



IZDELAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE CERKNICA (CPS CERKNICA)

Vizija, cilji in osnutek ukrepov trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica



Ljubljana, februar 2017

1	SLOVAR UPORABLJENIH POJMOV	3
2	PROCES IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE IN VLOGA DOKUMENTA.....	4
2.1	PROCES PRIPRAVE IN AKTIVNOSTI	4
3	SCENARIJI IN VIZIJA RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI CERKNICA	7
3.1	VPLIVI RAZLIČNIH USMERITEV RAZVOJA PROMETA NA TRAJNOSTNO MOBILNOST V OBČINI CERKNICA	8
4	SKLOP D: ORIS ŽELJENEGA STANJA	13
4.1	VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI CERKNICA	13
4.2	USKLADITEV PRIČAKOVANJ	14
5	SKLOP D: OPREDELITEV PRIORITET	15
5.1	OBLIKOVANJE STRATEŠKIH CILJEV.....	15
5.2	DOLOČITEV CILJNIH VREDNOSTI.....	19
6	OSNUTEK UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.....	25

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 izbranim 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 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 POVPRASEVANJE 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 netrajnostni mobilnosti (na avtomobilu).

2 PROCES IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE IN VLOGA DOKUMENTA

Način urejanja prometa v posameznem mestu ali občini nam lahko veliko pove o kakovosti prostora in zadovoljstvu skupnosti. Občine, ki dajejo veliko na izboljšanje kakovosti bivanja in doživljanja prostora dajejo prednost prebivalcem in gradijo ter načrtujejo raznolike načine prevozov, ki koristijo splošni kakovosti življenja za vse prebivalce. Z aktivnostmi načrtovanja prometa po meri prebivalcev se je Občina Cerknica umestila na zemljevid slovenskih in evropskih občin, ki se zavzemajo za premik k boljši mobilnosti in kakovosti bivanja za vse občanke in občane. Celostna prometna strategija Občine Cerknica je tako dokument z idejami, predlogi in usmeritvami za uresničitev priložnosti, ki jih ima na področju prometa in trajnostne mobilnosti občina Cerknica. Z izvajanjem aktivnosti celostnega prometnega načrtovanja se v občini Cerknica pričakuje predvsem:

- Izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet
- Varnejša in udobnejša mobilnost
- Dvig kakovosti bivanja
- Aktivno vključevanje javnosti
- Izboljšanje zdravja občanov
- Zmanjšanje onesnaženosti okolja
- Boljša povezanost naselij z občinskim središčem in
- Možnost sofinanciranja z EU sredstvi

2.1 PROCES PRIPRAVE IN AKTIVNOSTI

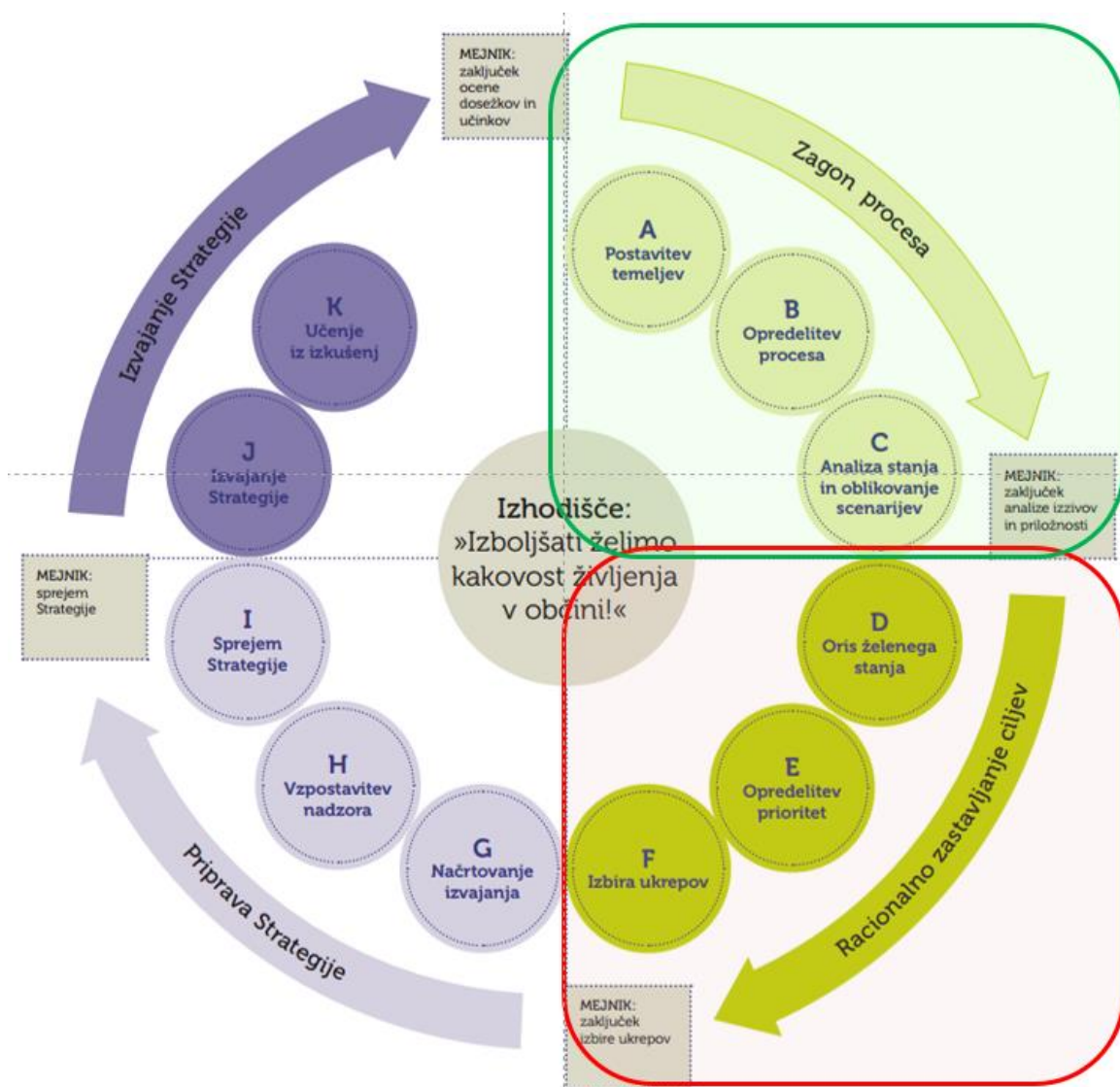
Izdelava predloga Celostne prometne strategije Občine Cerknica temelji na štirih delovnih korakih, od katerih s tem poročilom zaključujemo prvo projektno fazo – zagon procesa. Glede na aktivnosti določene v smernicah za pripravo Celostnih prometnih strategij Ministrstva RS za infrastrukturo so aktivnosti izvedene za Celostno prometno strategijo Občine Cerknica, sledeče: **vzpostavitev procesa** (zaveza k načelom trajnostne mobilnosti, določitev časovnih okvirjev, določitev deležnikov, analiza stanja mobilnosti in oblikovanje scenarijev), **opredelitev vizije in prioritet** (izdelava splošne vizije, določitev prednostnih nalog in merljivih ciljev, izdelava paketov ukrepov) ter **razvoj strategije** (dogovor o pristojnostih in razporeditvi sredstev, načrt spremljanja in vrednotenja učinkov, sprejem strategije) ter **izvajanje strategije**. Naslednja tabela prikazuje, v skladu s priporočil Evropske komisije in Ministrstva RS za infrastrukturo, dogovorjene aktivnosti in časovne roke za izdelavo Celostne prometne strategije Občine Cerknica.

Tabela 2-1: Z naročnikom usklajeni terminski načrt izvedbe Celostne prometne strategije Občine Cerknica.

Aktivnost	Časovni okvir
Vzpostavitev procesa	julij 2016
Analiza stanja	julij- oktober 2016
Opredelitev vizije in prioritete	november 2016 - februar 2017
Izbor ukrepov in akcijski načrt	november 2016 - februar 2017
Izdelava strategije	februar - maj 2017
Sistem spremljanja in vrednotenja	maj - junij 2017

Iz zgornje tabele procesa priprave Celostne prometne strategije Občine Cerknica je razvidno, da se je s procesom priprave Strategije pričelo izvajati v juliju 2016. V trenutnem poročilu zajemamo projektne aktivnosti od julija 2016 do novembra 2016. Predvidoma se bo proces priprave dokumenta CPS Cerknica zaključil junija 2017. V nadaljevanju predstavljamo nekatere osnovne fizično in družbeno geografske značilnosti Občine Cerknica.

Slika 1: Faznost izvedbe Celostne prometne strategije Občine Cerknica



Vir: Smernice za pripravo celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo, 2012

3 SCENARIJI IN VIZIJA RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI CERKNICA

Zaključni del analize stanja predstavljajo oblikovani scenariji prihodnjega razvoja prometnega sistema v občini Cerknica. V okviru delavnice za predstavnike občine in delovno skupino Cerknica je bila pripravljena širša diskusija o različnih možnih prihodnjih stanjih prometa v občini. Z vodeno diskusijo o mogočih prihodnjih problemih razvoja prometa v občini so bile določeni parametri in določene željene vrednosti razvoja trajnostne mobilnosti v občini Cerknica. Oblikovani scenariji ne napovedujejo prihodnega stanja glede na možnosti razvoja mobilnosti v občini Cerknica, temveč je poudarek na pričakovanem opis dogodkov in stanja v prihodnosti glede na izhodiščno smer razvoja.

Za potrebe predvidevanja prihodnjega razvoja prometa v občini so bili oblikovani naslednji trije scenariji, ki imajo različne vplive na spremembo rabe različnih prometnih sredstev.

Tabela 3-1: Pregled učinkov različnih scenarijev razvoja prometa v Občini Cerknica

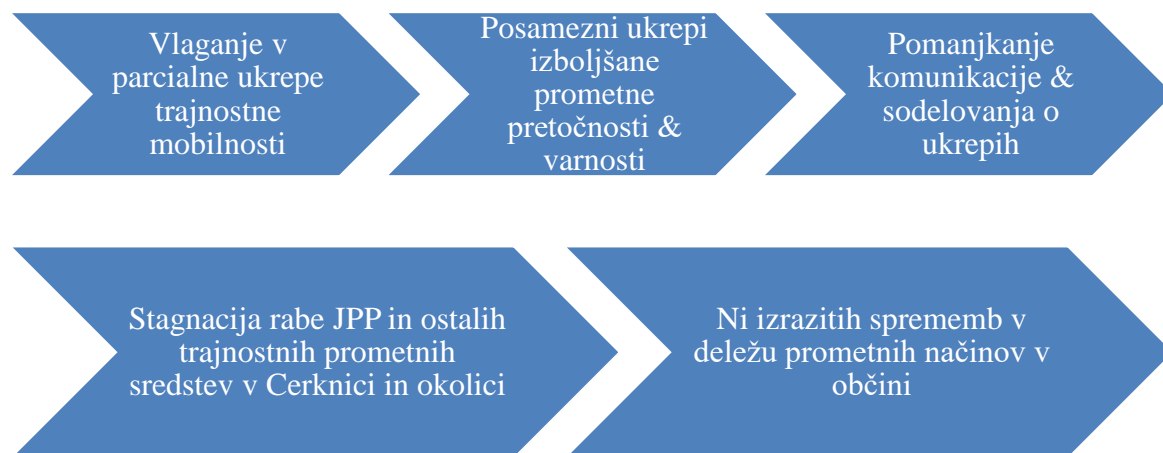
Scenariji	Opis dejavnosti	Spremembe rabe prometnih sredstev
Scenarij 0	Izvajanje projektov, ki so trenutno v teku.	Nadaljevanje trenutnega trenda uporabe prometnih sredstev
Scenarij 1	Prednost pri načrtovanju imajo avtomobili: <ul style="list-style-type: none"> – ni strateškega in celovitega načrtovanja, – izgradnja infrastrukture, ki daje izrazito prednost motoriziranemu prometu 	<p>Dodatno povečanje rabe osebnega avtomobila.</p> <p>Stagnacija deleža potovanj opravljenih z javnimi prevoznimi sredstvi.</p> <p>Zmanjševanje deleža pešcev in kolesarjev.</p>
Scenarij 2	Poudarek na trajnostni mobilnosti: <ul style="list-style-type: none"> – poudarek na izgradnji manjkajoče infrastrukture in storitev za kolesarje, pešce in uporabnike javnega prevoza; – aktivnosti za spremembe potovalnih navad in zmanjšanje potreb po avtomobilih; – strateško načrtovanje. 	<p>Ohranitev deleža osebnih vozil za daljinska potovanja</p> <p>Zmanjšanje deleža vozil za krajša potovanja (do 5 km)</p> <p>Povečanje deleža javnega prevoza v občini in med občinami. Postopno povečanje deleža poti opravljenih s kolesom in peš na krajše relacije.</p>

3.1 VPLIVI RAZLIČNIH USMERITEV RAZVOJA PROMETA NA TRAJNOSTNO MOBILNOST V OBČINI CERKNICA

V nadaljevanju so predstavljeni učinki različnih scenarijev razvoja prometa v občini na prometno stanje in zadovoljstvo z urejanjem prometa v občini s strani prebivalcev.

3.1.1 Prvi scenarij: Nič se ne spremeni

V scenariju »nič se ne spremeni« se zaradi zadovoljevanja problemov različnih uporabnikov in parcialnega reševanja prometnih problemov kljub težnjam po uveljavljanju načel trajnostne mobilnosti ne sprejemajo usklajeni ukrepi, ki bi prinašali večje sinergijske učinke. Izvajajo se predvsem dolgoročni in kratkoročni projekti, ki so že vključeni v občinske programe. Ukrepi se izvajajo z enako hitrostjo in podporo tako s strani politike, uprave kot s strani prebivalcev Občine Cerknica. Ker je po deležu uporabe osebnih vozil v občini Cerknica največ, se s tem sicer rešuje prometna problematika, ki pa se zaradi necelovitega pristopa in majhne podpore trajnostnim načelom s strani občanov usmerja predvsem v osebne avtomobile.

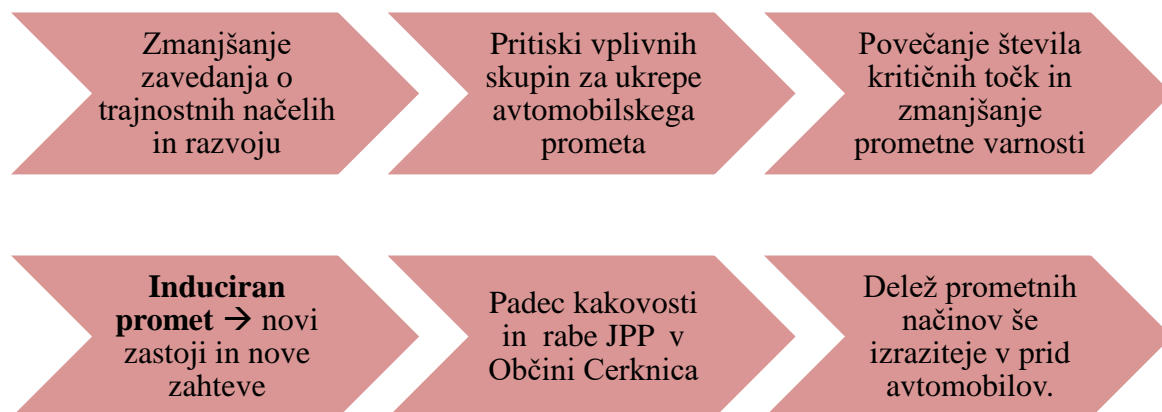


V tem scenariju se predpostavljajo naslednje posledice za Občino Cerknica:

- Povečujejo se težnje po novi cestni infrastrukturi (nove povezave, dolgoročna izgradnja obvoznice) kar zadovoljuje potrebo po mobilnosti večine prebivalcev, vendar se prometna slika v občini ne spremeni;
- Občina Cerknica sicer poskuša uveljavljati načela trajnostne mobilnosti, vendar se zaradi močnih interesov posameznikov in posameznih skupin ta načela s težavo uveljavljajo, saj se rešujejo predvsem problemi, povezani z osebnimi avtomobili;
- Občina sicer še naprej vlaga v izgradnjo pločnikov in kolesarskih poti, ki pa zaradi težav z odkupi poteka počasi. Skladno z nespremenjenimi potovalnimi navadami in miselnostjo, da brez avtomobila ne pridemo nikamor, se tudi delež kolesarjev in pešcev ne spremeni;

- Nadaljuje se opazen upad javnega potniškega prometa predvsem na relacijah do občinskega središča, kot tudi iz Cerknice v ostale občine in atraktorje prometa (Ljubljana, Postojna);
- Občutek varnosti s strani pešcev in kolesarjev je dodatno zmanjšan;
- Težnje po novih parkirnih mestih in večji propustnosti zmanjšujejo zelene površine, ki se namenjajo za povečanje parkirišč in hitrejše ceste.
- Do potencialne izgradnje obvoznice v občini Cerknica se problema tovornega tranzitnega tovornega prometa tako v smeri Rakeka kot Starega trga preko občine ne rešuje.
- Kljub naporom Občine Cerknica, da bi usklajeno vlagala v prometni sistem po celotni občini, se zaradi pomanjkanja komunikacije in slabšega sodelovanja krajevnih skupnosti povečuje nezadovoljstvo posameznih prebivalcev, saj imajo občutek zapostavljenosti.

3.1.2 Drugi scenarij: Poudarek na avtomobilih



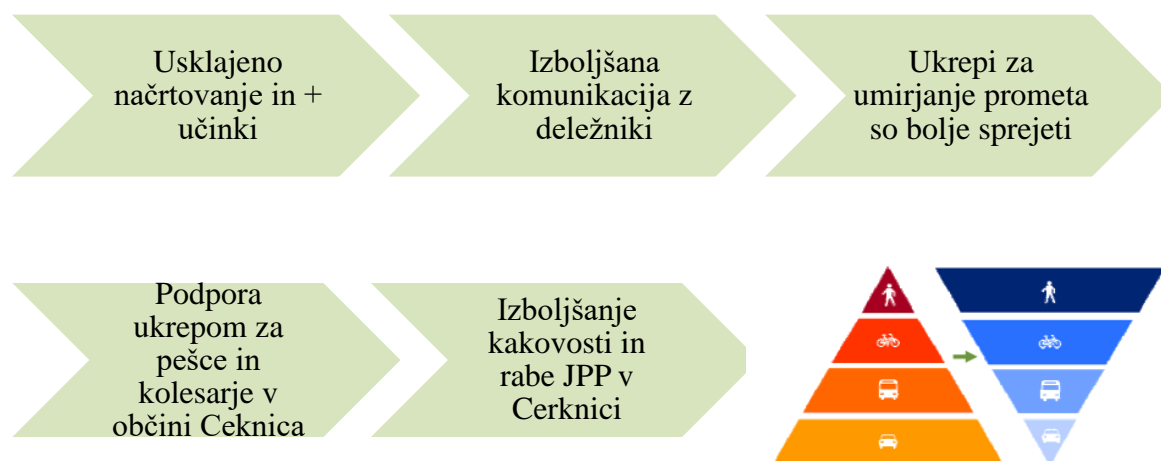
Kot je razvidno iz zgornjega prikaza, je v scenariju, kjer se poudarek da predvsem avtomobilskemu prometu, reševanje prometne problematike usmerjeno predvsem k reševanju tistih prometnih problemov, ki so povezani z osebnimi avtomobili. Ker se prometna problematika rešuje brez strateških usmeritev, je vlaganje v alternativne načine prevozov (vlaganje v JPP, hojo in kolesarjenje) močno zapostavljeno. V tem scenariju se ne gradi na trajnostnih načelih, zanj pa je značilno parcialno reševanje prometne problematike, ki favorizira infrastrukturne projekte, vezane na širitev cest, večanje hitrosti potovanja in večanje dostopnosti do praktično vseh stavb in hiš s povečanjem parkirnih površin. Med posledicami tovrstnega scenarija lahko v Občini Cerknica najdemo naslednje:

- Zmanjšana je ozaveščenost o trajnostnih načelih in trajnostnem razvoju, ker je skrb za okolje in zelene površine (kljub turističnemu potencialu Občine Cerknica) postavljena v ozadje;
- Posledično se odločitve sprejemajo na podlagi možnosti vplivanja na odločitve in glede na posamezne interesne skupine. Ker je delež avtomobilskega prometa povečan se oblikujejo vplivne skupine za povečanje pretočnosti, števila parkirnih mest itd.;

- Posledica takšnega načina oblikovanja prometnega sistema je povečan promet z večjim številom kritičnih točk, ki zmanjšujejo stopnjo varnosti. Stopnja varnosti se poslabša za vse udeležence v prometu, predvsem pa za ranljive osebe.
- Zaradi inducirane prometa se pričnejo tudi pojavljati novi zastoji predvsem na regionalnih cestah in na priključku na AC. Poveča nezadovoljstvo voznikov, kar se pozna na načinu vožnje s povečano stopnjo nestrpnosti in dodatnim poslabšanjem »kulture«;
- Urbanistično planiranje je usmerjeno v avtomobile in zadovoljevanje potreb, ki jih ustvarjajo avtomobili. Urejenost in privlačnost središča Cerknice in ostalih naselij se zmanjša;
- Naraste tudi težava z odkupi zemljišč, kar ohromi izgradnjo kolesarskih in pešpoti.
- Javni prevoz zaradi kakovosti in preferiranja avtomobilov postane še bolj nekonkurenčen in privlačen, kar najbolj čutijo prebivalci oddaljenih krajev v občini (Ivanje selo, Žerovnica, Begunje pri Cerknici, Cajnarje, Sveti Vid itd.) in ranljive skupine prebivalcev;
- Poveča se dostopnost do rekreativnih (parkirišča za dostop na Slivnico) in zavarovanih območij (Cerčniško jezero) z motoriziranimi prometnimi sredstvi, kar dodatno zmanjša kakovost prostora namenjenega trajnostnemu turizmu;
- V občini se ne pojavljajo težnje po spremembi potovalnih navad, kolesarji in pešci pa so »potisnjeni« v ozadje. Kolesarjenje se uporablja samo za rekreativne namene in na krajših relacijah, kot bi bilo to sicer možno glede na potencialne v Občini Cerknica.

3.1.3 Tretji scenarij: Poudarek na trajnostni mobilnosti

V tretjem scenariju se (kot je prikazano spodaj) gradi na načelih trajnostne mobilnosti, kjer se daje prednost pešcem, kolesarjem in celostnemu upravljanju z mobilnostjo. Za tretji scenarij je značilen celovit pristop, kjer so ukrepi medresorsko usklajeni in strateško usmerjeni. Tako se tradicionalna usmerjenost ukrepov v avtomobile in izgradnjo nove infrastrukture dopolni in deloma nadomesti z ukrepi s področja alternativ avtomobilom in boljši izkoriščenosti obstoječe infrastrukture.



Glavne značilnosti razvoja mobilnosti, ki bi jih lahko opazili v Občini Cerknica v tem scenariju so:

- Zaradi strateško usklajenih načrtov tudi s področjem urbanističnega načrtovanja se čutijo sinergijski učinki, ki omogočajo sprejemljivost ukrepov s strani občanov;
- Zaradi izboljšane komunikacije z občani Cerknice in izboljšane vključenosti v proces odločanja. Ukrepi sicer uvodoma zmanjšujejo nekatere ugodnosti za avtomobile na račun povečanja trajnostnih oblik prevoza, a jih občani, zaradi promocije ukrepov in vključevanja javnosti, lažje sprejemajo;
- Celovit pristop omogoča hitrejšo in lažje pridobivanje dovoljenj za izgradnjo pešpoti in kolesarskih stez – v občini Cerknica so evidentne lokacije med naselji, kjer je težje izvajati odkupe zemljišč za izgradnjo peš in kolesarske infrastrukture;
- Posledica celovitega strateškega planiranja je tudi lažje kandidiranje za finančna sredstva s strani države in EU. Zaradi povečanja namenskih sredstev posamezni ukrepi lahko obsegajo tudi večje investicije v prometno infrastrukturo za pešce in kolesarje;
- Pride do povečanega sodelovanja s sosednjimi občinami, kar izboljša stanje na področju povezanih kolesarskih poti. Poveča se tudi sodelovanje v okviru regionalnih povezav.
- Pripravljenost na spremembe potovalnih navad se zaradi izboljšanja stanja na področju pešcev in kolesarjev, ki dobivajo večjo veljavo v prometnem sistemu, močno izboljša.

- Skrb za varnost vseh udeležencev v prometu, predvsem pa otrok na poti v šolo, se poveča, tudi zaradi boljše kulture voznikov in večjega števila hitrostnih ovir in ostalih ukrepov, ki zmanjšujejo hitrosti in pretočnost vozil na kritičnih mestih;
- Dodatno se izboljša urejenost okolja (predvsem v bližini varovanih območij narave Cerkniškega jezera in Rakovega Škocjana). Postopoma se povečujejo zelene površine in površine za aktivno preživljanje prostega časa na prostem;
- Z ustreznimi ukrepi se zmanjšuje tovorni in tranzitni promet po glavnih prometnicah preko naselij Grahovo, Cerknica, Rakek in Unec. Ker so ulice prilagojene predvsem za manjša lokalna vozila in pešce ter kolesarje, se vedno manj voznikov preusmerja iz avtoceste na obvozne ceste zaradi izmikavanja plačevanju cestnin;
- Kot posledica večje ozaveščenosti o pomenu alternativ avtomobilu se poveča skrb za ureditev dostopnosti tudi za oddaljena naselja v občini z javnimi prevoznimi sredstvi. Prebivalci pogosteje uporabljajo javni prevoz (relacije naselja Cerknica z ostalimi KS v občini) kar postopoma poveča njegovo frekventnost;
- Za potrebe pretoka informacij in lažjega načrtovanja poti občina lahko potencialno oblikuje mobilnostni center, kjer so na enem mestu zbrane vse informacije glede različnih načinov potovanja in o samem prometnem sistemu, kar omogoča intermodalna potovanja;
- Povečajo se vlaganja v promocijo trajnostne mobilnosti, predvsem preko izobraževalnih ustanov in ostalih ustanov v Cerknici (Kulturni dom, Informacijski center, Enote Knjižnice Jožeta Udoviča Cerknica).

V sklopu 3. delovnega sestanka je potekala delavnica na temo scenarijev, vizije razvoja prometa v občini Cerknica. Zastavljeni so bili osnutki sklopov ciljev, katerim bo sledila zastavljena strategija razvoja trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica. Na delavnici je bilo izraženo, da je smer v katero želi občina nadaljevati svoje aktivnosti v skladu s scenarijem 2, ki daje poudarek na trajnostni mobilnosti. Z zavedanjem, da bo potrebno spremeniti nekatere načrtovalske prakse v občini in aktivnosti izvajati v skladu s trajnostnimi načeli, so bili predstavniki delovne skupine in občine mnenja, da se vidijo v aktivnostih in rezultatih scenarija, ki poudarja trajnostno mobilnost in njene ukrepe. V nadaljevanju projekta bo v skladu z začrtanim scenarijem podrobneje oblikovana tudi vizija razvoja prometa v občini.

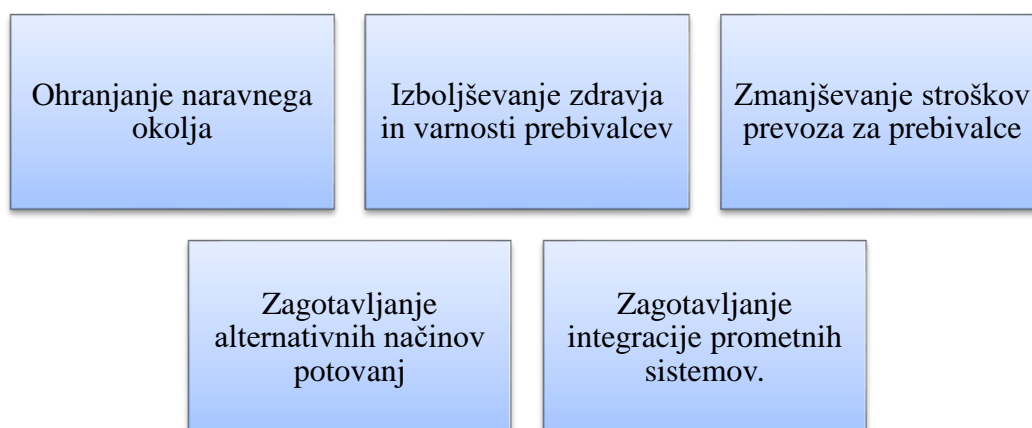
4 SKLOP D: ORIS ŽELJENEGA STANJA

4.1 VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI CERKNICA

V skladu s koraki prve projektne faze so bile aktivnosti priprave Celostne prometne strategije Občine Cerknica osredotočene v identifikacijo problemov na področju mobilnosti v občini, pridobivanju podatkov o prometu v občini in analizi ključnih problemov prometa v občini.

V sodelovanju s predstavniki delovne skupine Celostne prometne strategije Občine Cerknica in predstavniki Občine je bila na tretjem sestanku z naročnikom in delavnici z občino obravnavana tudi vizija razvoja prometa občine, ki je bila v nadaljnjih korakih obravnavana z vidika skladnosti s scenariji in pričakovanimi cilji razvoja trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica. Obravnavani scenariji, vizija in cilji razvoja trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica bodo osnovna tematika 3. javne razprave z javnostjo v začetku decembra 2013.

Skupaj s predstavniki občine so bila določene **temeljne vrednote** vizije razvoja trajnostne mobilnosti v občini, ki so sledeče:



V skladu s sloganom CPS Cerknica, ki se glasi »**Promet po meri ljudi**«, je vizija razvoja prometa v Občini Cerknica sledeča:

V sodelovanju z občankami in občani v Občini Cerknica razvijamo posamezniku prijazno prometno kulturo, ki zagotavlja varen, varčen ter čistejši promet po meri ljudi.

Zgoraj navedena vizija predstavlja osrednje vodilo občine pri oblikovanju ciljev in ukrepov trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica. Oblikovanje vizije je sprva potekalo znotraj delovne skupine CPS Cerknica, ko pa je bila vizija v osnutku izdelana, pa je bila le ta v razumljivi obliki predstavljena tudi širši javnosti v obliki javnih objav, delavnic in javnih razprav. Pomemben datum za promocijo ciljev in ukrepov je bil dan 19. januar 2017 saj smo v tem terminu javnosti predstavili z naročnikom usklajene ciljne vrednosti razvoja

mobilnosti v občini Cerknica in hkrati pričeli z objavljanjem osnutkov ukrepov po posameznih glavnih delovnih sklopih.

V nadaljevanju prikazujemo načine komunikacije z javnostjo za usklajevanje pričakovanj v povezavi z razvojem trajnostne mobilnosti v občini Cerknica.

4.2 USKLADITEV PRIČAKOVANJ

Skladno z dogovori na občini so bili izvedene aktivnosti uskladitve pričakovanj ciljev razvoja trajnostne mobilnosti z javnostjo. Glavne aktivnosti za uskladitev pričakovanj vizije razvoja mobilnosti v občini Cerknica so bile naslednje:

- 3. sestanek delovne skupine na tematiko (9. november 2016);
- Sestanek s predstavniki občine (15. december 2016);
- Delavnica z zaposlenimi na občini na tematiko oblikovanja osnutka ciljev in prioritet razvoja mobilnosti v Občini Cerknica – 8. november 2016.
- Intervjuji z ključno zainteresirano javnostjo (december 2016-januar 2017);
- Anketa za splošno javnost na reprezentativnem vzorcu (izvedba september-oktober 2016);
- 1. zloženka za občane (kot priloga občinskemu glasilu dostavljena na 4.000 naslovov v občini v septembru 2016);
- Objava ciljev v občinskem glasilu (Slivniški pogledi, februar 2017) in poziv za oddajo dodatnih predlogov na elektronski naslov cps@cerknica.si ter
- Objava vizije razvoja prometa Občine Cerknica na občinski spletni strani januar 2017 in poziv za oddajo dodatnih predlogov na elektronski naslov cps@cerknica.si

Javnost se je predvsem posluževala aktivnosti vključevanja preko javnih razprav, prejetih pa je bilo tudi nekaj predlogov preko elektronskega naslova.

5 SKLOP D: OPREDELITEV PRIORITET

V sodelovanju z delovno skupino celostne prometne strategije Občine Cerknica so bili na podlagi zbranih podatkov in problematike urejanja prometa v občini pripravljene prioritete razvoja trajnostne mobilnosti. Zbrani predlogi s strani delovne skupine in javnosti so bili obravnavani na:

- delavnica na tematiko vizije in prioritete razvoja trajnostne mobilnosti z odgovornimi za promet na občini (8. november 2016 v prostorih občine Cerknica);
- 3. javna razprava na tematiko Vizije in Ciljev, ki je potekala v prostorih Občine Cerknica na dan 6. december s pričetkom ob 17.00
- Javna razstavi o viziji in ciljih razvoja mobilnosti v občini, katere otvoritev je bila izvedena na dan 19. januar 2016 in je potekala do sredine februarja v prostorih Občine Cerknica in Knjižnici Cerknica enota Rakek.
- Vprašalnik za zainteresirano javnost v sklopu 3. in 4. javne razprave
- Sestanek z naročnikom na tematiko operativnih ciljev na dan 15. december 2016.
- Medijsko sporočilo v Slivniških pogledih (februar 2017) na tematiko ciljev. Občani so pozvani za posredovanje predlogov na cps@cerknica.si

Na podlagi zbranih prednostnih področij urejanja prometa, ki so bile določene v Viziji razvoja prometa v Občine Cerknica so bili v nadaljevanju določene in z javnostjo obravnavane določene ciljne vrednosti urejanja prometa.

5.1 OBLIKOVANJE STRATEŠKIH CILJEV

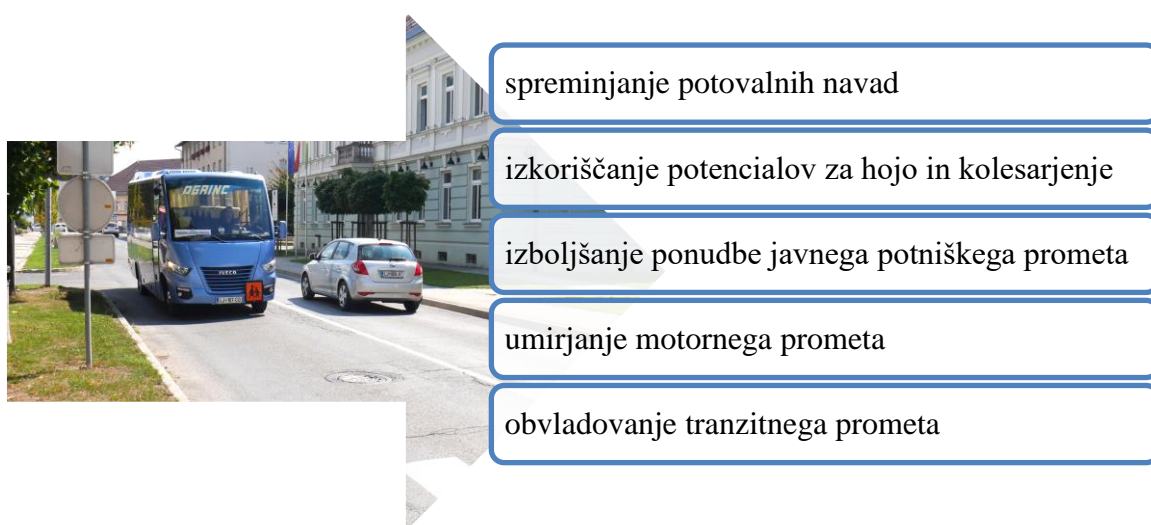
V Občini Cerknica se zavedajo, da je trajnosten in učinkovit prometni sistem ključen za delovanje sodobne družbe daj omogoča gospodarski razvoj občine in socialni razvoj njenega prebivalstva. Celostna ureditev različnih področij prometa v Cerknica neposredno izboljšuje možnosti za uspešen razvoj sistemov hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa, ki so bili, v primerjavi z razvojem osebnega prometa, v zadnjem času v upadu. Strateški cilji razvoja prometa v občini Cerknica so bili določeni na podlagi terenskega dela, anket prebivalcev ter zgoraj navedenih javnih razprav, ki so se dotikali predvsem obravnave trenutnega stanja in oblikovanja razvojnih prioritete na področju prometa v občini Cerknica.

Potrebno se je zavedati, da predstavlja tranzitni tovorni promet preko občine (regionalne ceste v upravi in vzdrževanju države) izrazit problem. Eno izmed rešitev predstavlja gradnja obvoznice, ki pa je bila v CPS Cerknica obravnavana predvsem posredno. Obravnavani strateški cilji se osredotočajo predvsem na obdobje naslednjih 5-8 let, v katerem času pa izgradnja obvoznice preko Cerknice in Rakeka ni predvidena.

Za dolgoročen razvoj trajnostne mobilnosti v občini je bilo s predstavniki naročnika, delovno skupino in na javnih razpravah ugotovljeno, da so glavni stebri urejanja trajnostne mobilnosti občini Cerknica naslednji:

- dolgoročno načrtovanje trajnostnih načinov potovanj v občini,
- izboljšanje pogojev za hojo in varnosti za pešce,
- razvoj kolesarske infrastrukture in storitev za varno kolesarjenje,
- kakovost in dostopnost javnega potniškega prometa ter
- umirjanje motornega prometa in zmanjšanje obremenjenosti občine s tranzitnim prometom.

Pri oblikovanju strateških ciljev razvoja trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica smo sledili zadanim glavnim stebrom vizije razvoja mobilnosti v občini:



Pri pripravi strateških ciljev razvoja trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica so bili upoštevani naslednji parametri:

- stanje na terenu evidentirano v sklopu štirih izvedenih terenskih ogledov;
- mnenje prebivalcev občine na štirih javnih razpravah;
- intervjuji z deležniki in ankete prebivalcev občine;
- mnenja predstavnikov delovne skupine CPS Cerknica in
- predlogi za oblikovanje ciljev prejeti preko spletnega naslova cps@cerknica.si.

V nadaljevanju predstavljamo zadane strateške cilje razvoja trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica.

Skladno z Smernicami so operativni cilji razvoja trajnostne mobilnosti razdeljeni na smiselne delovne sklope. Delovni sklopi upoštevani pri pripravi operativnih ciljev so:

- **Strateški cilji za načrtovanje in promocijo trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica;**
- **Strateški cilji za infrastrukturo za pešce, promocijo hoje in varnosti pešcev;**
- **Strateški cilji za razvoj kolesarske infrastrukture in storitev;**
- **Strateški cilji za izboljšanje storitev in optimizacijo javnega prevoza v občini in**
- **Strateški cilji za umirjanje osebnega motornega prevoza in cestnega tovornega prometa.**

Tabela 5-1: Strateški cilji načrtovanja mobilnosti v Občini Cerknica

1. Sprejem Celostne prometne strategije Občine Cerknica v letu 2017 in spremljanje realizacije ter učinkov ukrepov v naslednjih letih.
2. Povečanje občinskih sredstev ter aktivnosti namenjenih ukrepom in promociji trajnostne mobilnosti in varnosti vseh udeležencev v prometu.

