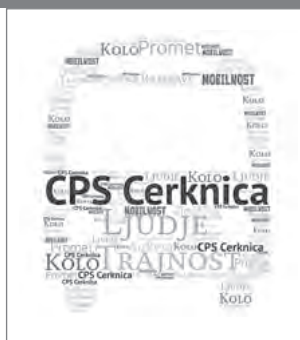






PROMET PO MERI LJUDI



# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE CERKNICA

Cerknica, 2017

**Celostna prometna strategija Občine Cerknica**  
**Promet po meri ljudi**

*Naročnik:*

Občina Cerknica  
Cesta 4. maja 53  
1380 Cerknica

*Izvajalca:*

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

LINEAL d. o. o.  
Jezdarska ulica 3  
2000 Maribor

*Skrbnik pogodbe za Občino Cerknica:* Tamara Klepac Sterle

*Vodja strokovne skupine:* Klemen Gostič

*Avtorji:* Klemen Gostič, mag. Klemen Ponikvar, dr. Mateja Matajič,  
mag. Vlasta Miklavžin, Tadeja Ključevšek, Mateja Hočevar,  
Mihaela Fridrih Praznik, mag. Matej Dobovšek, Anja Bauman Školjak,  
Petra Krištof, Tamara Klepac Sterle

*Člani delovne skupine:* Samo Mlinar, Matjaž Kandžič, Anton Lah,  
Alojz Puntar, Ludvik Martinčič, Matevž Podjed, Roman Stare,  
Dušanka Drobnič, Katarina Pogačnik, Ljubo Prhne, Anže Bajc

*Avtorji fotografij:* Ljubo Vukelič, Klemen Gostič, Valter Leban,  
Grega Žorž, Arhiv vrtca Martin Krpan Cerknica

*Avtor naslovne fotografije:* Grega Žorž

*Lektoriranje:* Sergeja Širca

*Oblikovanje in tisk:* SŽ-Železniška tiskarna Ljubljana, d. d.

*Založnik:* Občina Cerknica

*Naklada:* 200 izvodov

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada

Cerknica, junij 2017

CIP - Kataložni zapis o publikaciji  
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656:502/504(497.4Cerknica)

CELOSTNA prometna strategija Občine Cerknica : promet po meri ljudi / [avtorji  
Klemen Gostič ... [et al.] ; avtorji fotografij Ljubo Vukelič ... et al.]. - Cerknica : Občina,  
2017

ISBN 978-961-285-742-4

1. Gostič, Klemen  
290478848

# Vsebina

Nagovor župana . . . . .	5
Promet po meri ljudi v občini Cerknica . . . . .	7
Pomen celostnega prometnega načrtovanja . . . . .	9
Proces in aktivnosti priprave celostne prometne strategije . . . . .	13
Stanje prometa v občini . . . . .	15
Izzivi in priložnosti razvoja trajnostne mobilnosti . . . . .	19
Vključevanje javnosti . . . . .	23
Vizija razvoja trajnostne mobilnosti v občini Cerknica . . . . .	26
Strateški stebri razvoja trajnostne mobilnosti v občini Cerknica . . . . .	29
Trajnostno načrtovanje mobilnosti in vključevanje javnosti . . . . .	31
Varnost pešcev in spodbujanje hoje . . . . .	33
Izboljšanje pogojev za kolesarjenje . . . . .	35
Dostopen javni potniški promet . . . . .	37
Umirjanje osebnega in tranzitnega tovornega prometa . . . . .	39
Slovar uporabljenih pojmov . . . . .	42
Viri in literatura . . . . .	43





## Nagovor župana

Pojem promet smo do nedavnega razumeli kot temo, ki se v osnovi ukvarja z motoriziranimi vozili in njihovo pretočnostjo. Sto in več let smo se ukvarjali s tem, kako bomo čimbolj udobno in varno potovali z avtomobili in temu smo podredili cela mesta, celo krajine. Vsak razvoj ima prelomnice, na katerih se vprašamo o smeri, ki smo ji sledili. V zadnjih letih smo se začeli vedno bolj pogosto spraševati, kam gremo in za kakšno ceno. Po premisleku smo na prvo mesto postavili trajnostni razvoj.

**»Trajnostni razvoj zadovoljuje potrebe sedanjega človeškega rodu, ne da bi ogrozili možnosti prihodnjih rodov, da zadovoljijo svoje potrebe«** (Gro Harlem Brundtland, norveška političarka, 1987).

Torej na prvo mesto postavljamo človeka, danes za jutri. V tem smislu v razvoj prometa vnašamo novo paradigmo, ki se vse več ukvarja s tem, kako mesta in okolje ljudem približati na drugačen način. Kako je lahko mesto bolj prijazno na primer tretješolcu, ki gre zjutraj peš v šolo, knjižničarki, ki se s kolesom odpelje v službo, in živahni družbi upokojencev, ki se vsako jutro dobi na kavi v najljubšem lokalju.



S celostno prometno strategijo, ki načrtuje dejavnosti razvoja prometa po meri prebivalcev, se je Občina Cerknica umestila na zemljevid slovenskih in evropskih občin, ki se zavzemajo za boljšo mobilnost in višjo kakovost bivanja za vse občanke in občane.

Marko Rutar,  
župan Občine Cerknica

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'M' and 'R'.





# Promet po meri ljudi v občini Cerknica

Način urejanja prometa v posameznem mestu ali občini nam lahko veliko pove o kakovosti bivanja in zadovoljstvu skupnosti. Občine, ki si prizadevajo za višjo kakovost bivanja in boljše doživljanje prostora, na prvo mesto postavljajo prebivalce ter načrtujejo in podpirajo razvoj raznolikih načinov prevozov. Pestrost prevoznih možnosti izboljša kakovost življenja vseh prebivalcev. Celostna prometna strategija (v nadaljevanju: strategija) je ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa, ki obstoječe metode dopolnjuje z načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja. Strategija skuša izboljšati kakovost bivanja v posameznih mestih in regijah, tako za sedanje kot tudi za prihodnje generacije.

Kot v uvodnem nagovoru pravi župan, se je Občina Cerknica z dejavnostmi načrtovanja prometa po meri prebivalcev umestila na zemljevid slovenskih in evropskih občin, ki se zavzemajo za boljšo mobilnost in višjo kakovost bivanja za vse občanke in občane. Celostna prometna strategija je dokument z idejami, usmeritvami in akcijskimi načrti za uresničitev priložnosti, ki jih ima Občina Cerknica na področju načrtovanja prometa in trajnostne mobilnosti. Strategija je celovito obravnavan in v tesnem sodelovanju z javnostjo pripravljen dokument, ki odraža dolgoročne težnje po oblikovanju prometa po meri ljudi.

Sredstva za izdelavo Celostne prometne strategije so bila pridobljena na Javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. S sprejeto in v prihodnosti novelirano strategijo si Občina Cerknica lahko zagotovi različna dodatna sredstva za sofinanciranje

načrtovanih ukrepov razvoja trajnostne mobilnosti na lokalni ravni.

Čeprav bodo učinki v strategiji predlaganih ukrepov vidni predvsem na lokalni ravni, je za razvoj prometa v občini Cerknica pomembna tudi učinkovita povezanost s sosednjimi občinami in celotno notranjsko regijo. Pomemben izziv predstavljata predvsem odprava in umirjanje gostega tranzitnega prometa, za kar bo potrebno posredovanje na državni ravni. Izgradnjo obvoznice v strategiji obravnavamo kot enega od ukrepov, ki bi središči Rakeka in Cerknice dolgoročno lahko razbremenili tranzitnega prometa.

Cerknica, Rakek in Unec so pomembni generatorji prometa in imajo v strategiji osrednjo vlogo, saj v teh naseljih načrtujemo največ ukrepov. Skladno s predlogi javnosti so ti ukrepi usmerjeni v zagotavljanje večje prometne varnosti, boljših pogojev za pešce in kolesarje, dostopnejšega javnega prevoza ter umirjanja motoriziranega prometa. Navedeni ukrepi predstavljajo ključne stebre akcijskega načrta dolgoročnega razvoja trajnostne mobilnosti v občini Cerknica.

Občina Cerknica se zaveda pomena varnejše infrastrukture za pešce in kolesarje ter potrebe po umirjanju tranzitnega prometa. Hkrati pa že aktivno in uspešno stopa na pot zagotavljanja trajnostne mobilnosti. Naložbe za boljšo preglednost križišč, prenova postajališč javnega potniškega prometa, nova kolesarnica in zagotavljanje električne mobilnosti so le del investicij, s katerimi sledimo pozitivnim izkušnjam uspešnih evropskih, predvsem v zadnjih letih pa tudi mnogih slovenskih mest.



Učinki tovrstnega urejanja prometa na lokalni ravni segajo na različna področja. Manj voženj z osebniimi avtomobili pozitivno vpliva na okolje ter izboljšuje naše počutje in zdravje, nedvomno pa mirnejši avtomobilski promet izboljša tudi prometno varnost in zmanjšuje število prometnih nesreč. Občina Cerknica ima s svojimi naravnimi danostmi velik turistični

potencial, ki ga razvoj trajnostne mobilnosti lahko še spodbudi. Celostna prometna strategija Občine Cerknica tako izboljšuje pogoje za pešce in kolesarje, dostopnost do javnega prevoza in prometno varnost, s tem pa tudi kakovost bivanja za vse občanke, občane ter obiskovalce občine.

# Pomen celostnega prometnega načrtovanja

Priprava celostne prometne strategije temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavo vseh oblik prometnih sistemov. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja javnosti, sodelovanja različnih deležnikov in vrednotenja učinkov. Z vključevanjem javnosti se zagotovi nabor pravih ukrepov, ki izpolnjujejo lokalne potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

Sodobno razmišljanje o prometnem načrtovanju se torej odmika od dosedanje prakse, ki je temeljila predvsem na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov. Ker celostno prometno načrtovanje temelji na principu načrtovanja za ljudi, je priprava strategije temeljila na sloganu »Promet po meri ljudi,« ki je celostno zaokroževal tematiko vseh projektnih dejavnosti.

