav tako manjkajo modre cone z možnostjo kratkotrajnega parkiranja. Trenutno veljavna parkirna politika občini tako ne omogoča fleksibilnega upravljanja s parkirnimi prostori, s katero bi občina imela določena območja, kjer bi ob uporabi parkirne ure bilo možno parkirati za krajše časovno obdobje ter območja, kjer bi bilo možno vozila parkirati za daljše časovno obdobje. Prav tako veljavna parkirna politika občini ne omogoča dodatnega vira zaslužka iz naslova parkiranja, katerega bi prvenstveno lahko namenjala za financiranje prihodnjih načrtovanih ukrepov trajnostne mobilnosti in za vzdrževanje parkirišč. V občini primanjkuje večje urejeno parkirišče za turistične avtobuse, avtodomove in osebna vozila turistov. Parkirišče bi omogočilo učinkovito prerazporeditev avtobusov v času potovanja večjih družabnih prireditev v občini, medtem ko bi parkirišče za avtodomove in osebna vozila turistov omogočilo, da turisti ostanejo v občini kak dan več od načrtovanega in da občine ne prevozijo samo zaradi potovanja na letni dopust v sosednjo Hrvaško.

Dostopnost je za ljudi z omejenimi sposobnostmi v celotni občini omejena, saj primanjkujejo parkirna mesta za invalide, ki bi s svojo širino omogočale invalidom na invalidskih vozičkih lažjo mobilnost okrog lastnega vozila. Prav tako je dostopnost omejena za otroke in mladino, starejše odrasle in ljudi z omejenimi sposobnostmi saj

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



neutrjene peš povezave, ki služijo kot bližnjice do nekaterih območij v občini niso utrjene ter na območjih križanja s prometnimi površinami, kjer ni urejenih prehodov, so mogoči konflikti.

V bližnji in daljni okolici osnovne šole in vrtca se kljub zakonsko določeni omejitvi hitrosti znotraj naselja cestno prometni predpisi med vozniki dosledno ne spoštujejo. Relativno visoke hitrosti vozil je kljub urejenemu prometnemu režimu možno zaslediti v strjenih ulicah, kjer je omejitev hitrosti 30 km/h in v območjih umirjenega prometa, kjer je omejitev hitrosti 10 km/h.



6. VIZIJA BODOČEGA RAZVOJA PROMETA V OBČINI PIVKA

Ključne ugotovitve služijo za oblikovanje vizije bodočega razvoja prometa v Občini Pivka. V Občini Pivka, je kljub določenim identificiranim pomanjkljivostim možno najti tudi nekaj primerov dobrih praks, ki ponazarjajo, da se koncept trajnostne mobilnosti že pojavlja v celotni občini. Tako je možno zaslediti vzpostavljena območja umirjenega prometa v strjenih stanovanjskih območjih z omejitvijo hitrosti na 30 km/h, delno izgrajeno omrežje kolesarskih in peš povezav, sodelovanje v vse-evropski iniciativi Evropski teden mobilnosti, postavljene klopi ob sprehajalnih poteh, zgrajena in dostopna športna igrišča na prostem, brezplačne možnosti koriščenja avtobusnih prevozov za šoloobvezne otroke, ki prihajajo iz oddaljenih krajev in podobno.

S ciljem umestitve Občine Pivka na zemljevid slovenskih in evropskih občin, ki svoje kraje razvijajo po meri prebivalcev in za njih vzpostavljajo kvalitetnejše pogoje za bivanje, bo potrebno obstoječe primere dobrih praks še nadgraditi ter vzporedno izvesti sveženj novih ukrepov, ki bodo v prvi vrsti doprinesli k prepoznavanju potencialov, ki jih ima hoja, kolesarjenje in uporaba storitev javnega potniškega prometa.

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

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

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

Izboljšana kakovost življenja, uravnotežena prometna ponudba, učinkovita in enakopravna dostopnost, izboljšana prometna varnost in razvoj turističnih produktov, predstavljajo glavne parametre vizije bodočega razvoja urbane mobilnosti v Občini Pivka.