Za razvoj občine je predvsem pomembno, da se dolgoročno zagotovijo sredstva, ki bodo namenjena izgradnji manjkajoče infrastrukture za trajnostno mobilnost, vključevanju javnosti v procese odločanja in aktivnosti promocije ukrepov.

Tabela 5-2: Strateški cilji za izboljšanje varnosti pešcev in spodbujanje hoje v Občini Cerknica

1. Izgradnja in dogradnja manjkajoče infrastrukture za pešce ob regionalnih in lokalnih cestah v naseljih.
2. Spodbujanje hoje kot aktivnega načina potovanja na krajših relacijah v občini Cerknica in omogočanje enakopravne mobilnosti za osebe z omejeno mobilnostjo.
3. Uvedba ukrepov, ki izboljšujejo varnost najšibkejših udeležencev v prometu.

Strateški cilji izboljšanja pogojev za hojo ter varnosti pešcev vključujejo dolgoročen strateški razvoj in gradnjo varne infrastrukture za pešce. Skladi z aktivnostmi izgradnje ustrezne infrastrukture se izvajajo aktivnosti za spodbujanje hoje kot aktivnega načina mobilnosti v funkciji dostopa do ustanov v občini in dnevnih opravkih na krajših razdaljah. Dolgoročno se bo v naseljih vzdolž odsekov regionalnih cest v občini zagotavljalo površine za pešce in odpravile nevarne prometne točke ter tako izboljšala varnost udeležencev v prometu in zagotavljana enakopravnost za osebe z omejeno mobilnostjo.

Tabela 5-3: Strateški cilji za razvoj kolesarjenja v Občini Cerknica

1. Zagotavljanje celovite storitve razvoja in izgradnje koridorjev kolesarske infrastrukture in storitev v občini
2. Z upoštevanjem naravnih danosti in turističnega potenciala občine izboljšati varnost kolesarjev in pogojev za razvoj tako dnevnega kot rekreativnega kolesarjenja v občini.

Kljub aktivnostim za načrtovanje kolesarjenja v celostni prometni strategiji bi občina Cerknica dolgoročno rada razvila ustrezne kolesarske koridorje, ki bi bili predvsem v funkciji dnevnega kolesarjenja. Zaradi izjemnega turističnega potenciala si bo občina prizadevala razvoj občine kot kolesarjem prijazne in varne kolesarske destinacije. Pri tem je potrebno upoštevati, da se trenutno v občini izrazito pomanjkanje ustrezne kolesarske infrastrukture kar prav tako zmanjšuje varnost obstoječih kolesarjev.

Tabela 5-4: Strateški cilji javnega potniškega prometa v Občini Cerknica

1. Izboljšanje kakovosti in dostopnosti do sredstev javnega prevoza v občini, predvsem med naselji Rakek in Cerknica ter od naselji oddaljenih od občinskega središča.
2. Povezovanje stanovanjskih in upravnih delov občine in omogočanje ustreznega nivoja multimodalnosti med različnimi prevoznimi sredstvi v občini.

Z namenom povečanja deležev uporabnikov javnega prevoza v občini Cerknica si bo občina prizadevala za izboljšanje dostopnosti do sredstev javnega prevoza iz različnih delov občine Cerknica. Izkazala se je potreba po povezovanju različnih večjih naselji v občini, ko sta Rakek in Cerknica, prav tako pa so nekatera manjša naselja slabše povezana z upravnimi funkcijami v glavnem občinskem naselju.

Cilji umirjanja avtomobilskega in tovornega prometa v Občini Cerknica

1. Izboljšanje varnosti in umirjanje osebnega ter tovornega tranzitnega prometa preko občine Cerknica.
2. Znižanje deleža dnevnih potovanj v občini opravljenih z osebnim avtomobilom

Prebivalci občine in predstavniki delovne skupine so kot poglobitveni problem občine izpostavili problematiko hitrosti vozil v naseljih in negativne učinke, ki jih ima tranzitni tovorni promet preko občine. Osrednji del strateških ciljev tako osredotoča na izboljšanje teh segmentov izboljšanja mobilnosti v občini Cerknica.

Na podlagi operativnih ciljev so bile določeni operativni cilji razvoja trajnostne mobilnosti v občini in njihove ciljne vrednosti, ki jih prikazujemo v nadaljevanju.

5.2 DOLOČITEV CILJNIH VREDNOSTI

Aktivnosti vključevanja javnosti in delovne skupine CPS Cerknica so bile v fazi določitve ciljnih vrednosti izredno intenzivne. V sklopu določitve ciljev razvoja trajnostne mobilnosti in ciljnih vrednosti so bile izvedene naslednje aktivnosti:

- Delavnica z odgovornimi na občini (8. november 2016) na tematiko oblikovanja strateških in operativnih ciljev razvoja trajnostne mobilnosti v občini;
- 3. javna razprava na tematiko vizije in ciljev (6. december 2016) na kateri so bili javnosti prvič predstavljeni osnutki ciljev razvoja trajnostne mobilnosti v občini;
- 4. sestanek delovne skupine (19. januar ob 14h - Sejna soba občine Cerknica);
- Delavnica na tematiko oblikovanja ciljev in prioritet ukrepov mobilnosti v Občini Cerknica (19. januar 2017, ob 17h – Sejna soba občine Cerknica);
- Obveščanje javnosti v obliki razstave o viziji in ciljnih razvoja trajnostne mobilnosti v Občini Cerknica
- Javna objava v občinskem glasilu (februar 2017) na kateri so javno objavljene ciljne vrednosti – občani imajo možnost javiti svoje predloge na cps@cerknica.si in
- Občinska spletna stran, kjer so objavljeni operativni cilji s ciljnimi vrednostmi.

5.2.1 Operativni cilji in določitev ciljnih vrednosti

Po določitvi strateških ciljev so bili z deležniki obravnavani operativni cilji in njihove ciljne vrednosti. Pri izvedbi aktivnosti smo se držali vodila Smernic, ki zahteva, da se omogoča spremljanje ciljnih vrednosti in hkrati določa, da morajo biti ciljne vrednosti jasne, merljive, navdihujoče, realne in časovno opredeljene. Na podlagi podatkov prejetih v anketah in analizah terenskih podatkov smo že imeli znane vrednosti trenutnega stanja (delež prometnih sredstev, število prometnih nesreč, višina namenskih sredstev občine, izgrajena infrastruktura, ...), ki so predstavljali osnovno vodilo pri oblikovanju ciljnih vrednosti.

Slika 2: Pomen ciljnih vrednosti pri določanju operativnih ciljev razvoja trajnostne mobilnosti



Tabela 5-5: Operativni cilji trajnostnega načrtovanja mobilnosti v Občini Cerknica

Strateški cilji	Operativni cilji in ciljne vrednosti
Sprejem Celostne prometne strategije Občine Cerknica v letu 2017 in spremljanje realizacije ter učinkov ukrepov v naslednjih letih.	1. Sprejem Celostne prometne strategije Občine Cerknica v letu 2017, spremljanje realizacije vsaki dve leti in novelacija Strategije vsakih pet let.
	2. Vključitev Občine Cerknica v aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti s pričetkom v letu 2017.
	3. Vzpostavitev sistema presoje kazalnikov in učinkov ukrepov do leta 2018.
Povečanje občinskih sredstev ter aktivnosti namenjenih ukrepom in promociji trajnostne mobilnosti in varnosti vseh udeležencev v prometu.	4. Povečanje deleža občinskih sredstev, namenjenih ukrepom trajnostne mobilnosti, v naslednjih petih letih za pet odstotkov vsako leto.
	5. Sodelovanje Občine Cerknica na evropskih projektih s tematiko trajnostne mobilnosti.

Pregled dokumentacije in obravnava stenutnega stanja je pokazala, da naj celostno prometno in prostorsko načrtovanje ter delež sredstev namenjen za trajnostno mobilnost v Občini Cerknica vključuje predvsem aktivnosti na naslednjih področjih:

- dolgoročno načrtovanje trajnostnih načinov potovanj v občini,
- izboljšanje pogojev za hojo in varnosti za pešce,
- razvoj kolesarske infrastrukture in storitev za varno kolesarjenje,
- kakovost in dostopnost javnega potniškega prometa ter
- umirjanje motornega prometa in zmanjšanje obremenjenosti občine s tranzitnim prometom.

Pregled peteklih občinskih proračunov je pokazal, da Občina Cerknica trenutno namenja v povprečju 2,5 % svojih letnih sredstev ukrepom trajnostne mobilnosti, če v ukrepe upoštevamo izgradnjo površin za pešce in ukrepe na področju motoriziranega prometa, ki intenzivneje vplivajo na izboljšanje varnosti v prometu. V prihodnje bo Občina Cerknica postopoma namenila večji delež sredstev za ukrepe trajnostne mobilnosti.

Občina Cerknica se do leta 2017 ni aktivneje vključevala v aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti, ki spada pod okrilje aktivnosti Ministrva za Infrastrukturo RS. V prihodnjih letih se bodo namenila sredstva za organizacijo aktivnosti ETM v občini in zagotovljene bodo primerne vsebine. Cilj Občine je, da se na vsaki dve leti pregleduje realizacija v CPS zapisanih ukrepov in pregleda evidentirane pozitivne učinke ukrepov.

Tabela 5-6: Operativni cilji za izboljšanje varnosti pešcev in spodbujanje hoje v občini

Strateški cilji	Operativni cilji in ciljne vrednosti
Izgradnja in dogradnja manjkajoče infrastrukture za pešce ob regionalnih in lokalnih cestah v naseljih.	1. Gradnja manjkajočih pločnikov v naseljih občine Cerknica, skozi katera potekajo državne ceste, do leta 2022.
Spodbujanje hoje kot aktivnega načina potovanja na krajših relacijah v občini Cerknica in omogočanje enakopravne mobilnosti za osebe z omejeno mobilnostjo.	2. Povišanje deleža hoje v vsakodnevnih potovanjih za tretjino do leta 2022 (s sedanjih 10 na 13 odstotkov).
	3. Postopno odpravljanje ovir za gibalno ovirane osebe in osebe z otroškimi vozički na javnih površinah.
Uvedba ukrepov, ki izboljšujejo varnost najšibkejših udeležencev v prometu.	4. Znižanje deleža prometnih nesreč z udeležbo pešcev za polovico do leta 2022 (glede na povprečje v obdobju 2010-2015). Vizija »med pešci ni smrtnih žrtev« do leta 2022.
	5. Odprava najmanj dveh pešcem nevarnih prometnih točk na leto.

Z namenom izboljšanja varnosti v Občini Cerknica in sledenju pričakovanju javnosti vizija razvoja trajnostne mobilnosti v občini Cerknica vključuje razvoj in gradnjo varne infrastrukture za pešce. Varna infrastruktura in spodbujanje hoje kot aktivnega načina mobilnosti na krajših razdaljah sta pogoja, da bodo občani v svoje vsakodnevne potovalne navade vključili več hoje. Operativni cilji občine Cerknica določajo, da se vzdolž odsekov regionalnih cest v občini zagotavljali površine za pešce.

Hkrati je dolgoročen cilj zmanjšanje prometnih nesreč katerih udeleženci so pešci kar bo mogoče doseči tudi z odpravo najmanj dveh pešcem nevarnih točk na leto.

V delovni skupini CPS Cerknica je bil aktivno prisoten tudi predstavnik gibalno oviranih oseb, s katerim so bili opravljeni tudi terenski ogledi. Evidentirane so bile nekatere gibalno oviranim nevarne prometne točke. Cilj občine je tekom izvajanja aktivnosti urejanja površin za pešce skrbeti, da je novozgrajena infrastruktura zgrajena ustrezno s standardi tudi za gibalno ovirane osebe. Hkrati se bodo odpravljale ovire na že izgrajeni infrastrukturi, ki onemogočajo gibalno oviranim osebam enakopravno mobilnost.

Tabela 5-7: Operativni cilji za razvoj kolesarjenja v občini

Strateški cilji	Operativni cilji in ciljne vrednosti
Zagotavljanje celovite storitve razvoja in izgradnje koridorjev kolesarske infrastrukture in storitev v občini	1. Sprejem celovite strategije razvoja kolesarskega omrežja do 2019.
	2. Zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles ob javnih ustanovah in površinah v občini Cerknica do leta 2022.
Z upoštevanjem naravnih danosti in turističnega potenciala občine izboljšati varnost kolesarjev in pogojev za razvoj tako dnevnega kot rekreativnega kolesarjenja v občini.	3. Zmanjšanje števila nesreč z udeležbo kolesarjev za polovico do leta 2022 (glede na povprečje v obdobju 2010-2015). Vizija »med kolesarji ni smrtnih žrtev« do leta 2022.
	4. Podvojitev deleža dnevnih potovanj, opravljenih s kolesom, do leta 2022 (s sedanjih pet na deset odstotkov).
	5. Izboljšanje pogojev za rekreativno in turistično kolesarjenje.

V občini Cerknica je izrazito opazno pomanjkanje površin za kolesarjenje v funkciji dnevne mobilnosti. Predvsem je bilo pomanjkanje ustreznih površin izpostavljeno s strani javnosti tako v anketah kot tudi številnih javnih razpravah. Zaradi pomembnosti gradnje kolesarskih površin v občini Cerknica, se je Občina odločila, da pred izgradnjo kolesarskih površin pripravi celovito študijo možnosti razvoja kolesarskih koridorjev v občini Cerknica, ki bi presegala aktivnosti predmetne Celostne prometne strategije. S tem razlogom občina predlaga ukrep, da se za dolgoročen razvoj kolesarskega omrežja in izboljšanje pogojev za kolesarjenje v občini Cerknica predhodno pripravi celovito strategijo razvoja kolesarjenja.

Poleg že postavljene kolesarnice v bližini Avtobusne postaje v Cerknici bo občina tudi v prihodnje v bližini uradov in vzgojno-varstvenih zavodov zagotavljala ustrezno infrastrukturo za parkiranje koles. Zaradi izjemnega turističnega potenciala bodo tudi v prihodnje spodbujali razvoj turističnega kolesarjenja in spremljevalne infrastrukture za kolesarje. Operativni cilj občine Cerknica je, da podvojijo delež dnevnih potovanj opravljenih s kolesom do leta 2022.

Tabela 5-8: Operativni cilji razvoja javnega potniškega prometa v Občini Cerknica

Strateški cilji	Operativni cilji in ciljne vrednosti
Izboljšanje kakovosti in dostopnosti do sredstev javnega prevoza v občini, predvsem med naselji Rakek in Cerknica ter od naselji oddaljenih od občinskega središča.	1. Zagotavljanje sredstev iz občinskega proračuna za storitve javnega linijskega prevoza v občini.
	2. Povečanje deleža uporabnikov javnega prevoza z 2,5 odstotka na pet odstotkov do leta 2022.
Povezovanje stanovanjskih in upravnih delov občine in omogočanje ustreznega nivoja multimodalnosti med različnimi prevoznimi sredstvi v občini.	3. Usklajevanje voznih redov avtobusnega in železniškega potniškega prometa v občini Cerknica.
	4. Obravnava možnosti vzpostavitve in uvedba sistema občinskega javnega potniškega prevoza do leta 2020.

Terenske analize in razprave z javnostjo so pokazale, da so nekateri deli občine podhranjeni z vidika dostopnosti do javnega prevoza in kakovosti storitve javnega linijskega prevoza potnikov. Predvsem je izpostavljen problem usklajevanja voznih redov avtobusnega in železniškega javnega prevoza in pomanjkanje možnosti povezovanja različnih upravnih, storitvenih in stanovanjskih delov v občini.

Za povečanje deleža uporabe javnega prevoza bo občina aktivna pri usklajevanju javnega avtobusnega in železniškega potniškega prevoza. Nadaljevale se bodo naložbe v izgradnjo in prenovo avtobusnih postajališč. V skladu z vizijo razvoja javnega potniškega prometa bodo v občini preučili potrebe in tudi možnosti vzpostavitve občinske avtobusne linije, ki bi povezovala večja naselja v občini, ustanove in v poletnem času tudi turistične znamenitosti.

Operativni cilj je podvojiti uporabo javnega potniškega prevoza v občini Cerknica iz 2,5 na 5 % do leta 2022.

Tabela 5-9: Operativni cilji umirjanja avtomobilskega in tovornega prometa v Občini Cerknica

Strateški cilji	Operativni cilji in ciljne vrednosti
Izboljšanje varnosti in umirjanje osebnega ter tovornega tranzitnega prometa preko občine Cerknica.	1. Znižanje deleža prometnih nesreč z udeleženiimi motornimi vozili za 20 odstotkov do leta 2025 (glede na leto 2016). Vizija »med uporabniki motornih vozil ni smrtnih žrtev«.
	2. Umirjanje motornega prometa v stanovanjskih naseljih in bližini izobraževalnih ustanov.
	3. Umirjanje tranzitnega tovornega prometa na regionalnih povezavah v občini.
Znižanje deleža dnevnih potovanj v občini opravljenih z osebnim avtomobilom	4. Znižanje deleža dnevnih potovanj, opravljenih z osebnim avtomobilom, za deset odstotkov do leta 2022 (glede na leto 2016).

Na podlagi postavljenih strateških ciljev so bili v tej projektni fazi določeni tudi operativni cilji za umirjanje in izboljšanje varnosti cestnega prometa.

Izboljšanje varnosti v prometu in s tem zniževanje števila prometnih nesreč je glavni cilj ukrepov umirjanja motoriziranega prometa v občini Cerknica. Ob zavedanju negativnih učinkov tranzitnega tovornega prometa si bo Občina z različnimi ukrepi prizadevala predvsem za umirjanje motoriziranega prometa v stanovanjskih naseljih, bližini izobraževalnih ustanov in na regionalnih cestah v občini. Operativni cilji predvidevajo, da se bo na podlagi aktivnosti spodbujanja trajnostne mobilnosti na dolgi rok zmanjšala raba osebnega avtomobila za prevoze na krajših relacijah v občini Cerknica.

6 OSNUTEK UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

V fazi izbire ukrepov so bili, glede na zastavljene strateške in operativne cilje, obravnavani potencialni svežnji ukrepov ter natančnejša tabela z opisi ukrepov in predvidenimi časovnimi roki izvedbe.

	Načrtovanje izvedbe ukrepa
	Izvajanje ukrepa

Steber 1: Trajnostno načrtovanje mobilnosti

N.	Sklop ukrepov	Ukrep	Časovni načrt izvedbe					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.1.	Spremljanje realizacije in prenova Strategije glede na ukrepe in učinke – pregled indikatorjev na 2 leti, novelacija 5 let							
1.1.a.		Spremljanje realizacije						
1.1.b.		Novelacija / Prenova						
1.2.	Izvajanje aktivnosti delovne skupine za razvoj mobilnosti v občini							
1.3.	Organizacija in izvajanje aktivnosti v sklopu Evropskega tedna mobilnosti							
1.4.	Izvajanje anket o potovalnih navadah prebivalcev							
1.5.	Aktivno sodelovanje na mednarodnih projektih na področju trajnostne mobilnosti							

Vir: Občina Cerknica, Prometni institut Ljubljana d.o.o., Lineal d.o.o., 2017

Steber 2: Varnost pešcev in promocija hoje

Število	Sklop ukrepov	Ukrep	Časovni načrt izvedbe					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022
2.1.	Izgradnja pločnikov ob regionalnih cestah s pripadajočo opremo							
2.1.a	Odsek 1	Unec - Slivice (dolžina v km, npr: 0,52 km)						
2.1.b.	Odsek 2	Begunje - Selšček (1,0 km)						
2.1.c.	Odsek 3	Rakek, Trg padlih borcev (0,42 km)						
2.1.e.	Odsek 5	Cerknica, Notranjska cesta (1,0 km)						
2.1.f.	Odsek 6	Ivanje Selo (1,0 km)						
2.2.	Izdelava in novelacija načrtov šolskih poti za OŠ v Občini Cerknica v skladu s smernicami							
2.2.a	Načrt 1	OŠ Notranjski odred Cerknica						
2.2.b	Načrt 2	Podružnična OŠ "11. maj" Grahovo						
2.2.c	Načrt 3	Podružnična OŠ Maksim Gaspari Begunje						
2.2.d	Načrt 4	OŠ Jožeta Krajca Rakek						
2.2.e	Načrt 5	Podružnična OŠ Rudolfa Maistra Unec						
2.3.	Prilagoditev infrastrukture gibalno oviranim osebam in slepim/slabovidnim na javnih površinah v občini Cerknica							
2.4.	Izgradnja pločnika na relaciji Dolenje Jezero - Cerknica (1,7 km)							
2.5.	Izdelava načrta za vzpostavitev varnega prečkanja pešcev preko regionalnih cest							

Vir: Občina Cerknica, Prometni institut Ljubljana d.o.o., Lineal d.o.o., 2017

Steber 3: Izboljšanje pogojev za kolesarjenje

Število	Sklop ukrepov	Ukrep	Časovni načrt izvedbe						
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	
3.1.		Priprava celovitega načrta razvoja kolesarskih koridorjev, infrastrukture in storitev za kolesarje							
3.2.		Gradnja kolesarskih stez na odsekih ob glavnih cestah v občini glede na celoviti načrt razvoja kolesarjenja v občini Cerknica							
3.3.		Postavitev kolesarnic in kolesarskih stojal v občini							
3.3.a.	Naselje 1	Kolesarnica na Rakeku							
3.3.b.	Naselje 2	Kolesarska stojala (cca 10 stojal letno) ob evidentiranih lokacijah v občini							
3.4.		Ureditev površin za pešce in kolesarje na Cesti 4. Maja od mestnega središča Cerknice do OŠ Notranjski odred Cerknica (0,75 km)							
3.5.		Usmerjevalne table za turistične kolesarje v občini Cerknica.							

Vir: Občina Cerknica, Prometni institut Ljubljana d.o.o., Lineal d.o.o., 2017

Steber 4: Dostopen javni potniški promet

Število	Sklop ukrepov	Ukrep	Časovni načrt izvedbe						
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	
4.1.		Študija možnosti razvoja javnega potniškega prometa v občini							
4.2.		Postavitev zavetišč na avtobusnih postajališčih (2 postajališči letno)							
4.3.		Izvajanje aktivnosti usklajevanja voznega reda bus/vlak							
4.4.		Uvedba občinske linije javnega potniškega prevoza - v poletnih mesecih turistična linija (skladno s študijo razvoja JPP v občini Cerknica)							
4.5.		Uvedba P+R sistema (AP Cerknica, cca. 50 parkirnih mest)							

Vir: Občina Cerknica, Prometni institut Ljubljana d.o.o., Lineal d.o.o., 2017

Steber 5: Umirjanje motoriziranega in tranzitnega tovornega prometa

Števílo	Sklop ukrepov	Ukrep	Časovni načrt izvedbe					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022
5.1.	Območja umirjanja prometa na lokalnih cestah							
5.1.a.	Naselje 1	Cerknica						
5.1.b.	Naselje 2	Rakek						
5.1.c.	Naselje 3	Unec						
5.2.	Infrastrukturni ukrepi izboljšanja varnosti in umirjanja tranzitnega prometa na regionalnih cestah							
5.2.a.	Izboljšanje prometne varnosti križišč (preglednost, talna in vertikalna signalizacija,...)							
5.2.b.	Infrastrukturni ukrepi za umirjanje prometa (krožišča, sredinski otoki za zmanjševanje hitrosti,...)							
5.3.	Aktivnosti za povečanje varnosti v prometu (meritve hitrosti, radarske table, ozaveščevalne akcije...)							
5.4.	Aktivnosti za pridobitev projektne dokumentacije za gradnjo obvoznice v naselju Rakek in Cerknica							

Vir: Občina Cerknica, Prometni institut Ljubljana d.o.o., Lineal d.o.o., 2017