## Temeljne vrednote celostnega prometnega načrtovanja

Trajnostna mobilnost predstavlja učinkovito razvit prometni sistem, katerega izvajanje sledi temeljnim vrednotam celostnega prometnega načrtovanja in ima hkrati minimalen negativen vpliv na okolje in naše zdravje.

Načrtovanje in izvajanje ukrepov celostne prometne strategije ter dolgoročno sledenje njihovih učinkov pomenijo začetek razvoja takega lokalnega prometa v občini Cerknica, ki omogoča bolj prijetno bivalno okolje, bolj čisto naravno okolje, manj hrupa in večjo prometno varnost.

*Pri izdelavi strategije smo sledili jasno izraženim temeljnim lokalnim vrednotam:*

- *ohranitev naravnega okolja,*
- *izboljšanje zdravja in varnosti prebivalcev,*
- *cenejši prevoz za prebivalce,*
- *alternativni načini potovanj,*
- *povezava prometnih sistemov,*
- *izkoriščanje turističnega potenciala občine.*

## Prednosti celostnega prometnega načrtovanja

Osrednji del obravnave celostnih prometnih strategij sta promet po meri ljudi in izboljšanje kakovosti bivanja. Promet in mobilnost sta v celostnem prometnem načrtovanju le orodji za doseganje predhodno zastavljenih strateških in operativnih ciljev, saj gre za celostno obravnavo, kjer načrtovanje ni omejeno na posamezno področje. Občina Cerknica je tako v procese načrtovanja celostne prometne strategije aktivno vključila pobude iz lokalnega okolja, saj je vključitev javnosti postavila visoko na lestvico prioritete.

V sklopu analize stanja smo temeljito preučili potrebe po izboljšanju dostopnosti in varnosti za uporabnike prometa v občini. Na podlagi predlogov, zbranih na terenskih ogledih, javnih razpravah in delavnicah, smo določili območja in lokacije, ki potrebujejo izboljšave na področju varnosti, dostopnosti ali kakovosti bivanja za vse občanke in občane. Na podlagi zbranih



podatkov in mnenj smo pripravili predloge za celostno načrtovanje prometa v občini, katerega izhodišča, učinki in prednosti se razlikujejo od tradicionalnega pristopa k prometnemu načrtovanju prometa.

**Izboljšanje mobilnosti in dostopnosti:** s poudarkom na hoji, kolesarjenju, javnemu potniškem prometu in umirjanju motoriziranega prometa zagotavljamo trajnostno mobilnost in boljšo dostopnost do različnih storitev za vse prebivalce.

**Pozitivni učinki na okolje in zdravje:** z zmanjšanjem uporabe motornih vozil se zmanjšujejo izpusti toplogrednih plinov. Prebivalce spodbujamo k aktivnemu gibanju na njihovih vsakodnevni poteh.

**Izboljšanje mobilnosti in dostopnosti:** s poudarkom na hoji, kolesarjenju, javnemu potni-

škem prometu in umirjanju motoriziranega prometa zagotavljamo trajnostno mobilnost in boljšo dostopnost do različnih storitev za vse prebivalce.

**Vključenost javnosti v procese odločanja:** ker načrtujemo za ljudi, v procese odločanja in izvajanja ukrepov ter obravnave njihovih učinkov vključujemo raznoliko javnost.

**Promocija in turistični razvoj občine:** občina, ki promet načrtuje celostno, se ponaša z inovativnostjo in naprednostjo, ki privabljata dodatne obiskovalce.

**Zagotavljanje trajnostnega razvoja:** strategija stremi k doseganju ravnotežja med gospodarskim razvojem, kakovostjo okolja in socialno enakostjo.



<b>Tradicionalno načrtovanje prometa</b>	<b>Celostno načrtovanje prometa</b>
<i>Predmet obravnave je predvsem nova infrastruktura, ki praviloma temelji na reševanju težav cestnega prometa.</i>	<i>Infrastruktura predstavlja le enega izmed načinov reševanja težav. Pomembno je vključevanje ostalih prometnih sistemov, predvsem hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa.</i>
<i>Osrednji cilj načrtovanja je zagotavljanje hitrosti in pretočnosti, predvsem avtomobilskega prometa.</i>	<i>Osrednji cilj je ljudem zagotoviti boljšo mobilnost in kakovost bivanja.</i>
<i>Intenzivno naložbeno načrtovanje, ki je osredotočeno na večje in dražje projekte.</i>	<i>Načrtovanje ukrepov je stroškovno manj intenzivno, osredotočeno je na sledenju učinkov izvedenih ukrepov.</i>
<i>Projektno načrtovanje v zaprtem odločevalskem krogu z nižjo stopnjo vključevanja različnih deležnikov v proces sprejemanja odločitev.</i>	<i>V proces načrtovanja se vključijo različni odločevalski sektorji, ki se pri sprejemanju odločitev intenzivneje posvetujejo s strokovno javnostjo in različnimi deležniki.</i>

Prirejeno po Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012b).



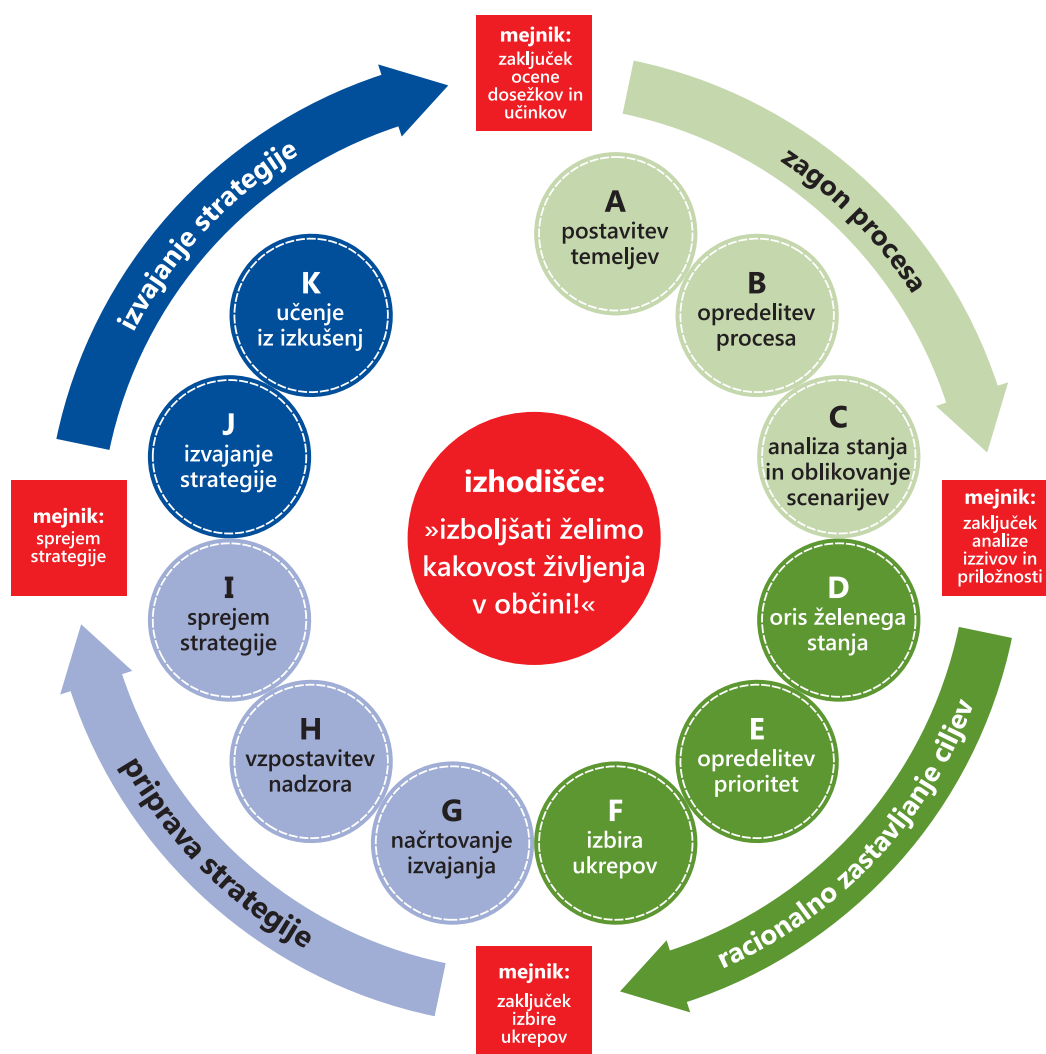
# Proces in aktivnosti priprave celostne prometne strategije

Tako kot v ostalih občinah Republike Slovenije, kjer so pripravili celostne prometne strategije, smo tudi strategijo razvoja prometa v občini Cerknica izvajali po priporočilih dokumenta Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (2012) Ministrstva RS za Infrastrukturo (v nadaljevanju: smernice). Smernice so bile vodilo za razporeditev delovnih procesov, osre-

dnjih vsebinskih sklopov, dejavnosti analize stanja, način vključevanja javnosti ter procese izbire ukrepov na področju trajnostne mobilnosti v občini Cerknica.

**Vzpostavitev procesa in analiza stanja:** delovni sklop, ki je trajal od junija do novembra 2016, je obsegal določitev časovnih rokov projekta in

## Elementi in dejavnosti procesa priprave Celostne prometne strategije



Vir: Prirejeno po Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012b).



odgovornosti, vzpostavitev delovne skupine in obravnavo ključnih prometnih težav v občini. V sklopu analize stanja smo poleg drugih dejavnosti opravili pet terenskih ogledov na različnih lokacijah v občini, javni razpravi v Cerknici in na Rakeku, 25 intervjujev s pomembnejšimi deležniki ter anketo o potovalnih navadah prebivalcev občine na vzorcu 160 anketiranih.

**Racionalno zastavljanje ciljev in izbor ukrepov:** dejavnosti tega strateško izredno pomembnega sklopa so potekale od novembra 2016 do februarja 2017. Na podlagi zbranih podatkov, terenskega dela in mnenja javnosti smo izdelali splošno vizijo razvoja prometa v občini. Določili smo prednostne naloge in merljive cilje, ki so bili vodilo pri snovanju in izvajanju strategije. Na podlagi dveh javnih razprav

in sestankov delovne skupine smo pripravili osnutek paketov ukrepov za vseh pet strateških stebrov razvoja trajnostne mobilnosti v občini Cerknica.

**Razvoj in izvajanje strategije:** v zadnjih dveh fazah je od marca do junija 2017 potekalo predvsem dokončno usklajevanje zastavljene strategije s ključnimi deležniki. V javnosti sta bila obravnavana akcijski načrt ukrepov, ki vsebuje dogovor o pristojnostih in razporeditvi sredstev, ter načrt spremljanja in vrednotenja učinkov izvedenih ukrepov. Strategija, ki bo občino dolgoročno vodila v do človeka in okolja prijaznejši in bolj trajnostni razvoj, je bila v juniju 2017 sprejeta na seji Občinskega sveta Občine Cerknica in tako je postala veljaven občinski dokument.



# Stanje prometa v občini

Za obravnavo potreb družbenega okolja in prebivalcev občine Cerknica smo pripravili podrobno analizo sedanjega stanja prometa, ki je bila v pomoč pri razumevanju potencialov razvoja prometa in občine v prihodnosti. Opravljen kvantitativni pregled trenutnih razmer na pomembnih razvojnih področjih (prostorski dokumenti, stanje prometa, dostopnost storitev in infrastrukture, prometna varnost in storitve javnega potniškega prometa) je služil za pripravo seznama pomanjkljivosti, izzivov in priložnosti za nadaljnji razvoj občine. Dodaten vir informacij so bili mnenja in predlogi prebivalcev občine Cerknica na javnih razpravah in delavnicah.

## Poselitvene in prometne značilnosti občine

Občina Cerknica zavzema osrednje območje Notranjske in je že od nekdaj prometno zelo razvita. Obsega 241 km<sup>2</sup> veliko območje s 65-imi naselji, v katerih živi 11.400 prebivalcev. Gostota poselitve znaša 47 prebivalcev na km<sup>2</sup>, kar je dvakrat manj od slovenskega povprečja, medtem ko je stopnja motorizacije v slovenskem povprečju. Občina na jugu meji na občini Loška dolina in Pivka, na zahodu na občini Postojna in Logatec, na severu na občine Vrhnika, Borovnica, Brezovica in Ig, na vzhodu pa na občini Velike Lašče in Bloke.

Središče istoimenske občine je naselje Cerknica. Leži na severnem robu Cerkniškega polja, pod Slivnico (1.114 m). Staro mestno jedro Tabor je

vrh nizke vzpetine, novejši del naselja se širi v smereh Kamne Gorice in Peščenka. Zahodno od Cerknice je naselje Podskrajnik, kjer se razvija industrijska cona (IC) Podskrajnik, največji zaposlitveni center in generator prometa v občini Cerknica.

Razen Cerknice, Rakeka, Unca in Grahovega so ostala naselja v občini poseljena razpršeno. Analize so pokazale, da tri četrtine (8.760) občanov prebiva največ 500 metrov od najbližjega avtobusnega postajališča. Torej je oddaljenim naseljem potrebno izboljšati dostopnost do javnega potniškega prevoza.

Zaradi lege ob pomembnih prometnicah Notranjske je prometni značaj občine izrazito tranziten. Na zahodnem delu občine potekata avtocesta A1 (izvoz Unec) in glavna dvotirna železniška proga Ljubljana–Sežana (železniška postaja Rakek). Skozi občino potekata še dve pomembnejši regionalni cesti: RI 212 Unec–Žlebič in RIII 643 Preserje–Rakitna–Cerknica. Prometno najbolj obremenjen je odsek regionalne ceste med Rakekom in Cerknico, po katerem v povprečju vozi okoli 8.900 vozil dnevno (letno povprečje). Pomemben izziv urejanja prometa v občini je umirjanje tranzitnega prometa čez občino, saj je polovica tovornega prometa po regionalni cesti tranzitne narave.

**Hrup vse bolj načenja kakovost bivanja v naših mestih, še posebej ob prometnicah. Ne samo podnevi, naš mir kali tudi ponoči.**

## Kakšne so naše potovalne navade?

Za evidentiranje obstoječega stanja in pripravo akcijskega načrta strategije smo izvedli različne dejavnosti prepoznavanja potovalnih navad občanov in občank. Moramo se namreč zaveдати, da se bodo sedanje potovalne navade, prakse urejanja in gospodarjenja s prostorom ter dejavnosti varstva in zaščite okolja odražale na dolgoročnem razvoju občine.

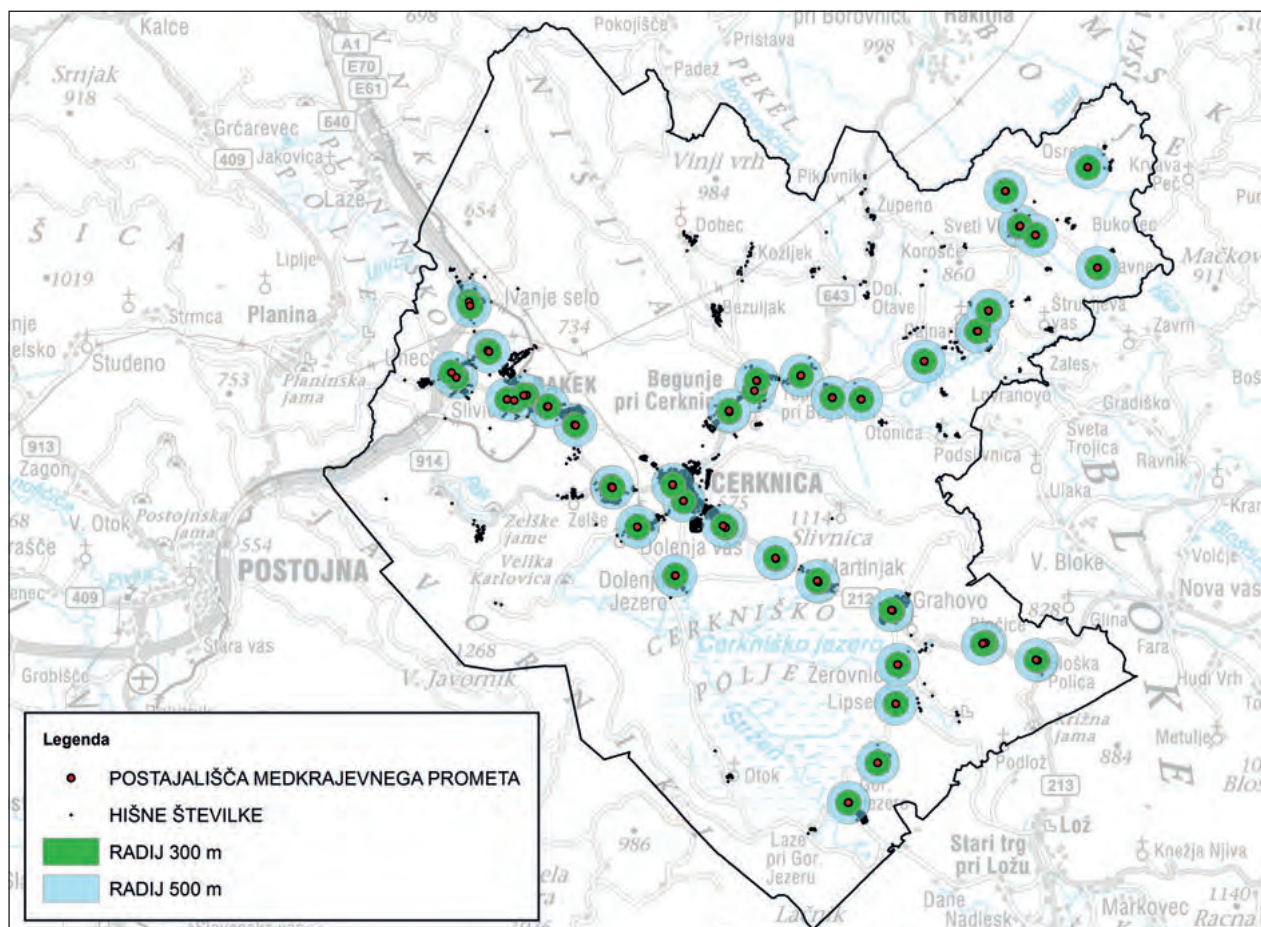
Ker lahko prihodnost načrtujemo le, če dobro poznamo sedanjost, smo v sklopu izdelave celostne prometne strategije izvedli anketo o potovalnih navadah. Potrebne podatke smo dobili s pomočjo anketnega vprašalnika, objavljenega v občinskem glasilu Slivniški pogledi in na spletu. Anketa je prva tovrstna analiza potovalnih navad v občini in pomemben vir podatkov za bodoče načrtovanje prometa.

Poleg pridobivanja informacij je bila anketa tudi dober način ozaveščanja prebivalcev občine o pomenu uporabe okoljsko primernejših načinov potovanja.

## Vse preveč uporabljamo avtomobil

Anketa je pokazala, da občani Cerknice z osebnim avtomobilom opravijo okoli 75 odstotkov vseh potovanj, sledi hoja s 14-imi odstotki in nato še kolo, avtobus in vlak – s temi prevoznimi sredstvi občani skupno opravijo 11 odstotkov potovanj. Celoten javni potniški promet predstavlja zgolj tri odstotke vseh potovanj.

Anketiranci so izrazili zadovoljstvo z dostopnostjo do trgov in ulic, prav tako menijo, da je za urejanje parkirnih površin in površin za rekreacijo v občini dovolj dobro poskrbljeno.

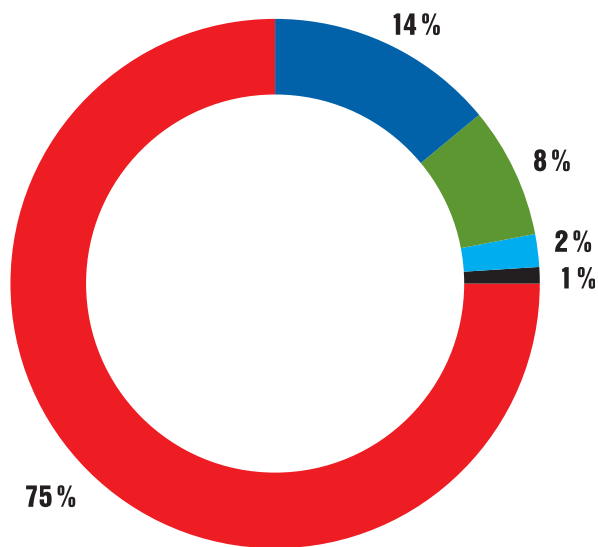


Vir: Prometni institut Ljubljana d. o. o., 2017; Statistični urad Republike Slovenije, 2017; Občina Cerknica, 2017

Najmanj so zadovoljni z vzdrževanjem cest in s tranzitnim prometom (predvsem tovornim), ki poteka skozi občino ter s povzročanjem hrupa in vibracij zmanjšuje kakovost bivanja.

Pridobili smo več kot 400 mnenj prebivalcev o najpomembnejših vrednotah urejanja prometa v občini. Anketiranci menijo, da je najbolj pomembno zagotoviti več površin za pešce in kolesarje ter boljšo prometno varnost otrok. Pomembna se jim zdi tudi urejenost prometne infrastrukture, želijo pa si še zmanjšanja negativnih učinkov prometa, predvsem hrupa, vibracij in okoljskega onesnaževanja.

Velika večina anketirancev, kar 87 odstotkov, je pripravljena spremeniti svoje potovalne navade, če bi se v občini zagotovilo ustrezno infrastrukturo za trajnostno mobilnost in javni potniški promet.



- hoja
- kolo
- avtobus
- vlak
- avto: voznik ali sopotnik





# Izzivi in priložnosti razvoja trajnostne mobilnosti







V sklopu obravnave trenutnega stanja mobilnosti smo upoštevali tudi izzive in priložnosti za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti v občini Cerknica. Opaziti je izjemen regionalen pomen občine, predvsem na administrativnem, gospodarskem, kulturnem in okoljevarstvenem področju. IC Podskrajnik je pomemben zaposlitveni center za občino, hkrati pa tudi pomemben generator prometa na medobčinski ravni. Cerkniško jezero s svojimi naravnimi lepotami je najpomembnejša turistična in rekreacijsko točka občine.

Zaradi pomanjkanja nekaterih proizvodnih, trgovskih in storitvenih dejavnosti v občini Cerknica ter gospodarskega pomena bližnjih občin (Ljubljana, Postojna, Logatec in Vrhnika) se več kot polovica delovno aktivnega prebivalstva zaposluje izven meja občine. Razvita prometna mreža, bližina avtoceste A1 in manj razvit sistem javnega prevoza še dodatno pripomorejo, da je tako na občinski kot tudi na medobčinski ravni večina dnevnih migracij opravljena z osebnim avtomobilom.

## Naši izzivi ...

Čeprav je razvita prometna mreža pogoj za ustrezno raven mobilnosti, pa regionalni tranzitni (predvsem tovorni) promet skozi občino bivajočim ob prometnicah povzroča nemalo preglavic. V Cerknici trenutno tudi še ni območja, namenjenega le pešcem ali kolesarjem, ampak večino javnega prostora zavzemajo

avtomobilom namenjene prometnice. Na različnih lokacijah po občini, predvsem v bližini avtoceste, se je razvilo sopotništvo, ki sicer zmanjšuje zastoje avtomobilskega prometa, a ne pripomore vidneje k zagotavljanju učinkov trajnostne mobilnosti na regionalni ravni.

-  **Dnevni migracijski primanjkljaj občine, saj polovica delovno aktivnega prebivalstva dnevno migrira izven meja občine.**
-  **Izrazita prostorska razpršenost naselij, kar zmanjšuje dostopnost do sredstev javnega prevoza.**
-  **Glede na turistični potencial je ponudba premalo razvita. Možnosti za razvoj dodatnih nastanitvenih kapacitet in pestrejše turistične ponudbe.**
-  **Potreba po izboljšanju varnosti in umirjanju prometa, predvsem na lokacijah v bližini vzgojno-varstvenih zavodov in stanovanjskih območij.**
-  **Velik delež tranzitnega tovornega prometa po regionalnih cestah skozi občino, kar zmanjšuje prometno varnost in kakovost bivanja.**
-  **Pomanjkanje infrastrukture za pešce in kolesarje v naseljih in med njimi, kar onemogoča povečanje deleža rabe nemotoriziranih prometnih sredstev.**



GREMO NA  
ELEKTRIKO

## ... so tudi naše priložnosti za razvoj!

Člani delovne skupine in predstavniki javnosti so na javnih razpravah izpostavili veliko priložnosti za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti v občini Cerknica. Poudarili so pomen razvoja dodatne ustrezne infrastrukture za pešce, tako na relacijah med posameznimi naselji (Unec–Slivice, Begunje pri Cerknici–Selšček, Dolenja vas–Podskrajnik) kot tudi znotraj naselij v občini (Trg padlih borcev na Rakeku, Notranjska cesta v Cerknici).

Dnevno kolesarjenje je omejeno predvsem na potovanja znotraj posameznih naselij. Zaradi naravnih danosti (Cerknško jezero in polje, Rakov Škocjan, Menišija, dolina Cerknšičice) in turističnega potenciala občine je rekreativno kolesarjenje bolj razvito. Označene so nekatere rekreativne kolesarske poti, na voljo so kolesarske karte, nekateri lokalni ponudniki pa omogočajo izposajo koles v rekreativne namene. Potencial je tudi v nadaljnjem razvoju javnega potniškega prometa in povezovanju avtobusnega ter železniškega prevoza tako na ravni dnevnih migracij (povezava javnega potniškega prometa do IC Podskrajnik in oddaljenih naselij v občini) kot tudi za namene razvoja turizma. Do turistično zanimivih, a okoljsko ranljivih območij moramo predvsem v turistični sezoni zagotoviti dostop z javnim prevozom.

Možnosti dodatnih ukrepov se kažejo tudi pri umirjanju motoriziranega prometa, predvsem

v stanovanjskih soseskah v Cerknici, na Rakeku in Uncu ter v bližini vzgojno-varstvenih zavodov. Umirjanje tranzitnega prometa bi imelo številne pozitivne učinke na prebivalce občine, saj bi se z zniževanjem ravni hrupa in vibracij izrazito povečala kakovost bivanja ob glavnih prometnicah.



**Razvito cestno omrežje in ugodna prometna lega občine ob prometnem omrežju državnega in regionalnega pomena.**



**Pomembna vloga in pomen Cerknice kot medobčinskega središča v širši regiji.**



**Notranjski regijski park je izjemna naravna in kulturna vrednota državnega pomena ter velik potencial za razvoj trajnostnega turizma.**



**Možnosti za razvoj javnega potniškega prometa med občinskim središčem ter oddaljenimi naselji v občini in gospodarskimi conami (IC Podskrajnik).**



**Potencial za razvoj površin za pešce in kolesarskega omrežja v naseljih in med njimi.**



**Potencial za razvijanje številnih rekreacijskih površin in omogočanje dostopa do turističnih območij s poudarkom na hoji in kolesarjenju.**





# Vključevanje javnosti

## Proces obveščanja in vključevanja javnosti

Celostno prometno načrtovanje je inovativno predvsem zaradi vključevanja javnosti v procese načrtovanja, oblikovanja in vodenja, pa tudi zaradi spremljanja učinkov izvedenih ukrepov. Prebivalce in druge akterje smo v pripravo strategije vključevali z različnimi metodami, saj smo med pripravo strategije izvedli štiri javne razprave, nagradno anketo o potovalnih nava-

dah prebivalcev občine Cerknica, tri delavnice z zainteresirano javnostjo, dogodek na prostem v času občinskega praznika, razstavo o viziji in ciljih, več kot dvajset intervjujev z deležniki in mnoge sestanke s predstavniki Občine Cerknica ter člani delovne skupine. Javnost in predstavnike četrtnih skupnosti smo povabili na terenske ogledе posameznih lokacij, tako so lahko izrazili svoja opažanja ter podali konkretne predloge za morebitno ureditev prometa na lokalni ravni.





## Upoštevali smo vaše ideje in predloge

Poleg učinkov obveščanja je vključevanje javnosti v proces priprave strategije načrtovalcem omogočilo pridobivanje podatkov o specifičnih značilnostih lokalnega prometa in hkrati prispevalo k legitimnosti ukrepov ter akcijskega načrta. Javnost je bila o procesu priprave strategije dodatno obveščena v mesečnem občinskem glasilu Slivniški pogledi, ki ga prejemajo vsa gospodinjstva v občini Cerknica. Informacije so prebivalci občine prejeli tudi na zbrane elektronske naslove in v projektni brošuri, dodatno pa so se lahko s potekom dejavnosti in posameznimi delovnimi gradivi informirali na občinski spletni strani. Kot uporaben kanal za stike z javnostmi se je izkazal elektronski naslov [cps@cerknica.si](mailto:cps@cerknica.si), na katerega smo prejeli mnoge konstruktivne ideje in predloge za izboljšanje pogojev trajnostne mobilnosti v občini.

## Aktivnosti delovne skupine

V prvih projektnih fazah je bila za pripravo in spremljanje izvedenih dejavnosti ustanovljena delovna skupina. Delovno telo sestavlja trinajstih članov, ki zastopajo oddelke Občine Cerknica, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Cerknica, Občinski svet Občine Cerknica, JP Komunala Cerknica, Notranjski regijski park, nekatere vzgojno-varstvene zavode v občini, Medobčinski inšpektorat in redarstvo, energetska upravljanje v občini Cerknica, gibalno ovirane osebe in mlade. Namen delovne skupine je sodelovanje pri analizi stanja, oblikovanju vizije razvoja prometa v občini in sprejemanju ključnih odločitev, povezanih z akcijskim

načrtom. Izražen interes za dolgoročno sodelovanje strokovne javnosti, prebivalcev občine in mnogih deležnikov je zagotovilo, da bo strategija tudi v prihodnje živ dokument, ki bo v stalnem in tesnem stiku z realnimi potrebami uporabnikov prometa v občini.

## Javne razprave in delavnice

Javne razprave so bile pomemben del vključevanja javnosti v proces načrtovanja Celostne prometne strategije Občine Cerknica. Promocija v občinskih glasilih, spletnih medijih in na plakatih je bila učinkovita, saj se je štirih javnih razprav in delavnic skupaj udeležilo več kot 150 prebivalcev občine. V zgodnejših fazah smo s prebivalci in z drugimi akterji na javnih razpravah analizirali predvsem prometne izzive. V sodelovanju z javnostjo smo izoblikovali seznam ključnih izzivov za posamezno vrsto mobilnosti, ki so predstavljali pet ključnih stebrov razvoja trajnostne mobilnosti v občini. Dejavnosti vključevanja javnosti se po sprejetju strategije ne bodo zaključile, saj se glavno delo šele pričinja. Občina bo intenzivno spremljala učinke ukrepov, ki jih določa strategija, in vsakih nekaj let preverjala ustreznost izvedenih ukrepov. Strategija se bo po potrebi nadgrajevala, upoštevajoč opažanja in predloge prebivalcev. Vi boste namreč imeli zadnjo besedo pri spreminjanju svojih potovalnih navad.

# Vizija razvoja trajnostne mobilnosti v občini Cerknica

Dobro zasnovana vizija razvoja prometa je ključnega pomena za celostno načrtovanje, izbor in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti. Prav vizija razvoja in strateški pogled v bližnjo prihodnost je tisti nujen del načrtovanja, ki ga dosedanje načrtovanje prometne infrastrukture ni vsebovalo. Gradnja infrastrukturno in finančno zahtevnih novih prometnic, ki jih gradimo za povečanje pretočnosti in hitrosti motornih vozil, pogosto rešuje težave le kratkoročno, dolgoročno pa povzroča nemalo novih težav. Potrebno je njihovo nenehno vzdrževanje in prav kmalu so zaradi ponovnega povečanja obsega prometa potrebne nove naložbe v infrastrukturo.

## Kakšen bo promet v občini v prihodnje

Z deležniki smo obravnavali tri možne scenarije razvoja prometa v občini, da smo spoznali njihove učinke. Upoštevajoč trenutne trende rasti motorizacije je prvi scenarij predvideval nadaljevanje projektov v teku, medtem ko je drugi predvideval izrazito povečanje naložb v izgradnjo infrastrukture, namenjene zgolj motoriziranemu prometu. Posebnost tretjega scenarija je upoštevanje izvedbe v strategiji predvidenih ukrepov celostnega načrtovanja trajnostne mobilnosti.

Rezultati učinkov posameznih scenarijev so jasno pokazali, da bomo le z vključevanjem javnosti in izvajanjem dejavnosti celostne prometne strategije dosegli boljše sprejetost ukrepov trajnostne mobilnosti ter tako oblikovali promet po meri ljudi. Dolgoročno se bo pove-

čal delež hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa v občini, delež uporabe osebnih vozil v vsakodnevni potovanjih na krajših relacijah pa se ne bo več višal. Potencialni scenarij razvoja trajnostne mobilnosti bo predvsem umiril tranzitni tovorni promet skozi občino, izboljšal varnost vseh udeležencev v prometu in zmanjšal negativne učinke motoriziranega prometa.

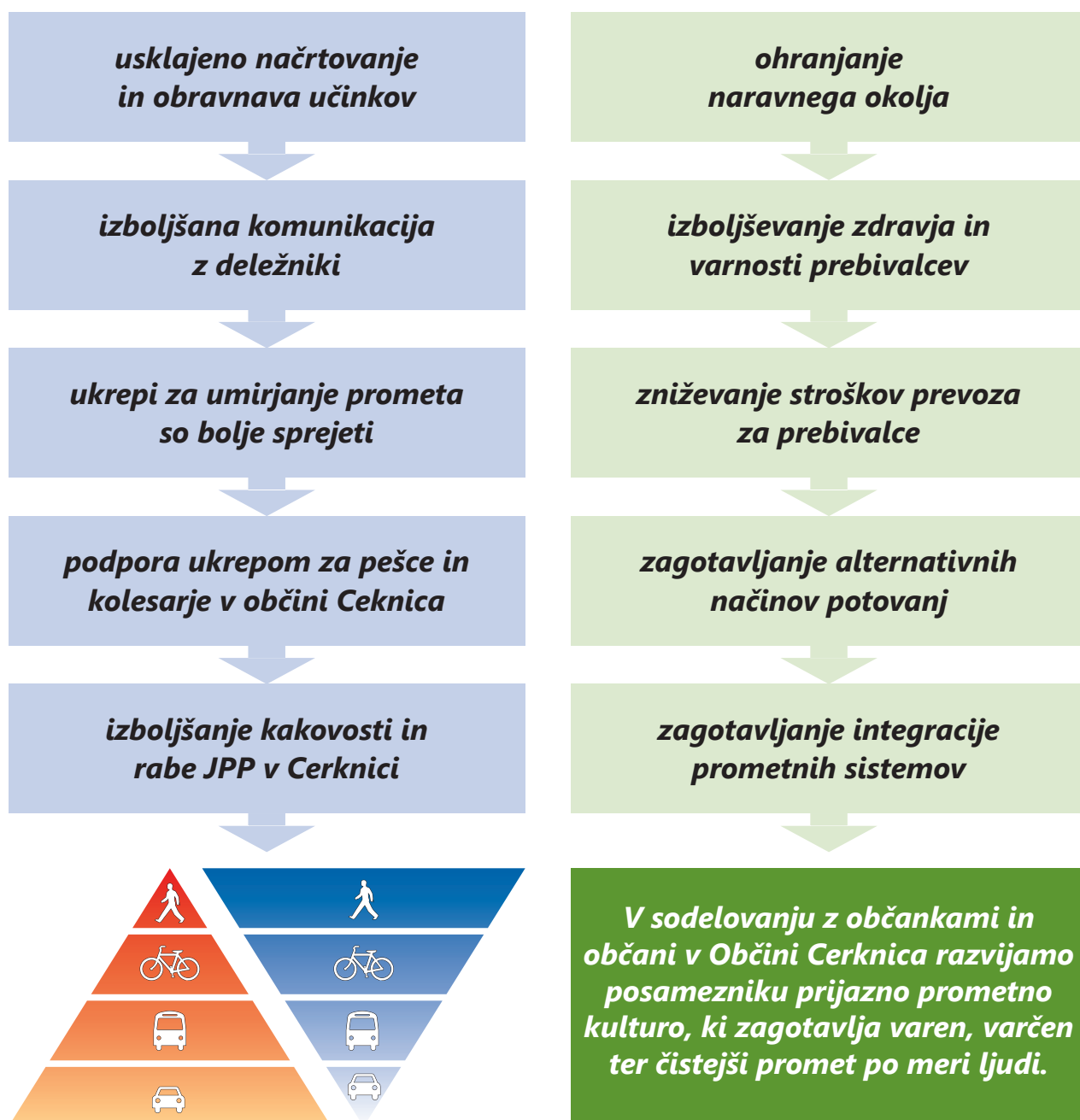
## Temeljne vrednote razvoja mobilnosti

Kot je navedeno v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji (MzI, 2015), si Slovenija prizadeva za razvoj trendov povečanja dostopnosti do javnega prevoza in zagotavljanje pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključujejo tudi razvoj pešačenja in kolesarjenja. Tako kot Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji tudi Celostna prometna strategija Občine Cerknica med pomembne vrednote postavlja ohranjanje naravnega okolja ter zagotavljanje integracije prometnih sistemov in alternativnih načinov potovanja. V krogu delovne skupine postavljene temeljne vrednote načrtovanja prometa so postale osnovno vodilo pri oblikovanju strateških ciljev in ukrepov na področju trajnostne mobilnosti v občini.

## Strateški cilji in ukrepi razvoja prometa

Z izbiro strateških ciljev smo določili področja izboljšav in natančno opredelili dimenzije sprememb, ki jih želimo v Občini Cerknica doseči

**Predvideni učinki scenarija razvoja trajnostne mobilnosti v občini Cerknica.**



na področju prometa. Pri pripravi strateških ciljev smo sledili predhodno dogovorjenim temeljnim vrednotam in jih upoštevali tudi pri oblikovanju strateških stebrov ukrepov. Skupaj z delovno skupino in javnostjo smo določili naslednje strateške cilje za razvoj prometa v občini Cerknica:

- 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.



# Strateški stebri razvoja trajnostne mobilnosti v občini Cerknica

Ob upoštevanju strateških ciljev in vizije razvoja občine prometna strategija Občine Cerknica predvideva pet ključnih področij ukrepanja. Strateški stebri se med seboj povezujejo in dopolnjujejo, nekateri med njimi imajo tudi sinergijske učinke. Strateški stebri so bili izoblikovani na podlagi ključnih ugotovitev analize stanja prometa v občini Cerknica, rezultatov delavnic in mnenj občanov o pričakovanem razvoju prometa v občini.

Prvi steber se osredotoča predvsem na promocijske dejavnosti in spremljanje učinkov izvedenih ukrepov trajnostne mobilnosti. Medtem ko drugi steber poudarja pomen izgradnje manjkajoče infrastrukture za pešce ter izboljšanje varnosti za naše najmlajše, tretji steber podpira izboljšanja pogojev za kolesarje in izgradnjo kolesarske infrastrukture. Ker so za občino Cerknica značilni dnevni delovni tokovi v večja zaposlitvena središča, sta ključnega pomena dodatno razvijanje in promocija uporabe javnega prevoza tako na občinski kot tudi na med-občinski ravni.

V četrtem stebru si bo občina po zgledu nekaterih slovenskih občin (Postojna, Kočevje) prizadevala za vzpostavitev sistema občinskega javnega potniškega prevoza. Ta bo povezoval bolj oddaljena naselja z občinskim središčem in v poletnih mesecih deloval kot javni prevoz do turistično privlačnih točk. Tako na terenu kot tudi na javnih razpravah je bil izrazito poudarjen pomen umiritve tranzitnega tovornega prometa skozi občino. Za varnost v prometu bo poskrbljeno s širitvijo območij umirjanja prometa, predvsem v stanovanjskih soseskah Cerknice, Rakeka in Unca, kar je osrednja tematika petega stebra.

Posamezni ukrepi, strnjeni v strateške stebre, so zapisani v obliki akcijskih načrtov. Ti vsebujejo podroben seznam ukrepov, hierarhijo njihovega izvajanja, odgovorne organizacije, vire financiranja in časovni raspored dejavnosti do leta 2022. Občina Cerknica si bo prizadevala za izvajanje ukrepov, zapisanih v akcijskih načrtih.

<b>STEBER 1</b>	<b>TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI IN VKLJUČEVANJE JAVNOSTI</b>
<b>STEBER 2</b>	<b>VARNOST PEŠCEV IN SPODBUJANJE HOJE</b>
<b>STEBER 3</b>	<b>IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA KOLESARJENJE</b>
<b>STEBER 4</b>	<b>DOSTOPEN JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>
<b>STEBER 5</b>	<b>UMIRJANJE OSEBNEGA IN TRANZITNEGA TOVORNEGA PROMETA</b>

# Trajnostno načrtovanje mobilnosti in vključevanje javnosti

Pri upravljanju mobilnosti in spreminjanju potovalnih navad posameznika imajo ključno vlogo dejavnosti ozaveščanja, spodbujanja in promocije trajnostne mobilnosti. Pomembno je namreč zavedanje, da so ozaveščevalne akcije, redna komunikacija z deležniki ter vključevanje javnosti zelo pomembni elementi sprejemanja pomembnejših odločitev za razvoj trajnostne mobilnosti na občinski ravni.

Z ozaveščanjem, s spodbujanjem in promocijo trajnostne mobilnosti bo Občina Cerknica skrbela za boljšo prepoznavnost in učinkovitost posameznih infrastrukturnih ukrepov. Hkrati bo promovirala spreminjanje potovalnih navad v današnji pretežno avtomobilsko usmerjeni družbi.

Dejavnosti delovne skupine se bodo nadaljevale. Skupino bo v sodelovanju z občino predstavljalo delovno telo SVP, ki bo skrbelo za pregled nad izvajanimi dejavnostmi strategije. Občina se bo v prihodnje aktivneje vključevala v Evropski teden mobilnosti in v različnih medijih promovirala izvedene ukrepe na področju prometa. Med zaposlovalci v občini bodo spodbujali pripravo trajnostnih načrtov mobilnosti. Načrtujemo spremljanje učinkov izvedenih ukrepov na vsaki dve leti, novelacijo strategije pa vsakih pet let.

## Strateška cilja

***Sprejem Celostne prometne strategije Občine Cerknica v letu 2017 in spremljanje realizacije ter učinkov ukrepov v naslednjih letih.***

***Zvišanje občinskih sredstev in okrepitev dejavnosti, namenjenih ukrepom in promociji trajnostne mobilnosti in varnosti vseh udeležencev v prometu.***

## Operativni cilji

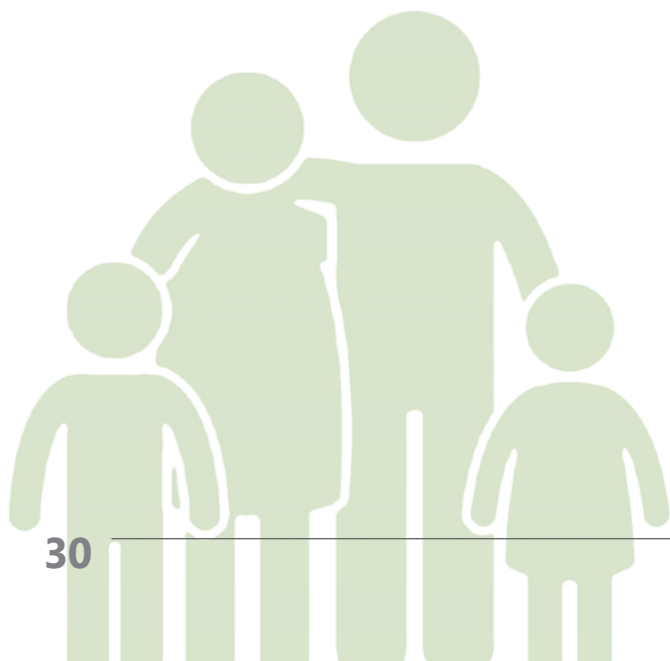
***Sprejem Celostne prometne strategije Občine Cerknica v letu 2017, spremljanje realizacije vsaki dve leti in novelacija strategije vsakih pet let.***

***Vključitev Občine Cerknica v aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti s pričetkom v letu 2017.***

***Vzpostavitev sistema presoje kazalnikov in učinkov ukrepov do leta 2018.***

***Zvišanje deleža občinskih sredstev, namenjenih ukrepom trajnostne mobilnosti, v naslednjih petih letih za pet odstotkov vsako leto.***

***Sodelovanje Občine Cerknica na evropskih projektih s tematiko trajnostne mobilnosti.***







### Akcijski načrt za 1. steber: Trajnostno načrtovanje mobilnosti

Sklop ukrepov	Odgovornost	Viri sredstev in ocena investicije	Terminski načrt (leto)					
			17	18	19	20	21	22
Spremljanje realizacije in učinkov ukrepov strategije	OC, OS, ZI, SPV	Občinski proračun in zunanji viri (5.000 EUR)		■		■		■
Novelacija strategije	OC, OS, ZI, SPV	Občinski proračun in zunanji viri (20.000 EUR)						■
Izvajanje aktivnosti delovne skupine za razvoj mobilnosti v občini	OC, SPV	Občinski proračun (7.000 EUR/leto)	■	■	■	■	■	■
Organizacija in izvajanje aktivnosti v sklopu Evropskega tedna mobilnosti	OC, SPV, VVZ, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (5.000 EUR/leto)	■	■	■	■	■	■
Izvajanje anket o potovalnih navadah prebivalcev	OC, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (10.000 EUR)		■		■		■
Promocijske aktivnosti za ozaveščevalne akcije o trajnostni mobilnosti (npr. ozaveščanje, brošure, članki v občinskem glasilu)	OC, SPV, ZI	Občinski proračun (2.000 EUR/leto)	■	■	■	■	■	■
Aktivno sodelovanje na mednarodnih projektih na področju trajnostne mobilnosti	OC, ZI	Približno 20.000 EUR na pridobljen projekt		■	■	■	■	■

#### Legenda:

AVP: Agencija za varnost v prometu, DRSI: Direkcija RS za infrastrukturo, MZI: Ministrstvo za infrastrukturo, MiR: Medobčinsko redarstvo, OC: Občina Cerknica, OJP: operater javnega avtobusnega linijskega prevoza; OS: Občinski svet, SPV: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, SŽ: Slovenske železnice, VVZ: vzgojno-varstveni zavod, ZI: zunanji izvajalec

■ Načrtovanje ukrepa (študije, investicijska dokumentacija ali izvedba terenskih analiz)

■ Izvajanje ukrepa (implementacija ukrepa in izvajanje analiz učinkov)

Za izboljšanje prometne varnosti v občini Cerknica mora vizija razvoja trajnostne mobilnosti vključevati razvoj in gradnjo varne infrastrukture za pešce – tako meni tudi javnost. Le ob varni infrastrukturi in spodbujanju hoje kot aktivnega načina mobilnosti na krajših razdaljah bodo občani v svoje vsakodnevne potovalne navade vključili več hoje. Ključno pri tem je sodelovanje občine z infrastrukturnimi posegi in s spremljajočimi ukrepi, k doseganju pozitivnih učinkov ukrepov pa hkrati pripomorejo prebivalci, ki skušajo svoje potovalne navade spremeniti v bolj zdrave in trajnostne.

V naseljih vzdolž odsekov regionalnih cest v občini bodo pristojni dolgoročno zagotavljali površine za pešce. Odpravili bodo nevarne prometne točke ter tako izboljšali varnost udeležencev v prometu in zagotovili enake možnosti za osebe z omejeno mobilnostjo. Vzgojno-varstveni zavodi bodo posodabljali načrte šolskih poti in predlagali ukrepe za izboljšanje prometne varnosti naših najmlajših. Zaradi problematike prehodov čez regionalne ceste v občini Cerknica, bo veliko pozornosti namenjene ureditvi obstoječih križišč in prehodov čez ceste na najnevarnejših lokacijah.

## Strateški cilji

***Dogradnja in izgradnja manjkajoče infrastrukture za pešce ob regionalnih in lokalnih cestah v naseljih.***

***Spodbujanje hoje kot aktivnega načina potovanja na krajših relacijah v občini Cerknica in odprava nevarnih točk za osebe z omejeno mobilnostjo.***

***Uvedba ukrepov, ki izboljšujejo varnost najšibkejših udeležencev v prometu.***

## Operativni cilji

***Gradnja manjkajočih pločnikov v naseljih občine Cerknica, skozi katera potekajo državne ceste, do leta 2022.***

***Povišanje deleža hoje v vsakodnevni potovanjih na krajših relacijah za tretjino do leta 2022 (s sedanjih 10 na 13 odstotkov).***

***Postopno odpravljanje ovir za gibalno ovirane osebe in osebe z otroškimi vozički na javnih površinah.***

***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.***

***Odprava najmanj dveh pešcem nevarnih prometnih točk na leto.***

## Akcijski načrt za 2. steber: Varnost pešcev in promocija hoje

Sklop ukrepov	Odgovornost	Viri sredstev in ocena investicije	Terminski načrt (leto)						
			17	18	19	20	21	22	
<b>Izgradnja pločnikov s pripadajočo opremo ob regionalnih cestah</b>									
Odsek 1	Unec–Slivice (0,52 km)	OC, ZI, DRSI	Občinski proračun in zunanji viri (150.000 EUR)	■	■				
Odsek 2	Dolenja vas–Podskrajnik (0,8 km)	OC, ZI, DRSI	Občinski proračun in zunanji viri (80.000 EUR)		■	■			
Odsek 3	Begunje–Selšček (1 km)	OC, ZI, DRSI	Občinski proračun in zunanji viri (250.000 EUR)		■	■			
Odsek 4	Rakek, Trg padlih borcev (0,42 km)	OC, ZI, DRSI	Občinski proračun in zunanji viri (120.000 EUR)			■	■		
Odsek 5	Cerknica, Notranjska cesta (1 km)	OC, ZI, DRSI	Občinski proračun in zunanji viri (250.000 EUR)					■	■
Odsek 6	Ivanje Selo (1 km)	OC, ZI, DRSI	Občinski proračun in zunanji viri (250.000 EUR)					■	■
<b>Izdelava in novelacija načrtov šolskih poti za OŠ v občini Cerknica v skladu s smernicami</b>									
Načrt 1	OŠ Notranjski odred Cerknica	VVZ, SPV	Lastna sredstva	■	■	■	■	■	■
Načrt 2	Podružnična OŠ 11. maj Grahovo	VVZ, SPV	Lastna sredstva	■	■	■	■	■	■
Načrt 3	Podružnična OŠ Maksim Gaspari Begunje	VVZ, SPV	Lastna sredstva	■	■	■	■	■	■
Načrt 4	OŠ Jožeta Krajca Rakek	VVZ, SPV	Lastna sredstva	■	■	■	■	■	■
Načrt 5	Podružnična OŠ Rudolfa Maistra Unec	VVZ, SPV	Lastna sredstva	■	■	■	■	■	■
Prilagoditev infrastrukture gibalno oviranim osebam in slepim/slabovidnim na javnih površinah v občini Cerknica		OC	Občinski proračun in zunanji viri (30.000 EUR)		■	■	■	■	■
Izgradnja pločnika na relaciji Dolenje Jezero–Cerknica (1,7 km)		OC, SPV, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (400.000 EUR)				■	■	■
Izdelava načrta za vzpostavitev varnega prečkanja pešcev preko regionalnih cest		OC, DRSI, SPV	Občinski proračun in zunanji viri (55.000 EUR)	■	■	■	■	■	■

### Legenda:

AVP: Agencija za varnost v prometu, DRSI: Direkcija RS za infrastrukturo, MZI: Ministrstvo za infrastrukturo, MiR: Medobčinsko redarstvo, OC: Občina Cerknica, OJP: operater javnega avtobusnega linijskega prevoza; OS: Občinski svet, SPV: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, SŽ: Slovenske železnice, VVZ: vzgojno-varstveni zavod, ZI: zunanji izvajalec

■ Načrtovanje ukrepa (študije, investicijska dokumentacija ali izvedba terenskih analiz)

■ Izvajanje ukrepa (implementacija ukrepa in izvajanje analiz učinkov)

V občini Cerknica izrazito primanjkuje površin za kolesarjenje v funkciji dnevne mobilnosti. Pomanjkanje ustreznih površin je izpostavila predvsem javnost, tako v anketah kot tudi na javnih razpravah. Zaradi pomena gradnje kolesarskih površin se je Občina Cerknica odločila za naročilo celovite študije možnosti razvoja kolesarskih koridorjev in storitev. Pripravljena celovita strategija razvoja kolesarjenja bo izhodišče za razvoj kolesarskih koridorjev, ki bi s kolesarsko infrastrukturo povezali občinsko središče z ostalimi naselji v občini in s pomembnejšimi turističnimi točkami.

Občina s postavitvijo kolesarskih stojal in kolesarnic na primernih mestih že sedaj aktivno izboljšuje pogoje za dnevno kolesarjenje. Zaradi izjemnega turističnega potenciala pričakujemo razvoj občine kot kolesarjem prijazne in varne destinacije. Pri tem moramo upoštevati, da je v občini še velik potencial za razvoj in izgradnjo ustrezne kolesarske infrastrukture, katere pomanjkanje zdaj izrazito zmanjšuje varnost prebivalcev, ki že kolesarijo.

## Strateški cilji

***Zagotavljanje celovite storitve razvoja in izgradnje koridorjev kolesarske infrastrukture in storitev v občini.***

***Izboljšanje varnosti kolesarjev in pogojev za razvoj kolesarjenja v občini, tako dnevnega kot rekreativnega, z upoštevanjem naravnih danosti in turističnega potenciala občine.***

## Operativni cilji

***Sprejem celovite strategije razvoja kolesarskega omrežja do 2019.***

***Zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles ob javnih ustanovah in na javnih površinah v občini Cerknica do leta 2022.***

***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.***

***Podvojitve deleža dnevnih potovanj, opravljenih s kolesom, do leta 2022 (s sedanjih pet na deset odstotkov).***

***Izboljšanje pogojev za rekreativno in turistično kolesarjenje.***



### Akcijski načrt za 3. steber: Izboljšanje pogojev za kolesarjenje

Sklop ukrepov	Odgovornost	Viri sredstev in ocena investicije	Terminski načrt (leto)						
			17	18	19	20	21	22	
Priprava celovitega načrta razvoja kolesarskih koridorjev, infrastrukture in storitev za kolesarje	OC, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (Izdelava analize: 20.000 EUR)		■	■				
Gradnja kolesarskih stez na odsekih ob glavnih cestah v občini glede na rezultate celovitega načrta razvoja kolesarjenja v občini Cerknica	OC, DRSI, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (vrednost odvisna od obsega)			■	■	■	■	
Kolesarska stojala (cca 10 stojal letno) v sklopu umestitve urbane opreme pred javnimi objekti in na javnih površinah	OC, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (5.000 EUR/letno)	■	■	■	■	■	■	■
Ureditev površin za pešce in kolesarje na Cesti 4. Maja od mestnega središča Cerknice do OŠ Notranjski odred Cerknica (0,75 km)	OC, ZI, DRSI	Občinski proračun in zunanji viri (200.000 EUR)			■	■	■	■	
Usmerjevalne table za turistične kolesarje v občini Cerknica	OC, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (2.000 EUR/letno)		■	■	■			

#### Legenda:

AVP: Agencija za varnost v prometu, DRSI: Direkcija RS za infrastrukturo, MZI: Ministrstvo za infrastrukturo, MiR: Medobčinsko redarstvo, OC: Občina Cerknica, OJP: operater javnega avtobusnega linijskega prevoza; OS: Občinski svet, SPV: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, SŽ: Slovenske železnice, VVZ: vzgojno-varstveni zavod, ZI: zunanji izvajalec

- Načrtovanje ukrepa (študije, investicijska dokumentacija ali izvedba terenskih analiz)
- Izvajanje ukrepa (implementacija ukrepa in izvajanje analiz učinkov)

Analiza obstoječega stanja in javne razprave so pokazale, da je javni prevoz v nekaterih delih občine manj kakovosten in težje dostopen. Prebivalci so izpostavili problem pomanjkljivega usklajevanja voznih redov avtobusnega in železniškega javnega prevoza ter slabo povezovanje različnih gospodarskih, turističnih in stanovanjskih delov občine.

Za doseg povečanja deleža uporabe javnega prevoza bo občina dejavno sodelovala 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 preučili potrebe in možnosti za vzpostavitev občinske avtobusne linije, ki bi povezovala večja naselja v občini, ustanove in v poletnem času tudi turistične znamenitosti. Občina Cerknica si bo prizadevala za izgradnjo sistema P + R (ang. *Park and Ride* oziroma parkiraj in se pelji z avtobusom) na primerni lokaciji. Pri tem bo upoštevala različne možnosti izgradnje in vpliv na pogostejšo uporabo javnega potniškega prometa do zaposlitvenih središč (Ljubljana, Postojna).

## Strateška cilja

***Izboljšanje kakovosti in dostopnosti javnega prevoza v občini, predvsem do naselij, ki so oddaljena od občinskega središča.***

***Povezovanje stanovanjskih in upravnih delov občine ter omogočanje ustrezne ravni povezanosti med sredstvi javnega prevoza.***

## Operativni cilji

***Zagotavljanje sredstev iz občinskega proračuna za storitve javnega linijskega prevoza v občini.***

***Povečanje deleža uporabnikov javnega prevoza z 2,5 odstotka na pet odstotkov do leta 2022.***

***Usklajevanje voznih redov avtobusnega in železniškega potniškega prometa v občini Cerknica.***

***Obravnava možnosti vzpostavitve sistema občinskega javnega potniškega prevoza in uvedba sistema do leta 2020.***





#### Akcijski načrt za 4. steber: Dostopen javni potniški promet

Sklop ukrepov	Odgovornost	Viri sredstev in ocena investicije	Terminski načrt (leto)						
			17	18	19	20	21	22	
Študija možnosti razvoja javnega potniškega prometa v občini	OC, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (Izdelava analize: 20.000 EUR)		■	■				
Postavitev zavetišč na avtobusnih postajališčih (2 zavetišči letno)	OC, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (20.000 EUR/leto)	■	■	■	■	■	■	■
Usklajevanje voznega reda avtobus/vlak	OC, MzI, SŽ	Občinski proračun	■	■	■	■	■	■	■
Uvedba občinske linije javnega potniškega prevoza – v poletnih mesecih turistična linija (skladno s študijo razvoja JPP v občini Cerknica)	OC, MzI, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (40.000 EUR/leto)		■	■	■	■	■	
Uvedba P+R sistema v naselju Cerknica	OC, OJP, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (150.000 EUR)	■	■	■	■	■	■	

#### Legenda:

AVP: Agencija za varnost v prometu, DRSI: Direkcija RS za infrastrukturo, MzI: Ministrstvo za infrastrukturo, MiR: Medobčinsko redarstvo, OC: Občina Cerknica, OJP: operater javnega avtobusnega linijskega prevoza; OS: Občinski svet, SPV: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, SŽ: Slovenske železnice, VVZ: vzgojno-varstveni zavod, ZI: zunanji izvajalec

- Načrtovanje ukrepa (študije, investicijska dokumentacija ali izvedba terenskih analiz)
- Izvajanje ukrepa (implementacija ukrepa in izvajanje analiz učinkov)

## Umirjanje osebnega in tranzitnega tovornega prometa

Poglavitni težavi zaradi motoriziranega prometa v občini sta hitrost vozil v naseljih in negativen učinek tranzitnega tovornega prometa. Tranzitni promet praviloma poteka po regionalnih cestah v občini Cerknica in predstavlja okoli polovico vsega tovornega prometa v občini. Ključna tranzitna cestna povezava v občini je regionalna cesta 212 Unec–Žlebič.

Izboljšanje varnosti v prometu in s tem zniževanje števila prometnih nesreč je glavni učinek umirjanja motoriziranega prometa. Ob zavedanju negativnih učinkov tranzitnega tovornega prometa si bo vodstvo Občine Cerknica z različnimi ukrepi prizadevalo predvsem za umirjanje motoriziranega prometa v stanovanjskih naseljih, bližini izobraževalnih ustanov in na regionalnih cestah. Eden od operativnih ciljev je dolgoročno zmanjšanje uporabe osebnega avtomobila za prevoze na krajših relacijah na podlagi dejavnosti spodbujanja trajnostne mobilnosti.

Glavna prometna izziva za občino sta omejitev tranzitnega prometa na regionalnih povezavah skozi občino in upočasnitev motornega prometa. To bo zagotovilo večjo varnost vseh udeležencev v prometu in omogočilo uresničenje vizije »Nič smrtnih žrtev« v prometu.

### Strateška cilja

***Izboljšanje varnosti ter umirjanje osebnega in tovornega tranzitnega prometa skozi občino Cerknica.***

***Znižanje deleža dnevnih potovanj v občini, opravljenih z osebnim avtomobilom.***

### Operativni cilji

***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«.***

***Umirjanje motornega prometa v stanovanjskih naseljih in bližini izobraževalnih ustanov.***

***Umirjanje tranzitnega tovornega prometa na regionalnih povezavah v občini.***

***Znižanje deleža dnevnih potovanj v občini, ki se opravijo z osebnim avtomobilom, za deset odstotkov do leta 2022 (glede na leto 2016).***



### Akcijski načrt za 5. steber: Umirjanje motoriziranega in tranzitnega tovornega prometa

Sklop ukrepov	Odgovornost	Viri sredstev in ocena investicije	Terminski načrt (leto)					
			17	18	19	20	21	22
<b>Območja umirjanja prometa na lokalnih cestah</b>								
Umirjanje prometa v Cerknici	OC, SPV, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (50.000 EUR)		■	■	■		
Umirjanje prometa na Rakeku	OC, SPV, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (35.000 EUR)		■	■			
Umirjanje prometa na Uncu	OC, SPV, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (15.000 EUR)		■	■			
<b>Infrastrukturni ukrepi izboljšanja varnosti in umirjanja tranzitnega prometa na regionalnih cestah</b>								
Izboljšanje prometne varnosti in odprava nevarnih točk na križiščih (preglednost, signalizacija)	OC, DRSI, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (20.000 EUR/letno)	■	■	■	■	■	■
Infrastrukturni ukrepi za umirjanje prometa (krožišča, sredinski otoki, navezava na IC Podskrajnik)	OC, DRSI, ZI	Občinski proračun in zunanji viri (30.000 EUR/letno)	■	■	■	■	■	■
Dejavnosti za povečanje varnosti v prometu (npr. merilci hitrosti, radarske table, ozaveševalne akcije)	OC, SPV, ZI, MiR, AVP	Občinski proračun in zunanji viri (20.000 EUR/letno)		■	■	■	■	■
Dejavnosti za pridobitev projektne dokumentacije za obvoznice na Rakeku in v Cerknici	OC, ZI, DRSI	Občinski proračun	■	■	■	■	■	■

#### Legenda:

AVP: Agencija za varnost v prometu, DRSI: Direkcija RS za infrastrukturo, MZI: Ministrstvo za infrastrukturo, MiR: Medobčinsko redarstvo, OC: Občina Cerknica, OJP: operater javnega avtobusnega linijskega prevoza; OS: Občinski svet, SPV: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, SŽ: Slovenske železnice, VVZ: vzgojno-varstveni zavod, ZI: zunanji izvajalec

■ Načrtovanje ukrepa (študije, investicijska dokumentacija ali izvedba terenskih analiz)

■ Izvajanje ukrepa (implementacija ukrepa in izvajanje analiz učinkov)



## Slovar uporabljenih pojmov

**Celostno prometno načrtovanje** je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim se spodbuja trajnostni promet. Zaradi vključevanja javnosti v proces odločanja so enakovredno obravnavani vsi potovalni načini.

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

**Delež potovalnih načinov** (ang. *modal split*) je delež poti, opravljenih z določenim potovalnim sredstvom, ali delež potnikov, ki opravijo pot z izbranim potovalnim sredstvom.

**Evropski teden mobilnosti** je projekt s finančno in politično podporo Generalnega direktorata Evropske komisije za mobilnost in promet. Namenjen je promociji in spodbujanju uporabe oblik prevoza, ki so najprijaznejše do okolja.

**Intermodalnost** se nanaša na kombiniranje potovalnih načinov oziroma menjavo različnih trajnostnih načinov in oblik mobilnosti. Intermodalna točka je prostor, na katerem se prepletajo različne možnosti prevoza, prilagojene prestopanju in uporabi trajnostnih načinov prevoza.

**Mobilnost** je možnost premikanja ljudi in blaga; odvisna je od razpoložljivih potovalnih načinov.

**Mobilnostni načrt** je sklop ukrepov, pripravljenih za potrebe podjetij ali ustanov na določeni lokaciji, da bi spremenili potovalne navade zaposlenih in uporabnikov, izboljšali dostopnost lokacije in promovirali učinke trajnostne mobilnosti.

**Potovalne navade** so ustaljeni načini potovanja ljudi na njihovih vsakdanjih poteh, npr. v službo, šolo ali po drugih opravkih. Odvisne so od različnih dejavnikov, npr. prostorskih, socialno-ekonomskih in upravno-političnih dejavnikov.

**Prometno povpraševanje** predstavljajo uporabniki oz. potniki v prometnem sistemu in njihovo obnašanje – kam, kdaj in kako bodo potovali.

**Sistem P+R** predstavljajo parkirišča v neposredni bližini sredstev javnega prevoza, na katerih vozniki osebnih avtomobilov in sopotniki iz osebnih vozil lahko prestopajo na bolj trajnostne oblike mobilnosti.

**Trajnostna mobilnost** je premikanje na trajnosten način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa, sopotništvo 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.

**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.

**Tranzitni promet** so motorna, osebna ali tovorna vozila, ki vozijo skozi območje, cilj pa imajo v kraju izven tega območja. Tranzitni promet je pogosto moteč za lokalne prebivalce, ker povzroča hrup in onesnaženost zraka, za pešce in kolesarje pa je lahko nevaren.

**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 (npr. uporaba avtomobila na razdaljah, ki bi jih lahko premagovali peš, s kolesom ali z javnim prevozom).



## Viri in literatura

ARSO (2016): Kazalci okolja 2016. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija RS za okolje. [www.kazalci.arso.gov.si](http://www.kazalci.arso.gov.si)

AVP (2017): Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Statistični podatki o nesrečah. [www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si)

Karta prometnih obremenitev (2015): Direkcija RS za infrastrukturo. [www.di.gov.si](http://www.di.gov.si)

Lokalni energetski koncept Občine Cerknica – končno poročilo (2011), Občina Cerknica, OIKOS d. o. o.

MzI (2015): Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije.

MzI (2012): Prometna strategija Občine Ljutomer: Prijazna mobilnost za zadovoljno prihodnost, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Občina Ljutomer.

MzI (2012b): Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor in Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. Ljubljana.

Občinski prostorski načrt Občine Cerknica (Ur. l. RS, št. 48/12, 58/13, 1/14, 76/14, 38/16) s sprejetimi odloki o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Cerknica.

Plevnik, A. (2016): Okolje, promet in zdravje. Naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor - Agencija RS za okolje in Ministrstvo za infrastrukturo, izdelovalec: Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

Podatki in mnenja občanov na delavnicah in javnih razpravah (2017): Osebna korespondenca. Cerknica.

Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva: Gradiva za krepitev zmogljivosti za usposabljanja multiplikatorjev v okviru projekta Mobile 2020 (2014): Prevod in priredba slovenske izdaje Andrej Klemenc, Klemen Gostič, Polona Andrejčič Mušič – Ljubljana: Regionalni center za okolje.

Prometni inštitut Ljubljana d.o.o. (2012): Prometni model in prometna študija za mesto Cerknica.

Prometno-varnostni načrti OŠ in podružničnih OŠ v občini Cerknica za šolsko leto 2016/2017 (2016).

Rupprecht Consult (2014): Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH. Cologne.

Slovenske železnice d.o.o. (2017): Podatki in informacije o vozniških redih. [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si)

Statistični urad Republike Slovenije (2017): Statistični podatki za demografsko, socialno in ekonomsko področje občine Cerknica. [www.stat.si](http://www.stat.si)

**Naročnik:**



**OBČINA  
CERKNICA**

**Izvajalca:**



**Prometni institut Ljubljana d.o.o.**  
Institute of traffic and transport Ljubljana I.I.c.



**Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada:**



**REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO**



**EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST**