- **VIZIJA IZBOLJŠANJA KAKOVOSTI ŽIVLJENJA V OBČINI PIVKA**

Boljša kakovost življenja je nekaj, k čemur bo Celostna prometna strategija Občine Pivka sledila in s ciljem uresničevanja sprememb na bolje, bo udejanjala v praksi sprejete ukrepe. Zavedajoč se širših globalnih sprememb in trendov na državni ravni ter geostrateškega položaja Občine Pivka, bo sodobna prometna infrastruktura omogočala razvoj občine tako navznoter kakor tudi navzven, v povezavi z ostalimi sosednjimi občinami in nadalje s celotnim slovenskim prostorom. S sprejetjem celostne prometne strategije bo pozicioniranje Občine Pivka v slovenskem prostoru postalo še uspešnejše, prav tako se bo občina pridružila nacionalni mreži občin, ki že danes na sistematično voden način zagotavljajo in vzpostavljajo pogoje za trajnostni razvoj urbane mobilnosti. In to vse s ciljem izboljšanja kakovosti življenja vseh svojih občanov.

V luči dolgoročnih razvojnih sprememb, pomemben izziv predstavlja povečanje zaupanja s strani občanov. Zaradi družbene raznolikosti, je pomembno dosledno spoštovati družbene vrednote, kot so solidarnost, strpnost, medsebojno sodelovanje, varnost in mir, pri čemer pa je pomembno, da se vse strani zavedajo svojih obveznosti in dolžnosti.

Skozi proces vzgoje in izobraževanja je smiselno dodatno krepiti znanje ter razvijati veščine za življenje (npr. kolesarski izpit je časovno omejen in se dotakne najstnikov zgolj v času, ko izpit opravljajo, kasneje pa se z njimi nihče več ne ukvarja).

- **VIZIJA RAZVOJA URAVNOTEŽENE PROMETNE PONUDBE**

Razvoj uravnotežene prometne ponudbe bo zajemal vzpostavitev celostnega načrtovanja trajnostne mobilnosti in udejanjanje v praksi sprejetih ukrepov, s ciljem, da se prepoznajo potenciali, ki jih imajo hoja, kolesarjenje in uporaba storitev javnega potniškega prometa na celotno družbeno okolje. Celostno načrtovanje prometa ni usmerjeno proti uporabi zasebnega motoriziranega prevoza. Kljub temu, pa se želi njegova uporaba z razvojem in vzpostavitvijo alternativnih ponudb trajnostne mobilnosti omejiti.

Vizija razvoja uravnotežene prometne ponudbe bo zajemala vzpostavitev široke palete prevoznih načinov visoke kakovosti, s katerimi bodo prebivalci potovali hitreje in udobneje, z večjim občutkom varnosti in zadovoljstva, z manj težav, hrupa, vibracij in onesnaženja zraka, ter predvsem ceneje zaradi manjših potreb po pogonskem gorivu in ostalih stroškov, ki jih osebno vozilo predstavlja. S ciljem privabljanja prebivalcev, obiskovalcev (turistov) in podjetij, bo razvita prometna ponudba uravnotežena, kar bo omogočalo razvoj in rast ter enakovredno obravnavanje vseh skupin prebivalstva.

- **VIZIJA ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE**

Zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse skupine prebivalstva predstavlja glavni pogoj, da bo uravnotežena prometna ponudba med uporabniki (prebivalci in obiskovalci) prepoznana kot ustrezna alternativa zasebnemu motornemu prometu. Zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti do površin za rekreacijo, športnih območij, parkov, stanovanjskih naselij, objektov javnega značaja, naravnih in



kulturnih znamenitosti pomeni zagotovitev sodobne infrastrukture namenjene otrokom in mladim, starejšim odraslim in ljudem z omejenimi sposobnostmi.

S ciljem povečanja privlačnosti in atraktivnosti kolesarskega prometa in izboljšanja dostopnosti s kolesi v Občini Pivka je ključnega pomena modernizacija obstoječega kolesarskega omrežja, ki bi morala celostno povezovati vsa večja frekventna območja in naselja v občini (kot tudi predvideva zasnova prostorskega razvoja Občine Pivka iz OPN Občine Pivka). Glavni izzivi nadaljnjega razvoja kolesarjenja v Občini Pivka tako predstavljajo načrtovanje in izgradnja kolesarske infrastrukture, evidentiranje in odprava črnih točk za kolesarje in promocija kolesarjenja kot enakovrednega potovalnega načina tako znotraj urbaniziranih (naselje Pivka) kot tudi v ruralnih predelih (naselja Radohova vas, Kal, Zagorje, Parje, Šmihel in ostala strnjena naselja) Občine Pivka.

