



VARNO DOSTOPNO PRIJETNO

Celostna prometna
strategija Občine
Ilirska Bistrica
2025–2032

november 2025





“

*S celostnim urejanjem
prometnih povezav
in javnih prostorov
bomo v Občini Ilirska
Bistrica zagotovili varno,
dostopno in prijetno
okolje za prebivalce in
obiskovalce.”*

Vizija celostne
prometne strategije
Občine Ilirska Bistrica
2025–2032



KAZALO

Ustvarjeno v sodelovanju	7
Celosten pogled na promet	13
Varno dostopno prijetno	17
Temelji za odločitve	23
Koraki sprememb	31
Prvi steber: Celostno načrtovanje prometa	33
Drugi steber: Hoja	43
Tretji steber: Kolesarjenje	49
Četrty steber: Javni prevoz	57
Peti steber: Cestni promet	65
Uresničevanje vizije	73



PROCES PRIPRAVE IN NAMEN DOKUMENTA

USTVARJENO V SODELOVANJU

Celostne prometne strategije temeljijo na dobrih praksah številnih evropskih mest, ki uspešno uresničujejo načela celostnega prometnega načrtovanja. Imajo merljive koristi in dodano vrednost, zaradi katerih vedno več občin prepozna njihove prednosti v lokalnem okolju. V Ilirski Bistrici že drugič s takim dokumentom nadgrajujemo prakso načrtovanja prometa in zagotavljamo dostopnost z različnimi potovalnimi načini, ne zgolj z avtomobilom.

Ključni korak uresničevanja celostnega prometnega načrtovanja na lokalni ravni je priprava občinske celostne prometne strategije (OCPS), ki jo v naši občini pripravljamo in nadgrajujemo že drugič. S tem strateškim dokumentom opredeljujemo učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi bomo uresničili celostne spremembe in posledično vplivali na boljšo kakovost bivanja v občini. Strategija opredeljuje prihodnost na različnih ravneh: od dolgoročne vizije in ciljev razvoja prometa v občini ter politike načrtovanja prometnih ureditev do akcijskega načrta s konkretnimi okrepi v naslednjih sedmih letih.

OZADJE

V Občini Ilirska Bistrica smo konec 2024 uspešno kandidirali na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za sofinanciranje izdelave OCPS. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada, ki je del Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji. Na razpisu februarja 2025 je bil za izvajalca OCPS izbran Urbanistični inštitut RS.

V Ilirski Bistrici smo svojo prvo OCPS sprejeli leta 2017, v začetku 2025 pa smo pričeli z izdelavo druge generacije dokumenta za obdobje 2025–2032. Nova strategija je nastajala na temelju rezultatov predhodnih aktivnosti in več desetletnih izkušenj izvajalcev z OCPS v Sloveniji. Nova znanja in izkušnje so prinesli sveže pristope, kar se odraža v dokumentu. Pristojno ministrstvo je tudi tokrat za podporo pripravi in izvajanju OCPS pripravilo celovit program, ki za občine s strategijo vključuje tudi pridobivanje sredstev za izvedbo opredeljenih ukrepov.

Ena od novosti pri pripravi OCPS je intenzivnejše sodelovanje s sosednjimi občinami, ki so se lotile priprave tega dokumenta. Veliko poti ne konča (niti ne začne) znotraj meja občine, zato je pri pripravi OCPS smiselno upoštevati širše območje in čezmejne prometne tokove. Sodelovanje bo že v letu 2026 nadgrajeno s pripravo prve regionalne celostne prometne strategije za našo regijo.

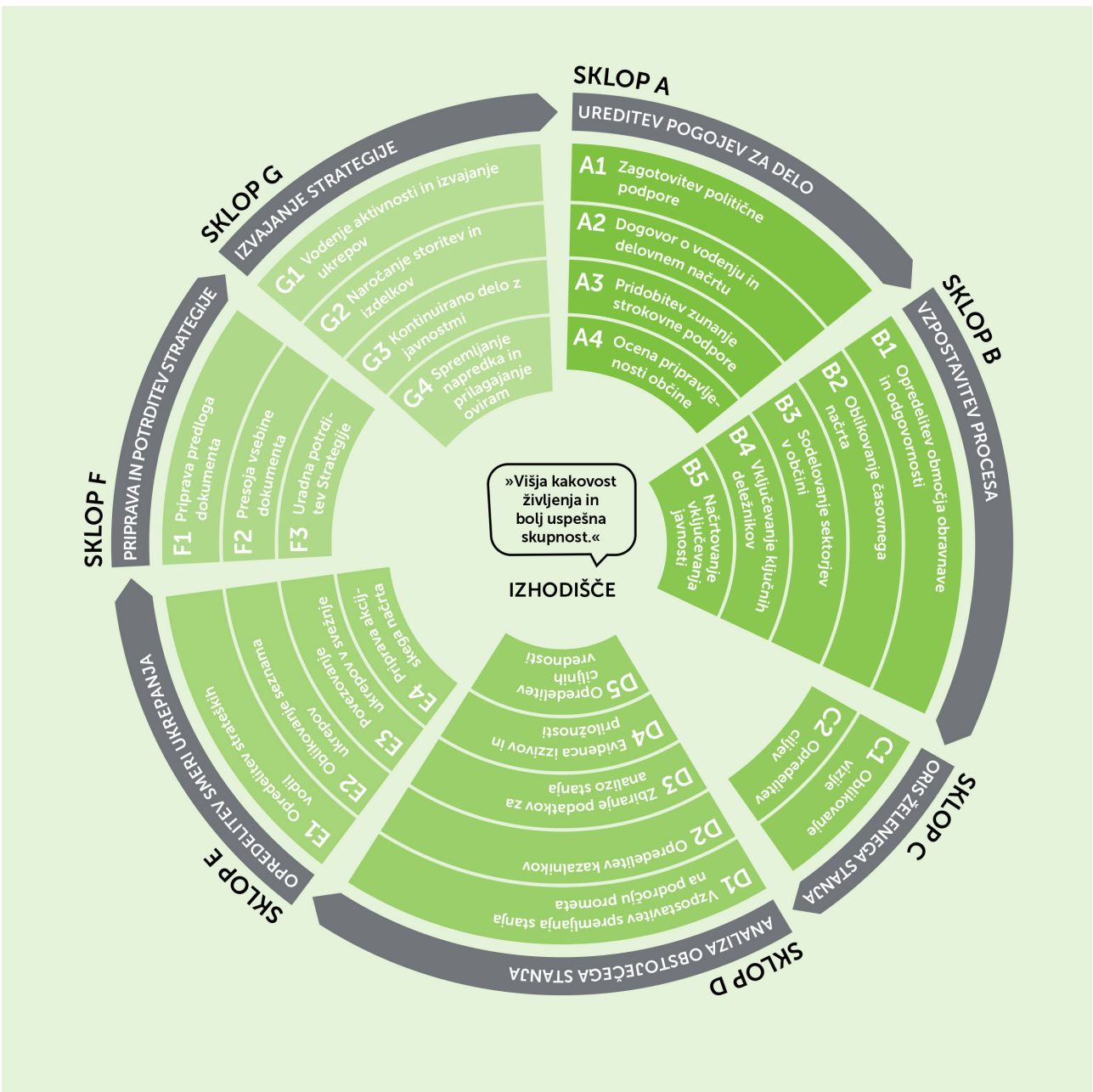
PROCES PRIPRAVE

Proces priprave OCPS se je pričel marca 2025 in je trajal do novembra 2025. Sledil je korakom, priporočenim v dokumentu *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije*, ki jih je izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo leta 2023.

Priprava strategije je obsegala šest sklopov aktivnosti, ki so predstavljeni tudi na sliki 1:

- 1. Ureditev pogojev za delo
- 2. Vzpostavitev procesa
- 3. Oris zelenega stanja
- 4. Analiza obstoječega stanja
- 5. Opredelitev smeri ukrepanja
- 6. Priprava in potrditev strategije

Nova generacija OCPS v Sloveniji prinaša velik poudarek na spremljanju stanja na področju prometa. To omogoča občini boljše razumevanje prometnih izzivov in na podlagi teh sprejemanje učinkovitih ukrepov. Podpira tudi vrednotenje



Slika 1: Sedem sklopov aktivnosti priprave in izvajanja občinske celostne prometne strategije

izvajanja strategije in učinkov njenih ukrepov. Sistematično spremljanje in vrednotenje stanja in razvoja z izbranimi kazalniki povečuje učinkovitost procesa načrtovanja in izvajanja ukrepov, pomaga optimizirati investicije ter zagotavlja argumente za prihodnje načrtovanje. Zato smo najprej opredelili kazalnike in pripravili Načrt spremljanja kazalnikov. Na tej osnovi smo izdelali analizo stanja, v kateri smo zbrali podatke, pregledali stanje na terenu, sprejete dokumente in projekte, opravili intervjuje s ključnimi deležniki ter anketirali prebivalce.

Priprava OCPS še naprej temelji na intenzivnem sodelovanju z javnostmi, kar krepi civilno družbo in lokalno politično kulturo. Z vključevanjem javnosti ustvarimo pozitivno klimo, hkrati pa bistveno povečamo kakovost, uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja. Vse ključne javnosti smo vključevali v celotnem procesu priprave OCPS, zato smo že na začetku procesa pripravili Načrt vključevanja javnosti. Med analizo stanja in izbiro ukrepov smo izvedli

številne intervjuje in delavnice z glavnimi deležniki na področju prometa v občini. Ključni deležniki so sodelovali tudi na delavnici za oblikovanje vizije in ciljev, rezultati slednje pa so bili pozneje preverjeni še s širšo javnostjo. Širšo javnost smo v pripravo strategije vključili z anketo in digitalno javno razpravo, o samem procesu priprave pa smo jo obveščali z razstavo o viziji in izhodiščih OCPS ter z več sporočili za javnost.

Proces priprave in izdelavo zaključnega dokumenta OCPS je spremljala in presojala neodvisna strokovnjakinja, ki jo je imenovalo pristojno ministrstvo. Končni dokument je bil predstavljen, obravnavan in sprejet na občinskem svetu. To zagotavlja intenzivnejše izvajanje strategije in ukrepov, saj s tem dokument postane pravno zavezujoč. Splošni javnosti in ključnim deležnikom bo končna strategija predstavljena po različnih komunikacijskih poteh.



ČASOVNI HORIZONT

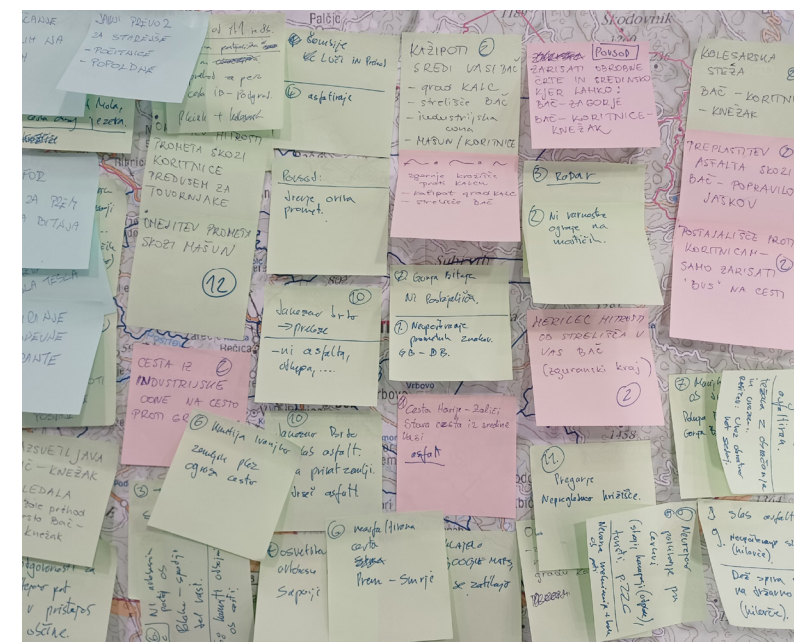
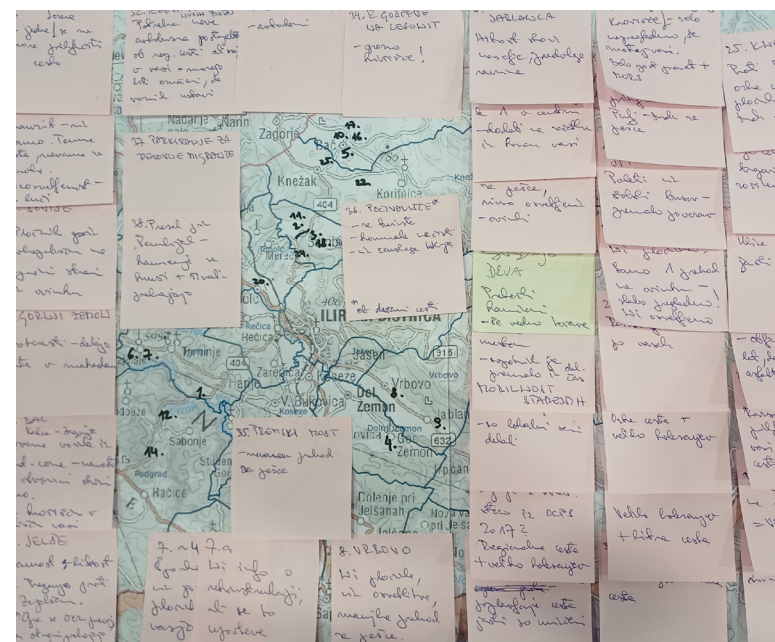
Strategija obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa. V izhodiščih postavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa. Akcijski načrt, zapisan v poglavju Uresničevanje vizije, podaja ukrepe v sedemletnem obdobju do konca leta 2032. Znotraj tega obdobja so opredeljene tudi ciljne vrednosti strateških ciljev in strateških vodil OCPS. Po sedmih letih je predvidena prenova oziroma priprava nove strategije.

OBMOČJE OBRAVNAVE

Območje obravnave OCPS sta prostor in prometni sistem celotne Občine Ilirska Bistrica. Regionalni prometni tokovi, prepoznane povezave in sinergije s sosednjimi občinami ter s širšo regijo niso osrednja tema strategije, vendar jih dokument ne zanemara.