Današnji manjši delež kolesarjev v funkciji dnevne mobilnosti v Občini Pivka ne pomeni, da vlaganja v zagotavljanje ustrezne kolesarske infrastrukture niso potrebna. Velikokrat neobstoje ali slaba infrastruktura odbijata potencialne kolesarje, ki bi spremenili potovalne navade, v kolikor bi se zagotovila ustrezna kolesarska infrastruktura in ustrezno promoviralo kolesarjenje v funkciji dnevne mobilnosti. Pozitivno je, da ima občina že okvirno zadane načrte za razvoj daljinskega kolesarjenja v obliki izgradnje daljinske kolesarske povezave D11 na relaciji Selce – Pivka – Parje – Zagorje – Bač. Daljinska kolesarska povezava je v prvi vrsti namenjena razvoju turističnega kolesarjenja, a bo z ustreznimi ureditvami lahko spodbudila kolesarjenje tudi v funkciji dnevne mobilnosti. Čeprav ne predvideva izgradnje večje dodatne kolesarske infrastrukture je za razvoj kolesarjenja v Občini Pivka primerna tudi načrtovana t.i. občinska kolesarska povezava, ki bo naselja Gornja Košana, Neverke in Kal povezovala z občinskim središčem. Potencial za nadaljnji razvoj in promocijo kolesarjenja v Občini Pivka predstavlja tudi izgradnja vzporedne kolesarske infrastrukture v obliki pokritih in z varnostnimi mehanizmi opremljenih kolesarnic. Občina Pivka ima zaradi svoje geografske lege izrazit dnevno-migracijski potencial, saj se veliko prebivalcev občine izobražuje ali dela v bližnjih večjih zaposlitvenih središčih (npr. Postojna, Ljubljana, Logatec, Ilirska Bistrica). To zahteva razvoj multimodalnosti med različnimi prevoznimi sredstvi. Prebivalci Pivke, ki se do omenjenih relacij dnevno vozijo z vlakom, bi potrebovali večjo kolesarnico v neposredni bližini železniške postaje Pivka. Enako velja za obliko multimodalnosti »kolo-avtobus«. Čeprav se kolesarska stojala nahajajo v bližini avtobusne postaje Pivka na Prečni ulici, bi bila za zagotavljanje multimodalnosti »kolo-avtobus« potrebna nekoliko večja kolesarnica. Prav tako bi bila z nekaj kolesarskimi stojali lahko opremljena najbolj frekventna avtobusna postajališča v Občini Pivka. Večje število varovanih in pokritih stojal za kolesa bi bilo prav tako potrebnih pred Krpanovim domom in pred muzejem regijskega pomena Parkom vojaške zgodovine Pivka.

V Občini Pivka je potrebno nameniti veliko pozornosti sami promociji kolesarjenja. Ker se, predvsem rekreativno kolesarjenje, vrši po vozišču z ostalimi motoriziranimi udeleženci v prometu, je na nekaterih relacijah (Radohova vas – Parje – Zagorje) možno zaslediti povečanje prometnih nesreč z udeleženi kolesarji. Ker na tem odseku številni vozniki motornih vozil vozijo nad mejo največje dovoljene hitrosti (na tem odseku 90 km/h), bi bilo smiselno do izgradnje regionalne povezave D11 na odseku Radohova vas – Parje – Zagorje postaviti ustrezno vertikalno prometno signalizacijo, ki bi voznike osebnih avtomobilov opozarjala na prisotnost kolesarjev na cesti.



Vzporedno izgradnji regionalne kolesarske povezave D11 bi bilo smiselno umestiti kolesarska postajališča. Tovrstna infrastruktura predstavlja pomemben element pri celostnem razvoju kolesarstva v občini, saj gre za infrastrukturo, ki je v prvi vrsti namenjena kolesarjem, ki potujejo po državi ali med državami. Gre za »kolesarske točke«, kjer se imajo kolesarji možnost ustaviti, spočiti, okrepčati, pregledati informativno-turistične produkte ter se pripraviti na nadaljnjo pot s kolesom.

V nekaterih slovenskih mestih se prav tako razvijajo različni spretnostni in rekreativni poligoni za kolesarje vseh kategorij. Ti predstavljajo zanimivo dodatno rekreativno ponudbo za mlajše udeležence v prometu in hkrati promovirajo mesto kot primerno za razvoj aktivnega življenjskega sloga. Torej nekaj, kar bi okolje Pivke nedvomno obogatilo.

S ciljem povečanja deleža pešcev v Občini Pivka in izboljšanja dostopnosti peš je potrebno načrtovati dodatne površine namenjene prometu pešcev. Podobno kot za promet kolesarjev je potrebno obstoječe omrežje peš povezav modernizirati. V okviru modernizacije obstoječih peš povezav je na posameznih mestih v občini potrebno umestiti dodatne označene prehode čez cesto in v območjih mirujočega prometa, kjer se razvijajo velike hitrosti in kjer zaradi prostorske stiske ni možna ureditev peš povezave izvesti nujne ukrepe za dodatno umirjanje prometa (ločilni otoki pred vstopom v naselje ali strjeno območje, zožitve vozišč, razmejitev smernih vozišč,...). Prav tako je pred prehodi za pešce potrebno na obeh straneh v širini prehoda zagotoviti čakalne površine za pešce, razširiti polja preglednosti pred prehodi in za ljudi z omejenimi sposobnostmi znižati robnike na obstoječih prehodih. Ob stopnicah pred vhodi v objekte javnega značaja in do površin za rekreacijo je potrebno urediti klančine. Z izgradnjo manjkajočih odsekov peš povezav, ureditvijo območij mirujočega prometa, ureditvijo promenadnih ulic in z umestitvijo dodatnih označenih prehodov za pešce se bo obstoječe omrežje peš povezav povežalo, posledično se bo povečala varnost pešcev in dostopnost do nekaterih pomembnejših točk v občini. S ciljem povečanja deleža prihodov predšolskih in šoloobveznih otrok v vrtec in osnovno šolo peš je potrebno obstoječe varne šolske poti ustrezno urediti in opremiti s sodobno prometno infrastrukturo in signalizacijo ter vzpostaviti dodatne šolske poti iz težje dostopnih območij, ki bodo med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, mladimi in zaposlenimi v šolah, prepoznane kot zanesljive in varne za hojo.

Javni potniški promet mora v Občini Pivka dobiti podobo učinkovite in atraktivne oblike urbane mobilnosti. Obstoječe frekvence voženj avtobusov je potrebno načrtovati na krajše časovne intervale ter jih v večjem obsegu načrtovati tudi ob sobotah, nedeljah in praznikih. Za določene ciljne skupine prebivalstva (starejši občani, ljudje z omejenimi sposobnostmi) uvesti cenejše po potrebi subvencionirane vozovnice. Obstoječa avtobusna postajališča, je potrebno modernizirati ter jih opremiti z nadstreški, udobnimi sedeži, ustrezno razsvetlavo, koši za smeti, veljavnimi voznimi redi ter zemljevidi poteka avtobusnih povezav. V naselju Pivka je postajališče avtobusnega prometa smiselno opremiti z ustreznimi kolesarnicami, ki bi kolesa varovala pred vremenskimi vplivi in omogočala varno zaklepanje za daljše časovno obdobje (spodbujanje kombiniranega prevoza »kolo – avtobus«). Podobno kot ključna avtobusna postajališča v občini se s kolesarnicami lahko opremi tudi železniška postaja Pivka, ter železniški postajališči Košana in Narin, kar bi pomenilo spodbujanje kombiniranega prevoza »kolo – vlak«.