STRUKTURA DOKUMENTA

Dokument sledi priporočilom nacionalnih smernic z naslednjo strukturo: vizija razvoja prometnega sistema, strateški cilji, analiza stanja ter stebri, ki obravnavajo strateška vodila, ambicije in ključna področja ukrepanja za načrtovanje prometa in posamezne potovalne načine. Ključni del dokumenta predstavlja akcijski načrt, ki opredeljuje ukrepe za naslednjih sedem let s časovnimi roki, odgovornimi nosilci, predvideno zahtevnostjo in ocenjeno vrednostjo izvedbe.





CELOVITO NAČRTOVANJE PROMETA

CELOSTEN POGLED NA PROMET

Celostno razumevanje in obravnava prometa sta ključni področji za doseganje visoke kakovosti življenja ter dobrih pogojev za razvoj občine. Celostno načrtovanje prometa vključuje strateški in finančni premislek, v katerega morajo biti aktivno vključeni tudi prebivalci. Načrtovanje prometa žal mnogi prepogosto razumejo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč in krožišč. Mnogi ga vidijo le v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost avtomobilskega prometa in povečujemo zmogljivosti cest in parkirišč. Takšno razumevanje nas oddaljuje od vsebin, ki so nam pomembne. Kljub velikim investicijam so ceste vse bolj polne, prosta parkirišča redkost, pešci in kolesarji ogroženi, hrup nadležen, kakovost bivanja pa okrnjena.

Izkušnje občin, ki so se uspešno spopadle s problematiko prometa, kažejo na prednosti sodobnejšega razmišljanja. Opazne spremembe dosegajo le lokalne skupnosti, ki so si upale zastaviti konkretne in uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in kakovost bivanja, promet pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev.

Kadar se občine odločijo za celostno načrtovanje prometa, želijo s tovrstnim pristopom povečati učinkovitost pri doseganju naslednjih koristi:

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, ne za avtomobile ter promet. To se kaže na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov potovanja, izboljšani varnosti, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Če nam uspe izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup, doseči aktivno mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom), smo ustvarili razmere za bolj zdravo skupnost in prihranke na področju zdravstva.

Izboljšana prometna varnost

Dokazano je, da umirjanje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

Izboljšana dostopnost

Celostno prometno načrtovanje vsem prebivalcem lajša dostopnost do posameznih območij in storitev, kar ob drugih koristih krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje brezposelnost.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti prepoznana kot bolj inovativna in napredna.

Odločitve, ki jih javnost podpira

Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ukrepe na področju prometa ali proti njim pridobijo pomembno stopnjo javne podpore.

Učinkovito obravnavanje obveznosti

Izdelava OCPS je učinkovit način ukvarjanja z različnimi obveznostmi občine, kot so podnebne zaveze, evropski predpisi o kakovosti zraka ali nacionalni predpisi glede nadzora nad hrupom.





VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

VARNO
DOSTOPNO
PRIJETNO

Vizijo in cilje razvoja prometa v Občini Ilirska Bistrica smo oblikovali skupaj s številnimi deležniki. Izhodišči za razpravo sta bili obstoječa OCPS ter nabor obveznih nacionalnih ciljev. Zapis vizije in razporeditev ciljev po pomembnosti sta bila zasnovana na delavnici s ključnimi deležniki v občini in potrjena s strani vodstva občine. Ustreznost vizije in ciljev je bila preverjena in potrjena tudi z anketo med občani.

VIZIJA IN VREDNOTE

Skupaj smo oblikovali naslednjo vizijo razvoja prometa v občini:

»S celostnim urejanjem prometnih povezav in javnih prostorov bomo v Občini Ilirska Bistrica zagotovili varno, dostopno in prijetno okolje za prebivalce in obiskovalce.«



Na Občini Ilirska Bistrica bomo s celostnim, strateškim in sodobnim načrtovanjem prometnega sistema ter z učinkovitim upravljanjem mobilnosti dosegli kakovostni preskok na področju prometa. S spodbujanjem različnih oblik opravljanja poti ter z zagotavljanjem enostavne, varne in vključujoče dostopnosti bomo postali prostor, prijazen do vseh uporabnikov – pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza ter voznikov.

Z vzpostavitvijo varnih, udobnih in sklenjenih peš ter kolesarskih povezav, z oblikovanjem kakovostnega in uporabniku prilagojenega javnega prostora, z rednim vzdrževanjem in nadgradnjo prometne infrastrukture ter s spodbujanjem uporabe javnega prevoza bomo dejavno prispevali k zmanjšanju prometnih obremenitev, izboljšanju prometne varnosti in dvigu kakovosti življenja.

Poseben poudarek bomo namenili oblikovanju prijetnega, varnega, zdravega in vsem dostopnega bivalnega okolja, ki bo spodbujalo aktivno mobilnost ter krepilo občutek skupnosti. Ob tem se bomo zavzemali tudi za večjo dostopnost osnovnih storitev prebivalcem vseh delov občine. Vlagali bomo v razvoj različnih oblik javnega prevoza ter v vzpostavljanje učinkovitih in varnih povezav znotraj občine, z drugimi regijskimi središči in tudi s sosednjo Hrvaško. Na ta način bomo podprli tudi nadaljnji razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva.

VREDNOTE

Ustreznost zapisa vizije in rangiranja ciljev, podanih v nadaljevanju, je bila preverjena in potrjena z izborom najpomembnejših vrednot po mnenju širše javnosti. Te dopolnjujejo in hkrati podpirajo tako vizijo kot cilje in so:

- Enostaven dostop do pomembnih ustanov.
- Varnost otrok.
- Ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike.
- Splošna kakovost bivanja v občini.
- Varnost pešcev in kolesarjev.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Določitev ciljev in ciljnih vrednosti je pomembna za usmerjanje strateškega razvoja, spremljanje napredka in doseganje vizije. Strateške cilje celostnega prometnega načrtovanja, ki so bili opredeljeni in predlagani na nacionalni ravni, smo skupaj z deležniki razvrstili glede na njihovo pomembnost za Občino Ilirska Bistrica, pri čemer so bili posebej izpostavljeni trije prednostni cilji.

Po pomembnosti razvrščeni strateški cilji so:

1. **Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**
2. **Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.**
3. **Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.**

4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
6. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
7. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.

Vsak cilj smo povezali z najmanj enim kazalnikom, ki omogoča spremljanje in vrednotenje dosežkov na podlagi obstoječega stanja in zastavljenih načrtov za prihodnost v časovnem obdobju veljavnosti OCPS. Tako sestavljeni elementi, ki so predstavljeni v preglednici 1, zagotavljajo preglednost in omogočajo usmerjanje ukrepov k učinkovitemu doseganju strateških usmeritev.



Preglednica 1: Opredelitev ciljev, kazalnikov in ciljnih vrednosti za OCPS Občine Ilirska Bistrica 2025–2032

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (stanje)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč za 20 % do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na 2022–2024)	86 (2022–2024)	69 (2029–2031)
		Nič prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na 2022–2024)	0,7 (2022–2024)	0 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč s hudo poškodovanimi udeleženci na največ 3 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na 2022–2024)	5 (2022–2024)	3 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč z lažje poškodovanimi udeleženci na največ 20 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na 2022–2024)	27 (2022–2024)	20 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci na največ 1 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na 2022–2024)	3 (2022–2024)	1 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji na največ 2 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na 2022–2024)	4 (2022–2024)	2 (2029–2031)
	Hitrost vožnje motornega prometa	Zmanjšanje števila prekoračitev hitrosti v izbranih naseljih za 50 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	53 % (2025)	27 % (2031)
	Samostojnost otrok pri poteh v šolo	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš brez spremstva odraslih, za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	18 % (2025)	22 % (2031)
Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom brez spremstva odraslih, za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)		2,0 % (2025)	2,4 % (2031)	
Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 30 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	1,0 % (2024)	1,3 % (2031)
		Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	11 % (2024)	13 % (2031)
	Število kolesarjev na glavni prometnici v Ilirski Bistrici	Povečanje števila kolesarjev na delovni dan v Ilirski Bistrici za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	Podatki so v pridobivanju.	
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Število prebivalcev v občini	Ohranjanje ali povečanje števila prebivalcev v občini do leta 2032 glede na izhodiščno leto (2024)	13.313 (2024)	Enako ali več kot 13.313 (2031)
	Skupni selitveni prirast	Ohranjanje pozitivnega skupnega selitvenega prirasta v letih 2029-2031 glede na izhodiščno triletno povprečje (2022–2024)	36 (2022–2024)	36 ali več (2029–2031)
	Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva za polovico ocene (z 2,3 leta 2025 na 2,8 leta 2031)	2,3 (2025)	2,8 (2031)

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (stanje)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečan delež prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2023)	30 % (2023)	33 % (2031)
	Zasedenost občinskih parkirišč	Povečanje zasedenosti občinskih parkirišč v središču Ilirske Bistrice na 85 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	63 % (2025)	85 % (2031)
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Število delovnih migrantov v druge občine	Zmanjšanje števila delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	44 % (2024)	40 % (2031)
Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	71 % (2025)	67 % (2031)
	Število dni s preseženimi mejnimi vrednostmi onesnaževal zraka	Zmanjšanje števila dni s preseženimi dnevnimi mejnimi vrednostmi PM10 za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	13 % (2024)	10 % (2031)
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 10 % do leta 2032	38 % (2024)	34 % (2031)
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo v avtomobilu kot voznik, za 5 % do leta 2032	78 % (2024)	74 % (2031)
		Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom, za 15 % do leta 2032	6 % (2024)	7 % (2031)





STANJE PROMETA V OBČINI ILIRSKA BISTRICA

TEMELJI ZA ODLOČITVE

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da je občina v zadnjih letih na področju prometa že dosegla pomembne dosežke. Kljub temu pri potovalnih navadah prebivalcev še ne opažamo vidnejših sprememb. Zato bomo z aktivnostmi za vzpostavitev varnega, dostopnega in kakovostnega prometnega sistema nadaljevali še bolj intenzivno. Analiza stanja je pokazala, da se občina še naprej sooča z izzivi, ki zahtevajo celovit pristop ter nadaljevanje že začelih aktivnosti in ukrepov iz prejšnje strategije. V pogovorih z deležniki in prebivalci so se jasno izrisale tudi naše skupne vrednote na področju prometa, pripravljenost na spremembe ter priložnosti za nadgradnjo obstoječih praks. Na teh temeljih bomo lažje dosegli zastavljene cilje in presegli ugotovljene izzive.



DOSEŽKI

1. Močna politična podpora celostnemu prometnemu načrtovanju

Prva OCPS, sprejeta leta 2017, je v Ilirski Bistrici uvedla nov pristop k urejanju prometa in vzpostavila temelje za sodobno razumevanje mobilnosti. V naslednjih letih se je politična podpora temu pristopu postopoma krepila, pomemben pospešek pa je prinesla menjava občinskega vodstva, ki je močno usmerjeno v razvoj trajnostne mobilnosti. Pri pripravi druge OCPS je občina izkazala visoko stopnjo zavezanosti: proces je aktivno spremljalo občinsko vodstvo, župan pa je z neposredno angažiranostjo jasno podprl strateško naravnane spremembe prometa. Politična stabilnost, usmerjenost in pripravljenost na dolgoročne spremembe predstavljajo ključen temelj za ambiciozno izvajanje ukrepov v prihodnjih letih ter omogočajo, da se celostno prometno načrtovanje utrjuje kot pomemben del razvojne politike občine.

2. Krepitev zmogljivosti občinske uprave

Vzporedno s krepitvijo politične podpore je občina veliko pozornosti namenila tudi razvoju strokovnih in organizacijskih kapacitet občinske uprave. Zaposleni so se vključili v vrsto evropskih projektov s področja trajnostne mobilnosti, se udeleževali izobraževanj in delavnic ter sodelovali v strokovnih izmenjavah doma in v tujini. Ogledi dobrih praks so nadgradili razumevanje uspešnih rešitev in izvedbo ukrepov. Pri pripravi druge OCPS je bila vzpostavljena medsektorska ožja delovna skupina, v kateri so aktivno sodelovali direktorica občinske uprave ter predstavniki oddelkov za promet, prostor, družbene dejavnosti in finance. Takšna organiziranost in sistematično krepitev znanj sta občini omogočila bolj usklajeno, strokovno utemeljeno in izvedljivo načrtovanje ter postavili trden okvir za prihodnje izvajanje strategije.

3. Izboljšanje razmer in podpornih storitev za kolesarjenje

V zadnjih letih se je občina intenzivno posvetila razvoju kolesarjenja, kar se kaže v vidnih izboljšavah infrastrukture in razširitvi podpornih

storitev. V Ilirski Bistrici je bila nadgrajena kolesarska infrastruktura, obenem pa se je pomembno okrepila turistična ponudba, ki kolesarjenje prepozna kot eno ključnih razvojnih priložnosti. Občina je vzpostavila dve servisni postaji, pralnico za kolesa, polnilnice za e-kolesa ter sistem za najem turističnih koles. Postavljen je bil tudi števec kolesarjev ter pripravljen niz turističnih zemljevidov in tematskih vodnikov, ki olajšajo načrtovanje poti. Pomemben mejnik predstavlja otvoritev daljinske kolesarske povezave Alpina Mediterranea, ki občino povezuje z mednarodnim kolesarskim prostorom. Kolesarskim aktivnostim daje dodatno prepoznavnost tudi tradicionalna prireditve Brkinska klasika, ki krepi lokalno identiteto in spodbuja rekreativno ter turistično kolesarjenje, potrebuje pa v naslednjih letih nov zagon za nadaljnjo izvedbo. Skupaj ti ukrepi kažejo na sistematičen napredek občine pri podpiranju kolesarjenja in njegovega potenciala za turizem, dnevno mobilnost, zdravje in trajnostni razvoj.

4. Nove oblike javnega prevoza

Čeprav občina nima veliko pristojnosti za urejanje javnega prevoza, je kljub temu pokazala opazen napredek pri razvoju novih, prilagojenih oblik prevoza. Uvedba sistema Sopotniki – brezplačnega prevoza za starejše – je konkretna storitev, ki povečuje dostopnost do zdravniških storitev, trgovin in drugih potreb uporabnikov. Prav tako je v mestu zaživela storitev TIC BUS, nova oblika mestnega avtobusnega prevoza, ki omogoča prevoze na klic znotraj mesta, vključuje možnost prevoza koles in je posebej prilagojena tako lokalnim uporabnikom kot turistom. Poleg tega je občina integrirala šolske prevoze v sistem javnega prevoza, kar pripomore k boljšemu izkoristku prevoznih sredstev in večji dostopnosti za šolarje. Občina ostaja tudi unikum pri ohranjanju organiziranih prevozov svojih občanov. V poletni sezoni organizira počitniški avtobus do hrvaškega morja, pozimi pa smučarski avtobus v Italijo.

5. Obvoznica – dosežek z neizkoriščenim potencialom

Leta 2016 zgrajena obvoznica Ilirske Bistrice zaradi neustrezne navezave in prometnih navad še ne izpolnjuje vloge razbremenitve tranzitnega prometa skozi mestno središče. Kljub trenutni

neizkoriščenosti predstavlja pomemben dosežek, saj omogoča drugačno razmišljanje o prometnem režimu znotraj Ilirske Bistrice in odpira priložnosti za ambiciozne ukrepe, ki bi bistveno izboljšali kakovost bivanja. Rešitev preostalih izzivov preusmerjanja tranzitnih tokov nanjo daje občini možnost, da v prihodnjih letih znotraj mesta prostor sprost za ljudi ter prometne režime nadgradi v korist varnosti, dostopnosti in urejenega javnega prostora.



IZZIVI

1. Potovalne navade prebivalcev so še vedno osredotočene na avtomobil

Potovalne navade v občini kažejo na izrazito prevlado osebnega avtomobila, kar ostaja eden ključnih prometnih izzivov. Štetje prometa je pokazalo, da kar 71 % vseh potnikov potuje z avtomobilom, povprečna zasedenost vozil pa je nizka (1,26 potnika na avto). Tudi med zaposlenimi avtomobil močno prevladuje, saj je z njim opravljenih 87 % vseh poti na delo, pri čemer skoraj 70 % voženj poteka z le eno osebo v vozilu. Podobno stanje je med osnovnošolci. 57 % se jih v šolo pripelje z avtom, medtem ko jih aktivno potuje le četrtina. Kljub nekaterim dosežkom občine na področju izboljšanja prometa prebivalci svojih potovalnih navad še nismo spremenili – osebni avto ostaja prevladujoč način opravljanja dnevnih poti, tudi kadar so te kratke in bi jih lahko preprosto opravili peš ali s kolesom. Takšne navade slabo vplivajo na naše zdravje, saj zmanjšujejo vsakodnevno telesno aktivnost v času vse bolj sedečega načina življenja.

2. Staranje prebivalstva

Staranje prebivalstva v Občini Ilirska Bistrica predstavlja enega ključnih izzivov za razvoj prometa in kakovost bivanja, saj delež starejših narašča, sočasno pa se zmanjšuje dostopnost

osnovnih storitev brez uporabe osebnega avtomobila. Povprečna starost prebivalcev se povečuje, indeks staranja je med najvišjimi v državi, kar pomeni, da se krepi skupina ljudi, ki pogosteje potrebuje zdravstvene storitve, podporo pri vsakodnevni opravi ter varne in enostavne možnosti premikanja. Obenem se starejši pogosteje soočajo z omejeno mobilnostjo, kar jih ob slabo razvitih peš povezavah, nevarnih cestnih odsekih, odsotnosti klančin in prekinjenih pločnikih močno ovira pri samostojnem gibanju. Izboljšanje dostopnosti je še pomembnejše zaradi slabe ponudbe javnega prevoza, saj številni starejši nimajo dostopa do avtomobila ali ga ne morejo več varno uporabljati. Skupni izziv tako ni le v zagotavljanju varnega, neoviranega in zdravega okolja za starajočo se populacijo, temveč tudi v razvoju prometnega sistema, ki bo omogočal kakovostno staranje, družbeno vključenost in dostop do ključnih storitev za vse generacije.

3. Pomanjkljiva infrastruktura za hojo in kolesarjenje

Kljub vidnim izboljšavam v zadnjih letih je infrastruktura za hojo in kolesarjenje v občini še vedno pretežno nepovezana, neustrezno načrtovana in pogosto zapostavljena v primerjavi z motornim prometom. Intervjuji z deležniki, ankete in terenski ogledi so pokazali, da v številnih delih občine manjkajo ključne povezave – tako

znotraj naselij kot med njimi, pa tudi do sosednjih občin. Pešpoti in kolesarske poti so pogosto prekinjene, prehodi za pešce niso povsod ustrezno urejeni, aktivna mobilnost pa pogosto poteka po površinah, ki jih deli z motornim prometom. Obstoječe poti so ponekod slabe kakovosti, slabo osvetljene in pomanjkljivo vzdrževane. Takšno stanje zmanjšuje občutek varnosti in udobja ter odvrča ljudi od uporabe hoje in kolesarjenja na dnevnih poteh. Neambiciozne ureditve in postavljanje potreb avtomobilskega prometa pred potrebo pešcev in kolesarjev še dodatno upočasnjujeta razvoj privlačnega in poveznega omrežja aktivne mobilnosti.

4. Neizkoriščen potencial regionalnega javnega prevoza

Javni prevoz je v Občini Ilirska Bistrica slabo izkoriščen predvsem zaradi nekonkurenčnih železniških in avtobusnih povezav. Predvsem železnica ima prenizko frekvenco, prepočasne vlake in neustrezne potovalne čase. Vozni redi avtobusov in vlakov niso usklajeni, poskusi izboljšav – kot je bila kratkotrajna uvedba direktnih vlakov za dijake in študente – pa se niso obdržali. Zaradi takih razmer javni prevoz težko tekmuje z avtomobilom, čeprav kar 16 % delovno aktivnega prebivalstva občine dela v bližnjih, z železnico povezanih občinah, predvsem v Postojni (10 %) in Pivki (6 %). Pomanjkljiva regionalna dostopnost in nezadostna kakovost storitev javnega prevoza tako krepi odvisnost od osebnega avtomobila ter zmanjšujeta možnosti za razvoj trajnostne mobilnosti v občini.

5. Negativni vplivi tranzitnega cestnega prometa

Občina Ilirska Bistrica leži na pomembnem tranzitnem koridorju med Osrednjo Slovenijo, Italijo in Kvarnerjem, zato je močno obremenjena s prehodnim tovarnim in turističnim prometom. Meritve in poročanja prebivalcev kažejo na pogoste težave s prehitro vožnjo izven Ilirske Bistrice ter na visoke deleže težkih vozil, ki na posameznih lokacijah predstavljajo med 14 % in 29 % vsega prometa. Takšne razmere povečujejo tveganje za prometne nesreče, slabšajo pogoje za hojo in kolesarjenje ter vplivajo na kakovost bivanja zaradi hrupa, emisij in občutka nevarnosti.

Prebivalci pogosto izpostavljajo, da tovorna vozila močno obremenjujejo tako prometno varnost kot bivalno okolje, zato podpirajo preusmeritev tranzita mimo naselij. Kljub prevladi osebnih avtomobilov je obseg tovarnega prometa dovolj velik, da predstavlja enega ključnih izzivov za urejanje prometa in izboljšanje življenjskih razmer v občini.



PRILOŽNOSTI

1. Preureditev središča Ilirske Bistrice

Preoblikovanje starega mestnega jedra Ilirske Bistrice predstavlja pomembno priložnost, da Ilirska Bistrica izkoristi svoje edinstvene naravne, kulturne in naselbinske danosti. Občina bi lahko s premišljenim urejanjem prometa, javnih površin, zelenih (obvodnih) prostorov ter osrednjih ulic in trga (Plac) v mestnem jedru okrepila identiteto kraja ter ustvarila bolj privlačne prostore za ljudi. Še poseben potencial ima območje med in ob potokih Bistrica in Sušec, ki bi lahko postalo zeleno-modra hrbtenica kakovostnega javnega prostora v Ilirski Bistrici. Takšne spremembe bi lahko občini omogočile, da ustvari boljše pogoje za trajnostno mobilnost, predvsem hojo in kolesarjenje, ter poveča splošno kakovost bivanja.

Pomembno priložnost predstavlja tudi širše zaledje mestnega jedra, kjer se že odvijajo ali načrtujejo večji infrastrukturni projekti, vključno s prenovami podzemne infrastrukture. Njihova usklajena in celostna obravnava bi lahko omogočila bolj kakovostno urejanje uličnega prostora ter vzpostavitev varnejših, dostopnejših in prijetnejših javnih površin. Prav integracija prostorskega in prometnega načrtovanja na teh območjih daje občini možnost, da z usklajenimi posegi bistveno izboljša razmere za hojo in kolesarjenje, prometno varnost ter kakovost bivanja – cilje, ki so v središču vizije prometnega razvoja Ilirske Bistrice.



2. Učinkovitejše upravljanje parkiranja

Rezultati podrobne analize parkiranja iz leta 2025 kažejo, da v Ilirski Bistrici parkirnih mest ni premalo, temveč jih je ob največji obremenitvi še vedno na voljo več kot tretjina – kar 525 prostih mest oziroma 37 odstotkov. To pomeni, da je mogoče tudi v času največjega povpraševanja brez težav parkirati v neposrednem zaledju vseh ključnih ciljev, vključno z mestnim središčem. Takšno stanje odpira pomembno priložnost za uvajanje sodobnega upravljanja parkiranja ter zmanjševanje nepotrebnega prometa v jedru mesta.

Anketa med zaposlenimi dodatno potrjuje velik neizkoriščen potencial: več kot polovica zaposlenih živi znotraj 10 km od delovnega mesta, kar omogoča bistveno več uporabe hoje in kolesarjenja, hkrati pa bi bilo 47 % zaposlenih pripravljenih del poti na delo opraviti peš, če bi bilo parkiranje organizirano malo bolj stran od cilja (5–10 minut hoje). S premišljenim upravljanjem parkiranja bi občina lahko razbremenila središče, spodbudila aktivno mobilnost, izboljšala prometno varnost ter okrepila kakovost javnih površin.

3. Izkoriščanje potenciala kratkih poti

Ilirska Bistrica ima premalo izkoriščen potencial za hojo in kolesarjenje znotraj samega naselja in njegovega neposrednega zaledja, kjer živi največji delež prebivalcev. Večina ključnih storitev – šole, vrtec, zdravstveni dom, upravne funkcije, trgovine, pošta in železniška ter avtobusna postaja – je dosegljivih v 15 minutah hoje ali manj od osrednjega trga, večji del naselja pa je s kolesom dostopen že v nekaj minutah. To ustvarja odlične pogoje za preusmerjanje številnih kratkih poti, ki so danes opravljene z avtomobilom, na aktivne potovalne načine. Ovire pri tem predstavljajo neskljenjene, slabo urejene ali varnostno neustrezne površine za pešce in kolesarje ter prehitra vožnja v stanovanjskih območjih.

Bolj kakovostni javni prostori, prometno umirjanje in urejene poti bi lahko močno okrepili privlačnost hoje in kolesarjenja, zlasti za otroke, ki izražajo željo po večji samostojnosti na vsakodnevnih poteh. Izboljšanje razmer za opravljanje kratkih poti peš ali s kolesom bi tako prispevalo k boljši

dostopnosti in višji kakovosti bivanja v Ilirski Bistrici kot tudi v drugih manjših naseljih, še posebej v zaledjih osnovnih šol.

4. Rast aktivnega turizma

Rastoči turistični tokovi in vse večje zanimanje za aktivni turizem predstavljajo pomembno priložnost za občino Ilirska Bistrica. Kolesarjenje in pohodništvo sta med obiskovalci vse bolj prepoznavni prednosti destinacije, občina pa že beleži pozitivne učinke nedavno vzpostavljenih in izboljšanih kolesarskih poti. Krepitev teh tokov omogoča, da se razvoj turistične infrastrukture neposredno poveže z izboljševanjem vsakodnevne mobilnosti prebivalcev – z bolj varnimi, ločenimi in privlačnimi povezavami znotraj naselij, med ključnimi točkami v občini ter proti sosednjim občinam in turističnim območjem. Občina bi lahko obstoječe in prihodnje investicije v turizem ter šport izkoristila za širitev omrežja aktivne mobilnosti, izboljšanje kakovosti javnega prostora in krepitev lokalne ponudbe. Razvoj aktivnega turizma ima zato dvojni učinek: povečuje privlačnost občine za obiskovalce, hkrati pa spodbuja tudi večjo vsakodnevno uporabo hoje in kolesarjenja med prebivalci, kar krepi zdravje, lokalno gospodarstvo in trajnostni razvoj.

5. Dostop do znanj, izkušenj in sredstev

Evropska unija se s prometom na lokalni ravni ukvarja vse bolj intenzivno. To občinam omogoča lažji dostop do znanj, smernic, izmenjav izkušenj in finančnih virov. Državni razpisi, evropska sredstva in številni programi – tudi tisti, ki naslavljajo prevozno revščino ter druge izzive trajnostne mobilnosti – postajajo ključni mehanizmi za razvoj sodobnih rešitev. Ilirska Bistrica se v evropske in nacionalne projekte vključuje že več kot desetletje, kar ji je omogočilo bogate izkušnje, mednarodne povezave ter boljše razumevanje naprednih pristopov k načrtovanju prometa. Nadgradnja celostne prometne strategije bo občini še olajšala pridobivanje strokovne podpore in sredstev, saj so evropski in nacionalni viri vedno tesneje povezani z obstojem kakovostno pripravljenih strategij, ki jasno opredeljujejo cilje, ukrepe in merila uspeha. To predstavlja pomembno priložnost za hitrejšo izvedbo ambicioznih prometnih rešitev v občini.





PET STRATEŠKIH STEBROV

KORAKI SPREMEMB

Celostna prometna strategija Občine Ilirska Bistrica 2025–2032 za nadaljnje uresničevanje prometa, ki je sodoben, varen in učinkovito upravljan, opredeljuje pet tematskih področij ukrepanja. Ta področja se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo. Osredotočajo se na ukrepe, ki presegajo tradicionalno gradnjo infrastrukture in vključujejo tudi upravljavske ali organizacijske ukrepe. Izpostavljeni so ukrepi, ki se osredotočajo na uporabnika, so manj obremenjujoči za okolje in vključujejo sodelovanje med različnimi sektorji – predvsem s prostorskim. S tem zagotavljajo večjo učinkovitost, varnost ter dostopnost prometnega sistema, s tem pa večjo kakovost življenja v občini.

Strateški stebri prometne strategije so:

- 1 CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
- 2 HOJA
- 3 KOLESARJENJE
- 4 JAVNI PREVOZ
- 5 CESTNI PROMET



PET STRATEŠKIH STEBROV

PRVI STEBER: CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

1

S spremembo načrtovalske paradigme bomo na področju celostnega prometnega načrtovanja postali občina, ki dosega vidne in merljive izboljšave kakovosti bivanja. Prakso načrtovanja prometa bomo nadgrajevali s sodobnimi postopki in metodami za zagotavljanje kakovostne dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce občine ter jo integrirali z drugimi sektorji, predvsem prostorskim.

Za doseganje ciljev in preseganje omejitev se bomo povezovali s strokovnjaki in občinami tako na regionalni kot tudi državni in evropski ravni. Transparentno odločanje in redno vključevanje javnosti ostajata redna praksa. Redno bomo tudi merili in vrednotili učinke ter promovirali naše dosežke.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

S sprejetjem (2017) in izvajanjem prve generacije OCPS, so se nekatere spremembe v občini že zgodile. Kljub temu pa načrtovanje prometa in njegova integracija z drugimi sektorji, predvsem prostorskim, še vedno ostaja ključno področje, kjer so potrebne nadaljnje spremembe.

Projekti, ki krepijo vlogo avtomobila, še vedno prevladujejo, rešitve za hojo in kolesarjenje pa so pogosto premalo ambiciozne. Akcijski načrt prve OCPS je bil izveden le v manjšem delu, zato se razmere na področju hoje, kolesarjenja in javnega prevoza v občini še niso bistveno izboljšale. To vpliva tudi na potovalne navade občanov, ki ostajajo pretežno avtomobilne ob hkratnem nezadovoljstvu s ponudbo trajnostnih potovalnih načinov.

Pomemben izziv ostaja tudi razporeditev sredstev, ki se namenjajo posameznim prometnim

podsystemom. V občini zaenkrat še prevladuje vlaganje v cestno infrastrukturo. Delež sredstev, ki se vlaga v alternative, ostaja majhen. Razmerje med investicijami bo zato potrebno v naslednjih letih spremeniti, da bodo sredstva enakomerneje razporejena med vse prometne pod sisteme. Različni potovalni načini bodo morali biti upoštevani tudi na področju rednega vzdrževanja in rekonstrukcije cestnega omrežja.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Eden najpomembnejših dosežkov zadnjih let je vzpostavitev in ohranjanje politične podpore OCPS. Ta je bila pomemben temelj tudi med pripravo trenutne, druge generacije tega dokumenta. Politična podpora daje dokumentu pomembno legitimnost ter zagotavlja, da bo izvajanje akcijskega načrta med prednostnimi nalogami občinske uprave. V zadnjih letih pridobivajo zaposleni tudi vse več izkušenj s celostnim prometnim načrtovanjem, prepoznavajo pomen medsektorskega sodelovanja in prilagajajo metode vključevanja javnosti tako, da s svojimi sporočili dosežejo čim širši krog občanov.



Največja priložnost občine za reševanje izzivov na področju celostnega načrtovanja prometa je v prenosu izkušenj in dobrih praks od drugod. To vključuje uvajanje sodobnih ukrepov načrtovanja in upravljanja prometa in oblikovanja prostora ter kontinuirano sodelovanje sektorjev na vseh ravneh načrtovanja in izvajanja ukrepov. Prvo priložnost za odločen korak naprej predstavljajo večji razvojni projekti v občini, ki vključujejo prenavo podzemnih vodov ter gradnjo novih stanovanjskih območij. Hkrati bodo z OCPS vzpostavljeni tudi pogoji za uspešno pridobivanje dodatnih sredstev za izvajanje ukrepov strategije, tako na razpisih ministrstev kakor tudi v okviru različnih evropskih projektov.

Vključevanje javnosti v odločitve o prometu bomo v prihodnjih letih še okrepili. Pri tem se bomo osredotočili na izvajanje že dobro prepoznane in uveljavljene pobude Evropski teden mobilnosti. Nabor aktivnosti v njegovem okviru bomo razširili s promocijo izvajanja strategije in izvedbo aktivnosti za uresničitev nadaljnjih ukrepov. Med ukrepi se bomo najprej posvetili preureditvi prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica, kjer živi večina prebivalcev v občini. Poudarek bo na umirjanju motornega prometa in izboljšanju kakovosti javnega odprtega prostora, ključno lokacijo preureditve pa bo predstavljalo mestno središče (Plac), ki ga bomo ponovno namenili ljudem.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, temeljnih vrednot, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju načrtovanja prometa osredotočila na tri glavne prioritete:

- **Izvajanje OCPS in spremljanje njenih učinkov.**
- **Sprememba načrtovalske paradigme.**
- **Zagotavljanje dostopnosti za vse uporabnike.**



SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju celostnega prometnega načrtovanja bomo spremljali z uporabo petih kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

Preglednica 2: Kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju prometnega načrtovanja

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (stanje)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	71 % (2025)	67 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	57 % (2025)	51 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo v avtomobilu kot voznik, za 5 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	75 % (2025)	71 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč za 20 % do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na 2022–2024)	86 (2022–2024)	69 (2029–2031)
	Nič prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na 2022–2024)	0,7 (2022–2024)	0 (2029–2031)
Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva za polovico ocene (z 2,3 leta 2025 na 2,8 leta 2031)	2,3 (2025)	2,8 (2031)



SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju *Uresničevanje vizije* na koncu dokumenta.

Strateško celostno prometno načrtovanje

Z izdelavo druge generacije OCPS Občina Ilirska Bistrica utrjuje in nadaljuje uveljavljanje celostnega pristopa k načrtovanju prometa v občini. Za tak pristop je značilno, da prometne izzive obravnava celovito (poskrbi za vse udeležence v prometu, prioritetno za najbolj ranljive) in na različnih upravnih ravneh (občinska in regionalna) ter da vključuje tudi redno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije in njeno prenovo vsakih sedem let. Za učinkovito izvajanje OCPS bo občina poskrbela za kontinuirano delovanje in krepitev znanj vzpostavljenih delovnih skupin s področja prometa (ožje in širše delovne skupine OCPS ter komisije za tehnično urejanje prometa) ter za koordinacijo izvajanja ukrepov znotraj občinske uprave. Njihova naloga bo tudi, da spodbujajo vključevanje deležnikov in predlagajo prilagoditve ukrepov glede na dejanske učinke.

Za zagotovitev rednega izvajanja akcijskega načrta bo občina skrbela, da bodo posamezni ukrepi OCPS vključeni v vsakoletne proračunske načrte. To pomeni, da bodo sredstva za prometne izboljšave načrtovana vnaprej, s čimer se bo omogočilo sistematično izvajanje ukrepov. Pomemben poudarek bo tudi na tem, da se prostorski akti – kot so občinski prostorski načrti

in izvedbeni prostorski akti – uskladijo z vizijo, cilji ter ukrepi OCPS, projekti pa celovito obravnavajo prometne in prostorske vsebine. Vzpostavljena bo tudi koordinacija z drugimi pomembnimi sektorji (denimo s turizmom).

Občina bo delovanje na področju celostnega načrtovanja prometa razširila tudi prek svojih meja. Aktivno bo sodelovala pri pripravi regionalne celostne prometne strategije (RCPS). Skupno načrtovanje bo omogočilo boljšo povezanost občin, usklajene ukrepe na medobčinskih prometnih povezavah ter učinkovitejšo uporabo regionalnih sredstev. Občina bo tudi aktivno sodelovala v nacionalnih in evropskih projektih, ki obravnavajo teme celostnega prometnega načrtovanja. S tem bo pridobivala dodatna znanja in izkušnje (tudi z ogledom dobrih praks) ter finančna sredstva za izvajanje ukrepov, hkrati pa bo prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti tako na nacionalni kot tudi na evropski ravni.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Posodabljanje OCPS.
- Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS.
- Kontinuirano delovanje delovnih skupin s področja prometa.
- Zagotavljanje sredstev za izvajanje OCPS.
- Medsektorsko sodelovanje v občinski upravi.
- Krepitev integracije OCPS s prostorskim načrtovanjem.
- Krepitev znanj in veščin občinske uprave.
- Sodelovanje v nacionalnih in evropskih projektih na temo celostnega prometnega načrtovanja.

Spremljanje in vrednotenje učinkov

Vzpostavljeno bo redno spremljanje napredka pri izvajanju strategije, za kar bo poskrbljeno s sistemom rednega zbiranja podatkov ter spremljanja in vrednotenja izbranih kazalnikov prometa v občini. Sistem je opredeljen v Načrtu spremljanja kazalnikov, ki je nastal kot sestavni del procesa priprave OCPS. Za zbiranje podatkov obveznih nacionalnih kazalnikov bodo uporabljene metode, skladne z zahtevami na nacionalni ravni, za dodatne kazalnike pa bodo podatki pridobljeni iz javno dostopnih baz in z anketo med prebivalci, ki jo bo izvajala občina. Rednemu letnemu zbiranju podatkov za obvezne kazalnike bo sledilo poročanje pristojnemu ministrstvu.

Za izvajanje rednega štetja prometa bo občina kupila in postavila dva nova avtomatska števca prometa. Redno štetje bo potekalo v skladu z Načrtom spremljanja kazalnikov, izven obdobja pridobivanja podatkov za obvezne kazalnike pa bo občina števca lahko uporabljala tudi za zajem stanja na drugih lokacijah, predvsem tistih, kjer se bodo uvajale spremembe. Z zbranimi podatki bo občina lahko sproti prilagajala načrtovane ukrepe in prepoznala najbolj uspešne rešitve. Zbrani podatki bodo tudi redno objavljeni, kar bo prispevalo k večji transparentnosti prometnega načrtovanja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Spremljanje kazalnikov OCPS.
- Poročanje obveznih kazalnikov pristojnemu ministrstvu.
- Vzpostavitev dodatnih števcov prometa.



Vključevanje javnosti in promocija dosežkov

Občina bo okrepila sodelovanje s splošno in zainteresiranimi javnostmi. Redno bo izvajala srečanja in delavnice ob načrtovanju večjih ukrepov ter promocijske, ozaveševalne in izobraževalne aktivnosti o trajnostni mobilnosti za vse stebre strategije ter podrobneje ob izvajanju posameznih ukrepov. Komunikacija z zainteresirano javnostjo bo potekala na odborih občinskega sveta in neposredno s predstavniki krajevnih skupnosti, s splošno javnostjo pa na dogodkih ter z objavami na občinski spletni strani in družbenih omrežjih.

Vsako leto se bo občina aktivno vključila v Evropski teden mobilnosti (ETM), ki bo predstavljal osrednjo občinsko aktivnost za promocijo izvajanja in učinkov OCPS, dosežkov na področju trajnostne mobilnosti ter ozaveščanje o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti. Občina bo iskala tudi medsektorske sinergije kot je denimo podpora pri organizaciji prireditev, povezanih s temami OCPS (denimo kolesarska Brkinska klasika in vodeni

sprehodi po principu Jane's Walk). Pomembna tema komunikacije bo tudi komuniciranje namena in ciljev zahtevnejših ukrepov ter ozaveščanje o prometni varnosti.

Ozaveševalna in informativna gradiva, delavnice, dogodki, predstavitve v šolah in vrtcih ter različne skupnostne akcije bodo prebivalcem pomagali bolje razumeti prednosti trajnostne mobilnosti in jih spodbudili k aktivnemu sodelovanju pri spremembah. Sodelovanje z javnostmi bo potekalo skozi celoten cikel načrtovanja, izvedbe in vrednotenja ukrepov. Občina bo zagotovila, da bodo prebivalci lahko sodelovali pri oblikovanju rešitev, izražali svoje potrebe in predlagali izboljšave. To bo krepilo skupno odgovornost za razvoj prometnega sistema in gradilo prometno politiko, ki bo temeljila na dejanskih potrebah skupnosti. Zato bodo tudi ukrepi bolj učinkoviti in dolgoročno vzdržni.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Izvajanje promocijskih, ozaveševalnih in izobraževalnih aktivnosti.
- Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja in izvajanja ukrepov.



Celoviti ukrepi

Poglavitna značilnost celovitih ukrepov je, da sočasno urejajo razmere za več področij prometa oziroma potovalnih načinov, kar jih zaradi sinergij in celostnega pristopa uvršča med najučinkovitejše ukrepe upravljanja prometa. Mednje spadajo predvsem vzpostavljanje območij prijaznega prometa, mobilnostni načrti ter uravnotežena obravnava vseh potovalnih načinov pri pripravi projektnih nalog in nadzoru nad izvedbo prometne infrastrukture. Občina bo pristopila k izvajanju več celovitih ukrepov.

Za zagotavljanje celovitega pristopa k izboljšanju razmer bo pripravljenih več podrobnejših strateških dokumentov. To so zasnova preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica, usmeritve za umirjanje motornega prometa v manjših naseljih, mobilnostni načrti za šole, zasnova omrežja mobilnostnih točk, zasnova omrežja zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice ter smernice za urejanje oglaševanja ob prometnih površinah (priprava Odloka o urejanju naselij in krajine).

Za zagotavljanje finančne podpore pri njihovem izvajanju bo občina skrbela za pripravo kakovostne projektne dokumentacije, ki ji bo omogočila kandidiranje na državnih in drugih razpisih za sofinanciranje izvedbe. Pri načrtovanju vsake nove prometne ureditve bo posebna pozornost namenjena uravnoteženosti med posameznimi potovalnimi načini glede na strateška izhodišča, opredeljena v OCPS – od hoje in kolesarjenja do javnega prevoza in cestnega prometa –, s poudarkom na območjih z večjo koncentracijo dnevnih migracij, kjer so potrebe po izboljšavah najbolj nujne. Jasno bodo obravnavane tudi razlike med posameznimi vrstami območij – denimo stanovanjskimi, gospodarskimi in tranzitnimi ter središči naselij, da se bosta zagotovila ustrezno oblikovanje prostora ter varnost vseh uporabnikov.

Občina bo skrbela tudi za celovitost izvedb v prostoru ter dajala prednost izvajanju oziroma dokončanju celotnih povezav pred delnimi obnovami ali izgradnjo krajših odsekov. Postopno se bodo izvajale rešitve, ki bodo omejevale



motorni promet, povečevale površine za pešce in kolesarje ter izboljševale prometno varnost, dostopnost za gibalno ovirane osebe in kakovost odprtega prostora v naseljih v vseh delih občine. Prednostno bodo urejene lokacije, kjer so že bile izražene potrebe prebivalcev po izboljšanju ter območja, kjer so pričakovani največji učinki za doseganje zastavljenih ciljev.

Eden najpomembnejših celovitih ukrepov bo preureditev mestnega jedra Ilirske Bistrice (Plac), kjer bo poudarek na povečanju kakovosti

javnega odprtega prostora (urejenega za ljudi) in preusmeritvi motornega prometa. S tem bo Plac ponovno postal kakovosten osrednji prostor občine za druženje, prireditve, nakupe in sprehode ter bo pomembno prispeval k izboljšanju kakovosti bivanja v Ilirski Bistrici.

Celovita (pre)ureditev prometnih površin in umirjanje prometa bosta prioriteto izvedena tudi na drugih prometnih površinah v aglomeraciji Ilirska Bistrica (v navezavi na prenovi vodovodnega sistema ter drugih projektov urejanja komunalne infrastrukture). Med manjšimi naselji bodo najprej preurejena najbolj obremenjena, to so Hrušica, Topolc, Knežak in Bitnje, sledili bosta še naselji Šembije in Podgrad. Pri urejanju novih sosesk v Ilirski Bistrici (pod Hribom, Topol in v Kosezah) bo poudarek na njihovem večmodalnem navezovanju na prometno omrežje. Med mobilnostnimi točkami bo prioriteto preurejena železniška postaja, vzpostavljanje zelenih koridorjev – namenjenih vsakodnevni poti prebivalcev, varni hoji v šolo, turizmu in rekreaciji – pa bo obsegalo povezave do naselij Topolc, Jasen, Koseze in Rečica. Ključno pri tem bo, da povezave ne ostanejo zgolj kot del cestišča ali kot pločniki, temveč da se aktivno investira v gradnjo ločenih, namenskih povezav. Pomemben del ukrepov bo tudi izvajanje mobilnostnih načrtov za šole ter sočasno posodabljanje načrtov šolskih poti. Tu bo poudarek na sodelovanju z otroci, starši in šolami, posebna pozornost pa bo namenjena izboljšanju varnosti.



Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Priprava projektne dokumentacije za državne in druge razpise izvajanja OCPS.
- Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Izdelava usmeritev za umirjanje motornega prometa v manjših naseljih.
- Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole.
- Preureditev mestnega jedra v Ilirski Bistrici.
- Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Umirjanje motornega prometa v manjših naseljih.
- Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje.
- Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk.
- Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke.
- Urejanje mobilnostnih točk v občini.
- Izdelava zasnove omrežja zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice.
- Vzpostavljanje zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice.
- Smernice za urejanje oglaševanja ob prometnih površinah (OUNK).



PET STRATEŠKIH STEBROV

DRUGI STEBER: HOJA

2

Hojo bomo s kakovostnimi ureditvami za pešce in z umiritvijo prometa vrnili med glavne vsakodnevne načine premikanja znotraj naselij v občini. Hkrati bomo z ureditvami okrepili privlačnost najvrednejših delov naselij. Površine za hojo bodo neprekinjene, neposredne, široke, senčene, osvetljene, s kakovostno urbano opremo ter brez arhitektonskih ovir.

Zaradi prioritete obravnave pešcev se bomo pogosteje odločali za transformacijo cestnih površin v prid površinam za hojo. S fizičnim umirjanjem motornega prometa v naseljih bomo poskrbeli tudi za večjo prometno varnost. Ureditve za hojo bodo bolj ambiciozno zastavljene že v načrtovalskih procesih. Poseben poudarek bomo namenjali zagotavljanju dobrih razmer za gibalno ovirane osebe in ranljive udeležence. Hoja bo tudi zaradi ozaveščanja in informiranja prepoznana kot zdrav in priljubljen način opravljanja dnevnih poti.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Osrednji izziv na področju hoje je njena zapostavljenost, predvsem v odnosu do motornega prometa, tako v načrtovalskih procesih, kakor tudi v ureditvah v prostoru. Prebivalci zato hojo le redko izberejo za opravljanje vsakodnevni poti. Ne zavedajo se kratkih razdalj in ugodnih vplivov hoje na splošno zdravje in počutje, delovno učinkovitost in okolje. Delež poti v občini, opravljenih peš, je še vedno majhen kljub dejstvu, da so razdalje med cilji poti v občini kratke.

Infrastruktura za hojo v občini je kljub mnogim izboljšavam v preteklih letih še pomanjkljiva. Na vzpostavitev dobrih razmer za hojo čakajo tudi še

nekateri ključni cilji poti. Tudi za že vzpostavljene povezave ostajajo izziv kakovost, nepovezanost in neosvetljenost, manjkajo nekateri pomembni prehodi za pešce.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Ključna priložnost za povečanje vloge hoje v občini je, da so naselja v občini majhna in posledično razdalje med ključnimi cilji znotraj njih kratke. Z zagotavljanjem kakovostnih in varnih razmer za hojo se bo lahko delež poti, opravljenih peš, v prihodnje bistveno povečal – predvsem v aglomeraciji Ilirska Bistrica, kjer je skoncentriran največji delež prebivalcev občine.

Občina je na podlagi prejšnje OCPS v zadnjih letih že izvedla vrsto pomembnih ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo. Izboljšanih ali na novo urejenih je bilo več pločnikov, prehodov za pešce ter povezav za hojo in sprehajalnih poti. S tem so se izboljšale tudi razmere na področjih turizma in rekreacije.



V naslednjih letih bo občina začeto delo nadgrajevala in bo sistematično načrtovala in dopolnjevala omrežje povezav za hojo v vseh naseljih v občini ter med njimi. Izboljšave bodo še posebej osredotočene na urejanje varnih poti v šolo in urejanje javnih odprtih površin, saj so to območja in povezave, kjer je potencial za hojo na dnevni ravni največji. V ta prizadevanja bo vključena tudi ena od pomembnejših priložnosti občine na področju hoje, to je izboljšanje podpore otrokom pri krepitvi njihove samostojnosti in izgradnji trajnostnih potovalnih navad.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, temeljnih vrednot, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju hoje osredotočila na tri glavne prioritete:

- Preurejanje obstoječih prometnih površin.
- Umirjanje in zmanjšanje avtomobilskega prometa.
- Kakovostne ureditve za pešce.

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju hoje bomo spremljali z uporabo treh kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

Preglednica 3: Kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju hoje

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (stanje)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Samostojnost otrok pri poteh v šolo	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš brez spremstva odraslih, za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	18 % (2025)	22 % (2031)
Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 30 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	1,0 % (2024)	1,3 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci na največ 1 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2022–2024)	3 (2022–2024)	1 (2029–2031)



SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju *Uresničevanje vizije* na koncu dokumenta.

Celovito načrtovanje na področju hoje

Hoja predstavlja temelj trajnostnega prometa, saj omogoča neposredno dostopnost do ciljev poti in prispeva k zdravemu življenjskemu slogu prebivalcev. Kljub temu je trenutna infrastruktura za pešce pomanjkljiva, saj se sooča z izzivi, kot so nepovezanost omrežja, pomanjkanje površin za hojo, mešanje prometa, slaba izvedba in pomanjkanje vzdrževanja. Pogosto je hoja zapostavljena že med načrtovanjem, kar vodi v neambiciozne rešitve in neustrezno urejene površine za pešce.

Kljub težavam ima občina velik potencial za izboljšanje razmer za hojo znotraj naselij ter še posebej v aglomeraciji Ilirska Bistrica, kjer živi večina prebivalcev. Velik del šolarjev in prebivalcev bi bil pripravljen pogosteje hoditi, če bi bile poti varnejše in bolj urejene. To kaže na nujnost sistematičnih izboljšav, ki bi omogočile večjo privlačnost hoje kot primarnega načina premikanja.

Občina bo z vrsto celovitih ukrepov uravnotežila potrebe vseh uporabnikov ter dajala prednost varnim, povezanim in kakovostno urejenim površinam za hojo. Ključni ukrepi so preureditev

mestnega jedra Ilirske Bistrice v območje za pešce ter umiritev prometa in preureditev prometnih površin tudi v drugih delih Ilirske Bistrice, umirjanje prometa v manjših naseljih (predvsem na glavnih cestah), vzpostavljanje ločenih povezav za aktivno mobilnost (hojo in kolesarjenje), razvoj mobilnostnih točk z dobrim peš dostopom ter priprava mobilnostnih načrtov za šole.

Ukrepi bodo usmerjeni v celovite rešitve z največjimi učinki za varnost, dostopnost in kakovost bivanja. Hoja je del vseh celovitih ukrepov, predvidenih v OCPS. Izboljšanje razmer za hojo bo naslovljeno v vseh fazah načrtovanja in izvajanja teh ukrepov, okrepljeno bo tudi vključevanje javnosti. S tem bo občina poskrbela za (pre)urejanje prometnih površin v prid pešcem, zagotavljanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe ter ureditev neprekinjenih, širokih in osvetljenih povezav za hojo.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Priprava projektne dokumentacije za državne in druge razpise izvajanja OCPS.
- Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Izdelava usmeritev za umirjanje motornega prometa v manjših naseljih.
- Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole.
- Preureditev mestnega jedra v Ilirski Bistrici.
- Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Umirjanje motornega prometa v manjših naseljih.
- Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje.
- Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk.
- Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke.
- Urejanje mobilnostnih točk v občini.
- Izdelava zasnove omrežja zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice.
- Vzpostavljanje zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice.

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo

Eden izmed temeljnih ukrepov je redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture za hojo, saj le tako lahko zagotovimo dolgoročno kakovost in varnost uporabe. To pomeni redno pregledovanje, sprotno odpravljanje poškodb, razpok in drugih nevarnosti ter po potrebi urejanje sodobnih nadgradenj, ki bodo ustrezale najnovejšim standardom varnosti in dostopnosti.

V sklopu zagotavljanja kakovostne infrastrukture za hojo je ključno, da se vzpostavi in vzdržuje varno, dostopno in uporabniku prijazno omrežje povezav in javnih prostorov, ki bo spodbujalo aktivno mobilnost ter zagotavljalo udobno in varno gibanje pešcev. Velik del navedenega bo pokrit že v okviru izvajanja celovitih ukrepov.

V okviru ukrepov tega svežnja bodo prednostno urejene okolice osnovnih šol (denimo Osnovne šole Rudolfa Ukoviča Podgrad, Osnovne šole Toneta Tomšiča Knežak in Osnovne šole Dragotina Ketteja v Ilirski Bistrici). Urejene bodo tudi lokacije, kjer so danes prisotne največje nevarnosti za pešce. Med njimi so na prvem mestu izboljšave – urejanje obstoječih ali novih – prehodov za pešce (prioritetne lokacije so v naseljih Jasen, Rečica in Zarečica ter Šembije). Sledijo jim dostopi do postajališč javnega prevoza, prednostno v naseljih Topolc, Jasen in Dolenje. Izboljšanje infrastrukture za hojo v splošnem pa je najprej predvideno v Podgradu in Gabrju ter v stanovanjskih soseskah v Ilirski Bistrici brez obstoječih povezav za pešce do drugih delov naselja.

Občina se zaveda, da mora biti javni prostor dostopen vsem uporabnikom, zato bodo ukrepi vključevali odpravo ovir za osebe z omejeno mobilnostjo. Na ključnih povezavah za hojo

bodo odstranjeni nepotrebni robniki, zožitve, neustrezno urejeni prehodi in druge ovire, ki otežujejo gibanje starejšim, gibalno oviranim osebam, staršem z otroškimi vozički in drugim osebam z omejeno mobilnostjo. Na prehodih, pločnikih in ploščadih bodo urejeni klančine, ustrezni nakloni in protizdrsne površine.

Zavedajoč se pomena občutka varnosti, predvsem v večernem in nočnem času, bo občina na površinah za pešce izboljšala tudi ulično razsvetljavo. Poudarek bo na območjih večje koncentracije ljudi, kot so prehodi za pešce, šolske poti in dostopi do avtobusnih postajališč. Nova ali prenovljena javna razsvetljava bo zasnovana kot energetsko učinkovita in bo zagotavljala visoko stopnjo osvetljenosti.



Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Vzdrževanje infrastrukture za hojo.
- Preurejanje okolice šol.
- Urejanje prehodov za pešce.
- Odprava ovir za osebe z omejeno mobilnostjo.
- Izboljšanje ulične razsvetljave na površinah za hojo.
- Urejanje dostopov do postajališč javnega prevoza.
- Nadgradnja infrastrukture za hojo (drugi ukrepi).



PET STRATEŠKIH STEBROV

TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

3

Postali bomo občina z optimalnimi razmerami za kolesarjenje, kar pomeni, da bodo s kolesom varno, neposredno in udobno dostopni vsi ključni cilji v naši ter sosednjih občinah. To bomo dosegli z odlično kolesarsko infrastrukturo, umirjenim prometom in prometno kulturo, v kateri bo kolesarjenje enakovreden in varen način za opravljanje vsakodnevnih poti kot tudi uveljavljena oblika rekreacije in turizma.

Razvili bomo omrežje varnih, širokih, osvetljenih, redno vzdrževanih, od motornega prometa ločenih in ovir prostih kolesarskih povezav. Glavni cilji bodo dobro opremljeni z varnimi parkirišči za kolesa in polnilnicami za električna kolesa. Povečanje ugleda kolesarjenja bo podprto z ozaveščanjem in informiranjem, kar bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično večji varnosti, sprejetosti kolesarjenja med drugimi udeleženci v prometu in načrtovalci.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Kljub postopnemu razvoju kolesarskih ureditev v zadnjih letih – zlasti ob rekonstrukcijah cest, razvoju turistične ponudbe in načrtovanju državnega kolesarskega omrežja – ostaja kolesarska infrastruktura v občini še vedno pomanjkljiva in nepovezana. Načrtovalska in izvedbena praksa kolesarjenju pogosto ne namenja dovolj pozornosti, kar se odraža v zapostavljanju kolesarskih ureditev v infrastrukturnih projektih, v prekinjenih povezavah ter v neustreznem dimenzioniranju in izvedbi obstoječih površin.

Velik problem predstavljajo tudi nepovezanost omrežja, mešanje kolesarskega in motornega

prometa, nevarni prehodi med cestiščem in pločnikom, slaba izvedba ter nezadostno vzdrževanje. Varnost kolesarjev je zaradi tega močno zmanjšana, zlasti na povezavah, ki potekajo po manj prometnih cestah skupaj s tranzitnim prometom in kmetijsko mehanizacijo.

Dodatna ovira je nezadostna opremljenost ključnih izvorov in ciljev poti z varnimi, pokritimi in uporabniku prijaznimi stojali za kolesa. V občini manjkajo tudi ločene kolesarske povezave, ki bi bile primerne tako za dnevne migracije prebivalcev kot za rekreativne in turistične namene. Kljub temu pa naraščajoči trend kolesarskega turizma in večja vlaganja v turistično infrastrukturo predstavljajo dobro izhodišče za izboljšanje razmer, če bo občina uspela pripraviti kakovostne projekte, pripravljene za financiranje z regionalne, državne ali evropske ravni.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

V zadnjih letih je občina pri razvoju kolesarjenja naredila pomembne korake, zlasti v občinskem središču, kjer je bila zgrajena ali izboljšana vrsta kolesarskih in mešanih povezav. Z rekonstrukcijami cest, urejanjem sprehajalnih poti ter razvojem turistične infrastrukture so nastali novi odseki, ki so izboljšali pogoje za vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje. Poleg lokalnih naložb poteka tudi intenzivno načrtovanje državnega in regionalnega kolesarskega omrežja, kar občini odpira možnosti za kakovostnejše povezave med naselji ter z okoliškimi destinacijami.

Tako kot pri hoji, ponuja geografija središča občine pomembno priložnost za nadaljnji razvoj kolesarstva. Naselja v aglomeraciji okrog občinskega središča so s kolesom dosegljiva v največ 15 minutah, večji del Ilirske Bistrice pa že znotraj petih minut. To pomeni, da ima velik delež prebivalcev zelo dober dostop do storitev, šol, trgovin in upravnih funkcij, ki bi jih lahko opravljali s kolesom, namesto z avtomobilom.

Nadaljnje priložnosti izhajajo tudi iz rastočih vlaganj v regionalno in državno kolesarsko infrastrukturo ter iz vzpona kolesarskega turizma,

ki lahko občini prinese dodatna sredstva, tehnično pomoč in večjo prepoznavnost. Integracija teh investicij s potrebami prebivalcev bo ključna, da se kolesarjenje okrepi kot del vsakodnevne mobilnosti.



PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, temeljnih vrednot, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju kolesarjenja osredotočila na tri glavne prioritete:

- Umirjanje in zmanjševanje cestnega motornega prometa.
- Urejanje parkirišč za kolesa.
- Urejanje sklenjene in kakovostne mreže kolesarskih povezav.



SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju kolesarjenja bomo spremljali z uporabo treh kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

Preglednica 4: Kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju kolesarjenja

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (stanje)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Samostojnost otrok pri poteh v šolo	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom brez spremstva odraslih, za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	2,0 % (2025)	2,4 % (2031)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	11 % (2024)	13 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji na največ 2 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2022–2024)	4 (2022–2024)	2 (2029–2031)

SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju *Uresničevanje vizije* na koncu dokumenta.

Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja

V prihodnjih letih si bo občina prizadevala za vzpostavitev kakovostne, varne in sklenjene mreže kolesarskih povezav, tako znotraj občine kot tudi v navezavi na sosednje občine. Opredeljeni bodo kategorizacija povezav, prioritetenost izgradnje po odsekih ter sinergije z drugimi projekti. Prednostno bodo urejene relacije z največjim potencialom za dnevno mobilnost ob upoštevanju potencialov za rekreacijo in turizem (navezava na izvajanje Strategije kolesarskega turizma).

Z vrsto celovitih ukrepov bo uravnotežila potrebe vseh uporabnikov ter dajala prednost varnim, povezanim in kakovostno urejenim prometnim površinam. Ključni poudarki so preureditev mestnega jedra in drugih prometno obremenjenih območij, umirjanje prometa v naseljih, vzpostavljjanje ločenih povezav za aktivno mobilnost (hojo in kolesarjenje), razvoj mobilnostnih točk ter priprava mobilnostnih načrtov za šole. Ukrepi bodo usmerjeni v celovite

rešitve z največjimi učinki za varnost, dostopnost in kakovost bivanja. Tudi kolesarjenje je del vseh celovitih ukrepov, predvidenih v OCPS. V njihovem okviru bo izboljšanje razmer za kolesarjenje naslovljeno v vseh fazah načrtovanja in izvajanja.

Poudarek bo na izgradnji samostojnih, ločenih kolesarskih poti, ki ne bodo več umeščene zgolj na pločnike, temveč bodo v kar največji meri potekale ločeno od motornega prometa ali na vozišču s posebnimi varnostnimi ukrepi. Površine bodo asfaltirane, na nekaterih odsekih, kjer je to primerno, pa bo uporabljen kakovostno utrjen makadam. S tem bo zagotovljena njihova uporabnost v vseh vremenskih razmerah in za vse starostne skupine, tudi za otroke, ki se bodo lahko samostojno in varno vozili v šolo. Krožne kolesarske in kombinirane povezave za pešce in kolesarje bodo ustrezno označene, kar bo dodatno povečalo orientacijo, varnost in privlačnost uporabe.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Zasnova občinskega kolesarskega omrežja z akcijskim načrtom.
- Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Izdelava usmeritev za umirjanje motornega prometa v manjših naseljih. Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole.
- Preureditev mestnega jedra v Ilirski Bistrici.
- Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Umirjanje motornega prometa v manjših naseljih.
- Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje.
- Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk.
- Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke.
- Urejanje mobilnostnih točk v občini.
- Izdelava zasnove omrežja zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice.
- Vzpostavljjanje zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje

Občina bo za izboljšanje pogojev za kolesarjenje sistematično vlagala v redno vzdrževanje, nadgradnjo in širitev kolesarske infrastrukture. Velik del navedenega bo pokrit že v okviru izvajanja celovitih ukrepov. V okviru ukrepov tega svežnja bodo prednostno urejene sklenjene povezave ob obvoznici, med Bačem in Knežakom ter med Topolcem in Ilirsko Bistrico, sledili jim bodo ukrepi v naseljih Ribnica, Jelšane, Zabiče in Zagorje.

Na medobčinski ravni bomo v sodelovanju z državo in sosednjimi občinami nadaljevali z načrtovanjem in urejanjem daljinskih kolesarskih poti (DKP), da bi izgradili sklenjeno regionalno kolesarsko

omrežje. Prioritetna relacija urejanja je od Ilirske Bistrice do Vrbovega, v načrtu pa so tudi DKP od Postojne do Jelšan, od Kozine prek Divače do Ilirske Bistrice, od Knežaka do Šembij, od Mežnarije prek Topolca do Ilirske Bistrice ter od Ilirske Bistrice do Kosez. Urejanje teh povezav bo potekalo usklajeno z ostalimi projekti izgradnje kolesarskega omrežja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Vzdrževanje infrastrukture za kolesarjenje.
- Sodelovanje pri načrtovanju in izvajanju daljinskih kolesarskih poti (DKP).
- Nadgradnja infrastrukture za kolesarjenje (drugi ukrepi).



Optimiziranje podporne infrastrukture za kolesarjenje

Za dodatno spodbujanje kolesarjenja bo občina opremila postajališča javnega prevoza (primarno železniško postajo in avtobusna postajališča) ter druge pomembne cilje poti, kot so Plac, zdravstveni dom, lekarna, šole, trgovine in Dom na Vidmu s kakovostnimi stojali za kolesa in kolesarnicami za enostavno in varno parkiranje koles.

Izboljšanje podpornih storitev za kolesarjenje bo vključevalo vzpostavitev dodatnih točk za izposajo koles na strateških lokacijah po občini. Predvidena je tudi širitev sistema polnilnih, servisnih in

pralnih postaj za kolesa ter krepitev Turistično informacijskega centra (TIC) v Ilirski Bistrici, ki že nudi izposajo koles, informacije za kolesarje, osnovna popravila in servisno opremo ter tako predstavlja pomembno podporo obiskovalcem kot tudi dnevnim uporabnikom.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Opremljanje s parkirišči za kolesa.
- Vzpostavljjanje podpornih storitev za kolesarjenje.
- Nadgradnja sistema izposoje koles.





PET STRATEŠKIH STEBROV

ČETRТИ STEBER: JAVNI PREVOZ

4

Zaradi rastočega dela prebivalcev, ki bodo kljub povečevanju števila vozil ostali brez dostopa do osebnega avtomobila, bomo v občini nadaljevali z razvojem kakovostnega javnega prevoza. Prebivalci bodo imeli na voljo sodoben, učinkovit, cenovno dostopen ter poselitvenemu vzorcu prilagojen javni prevoz. Pogostost voženj bo primerna, sistem pa bo privlačen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo.

Avtobusno omrežje znotraj občine bo dobro integrirano (prestopi in vozni redi) z regionalnim in državnim sistemom avtobusnih in železniških povezav. Za preseganje omejitev se bomo povezovali s sosednjimi občinami ter državnim upravljavcem JPP ter iskali optimalne rešitve za območja z majhnim povpraševanjem po prevozihi. Dostopnost ključnih ciljev poti za vse skupine prebivalcev se bo povečala, hkrati pa se bodo zmanjšali negativni vplivi na okolje in prometno varnost. Sistem bo redno spremljan, podatki pa uporabljeni pri načrtovanju nadaljnjega razvoja sistema.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Javni prevoz v občini se sooča z več strukturnimi izzivi, ki pomembno vplivajo na njegovo uporabo in privlačnost. Občina je z regionalnimi središči slabo povezana, tako avtobusne kot železniške linije za večino prebivalcev ne ponujajo zadovoljive pogostosti ali potovalnih časov. Le tretjina prebivalcev ima v bližini doma na voljo vsaj zadovoljivo pogostost voženj, več kot tretjina pa živi na območjih z nezadostno ponudbo, pri čemer ima desetina prebivalcev postajališče

oddaljeno več kot kilometer. Razpršena poselitev dodatno zmanjšuje učinkovitost sistema in otežuje vzpostavitev pogostih, zanesljivih linij.

Kakovost storitev je omejena tudi zaradi neurejene infrastrukture, saj so številna avtobusna postajališča slabo urejena, prometno nevarna ali povsem nedostopna za ranljive skupine, njihovo omrežje pa ni dovolj gosto. Večina avtobusov je visokopodnih, kar dodatno otežuje dostop starejšim, osebam z oviranostmi in staršem z vozički. Usklajenost avtobusnih in železniških voznihi redov je šibka, kar otežuje prestopanje in še dodatno podaljšuje potovalne čase, zaradi česar so poti z javnim prevozom večinoma nekonkurenčne avtomobilu.

Poseben izziv predstavlja dejstvo, da dobra tretjina prebivalcev nima dostopa do avtomobila, kar ob skromni ponudbi javnega prevoza povečuje tveganje družbene izključenosti, zlasti v oddaljenih naseljih in med starejšimi prebivalci. Zato se mnogi prebivalci srečujejo s težavnim dostopom do vsakodnevnih opravkov, šolanja ali zdravstvenih storitev. Skupaj ti izzivi kažejo, da je izboljšanje javnega prevoza eden ključnih korakov za bolj vključujoč, dostopen in trajnosten prometni sistem občine.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

V zadnjih letih je občina kljub omejenim priložnostim naredila pomembne premike pri izboljševanju dostopa do javnega prevoza. Uvedla je storitev Sopotnik, preizkusila lokalni TIC bus, integrirala šolske prevoze v javni sistem ter ohranja posebne sezonske prevoze na kopanje in smučanje. Ti ukrepi kažejo na zrelost občine pri iskanju novih oblik mobilnosti in na pripravljenost, da odgovarja na potrebe različnih skupin, zlasti tistih brez dostopa do avtomobila.

Hkrati se odpirajo pomembne priložnosti, saj se na regionalni in državni ravni krepijo vlaganja v modernizacijo železnic, izboljšanje avtobusnih povezav in razvoj prevozov na klic, ki lahko občini pomagajo zapolniti vrzeli zaradi razpršenosti

poselitve. Občina lahko te trende izkoristi z nadgradnjo postajališč, izboljšanje dostopa do njih ter pripravo projektov, ki se lahko vključijo v državne in evropske razpise. Z boljšo integracijo lokalnih pobud in nadgrajenimi storitvami lahko javni prevoz postane dostopnejša, konkurenčnejša in privlačnejša izbira za pomemben del prebivalcev.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, temeljnih vrednot, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju javnega prevoza osredotočila na tri glavne prioritete:

- Urejanje postajališč.
- Ureditev skupne železniške in avtobusne postaje.
- Izboljšanje ponudbe.

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju javnega prevoza bomo spremljali z uporabo enega kazalnika. Prav tako smo opredelili ciljno vrednost, ki jo nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.



Preglednica 5: Kazalnik spremljanja učinkovitosti strategije na področju javnega prevoza

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (stanje)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečan delež prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2023)	30 % (2023)	33 % (2031)

SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju *Uresničevanje vizije* na koncu dokumenta.

Celovito načrtovanje na področju javnega prevoza

Občina bo z vrsto celovitih ukrepov uravnotežila potrebe vseh uporabnikov ter dajala prednost varnim, povezanim in kakovostno urejenim prometnim površinam. Ključni poudarki so preureditev mestnega jedra in drugih prometno obremenjenih območij, umirjanje prometa v naseljih, vzpostavljanje ločenih povezav za aktivno mobilnost (hojo in kolesarjenje), razvoj mobilnostnih točk (za sopotništvo) ter priprava mobilnostnih načrtov za šole. Ukrepi bodo usmerjeni v celovite rešitve z največjimi učinki za varnost, dostopnost in kakovost bivanja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Priprava projektne dokumentacije za državne in druge razpise izvajanja OCPS.
- Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole.
- Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje.
- Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk.
- Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke.
- Urejanje mobilnostnih točk v občini.



Tudi javni prevoz je vključen v večino celovitih ukrepov, predvidenih v OCPS. Čeprav v večini izmed njih ni v ospredju, pa je kakovosten javni prevoz pomemben ključen element zmanjševanja prevozne revščine, izboljšanja razmer za pogostejšo uporabo trajnostnih potovalnih načinov na večjih razdaljah ter povečanja dostopnosti ciljev poti in družbene vključenosti za različne skupine uporabnikov.

Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza

Za izboljšanje ponudbe javnega prevoza v občini bo občina sistematično razvijala mehanizme za zbiranje, oblikovanje in posredovanje pobud državni Družbi za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) za izboljšanje avtobusnih in železniških povezav znotraj občine ter do sosednjih občin in regionalnih vozlišč. To bo vključevalo pobude za prilagoditev voznih redov, uvedbo novih linij ali postajališč ter usklajevanje z avtobusnimi prevozniki. Poseben poudarek bo namenjen nadaljevanju izvajanja ter nadgradnji TIC busa z vzpostavitvijo krožne linije po Ilirski Bistrici ter sistema prevozov na klic Sopotniki.

Za zagotavljanje varnega in dostopnega prevoza otrok v vzgojno-izobraževalne ustanove bo občina še naprej organizirala in upravljala sistem šolskih prevozov. Šolski prevozi so že integrirani v sistem javnega prevoza, predvidena pa je še nadaljnja nadgradnja sistema z namenom povečanja dostopnosti, operativne učinkovitosti in racionalizacije stroškov vseh treh vrst prevozov (TIC busa, šolskih prevozov in prevozov na klic). Občina bo na tem področju proučila dobre prakse iz Slovenije in širše.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Podajanje pobud DUJPP za izboljšanje in vzpostavitev povezav javnega prevoza.
- Nadgradnja TIC busa.
- Nadgradnja sistema šolskih prevozov.
- Nadgradnja prevozov na klic.
- Pilotna preveritev izvajanja šolskih prevozov s strani občine.



Optimiziranje podporne infrastrukture za javni prevoz

Kakovost avtobusnih postajališč je ključna za udobno in varno uporabo javnega prevoza. V okviru urejanja in nadgradnje obstoječih ter vzpostavljanja novih avtobusnih postajališč bomo poskrbeli za izboljšanje varnosti, udobja, večmodalne povezlivosti in dostopnosti za vse uporabniške skupine. Poseben poudarek bo namenjen vzpostavitvi varnih postajališč za šolarje. Ureditve bodo obsegale postavitve sodobnih nadstrešnic, izboljšano javno razsvetljavo, ustrezne površine za osebe z omejeno mobilnostjo, kakovostna kolesarska stojala ter namestitve urbane opreme, kot so klopi, informacijske table in koši za odpadke. Prioritetni lokaciji urejanja

sta Gabrije in Podtabor, sledijo jim postajališča v naseljih Hrušica, Bitnja, Kilovče, Podgrad, Bač, Harije, Prem, Smrje in Podbeže.

V sistem javnega prevoza bomo začeli uvajati električna vozila, s čimer bomo prispevali k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in izboljšanju kakovosti zraka. Ukrep bo obsegal nakup vozil ter podporo pri vzpostavitvi potrebne polnilne infrastrukture.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Nadgradnja avtobusnih postajališč.
- Uvajanje električnih vozil v javni prevoz.





PET STRATEŠKIH STEBROV

PETI STEBER:
CESTNI PROMET

5

Z umirjanjem motornega prometa, upravljanjem parkiranja in zlasti z upravljanjem tranzitnega prometa, bomo izboljšali dostopnost za vse, poleg pešcev in kolesarjev tudi za ljudi z zmanjšano mobilnostjo in za tiste brez dostopa do avtomobila . Povečanje dostopnosti glavnih ciljev poti bomo dosegli z umiritvijo in zmanjšanjem avtomobilskega prometa, upravljanjem parkiranja ter s transformacijo cestnih površin.

Znižali bomo hitrosti v naseljih, povečali prometno varnost, omejili konflikte motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev ter dvignili prometno kulturo voznikov. Parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa bodo z upravljanjem parkiranja zmanjšane, parkirne površine ob novogradnjah pa bodo zagotovljene premišljeno. Zmanjšali bomo cestni promet s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi središča in stanovanjske dele naselij. Podpirali bomo razvoj e-mobilnosti.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Čeprav se v občini uvajajo nekatere izboljšave na področju dostopnosti in mobilnosti, obstoječi prometni sistem prebivalcem še vedno ne nudi kakovostne alternative lastništvu osebnega avtomobila. Velik izziv predstavlja tudi velikost občine, ki je po površini druga največja v državi. Razdalje med naselji so velike, poselitev je redka in razpršena. Zaradi tega stopnja motorizacije še naprej narašča, kljub visokim stroškom, ki jih prinašata lastništvo in uporaba avtomobila. Avtomobil tako pogosto ostaja prva izbira, tudi znotraj naselij in med bližnjimi naselji, kjer so poti

kratke in bi jih bilo mogoče enostavno opraviti peš ali s kolesom.

Vztrajna rast števila osebnih vozil in njihova prekomerna uporaba povzročata številne negativne posledice. Slabša se dostopnost za prebivalce, ki ne morejo ali ne smejo voziti avtomobila. Povečujejo se prevozna revščina in stroški gospodinjstev za mobilnost. Slabša se prometna varnost, predvsem za najbolj ogrožene skupine prebivalcev. V Ilirski Bistrici prevladuje percepcija pomanjkanja parkirnih površin, upravljanje parkiranja še ni redna praksa. Negativni vplivi motornega prometa se odražajo tudi na degradaciji prostora in okolja.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Kljub veliki površini občine, razgibanem reliefu in razpršeni poselitvi, združeni v kar 22 krajevnih skupnosti, živi velik del prebivalcev občine v aglomeraciji Ilirska Bistrica, kjer so vsakodnevni cilji poti relativno blizu. Prav kratke razdalje znotraj naselij – tudi manjših, v katera je umeščenih pet od sedmih osnovnih šol v občini – predstavljajo pomembno priložnost za prenos dela dnevnih poti na hojo, kolesarjenje in javni prevoz, še posebej ob ustreznem umirjanju cestnega motornega prometa ter premišljenem upravljanju parkiranja.

V zadnjem obdobju je na tem področju občina dosegla že več pomembnih dosežkov. Med najvidnejšimi so izgradnja obvoznice ob Ilirski Bistrici, ki omogoča preusmeritev velikih tranzitnih tokov tovornega in turističnega prometa izven naselja, ureditev več krožišč, vzpostavitev števecv prometa in hitrosti ter postopno uvajanje parkirnih režimov in režimov dostave. Ti ukrepi so že prispevali k izboljšanju prometne varnosti, omogočajo vpogled v stanje in bodo osnova za nadaljnje spremembe.

V prihodnjih letih bomo prizadevanja za nadaljnje izboljšave še okrepili. Osrednje vodilo bosta umirjanje cestnega motornega prometa znotraj naselij in razvoj celovitega sistema za upravljanje parkiranja, s čimer bomo zmanjševali pritisk

motornega prometa na javne površine znotraj naselij ter omogočili razvoj privlačnih, varnih in povezanih površin za vse uporabnike prometnega sistema. Prenos preizkušenih ter uspešnih praks iz drugih okolij, ki ga bomo omogočili v okviru naših projektov, bo še povečal učinkovitost naših ukrepov.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, temeljnih vrednot, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju cestnega motornega prometa osredotočila na tri glavne prioritete:

- **Upravljanje parkiranja.**
- **Umirjanje cestnega motornega prometa in povečanje varnosti.**
- **Upravljanje tovornega in turističnega tranzitnega prometa.**

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju optimizacije cestnega motornega prometa bomo spremljali z uporabo treh kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

Preglednica 6: Kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju cestnega motornega prometa

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (stanje)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč s hudo poškodovanimi udeleženci na največ 3 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na 2022–2024)	5 (2022–2024)	3 (2029–2031)
Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje števila prekoraitcev hitrosti v izbranih naseljih za 50 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	53 % (2025)	27 % (2031)
Zasedenost občinskih parkirišč	Povečanje zasedenosti občinskih parkirišč v središču Ilirske Bistrice na 85 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	63 % (2025)	85 % (2031)



SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju *Uresničevanje vizije* na koncu dokumenta.

Celovito načrtovanje na področju cestnega prometa

Občina bo z vrsto celovitih ukrepov uravnotežila potrebe vseh uporabnikov ter dajala prednost varnim, povezanim in kakovostno urejenim prometnim površinam. Ključni poudarki so preureditev mestnega jedra in drugih prometno obremenjenih območij, umirjanje prometa v naseljih, vzpostavljanje ločenih povezav za aktivno mobilnost (hojo in kolesarjenje), razvoj mobilnostnih točk ter priprava mobilnostnih načrtov za šole. Ukrepi bodo usmerjeni v celovite rešitve z največjimi učinki za varnost, dostopnost in kakovost bivanja.

Cestni motorni promet je del vseh celovitih ukrepov, predvidenih v OCPS, razen dveh, ki obravnavata ločene povezave za hojo in kolesarjenje.

Zmanjševanje hitrosti in količine cestnega motornega prometa, preurejanje prometnih površin in sprememba prometnih ter parkirnih režimov so namreč predpogoj za doseganje vizije in ciljev OCPS. Umirjanje motornega prometa prispeva k večji varnosti pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev v prometu, hkrati pa zmanjšuje hrup in onesnaženje. Ukrepi na tem področju vključujejo omejitve hitrosti (npr. območja omejene hitrosti 30 km/h), postavitev hitrostnih ovir, preurejanje križišč, urejanje skupnega prometnega prostora in transformacijo prometnih površin z zmanjšanjem površin za avtomobile. Cilj je ustvariti prijaznejše in varnejše okolje za vse uporabnike cestnega prostora.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Priprava projektne dokumentacije za državne in druge razpise izvajanja OCPS.
- Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Izdelava usmeritev za umirjanje motornega prometa v manjših naseljih.
- Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole.
- Preureditev mestnega jedra v Ilirski Bistrici.
- Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica.
- Umirjanje motornega prometa v manjših naseljih.
- Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje.
- Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk.
- Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke.
- Urejanje mobilnostnih točk v občini.
- Smernice za urejanje oglaševanja ob prometnih površinah (OUNK).

Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

V okviru rednega vzdrževanja in nadgradnje cestnega omrežja bomo zagotavljali sistematično in pravočasno redno vzdrževanje v skladu z načeli trajnostnega upravljanja javnih sredstev in prometne varnosti. Izvajali bomo ciljno usmerjene nadgradnje s poudarkom na podaljševanju življenjske dobe infrastrukture, povečanju prometne varnosti in izboljšanju pogojev za vse udeležence v prometu. Aktivnosti bodo obsegale redno analiziranje stanja, preventivno sanacijo poškodovanih vozišč, urejanje bankin, odvodnjavanje, košnjo obcestnih površin, modernizacijo cest skladno s sodobnimi prometnimi in okoljskimi standardi ter odpravo nevarnih odsekov in preurejanje prometno problematičnih križišč. Sočasno bo pri vseh večjih posegih proučena možnost vključitve izboljšav za pešce, kolesarje in javni prevoz ter zagotovljena dostopnost vseh objektov za intervencijska vozila s ciljem zagotavljanja hitrega in nemotenega dostopa v primeru nujnih voženj in izrednih dogodkov. Te aktivnosti bodo temeljile na rednih strokovnih pregledih za sistematično identifikacijo kritičnih točk, odpravo fizičnih ovir

ter zagotavljanje minimalnih potrebnih dimenzij in nosilnosti prometnih površin, vse v skladu z veljavnimi tehničnimi smernicami in predpisi.



Na področju izboljšanja prometne signalizacije bomo izvajali kontinuirano posodabljanje vertikalne in horizontalne signalizacije ter svetlobnih naprav. Aktivnosti bodo vključevale zamenjavo dotrajane signalizacije, namestitev dodatnih opozorilnih in usmerjevalnih tabel na kritičnih točkah, izboljšanje vidnosti talnih označb ter uvedbo inteligentnih prometnih rešitev, kjer je to smiselno. Posebna pozornost bo namenjena območjem v bližini šol, križiščem, prehodom za pešce in lokacijam z večjo gostoto ranljivih udeležencev v prometu.

Prioritetne lokacije urejanja so predvsem manjša naselja, kjer sta stanje infrastrukture in varnosti slabša kot v Ilirski Bistrici (velike hitrosti, pomanjkanje infrastrukture za hojo in kolesarjenje). Stanje na obeh področjih je najslabše v Podgradu. Nadgradnja infrastrukture bo prednostno



izvedena še v naseljih Topolc, Bač, Bitnja, Prem (tudi nevaren most), Rečica in Zarečica, odprava nevarnih odsekov pa bo prednostno potekala v naseljih Topolc, Knežak, Harije, Hrušica, Dolenje ter med Kosezami in Zemonso vago.

V sodelovanju z državnimi in regijskimi institucijami bomo načrtovali in sodelovali pri nadaljnjih aktivnostih, povezanih z gradnjo avtoceste proti Hrvaški, da bi razbremenili prometne tokove skozi občinsko središče in druga naselja ob glavni cesti. Prizadevali si bomo, da bo avtocesta načrtovana

skladno z najnovejšimi standardi trajnostnega in varnega prometa ter da bo vključevala ukrepe za zmanjševanje vplivov na okolje. Sočasno bomo na glavni prometnici skozi Ilirsko Bistrico poskrbeli za znatno zmanjšanje dovoljene hitrosti vožnje in za transformacijo prometnih površin s povečanjem površin za hojo in kolesarjenje. S tem bomo prispevali k preusmeritvi tranzitnega prometa na obstoječo obvoznico ter prihodnjo avtocesto in k izboljšanju kakovosti bivanja v Ilirski Bistrici.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja.
- Aktivnosti, povezane z gradnjo avtoceste.



Upravljanje cestnega prometa

Ukrepi nadzora in sankcioniranja kršitev prometnih režimov, hitrosti ter dovoljene teže vozil bodo namenjeni izboljšanju varnosti in doslednemu spoštovanju pravil v cestnem prometu. Občina bo v sodelovanju s pristojnimi službami okrepila nadzor na prometno obremenjenih in varnostno kritičnih odsekih, uvedla ciljno usmerjene kontrole hitrosti ter spodbujala uporabo tehničnih sredstev, kjer je to smiselno. Preizkusila bo tudi uvedbo obveznega desnega zavijanja pri vključevanju s stranskih cest v Ilirski Bistrici, kar je omogočeno zaradi velike gostote krožišč. S temi ukrepi bo zagotovljeno bolj odgovorno vedenje udeležencev v prometu, zmanjšano bo tveganje za prometne nesreče in povečana zaznana prometna varnost.

Poleg umirjanja prometa bomo več pozornosti posvetili tudi učinkovitemu upravljanju parkiranja in urejanju parkirišč. To bo pomembno prispevalo k dostopnosti ciljev poti in optimalni porabi omejenih prostorskih virov. Osnova bo izdelava parkirne politike ter njeno izvajanje. Primeri ukrepov so nadgradnja režimov časovno omejenega in plačljivega parkiranja, redni nadzor ter usmerjanje uporabnikov na razpoložljiva parkirna mesta. Poseben poudarek bo na zagotavljanju parkirnih mest za funkcionalno ovirane osebe, električna vozila ter dostavna in intervencijska vozila.

Nadaljevali bomo tudi z upravljanjem tranzitnega tovornega in turističnega prometa. To bo zmanjšalo njegove negativne vplive na prometno varnost, okolje in kakovost bivanja, prioriteto v Ilirski Bistrici, pa tudi v drugih naseljih, skozi katera potekajo ti prometni tokovi. Ukrepi bodo vključevali usmerjanje tranzitnega prometa na ustrezne glavne prometne koridorje izven strnjjenih naselij ali njegovo znatno umiritev znotraj naselij. Prioritetno bomo na relaciji Pivka – Knežak – Ilirska

Bistrica omejili vožnjo večjih vozil (avtodomov, avtobusov, tovornjakov in.) ter znatno omejili tranzitni promet skozi naselje Ilirska Bistrica.

Vzpostavili bomo omrežje varnih in preglednih prostorov za postanek obiskovalcev. Ob glavni cesti bodo urejena počivališča za hitro in kratkotrajno ustavljanje, namenjena predvsem tranzitnim potnikom. Poleg tega bo občina uredila tudi postajališča za avtodome (PZA), ki bodo omogočala urejeno, varno in okoljsko primernejše ustavljanje uporabnikov avtodomov. S tem se bo zmanjšalo nepravilno ustavljanje ter povečala kakovost turistične ponudbe v občini.



Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Nadzor in sankcioniranje kršitev prometnih režimov in hitrosti.
- Izdelava in izvajanje parkirne politike za območje Ilirske Bistrice.
- Omejevanje tranzitnega prometa skozi naselje Ilirska Bistrica.
- Urejanje parkirišč za tranzitne turiste.



AKCIJSKI NAČRT

URESNIČEVANJE VIZIJE

Vsaka strategija postane uresničljiva z akcijskim načrtom. Podrobno načrtovanje odgovornosti, časovnih okvirov in finančnih obveznosti, ki izhajajo iz strateških odločitev, je nujno za uspešno uresničevanje zavez. OCPS za Občino Ilirska Bistrica zato vsebuje seznam ukrepov za izvedbo v naslednjih sedmih letih (do konca leta 2032), skupaj s predvidenimi stroški (s strani občine), časovnim razporedom po letih, odgovornostmi za izvedbo ter oceno zahtevnosti ukrepov.

Ukrepi so bili opredeljeni na podlagi rezultatov analize obstoječega stanja, prioritet občine, potreb ključnih deležnikov in mnenja splošne javnosti ter izkušenj od drugod. Končni nabor ukrepov je izdelan tako, da kar najbolj učinkovito pripomore k doseganju strateških ciljev ter uresničevanju vizije razvoja prometa v občini. Znotraj posameznega stebra so ukrepi združeni v svežnje, ki obravnavajo posamezno tematsko področje. Akcijski načrt sta potrdila vodstvo občine in občinski svet.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

1

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Strateško celostno prometno načrtovanje											
Posodabljanje OCPS	47.000 €								55.000 €	OIB, OS, ZI	Srednja
Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov							OIB, OS, ZI	Srednja
Kontinuirano delovanje delovnih skupin s področja prometa	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OIB	Majhna
Zagotavljanje sredstev za izvajanje OCPS	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OIB, OS	Srednja
Medsektorsko sodelovanje v občinski upravi	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		
Krepitev integracije OCPS s prostorskim načrtovanjem	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OIB	Srednja
Krepitev znanj in veščin občinske uprave		500 €	500 €	500 €		500 €	500 €	500 €	500 €		
Sodelovanje v nacionalnih in evropskih projektih na temo celostnega prometnega načrtovanja	Vsaj 1 prijava na dve leti		Vsaj 1 prijava na dve leti			Vsaj 1 prijava na dve leti		Vsaj 1 prijava na dve leti		OIB, ZI	Srednja
Spremljanje in vrednotenje učinkov											
Spremljanje kazalnikov OCPS	2.500 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €		2.500 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €	OIB, ZI	Majhna
Poročanje obveznih kazalnikov pristojnemu ministrstvu	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OIB	Majhna
Vzpostavitev dodatnih števcov prometa		1.000 €	500 €	500 €		500 €	500 €	500 €	500 €	OIB	Majhna
Vključevanje javnosti in promocija dosežkov											
Izvajanje promocijskih, ozaveševalnih in izobraževalnih aktivnosti	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €		10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	OIB, ZI	Srednja
Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja in izvajanja ukrepov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OIB, ZI	Srednja

Uporabljene kratice:

OCPS = občinska celostna prometna strategija;

OIB = Občina Ilirska Bistrica;

OS = Občinski svet;

RCPS = regionalna celostna prometna strategija;

ZI = zunanji izvajalec.



Celoviti ukrepi											
Priprava projektne dokumentacije za državne in druge razpise izvajanja OCPS		40.000 €				40.000 €				OIB	Srednja
Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica		20.000 €								OIB, ZI	Srednja
Izdelava usmeritev za umirjanje motornega prometa v manjših naseljih			10.000 €							OIB, ZI	Srednja
Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole			20.000 €			20.000 €	20.000 €			OIB, ZI	Srednja
Preureditev mestnega jedra v Ilirski Bistrici (Plac)		20.000 €	40.000 €	1.000.000 €		1.000.000 €				OIB, ZI	Velika
Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica			40.000 €			500.000 €	500.000 €	500.000 €		OIB, ZI	Velika
Umirjanje motornega prometa v manjših naseljih			200.000 €			200.000 €		200.000 €		OIB, ZI	Velika
Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OIB, ZI	Majhna
Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk			5.000 €							OIB, ZI	Velika
Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke				50.000 €						OIB, ZI	Velika
Urejanje mobilnostnih točk v občini						200.000 €				OIB	Srednja
Izdelava zasnove omrežja zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice				20.000 €						OIB, ZI	Srednja
Vzpostavljanje zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice							500.000 €	500.000 €	500.000 €	OIB, ZI	Velika
Smernice za urejanje oglaševanja ob prometnih površinah (OUNK)				10.000 €						OIB, ZI	Srednja

Uporabljene kratice:

OUNK = Odlok o urejanju naselij in krajine;

OCPS = občinska celostna prometna strategija;

OIB = Občina Ilirska Bistrica;

ZI = zunanji izvajalec.



CELOVITA PODPORA HOJI

2

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Celovito načrtovanje na področju hoje											
Priprava projektne dokumentacije za državne in druge razpise izvajanja OCPS	*										
Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica	*										
Izdelava usmeritev za umirjanje motornega prometa v manjših naseljih	*										
Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole	*										
Preureditev mestnega jedra v Ilirski Bistrici (Plac)	*										
Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica	*										
Umirjanje motornega prometa v manjših naseljih	*										
Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje	*										
Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk	*										
Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke	*										
Urejanje mobilnostnih točk v občini	*										
Izdelava zasnove omrežja zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice	*										
Vzpostavljanje zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice	*										
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo											
Vzdrževanje infrastrukture za hojo	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €		25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	OIB, ZI	Srednja
Preurejanje okolice šol		50.000 €	50.000 €	50.000 €						OIB, ZI	Srednja
Urejanje prehodov za pešce		20.000 €	20.000 €	20.000 €		20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	OIB, ZI	Majhna
Odprava ovir za osebe z omejeno mobilnostjo		10.000 €	10.000 €	10.000 €		10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	OIB, ZI	Majhna
Izboljšanje ulične razsvetljave na površinah za hojo				150.000 €			150.000 €		150.000 €	OIB, ZI	Srednja
Urejanje dostopov do postajališč JPP			5.000 €			5.000 €		5.000 €		OIB	Majhna
Nadgradnja infrastrukture za hojo (drugi ukrepi)							250.000 €			OIB, ZI	Majhna

Uporabljene kratice:

OCPS = občinska celostna prometna strategija;

OIB = Občina Ilirska Bistrica;

ZI = zunanji izvajalec.

* Opomba: Ukrepi so del stebra *Celostno načrtovanje prometa*, kjer je tudi podrobno opisan. Zaradi navezave na hojo je zapisan tudi na tem mestu.

IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLESARJENJA

3

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja											
Zasnova občinskega kolesarskega omrežja z akcijskim načrtom			30.000 €							OIB, ZI	Srednja
Priprava projektne dokumentacije za državne in druge razpise izvajanja OCPS	*										
Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica	*										
Izdelava usmeritev za umirjanje motornega prometa v manjših naseljih	*										
Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole	*										
Preureditev mestnega jedra v Ilirski Bistrici (Plac)	*										
Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica	*										
Umirjanje motornega prometa v manjših naseljih	*										
Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje	*										
Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk	*										
Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke	*										
Urejanje mobilnostnih točk v občini	*										
Izdelava zasnove omrežja zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice	*										
Vzpostavljanje zelenih koridorjev v aglomeraciji Ilirske Bistrice	*										
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje											
Vzdrževanje infrastrukture za kolesarjenje	5.000 €		5.000 €			5.000 €		5.000 €		OIB, ZI	Srednja
Sodelovanje pri načrtovanju in izvajanju daljinskih kolesarskih poti (DKP)			1.070.827 €	1.000.000 €						OIB, ZI	Srednja
Nadgradnja infrastrukture za kolesarjenje (drugi ukrepi)							250.000 €			OIB, ZI	Srednja
Optimiziranje podporne infrastrukture za kolesarjenje											
Opremljanje s parkirišči za kolesa				3.000 €			3.000 €		3.000 €	OIB, ZI	Majhna
Vzpostavljanje podpornih storitev za kolesarjenje	20.000 €		20.000 €						OIB, ZI	Majhna	
Nadgradnja sistema izposoje koles				20.000 €					OIB, ZI	Majhna	

Uporabljene kratice:

DKP = daljinska kolesarska pot;

OCPS = občinska celostna prometna strategija;

OIB = Občina Ilirska Bistrica;

ZI = zunanji izvajalec.

* Opomba: Ukrepi so del stebra *Celostno načrtovanje prometa*, kjer je tudi podrobno opisan. Zaradi navezave na kolesarjenje je zapisan tudi na tem mestu.

JAVNI PREVOZ PO MERI UPORABNIKA

4

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Celovito načrtovanje na področju javnega prevoza											
Priprava projektne dokumentacije za državne in druge razpise izvajanja OCPS	*										
Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica	*										
Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole	*										
Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica	*										
Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje	*										
Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk	*										
Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke	*										
Urejanje mobilnostnih točk v občini	*										
Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza											
Podajanje pobud DUJPP za izboljšanje in vzpostavitev povezav javnega prevoza	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OIB	Majhna
Nadgradnja TIC busa	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €		40.000 €	40.000 €	40.000 €	OIB, ZI	Srednja	
Nadgradnja sistema šolskih prevozov	800.000 €	800.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €		1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	OIB, ZI	Srednja	
Nadgradnja prevozov na klic	6.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €		6.000 €	6.000 €	6.000 €	OIB, ZI	Srednja	
Pilotna preveritev izvajanja šolskih prevozov s strani občine			Brez stroškov						OIB	Srednja	
Optimiziranje podporne infrastrukture za javni prevoz											
Nadgradnja avtobusnih postajališč		27.000 €	20.000 €	20.000 €		20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	OIB, KS	Majhna
Uvajanje električnih vozil v javni prevoz		100.000 €								OIB	Srednja

Uporabljene kratice:

DUJPP = Družba za upravljanje javnega potniškega prometa;

KS = krajevne skupnosti;

OCPS = občinska celostna prometna strategija;

OIB = Občina Ilirska Bistrica;

TIC = Turistično informacijski center;

ZI = zunanji izvajalec.

* Opomba: Ukrep je del stebra *Celostno načrtovanje prometa*, kjer je tudi podrobno opisan. Zaradi navezave na javni prevoz je zapisan tudi na tem mestu.

CESTNI PROMET ZA SODOBNO SKUPNOST

5

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Celovito načrtovanje na področju cestnega prometa											
Priprava projektne dokumentacije za državne in druge razpise izvajanja OCPS	*										
Izdelava zasnove preureditve prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica	*										
Izdelava usmeritev za umirjanje motornega prometa v manjših naseljih	*										
Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov za šole	*										
Preureditev mestnega jedra v Ilirski Bistrici (Plac)	*										
Preureditev prometnih površin v aglomeraciji Ilirska Bistrica	*										
Umirjanje motornega prometa v manjših naseljih	*										
Večmodalno navezovanje novih sosesk na prometno omrežje	*										
Izdelava zasnove omrežja mobilnostnih točk	*										
Ureditev železniške postaje kot osrednje mobilnostne točke	*										
Urejanje mobilnostnih točk v občini	*										
Smernice za urejanje oglaševanja ob prometnih površinah (OUNK)	*										
Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja											
Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja	120.000 €	574.000 €	595.000 €	700.000 €		587.000 €	537.000 €	500.000 €	500.000 €	OIB, ZI	Srednja
Aktivnosti, povezane z gradnjo avtoceste	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OIB, ZI	Velika
Upravljanje cestnega prometa											
Nadzor in sankcioniranje kršitev prometnih režimov in hitrosti	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OIB	Majhna
Izdelava in izvajanje parkirne politike za območje Ilirske Bistrice		20.000 €	20.000 €	3.000 €		3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	OIB	Srednja
Omejevanje tranzitnega prometa skozi naselje Ilirska Bistrica		40.000 €	100.000 €							OIB, ZI	Srednja
Urejanje parkirišč za tranzitne turiste						300.000 €				OIB, ZI	Majhna

Uporabljene kratice:

OCPS = občinska celostna prometna strategija;

OUNK = Odlok o urejanju naselij in krajine;

OIB = Občina Ilirska Bistrica;

ZI = zunanji izvajalec.

* Opomba: Ukrepi so del stebra *Celostno načrtovanje prometa*, kjer je tudi podrobno opisan. Zaradi navezave na javni prevoz je zapisan tudi na tem mestu.



Varno dostopno prijetno
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ILIRSKA BISTRICA 2025–2032

IZDALA IN ZALOŽILA
Občina Ilirska Bistrica
Bazoviška cesta 14
6250 Ilirska Bistrica

november 2025

AVTORJI
Mojca Balant, Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Andraž Hudoklin (vsi STPN UIRS)

SODELAVCI
Mateja Kukovec (ZUM d.o.o.), Veronika Ščetinin (Biro skiro d.o.o.), Sarah Klarič (UIRS)

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) za Občino Ilirska Bistrica je bila izdelana v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

IZVAJALEC
Skupina za transformativno prometno načrtovanje, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana (STPN UIRS)

FOTOGRAFIJE
Urban Cerjak, arhiv UIRS

OBLIKOVNA ZASNOVA IN POSTAVITEV
Veronika Ščetinin



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

CIP