S ciljem povečanja dostopnosti in atraktivnosti javnega potniškega prometa je kot alternativno možnost potrebno preučiti vzpostavitev sistema prevoza na poziv, ki ga omogoča Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16). Obravnava potencialnega razvoja in implementacije sistema prevoza na poziv je potrebna predvsem v tistih podeželskih naseljih Občine Pivka, kjer zagotovitev kvalitetnega javnega potniškega prometa ali izboljšanje dostopnosti linij javnega potniškega prometa predstavlja prevelik strošek oz. kjer linije delujejo pod pragom rentabilnosti. Poleg drugih možnosti je izvajanje javnega prevoza mogoče v sklopu izvajanja šolskega prevoza, saj v času čakanja med jutranjim in popoldanskim prevozom prevoznik lahko opravlja tudi del prevozov na klic. Poleg že obstoječih povezav javnega potniškega prometa lahko tovrstna storitev v Občini Pivka predstavlja izrazito izboljšanje povezav občinskega središča z ostalimi pomembnejšimi naselji v zaledju (Košana, Nova Sušica, Palčje, Jurišče...). Prevoz na poziv lahko predstavlja učinkovito rešitev za starejše občane in ljudi z omejenimi sposobnostmi, ki nimajo osebnega vozila, da se s storitvijo na klic zapeljejo po opravkih v občinsko središče, kjer opravijo vsa načrtovana opravila in se nato vrnejo domov.

Celostno načrtovanje prometa v Občini Pivka mora posebno pozornost namenjati zasebnemu motoriziranemu prometu, predvsem parkiranju. Nadgraditi je potrebno parkirno politiko, ki bo v občini vzpostavila sistem parkirnih ureditev, ki bo v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja prometa. Kjer še niso, je potrebno urediti sistem brezplačnega parkiranja z uporabo parkirne ure, ki bo odvracalo od dolgotrajnega parkiranja na parkirnih mestih pred občino, knjižnico, poštno poslovalnico, zdravstvenim domom, šolo, vrtcem in ostalimi pomembnejšimi objekti javnega značaja. Vzpostavljen parkirni sistem bo med drugim služil tudi kot izhodišče za postopno vpeljavo plačljivega parkiranja, v kolikor bo še vedno prihajalo do dolgotrajnega parkiranja na omenjenih mestih. Sestavni del nove parkirne politike v občini je tudi okrepitev občinske redarske službe, ki bo ob zadostnem številu zaposlenih lahko kakovostno izvajala nadzor nad javnimi parkirnimi površinami. S ciljem izboljšanja dostopnosti za ljudi z omejenimi sposobnostmi je pred vhodi v pomembnejše institucije, objekte javnega značaja in stanovanjske zgradbe potrebno zagotoviti dodatna parkirna mesta za invalide.

- **VIZIJA IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI**

S ciljem modernizacije obstoječe cestne infrastrukture in izgradnje kolesarskega omrežja in omrežja peš povezav, se bo zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu, saj ne bo prihajalo do nevarnih prepletanj in križanj različnih prometnih površin.

- **VIZIJA RAZVOJA ATRAKTIVNEGA TURIZMA**

Z načrtovano modernizacijo obstoječe prometne infrastrukture, predvsem izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih povezav in peš povezav, postavitev javnih kolesarskih postajališč in nadgradnjo prometne signalizacije, se bodo zagotovili pogoji za optimalnejši razvoj kolesarskega in pohodniškega turizma v celotni Občini Pivka.

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



Zato je ključnega pomena, da se izgradnja novih kolesarskih povezav in peš povezav načrtuje v neposredni bližini kulturno zgodovinskih spomenikov, ob naravnih znamenitostih, ob gostinsko-turističnih objektih, ob reki Pivka ter da se navežejo na obstoječa kolesarska omrežja in omrežja peš povezav v vseh sosednjih občinah. Na ta način bodo zagotovljene sklenjene kolesarske in peš povezave, ki bodo omogočale vzpostavitev novih kolesarskih/pohodniških produktov z bogato turistično ponudbo ter po katerih bodo možna neprekinjena daljinska potovanja (predvsem s kolesi) ter povezovanja s sosednjo državo Hrvaško.



Viri

METODOLOGIJA IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

1. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ministrstvo za infrastrukturo. Ljubljana. 2012.

http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf

DEMOGRAFSKI PODATKI OBČINE PIVKA

2. Wikipedia

https://sl.wikipedia.org/wiki/Primorsko-notranjska_statisti%C4%8Dna_regija

3. Ocena varnostnih razmer na območju Občine Pivka (ocena ogroženosti in varnostnih tveganj)

http://pivka.si/files/other/news/102/51840_230534.%20TO%C4%8CKA%20-%20Ocena%20varnostnih%20razmer%20na%20obmo%C4%8Dju%20Ob%C4%8Dine%20Pivka%20ocena%20ogro%C5%BEenosti%20in%20varnostnih%20tveganj%20.pdf

4. Stat.si Občina Pivka

<http://www.stat.si/obcine/si/2015/Municip/Index/120>

5. Prebivalstvo Občine Pivka

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05F3005S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/17_Gospodinjstva/15_05F30_Gospodinjstva_OBC/&lang=2

6. Položaj Občine Pivka v slovenskem prostoru

<http://www.geopedia.si/>

7. Gostota poselitve v Občini Pivka

Postojna in Pivka 2015, Na vetrovni strani Postojnskih vrat, v deželi furmanov in zelenega krasa, 19. geografski raziskovalni tabor 2015

8. Namenska raba prostora in prometna infrastruktura v Občini Pivka

<https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=Pivka>

9. Evropski prometni koridorji

Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji, Diplomsko naloga št.: 3324/PS; Aleš Zupan, Ljubljana, julij 2013

10. Oddaljenost hišnih števil do javnega potniškega prometa

http://www.slo-zeleznice.si/images/infrastruktura/Program_omrezja_2016/Program_omrezja_2016_1.pdf

11. Prometni kazalniki Občine Pivka

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2222105S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22_transpor t/08_22221_reg_cestna_vozila/&lang=2

Direkcija Republike Slovenije za ceste, cestna vozila glede na vrsto vozila, Občina Pivka v letih 2001 in 2016

http://kazalci.ars.gov.si/?data=indicator&ind_id=673

Direkcija Republike Slovenije za ceste, dolžina cestnega omrežja, Občina Pivka v letih 2001 in 2012

12. Prometna varnost na območju PU Koper (PP Postojna)

https://www.policija.si/images/stories/PUKP/PDF/Statistika/PUKP_Statisticka_priloga_2016.pdf

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče na območju Občine Pivka

<http://nesrece.avp-rs.si/>

<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/6652-varnostna-razdalja>

PRIDOBLEJENA GRADIVA S STRANI OBČINE PIVKA

13. Občinski prostorski načrt Občine Pivka

https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_37621Odlok.pdf

https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_376221_zasnova%20prostorskega%20razvoja.jpg

https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_376243_koncept%20razvoja%20mesta%20Pivke.jpg

https://www.pivka.si/files/other/news/102/57592_376265_zasnova%20gji%20promet.jpg

14. Idejni projekt za ureditev sejmišča in trga v Pivki

http://www.vprostoru.si/?page_id=507

TRAJNOSTNA MOBILNOST

15. Polnilnica za električna vozila

<http://parkvojaskezgodovine.si/elektricna-polnilnica/>

16. Evropski teden mobilnosti v Občini Pivka

<http://www.os-pivka.si/22-september-dan-brez-avtomobila/>

CPS PIVKA

Celostna prometna strategija



17. Nacionalna akcija BODI VIDEN, BODI PREVIDEN – POZOR PEŠCI

<http://pivka.si/novica/68224>

PEŠ PROMET

18. Načrt varnih šolskih poti

<http://www.os-pivka.si/files/2015/08/NA%C4%8CRT-VARNIH-%C5%A0OLSKIH-POTI.pdf>

19. Prometno varnostni načrt osnovnih šol

<http://www.os-kosana.si/files/2017/10/PROMETNO-VARNOSTNI-NA%C4%8CRT.pdf>

KOLESARSKI PROMET

Občina Pivka, 2017

Ocenjevanje kolesarske politike BYPAD - <http://www.bypad.org/>

Metodologija dela evropskega projekta Active Travel Network - <http://urbact.eu/active-travel-network>

CESTNI PROMET

20. Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji

Navezava Jadransko-jonske prometne osi na avtocesto A1 proti osrednji Sloveniji, Diplomatska naloga št.: 3324/PS; Aleš Zupan, Ljubljana, julij 2013

21. Obvoznica v Pivki

Občina Pivka (Biro Obala d. o. o.)

22. Rekonstrukcija regionalne ceste v naselju Neverke

Občina Pivka (ACER, Prostorsko načrtovanje, projektiranje in varstvo okolja Novo mesto, d. o. o.)

FOTOGRAFIJE

Lineal d. o. o. Maribor: Zlatko Mesarić, Matej Dobovšek, Barbara Erjavec

Prometni inštitut Ljubljana d. o. o.: Klemen Gostič, Klemen Ponikvar

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



REPUBLIKA SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR