

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



OBČINA
IDRIJA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE IDRIJA



VSEBINA

Trajnostna mobilnost z mislijo na prihodnost Idrije
/ stran 5

Koristi celostnega načrtovanja prometa
/ stran 7

Proces izdelave Celostne prometne strategije
/ stran 11

Stanje in ključni izzivi razvoja prometa
/ stran 13

Vizija razvoja mobilnosti v Idriji
/ stran 19

Pet stebrov celostnega načrtovanja prometa
/ stran 21

Slovarček izrazov
/ stran 32

Viri in literatura
/ stran 35



Spoštovane občanke in občani,

s sprejetjem Celostne prometne strategije na marčevski seji Občinskega sveta je Občina Idrija dobila pomemben razvojni dokument.

Že v postopku njegove priprave ste tvorno sodelovali, še bolj pa bo vaše sodelovanje dragoceno pri uveljavljanju zastavljene strategije, ki od nas terja drugačen razmislek o obnašanju v cestnem prometu, kot smo ga bili vajeni do zdaj.

V ospredje je postavljen kakovosten prostor za ljudi in ne za avtomobile, kar neizogibno pomeni spremembo načina razmišljanja

in življenja. V svoj vsakdan bomo morali vključiti več peš prehojenih poti in uporabe javnih lokalnih prevozov pa tudi več srečanj z znanci, s sosedi, prijatelji. Mogoče se na prvi pogled to zdi obremenjujoče in korak nazaj, a gledano z vidika vplivov takega načina življenja na zdravje, medsebojne odnose in širše – na podnebne spremembe –, je strategija gotovo korak naprej in v pravo smer. Zagotavlja razvoj med seboj bolj povezane družbe, živeče v zdravem okolju.

Celostne prometne strategije torej ne obsojajte vnaprej kot slabo

in omejevalno. Preberite dokument, razmislite o ciljih, ki jih zasleduje, in o predvidenih poteh za njihovo uresničenje. Verjamemo, da vas bo tehten razmislek prepričal k sodelovanju pri izvajanju načrtovanih aktivnosti.

Bojan Sever,
župan Občine Idrija



TRAJNOSTNA MOBILNOST Z MISLIJO NA PRIHODNOST IDRRIJE



“Odločitev, da se bomo vozili z avtomobilom, ima več posledic. Zmanjšuje razvoj javnega prevoza in priložnosti za kolesarjenje ali hojo. To je slabo tudi za naše zdravje.”

Občina Idrija je sočasno s 63 drugimi slovenskimi občinami pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije (v nadaljevanju: strategija), katere namen je prekiniti prakso razvoja prometa, ki vodi v naraščanje individualnega motornega prometa in ki vse bolj zapostavlja ranljivejše skupine prebivalcev. Cilj strategije je vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, ki bo izboljšal pogoje bivanja in dela v občini. Prebivalcem in obiskovalcem bodo na voljo ugodni, za zdravje prijazni, varni in udobni načini mobilnosti, ki bodo izboljšali zdravje in počutje prebivalcev, videz kraja in možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

Izkušnje uspešnih evropskih in drugih mest kažejo, da je celostno načrtovanje prometa ključno za uspešen razvoj, zadovoljstvo in za zdravje ljudi. Celostno urejen promet prinaša raznovrstne pozitivne učinke na različnih področjih. Močno vpliva na življenjske stroške posameznikov pa tudi organizacij, občin in države. Pomemben posreden vpliv ima na zdravje ljudi in družbeno povezanost ter na počutje lokalnih skupnosti. Iz primerjav z izkušnjami nekaterih dobro delujočih praks evropskih mest je jasno, da se je pri nas v preteklosti na račun ureditev, udobnih predvsem

za motorni promet, vse pre pogosto zanemarjal vidik tistih, ki ne vozijo.

Za prihodnji razvoj mobilnosti je zato priprava strategije ključnega pomena. Strategija je celovito pripravljen dokument, ki je nastajal v tesnem sodelovanju s prebivalci in z drugimi pomembnimi akterji, in sicer z jasno vizijo, s cilji in z upoštevanjem širših družbenih koristi, ki jih prinaša kakovostno in celostno urejanje prometa. Izhodišča in način priprave strategije so bili že preizkušeni v veliko evropskih državah in mestih. V nasprotju s tradicionalnimi načini priprave projektov za urejanje prometa strategija predstavlja okvir, osredotočen na javni interes in ne na interes kapitala, ki ima vse pre pogosto slabe dolgoročne učinke. Občina Idrija in njeni prebivalci ter organizacije bodo na podlagi strategije od zdaj lahko s skupnimi prizadevanji prispevali k učinkovitejšemu urejanju prometa in lepši prihodnosti za vse.

Strategija je pripravljena kot občinski strateški dokument, ki celovito ureja lokalni promet in ki je pripravljen za celotno območje občine. Namenjena je urejanju prometa na območju celotne občine, se pa največji prometni izzivi pojavljajo v najbolj naseljenih,

urbanih območjih.

Strategija je celovit dokument, ki vključuje analizo prometnih izzivov in priložnosti, vizijo razvoja prometa v prihodnosti, strateške cilje ter prioritete stebre. Ti določajo ključna področja ukrepanja pa tudi konkretne ukrepe. Pomemben del strategije je akcijski načrt, ki seže do leta 2022, v katerem so opredeljeni kratkoročni ukrepi z vidika potrebnih sredstev, terminskega načrta izvedbe in odgovornosti za izvajanje. Strategija vključuje merljive cilje in kazalnike, ki bodo omogočili spremljanje uspešnosti izvajanja strategije v prihodnosti.

Občina je sredstva za izdelavo strategije pridobila na Javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, različna sredstva za sofinanciranje ukrepov za trajnostno mobilnost pa bodo za občine s sprejeto strategijo na voljo tudi v prihodnje.

Pri pripravi strategije so bile upoštene Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, MzI, 2012).

2



Med okoljskimi vplivi poleg onesnaženega zraka hrup iz prometa predstavlja največje breme bolezni.

KORISTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Ob tradicionalni praksi urejanja prometa, kakršno poznamo zadnjih več deset let, vedno znova ugotavljamo, da količina motornega prometa vztrajno narašča. Nove obvoznice in širše ceste le začasno rešujejo prometne stiske; navadno njihov učinek izzveni v zelo kratkem času, nove, pogosto še večje težave pa se pojavijo hitreje, kot je bilo predvideno. Izkušnje različnih mest, ki so se spopadala s podobnimi težavami, so strokovnjake in mestne uprave pripeljale do spoznanja, da mora razvoj prostora in prometnic določati zgornjo mejo količine in pretočnosti prometa, ne pa nasprotno, predvsem če želimo doseči večji trajnostni učinek.

Celovito načrtovanje prometa pomeni v slovenski praksi nov pristop urejanja prometa. Sloni na trajnostnih načelih urejanja prostora, in sicer ob hkratnem zagotavljanju razvoja poudarja pomen kakovosti bivalnega okolja in skrbi za vključenost različnih socialnih skupin. Posledica je učinkovit in hiter promet s hkratnim minimalnim negativnim vplivom na okolje in naše zdravje.

Izkušnje različnih evropskih in drugih mest, ki so že stopila na pot celovitega urejanja prometa, so strokovnjake in mestne uprave pripeljale do spoznanja, da mora razvoj prostora in prometnic določati količino in pretočnost prometa, ne pa

nasprotno, predvsem če želijo doseči večji trajnostni učinek.

Pristop celostnega načrtovanja prometa se v številnih ključnih izhodiščih razlikuje od tradicionalnih pristopov.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Težave se rešuje z novo infrastrukturo.	Infrastruktura predstavlja le enega izmed mogočih načinov reševanja težav.
Odločanje poteka v zaprtem krogu strokovnjakov in predstavnikov občine oziroma države.	Odločitve se sprejemajo ob posvetovanju oziroma sodelovanju s prebivalci.
Bistveni cilj načrtovanja je zagotoviti hitrost in pretočnost, predvsem za avtomobilski promet.	Bistveni cilj je ljudem zagotoviti boljšo dostopnost in tako izboljšati kakovost bivanja.
Načrtuje se predvsem večje in dražje investicijske projekte.	Načrtuje se stroškovno učinkovito na način vpeljevanja postopnih izboljšav.
Načrtovanje je domena prometnih inženirjev.	V načrtovanje se vključujejo različne stroke in sektorji pa tudi javnost.
Izvedba posameznih projektov, ki redko temelji na skupni strateški presoji.	Izvedbe temeljijo na strateški presoji, ki je osredotočena predvsem na to, ali so projekti usklajeni z zastavljenimi cilji.

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

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA PRINAŠA KORISTI

Izvajanje in upoštevanje strategije pomeni začetek razvoja lokalnega prometa v smer, ki vodi do prijetnega mesta, polnega uličnega vrveža, z dobro razvitim, s hitrim in z učinkovitim javnim prometom na račun bolje izkoriščenih prometnih površin, čistejšega okolja, manj hrupa in večje prometne varnosti. Učinki, ki jih imajo ureditve prometa na lokalnih ravneh, sežejo na različna področja, predvsem na okolje, počutje in na zdravje, posredno pa kakovostno urejen promet in javni prostori, namenjeni pešcem, bistveno povečujejo varnost in zmanjšujejo število nezgod.

Koristi naprednih prometnih sistemov se kažejo v boljših življenjskih pogojih (boljše kolesarske in peš povezave, dobro delujoči javni promet, več zelenih in odprtih površin, namenjenih druženju in preživljanju prostega časa) in izboljšanju kakovosti življenja, v boljšem zdravju prebivalcev in izboljšanju ekonomske slike območja.

Boljša kakovost bivanja - prednostno se načrtuje za ljudi in ne za avtomobile in promet. Ureja se kakovostni javni prostor, izboljšuje se varnost za vse udeležence.

Pozitivni učinki na okolju in zdravju - zmanjšuje se količine toplogrednih plinov, prebivalce se spodbuja k aktivnemu gibanju po vsakodnevnih poteh.

Izboljšana mobilnost in dostopnost - zagotavlja se dobro dostopnost do različnih storitev za vse prebivalce.

Celostna obravnava mobilnosti - načrtovanje vključuje različne oblike mobilnosti in se ne osredotoča le na nekatere.

Vključenost javnosti v procese odločanja - javnost sodeluje pri odločitvah pa tudi pri izvajanju strategije.

Zagotavljanje trajnostnega razvoja - usmerja se v ravnotežje med gospodarskih razvojem, kakovostjo okolja in socialno enakostjo.

Presojanje dolgoročnih učinkov stroškov in koristi urejanja prometa - dolgoročni učinki imajo prednost pred kratkoročnimi koristmi.

“ Koristi naprednih prometnih sistemov se kažejo v boljših življenjskih pogojih in izboljšanju kakovosti življenja, v boljšem zdravju prebivalcev in izboljšanju ekonomske slike območja.“



3



Slovenija nima tradicije participativnega načrtovanja. V procesu oblikovanja celostnih prometnih strategij je bilo izpeljanih več participativnih praks kot v celotnem zadnjem desetletju in vključena je bila cela množica akterjev iz različnih krajev. Nadvse pomembno je, da izvajanje strategije ljudem pokaže, da je imelo njihovo vključevanje v proces oblikovanja Strategije določen vpliv na urejanje prometa.

PROCES IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Številni dogodki in priložnosti za sodelovanje javnosti pri pripravi strategije so ena od najpomembnejših novosti v metodologiji priprave te strategije. Med pripravo strategije so bili izvedeni: 4 javne razprave, 3 delavnice, 2 dogodka na prostem, anketa, spletni vprašalnik, prek 20 intervjujev in veliko sestankov z občino, da bi uskladili potrebe, stališča in želje prebivalcev občine ter usmerili razvoj prometa v bolj trajnostno smer. V proces priprave strategije so bili v prvi vrsti vključeni lokalni prebivalci, predstavniki različnih ustanov in organizacij ter podjetij, ki delujejo v občini, pa tudi predstavniki občinske uprave in krajevnih skupnosti.

Vključevanje javnosti je na eni strani omogočilo načrtovalcem pridobivanje podatkov o specifičnih značilnostih lokalnega prometa, saj so podatki, pridobljeni od tistih, ki kraj poznajo z vidika vsakdanjega življenja, nenadomestljivi. Hkrati je sodelovanje z javnostjo prispevalo k legitimnosti Celostne prometne strategije, ker odraža mnenja,

želje in izzive, ki jih izrazijo lokalni prebivalci in drugi akterji sami. Ne nazadnje pa velja, da če so prebivalci v pripravo strateških dokumentov vključeni že v zgodnjih fazah, bolje razumejo kontekst in temelje ukrepov ter namene in cilje, ki jih z ukrepi zasledujemo, posledica pa je večja naklonjenost ukrepom, vključenim v CPS. Ključno vlogo pri izvajanju strategije ima Občina, vendar je brez tega, da bi jo izvajali tudi drugi deležniki (npr. javne ustanove, kot so: šole, vrtci, knjižnice, krajevne skupnosti, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu idr.) in celotna javnost, ni mogoče zares učinkovito izvajati. Želja občine in deležnikov je, da bi bila strategija živ dokument, ki je v stalnem in tesnem stiku z realnimi potrebami uporabnikov. Ukrepi, ki jih predvideva strategija, se namreč tičejo vseh občanov, ne le občine, torej tudi prebivalcev v različnih skupnostih, šolarjev, podjetnikov in različnih organizacij. Prav vsi lahko prispevajo k njenemu čimprejšnjemu izvajanju na osebni ravni ali

organizirano. Dobra pokritost občine z javnim potniškim prometom omogoča, da se na primer v službo ali po opravkih posamezniki odpravijo z avtobusom ali vlakom, predvsem kratke razdalje pa lahko opravijo peš ali s kolesom. Večja podjetja ali ustanove v občini se lahko odločijo za sprejetje mobilnostnega načrta, s čimer lahko prispevajo k spreminjanju potovalnih navad zaposlenih. Občina bo učinke ukrepov, ki jih določa strategija, spremljala, ustreznost strategije pa preverjala vsakih nekaj let in jih po potrebi nadgrajevala.

Uspešnost praks vključevanja javnosti merimo po stopnji upoštevanja želja vključenih (Arnstein, 1969). Pri oblikovanju celostne prometne strategije smo poskušali po najboljših močeh upoštevati želje lokalne skupnosti, razen če bi bile te v izrazitem nasprotju z načeli trajnostnega razvoja ali kadar bi bile predlagane ureditve lahko nevarne. Veselilo nas je, ker so bili taki primeri redki.

4



PEŠ IN KOLESARSKI MOST PRI MOSTIČARJU



Pomanjkanje možnosti uporabe javnega prevoza povečuje fizično neaktivnost odraslih nad 50. letom starosti. Raziskovalci so ugotovili, da so slaba osvetlitev, pretiran hrup, gost promet in pomanjkanje javnega prevoza razlogi, da se ljudje v zrelih letih manj gibljejo peš. Slabše razmere za hojo in uporabo javnega prevoza prispevajo k večji socialni izključenosti ranljivejših skupin (Balfour in Kaplan, 2002).

STANJE IN KLJUČNI IZZIVI RAZVOJA PROMETA



KLJUČNI IZZIVI NA PODROČJU UREJANJA PROMETA V IDRJI

1. Javni prostor še vedno ni varen in dostopen vsem.
2. Uporaba pametnih tehnologij kot izziv prihodnosti, tudi v mobilnosti.
3. Parkiranje zaseda dragocen prostor, ki bi bil lahko urejen drugače.
4. Prevelike hitrosti in preveč motornega prometa v stanovanjskih naseljih in središčih.
5. Javni prevoz uporablja malo ljudi.
6. Nevarne in pogosto počasne prometne povezave za motorni promet med naselji.
7. Nevarno pešačenje in kolesarjenje med naselji in v naseljih.

Idrija je kot najstarejše rudarsko mesto z bogato naravo ter kulturno-tehniško dediščino in visokotehnološko razvito industrijo v primerjavi z drugimi kraji po Sloveniji dosegla zavidljivo gospodarsko rast, ob tem pa uspešno ohranja naravna in kulturna bogastva. Zaradi svoje zemljepisne lege se tudi v razvoju prometa precej razlikuje od večine slovenskih občin. Naselja so stisnjena med pobočja, za obstoječe in nove prometnice ni veliko prostora. Pogoji za vsakodnevno kolesarjenje so težki, saj je območje hribovito. Občina in naselja na Idrijskem so z drugimi središči dostopna le prek cestnega omrežja. Železniških povezav v občini ni, pa vendar je kljub naštetim težkim pogojem mobilnosti v občini stopnja registrirane brezposelnosti izjemno majhna glede na slovensko povprečje. Večina delovno aktivnih občanov je zaposlena v občini, še več, k velikemu deležu prometa prispevajo delovni migranti, ki se jih iz drugih krajev v Idrijo na delo vozi bistveno več kot pa ven iz nje.

1. Javni prostor še vedno ni varen in dostopen vsem

Ureditev središča Idrije je, razen določenih manjših območij, za pešačenje spodbudna. Med pešci sicer prevladujejo lokalni, bližnji prebivalci, medtem ko drugi zelo malo pešačijo. Pešci so v Idriji pogosto nezadovoljni zaradi zelo ozkih ulic, na primer med gimnazijo in gradom, vendar statistika nevarnosti teh ulic na srečo ne potrjuje, saj tam skoraj ni zaznanih resnejših nesreč. Pešpoti so pogosto tudi slabo označene ali slabo osvetljene (na primer bližnjice, ki potekajo po stopniščih). Ponekod pešačenje resno ovirajo zaparkirani avtomobili. Večina ustanov, na primer šole in vrtci, si želi izboljšati dostopnost za pešce. Posebej pomembno je tudi zagotavljanje dostopnosti do javnih ustanov, postajališč in drugih prostorov za vse. Priljubljenost pešačenja pa je med drugim povezana s prometno kulturo. Za varnejše in udobnejše

pešačenje bi bilo treba med drugim izboljšati prometno kulturo voznikov.

Pešci so bili v preteklosti tisti udeleženci v prometu, s katerimi so se načrtovalci prometne infrastrukture najmanj ukvarjali. Pogosto so ravno pločniki tisti, ki so ob prostorskih stiskah pri različnih ureditvah najslabše urejeni. Izziv občine je, da ta trend v prihodnosti obrne, izziv občanov pa, da ob tem postopoma spremenijo potovalne navade in se peš odpravijo tudi na daljšo pot.

2. Uporaba pametnih tehnologij kot izziv prihodnosti, tudi v mobilnosti

Tehnologija lahko bistveno pripomore k urejanju učinkovitejših naselij. Občina Idrija se kot napredna občina že ukvarja s promocijo alternativnih, do okolja prijaznejših načinov mobilnosti, na primer avtomobilov na električni pogon. Glede na razgibanost terena bi bil posebno dobrodošel izziv Idrijčanom ponuditi infrastrukturo za kolesarje s kolesi na električni pogon.

Občina se v tej smeri že povezuje s podjetji in sodeluje v evropskih projektih za spodbujanje uporabe do okolja prijaznejših vozil. Trenutni trendi se bodo v prihodnosti gotovo razširili tudi v različne nove možnosti, povezane z aplikacijami pametnih tehnologij, ki bodo omogočale souporabo vozil in tako učinkovito zmanjšale število vozil v javnem prostoru pa tudi stroške, povezane z vzdrževanjem vozil in infrastrukture.

3. Parkiranje zaseda dragocen prostor, ki bi bil lahko urejen drugače

Urejanje parkiranja v javnem prostoru je področje urejanja prometa, ki lahko bistveno vpliva na podobo javnega prostora. Po mnenju udeležencev dogodkov med pripravo strategije je preveliko število parkirnih mest, ki ne pritiče varovanemu območju dediščine Unesco, ponekod posebej problematično. Mirujoč promet predstavlja določene ovire v kraju tudi zaradi ozkih ulic, cest. Ustanove ovira predvsem med zgostitvami,

hkrati pa ovira tudi odvoz odpadkov. Večja parkirišča v središču kraja omogočajo sorazmerno preprosto parkiranje, vendar je močno prisotna kultura od vrat do vrat. V procesu priprave strategije je bilo mogoče zaznati tudi, da so občani vajeni parkirati zelo blizu cilja potovanja in da se jim zdi tudi razmeroma kratka pot od parkirišča do cilja predolga za pešačenje. Preveliko število parkiranih vozil na območjih, ki bi bila lahko urejena kot živahen javni prostor, napolnjen z vsebinami (na primer Trg sv. Ahacija) na eni strani, na drugi pa premajhno število parkirišč ob starejših stanovanjskih soseskah sta izziva, ki ju je mogoče reševati le s celovito parkirno politiko.

4. Prevelike hitrosti in preveč motornega prometa v stanovanjskih naseljih in središčih

Idrija se kaže kot občina, v kateri pri potovalnih navadah prednjači individualni motorni promet, saj večji delež zaposlenih prihaja na delo z avtomobili, podobno pa je z vožnjo otrok v šole in vrtce. To predvsem šolam povzroča težave. OŠ Idrija je uvedla začasni ukrep, ki temelji na ločevanju vstopnih točk – za pešce pred šolo, za tiste, ki jih pripeljejo, za šolo. Večina predstavnikov ustanov zaradi velikega števila avtomobilov in predvsem njihove hitrosti ter na drugi strani zaradi omejenega prostora za parkiranje pozdravlja umirjanje in omejevanje prometa v njihovi okolici. Policija sicer ne opaža pomembnih kršitev v naseljih pa tudi drugi intervjuvanci so povedali, da

ulice znotraj naselij ne omogočajo hitrejših vožnje, zaradi česar je prometnih nesreč na teh ulicah sorazmerno malo. Prekoračitev hitrosti je pogostejša kršitev na regionalnih cestah čez naselja (Gregorčičeva, Vojkova, Godovič ...).

Kot težavo motornega prometa pa lahko navedemo tudi prevelik delež površin, namenjenih avtomobilom v središču mesta, kar še posebej velja za površine, na katerih bi morala biti vožnja omejena, npr. v Ulici sv. Barbare ali na Trgu sv. Ahacija.

5. Javni prevoz uporablja malo ljudi

Javni prevoz se kot v večini slovenskih manjših naselij sooča z upadanjem povpraševanja. Idrijčani sicer pohvalijo povezavo med Idrijo in Spodnjo Idrijo ter dodajo, da bi bila lahko pogostejša. Ja pa ta povezava uporabna znotraj somestja Idrija–Spodnja Idrija še posebej za dijake in študente pa tudi za učence, ki jo uporabljajo za obisk aktivnosti v popoldanskih urah. Več težav je z

“ Osebna vozila so v povprečju v uporabi le od ene do dveh ur na dan, kar pomeni, da so več kot 90 % časa parkirana. Parkirani avtomobili zasedejo prostore, ki bi lahko gostila drugačno rabo (<http://www.reinventingparking.org/2013>).”



Kar 80 % uprašanih v anketi pot med Spodnjo Idrijo in Idrijo opravi z osebnim avtomobilom (sami ali kot sopotniki).

59 % uprašanih podpira ukrep, da je v središču kraja treba uvesti oziroma povečati območje za pešce (peš cono).

58 % uprašanih v anketi podpira zmanjšanje hitrosti avtomobilskega prometa na nekaterih cestah in v središču občine.

To, da je treba povečati frekvenco javnega prevoza in/ali urnike prilagoditi potrebam občanov, podpira 62 % uprašanih.

Z vzdrževanjem cest je nezadovoljnih 55 % uprašanih.

S kolesarskimi potmi v naseljih je nezadovoljnih 71 %, s kolesarskimi povezavami med naselji pa kar 83 % uprašanih v anketi.

medkrajevnimi prevozi, predvsem za dijake gimnazije, ki potujejo v Logatec ali Cerkno. Podatki kažejo, da se mladi na medmestni ravni vse manj vozijo z avtobusi, saj jih nadomeščajo nove oblike deljenja prevozov (prevozi.org) in uporaba kombijev. Za študente je javni promet manj aktualen, saj ni subvencioniran, kot je bil včasih. Tudi v nekaterih ustanovah (gimnazija in dom upokojencev) so nekoliko nezadovoljni z urniki javnih prevozov. Izpostavljeni pa sta bili ponekod tudi slaba ureditev avtobusnih postajališč in ustavljanje avtobusa na cestišču. V razvijanju različnih novih oblik javnega prometa je gotovo velik potencial; k pogostejši rabi javnega prometa bi pripomogla tudi večja ozaveščenost o koristih uporabe javnega prometa.

6. Nevarne in pogosto počasne prometne povezave za motorni promet med naselji

V Idrijo se dnevno vozi približno 2.000 ljudi, medtem ko se iz Idrije vozi približno 300 ljudi. V smeri Tolmin–Ljubljana je približno za 4.000 vozil dnevno tranzitnega prometa. Tranzitni promet vključuje tudi tovorni promet, ta pa se je v zadnjih letih povečal zaradi lubadarja in žledu. Posebej moteč je tranzitni tovorni promet v središču mesta. Vpliv velikih količin tranzitnega, še posebej tovarnega prometa se pogosto kaže v slabem stanju cest, ki jih je pogosto treba prenavljati, ob čemer se tranzitni promet ustavlja, pogosto pa obdobja prenove cest trajajo občutno predolgo.

Eden izmed izzivov občine je zato hitrejše in učinkovitejše vzdrževanje obstoječih cest ter uvajanje ukrepov, ki bodo dolgoročno zmanjšali število vozil na medkrajevnih cestah, predvsem težkih tovornih vozil.

“ 3/4 potovanj v Sloveniji opravimo z zasebnim avtomobilom, pri čemer je povprečna zasedenost slovenskega avtomobila 1,2 potnika na avto (SURS, 2016).”



“ Prometne nezgode so leta 2011 povzročile več smrti otrok in mladih med 5. in 29. letom, kot katerikoli drugi vzrok. Najbolj ogroženi so pešci in kolesarji, ki so udeleženi v 25 % nezgod s smrtnim izidom (Plevnik, 2016).

7. Nevarno pešačenje in kolesarjenje med naselji in v naseljih

Kolesarjenje je v občini sicer priljubljeno, vendar gre v večini primerov za rekreativno kolesarjenje. Vsakodnevno kolesarjenje ni pogosto, saj so ceste za kolesarje nevarne in strme. Kot najočitnejši in najpogostejše omenjeni problem s področja kolesarjenja je slaba kolesarska povezava med Idrijo in Spodnjo Idrijo, ki sta po mnenju vseh dovolj blizu in hkrati dovolj daleč za udobno vožnjo s kolesom, če bi ta lahko potekala po ločeni urejeni kolesarski poti.

Po mnenju nekaterih strokovnjakov tudi normativna zakonodaja, povezana z urejanjem kolesarskih poti, ne podpira razvoja kolesarstva, saj specifične prostorske razmere ne omogočajo urejanja kolesarskih poti, kot jih predpisuje pravilnik.

Glede na razgibanost terena so za območje Idrije posebej primerna električna kolesa, zato bi k priljubljenosti kolesarstva prispevale tudi polnilnice za električna kolesa in možnosti za izposajo teh koles. K varnosti in udobnemu kolesarjenju bi prispevali tudi prednostna kolesarska cesta ali podobni »mehki« ukrepi, kot je na primer urejanje kolesarnic v mestu in ob večjih podjetjih.



7 STRATEŠKIH CILJEV

I. Več javnih prostorov, dostopnih vsem.

II. Učinkovita raba pametnih tehnologij za bolj trajnostno mobilnost.

III. Zagotavljanje primerne št. parkirišč, omejevanje in nadzor nepravilnega parkiranja.

IV. Umirjanje prometa v stanovanjskih naseljih in središčih.

V. Boljša povezanost Idrije z zaledjem z javnim prevozom.

VI. Hitrejši, bolj pretočen in varnejši promet med naselji.

VII. Nove in varnejše peš in kolesarske poti med naselji in v naseljih



VIZIJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Idrija kot ena naprednejših slovenskih občin s številnimi uspešnimi podjetji, ki v občino vsak dan pripeljejo viden delež zaposlenih, v načrtovanje in izvajanje trajnostne mobilnosti aktivno vključuje podjetja in javne ustanove ter druge organizacije. Pri tem velik poudarek namenja predvsem izboljšanju kakovosti prebivanja ter varovanju okolja, kulturne in naravne dediščine. Kot gospodarsko in turistično naravnana občina z območjem dediščine Unesco in velikim številom obiskovalcev bo aktivnosti usmerjala v zagotovitev dobrih možnosti za trajnostno mobilnost prebivalcev in obiskovalcev. Pri tem bo posebna pozornost namenjena predvsem povezavi med Idrijo in Spodnjo Idrijo, kjer se bodo na primernih lokacijah dolgoročno zagotovile ustrezno urejene peš in kolesarske poti z navezavami na trajnostne oblike mobilnosti pa tudi parkirišča za avtobuse in druga turistična vozila.

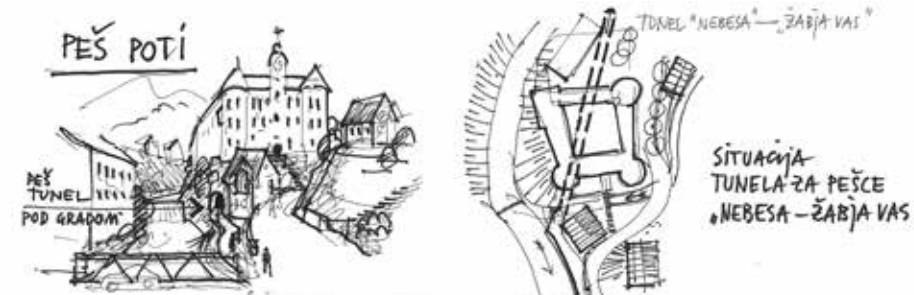
Prebivalcem, ki živijo oddaljeni od središč, na močno hribovitem terenu v zalednem delu občine, bodo omogočeni alternativni načini mobilnosti, ki so do okolja prijazni. Občina bo središča naselij še naprej urejala kot do pešcev prijazna, z javnim prostorom, urejenim po meri uporabnika, pri čemer bo poskrbela tudi za potrebe stanovalcev in ranljivih skupin.

VIZIJA RAZVOJA MOBILNOSTI V IDRJI

Po predvidevanjih, ki slonijo na obstoječih podatkih o naraščanju motornega prometa zadnjih več desetletij, lahko pričakujemo enak trend tudi v prihodnosti. Pričakovanja podpirajo tudi demografske spremembe – staranje prebivalstva s hkratnim daljšanjem aktivne življenjske dobe. Po drugi strani lahko v prihodnosti pričakujemo večjo fleksibilnost delovnega časa in morda tudi več skrajšanega delovnika ali dela od doma, kar bi lahko vplivalo na manjšanje ekstremov v porazdelitvi prometa med delovnikom. Da bi se lahko učinkovito izognili večji prometni gneči, živeli bolj zdravo, prihranili pri stroških zdravstva in hkrati vzdrževanja ter gradnje prometnic, je treba v prihodnosti predvsem razvijati infrastrukturo za alternativne oblike mobilnosti

(pešačenje, kolesarjenje in javni promet) ter do okolja prijaznejšo tehnologijo.

Za celostno načrtovanje prometa, za katerega si bo občina v prihodnje prizadevala, je dobro zasnovana vizija izjemno pomembna. Pri dosedanjem načrtovanju prometne infrastrukture je pogosto manjkal prav strateški pogled v prihodnost, saj gradnja novih prometnic pogosto rešuje težave le kratkoročno, dolgoročno pa povzroča nemalo težav, tudi v vzdrževanjem. Na podlagi aktivnosti, ki so bile izvedene med pripravo CPS, ankete, intervjujev in drugih analiz, smo zato na delavnici s ključnimi deležniki, nato pa še na javni razpravi zasnovali celovito vizijo razvoja prometa, ki bo občino dolgoročno vodila v do človeka in okolja prijaznejši in bolj trajnostni razvoj.



O ČEM BI ŽELELI BRATI ČEZ 20 LET V LOKALNEM ČASOPISU?

Na eni izmed delavnic so udeleženci predlagali časopisne naslove s povzetki člankov, ki bi si jih želeli brati čez 20 let v lokalnem časopisu. Eden izmed njih se glasi:

»Zaprli še zadnji bencinski servis na severni Primorski - Z odprtjem 35. polnilne postaje na Keltiki med Kalcami in Bovcem je na Mostu na Soči zaprl vrata še zadnji bencinski servis. Preostalih šest avtomobilov na bencinski pogon se oskrbuje z gorivom neposredno pri proizvajalcu v Združenih arabskih emiratih.«



PET STEBROV CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

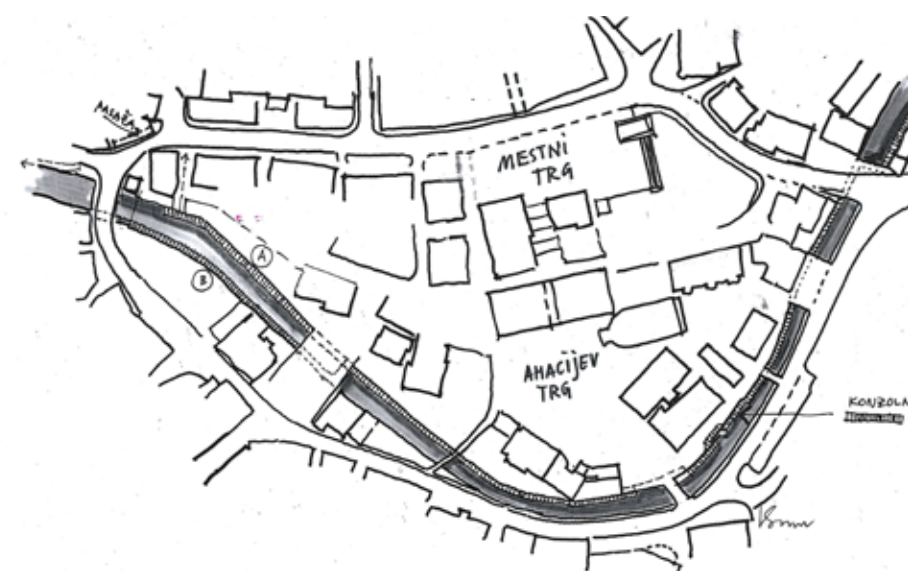


V Sloveniji vsako leto izgubimo skoraj 2 milijardi evrov zaradi posledic, ki jih z motornim prometom povzročimo okolju in zdravju. Zunanji stroški prometa znašajo 6 do 10 % BDP Slovenije (Plevnik, 2016).

Prometna strategija občine Idrija bo vizijo trajnostnega načrtovanja in razvoja prometa uresničevala na podlagi ukrepov, razvrščenih v pet med seboj vzajemno povezanih prioritarnih stebrov oziroma področij. Ukrepi so zastavljeni tako, da podpirajo enega ali več področij razvoja trajnostne mobilnosti, med seboj pa se dopolnjujejo in prepletajo. Nekateri ukrepi podpirajo

drug drugega in tako v kombinaciji dosegajo sinergijske, povečane učinke.

Prioritetni stebri pa tudi vsi z njimi povezani ukrepi celovitega in trajnostnega načrtovanja ter urejanja prometa se osredotočajo na učinkovite, racionalne, do okolja in uporabnika prijazne rešitve.



PRIORITETNI STEBRI

Prvi stebel:
Ozaveščanje,
spodbujanje trajnostne
mobilnosti.

Drugi stebel:
Kakovostnejši in
prijetnejši javni prostor.

Tretji stebel: Urejanje
mirujočega prometa za
bolj trajnostno mobilnost.

Četrti stebel:
Boljša povezanost med
naselji ter izboljšani
pogoji v naseljih za pešce
in kolesarje.

Peti stebel:
Boljša povezanost za
javni in motorni promet
znotraj občine.

PRVI STEBER: OZAVEŠČANJE, SPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Ozaveščanje prebivalcev o pomembni vlogi trajnostne mobilnosti je pomemben del načrtovanja in izvajanja trajnostnih prometnih rešitev. Prometne navade, posamezne rešitve in ureditve ter njihova uporaba so nemalokrat močno povezane z obveščanjem javnosti in s promocijo. V večini primerov se promocijske aktivnosti nanašajo na različna področja trajnostne mobilnosti, njihov skupni namen pa je ozaveščati in spodbujati dobro prakso, zato so združene v svojem namenskem, prioritarnem področju.

Ozaveščanje, spodbujanje in promocija trajnostne mobilnosti igrajo pomembno vlogo pri upravljanju mobilnosti in prometa ter pri spreminjanju potovalnih navad posameznika. Ukrepi, kot so informiranje, promocijske prireditve, komuniciranje ter vključevanje javnosti pri pomembnejših odločitvah glede prometa, so bili v preteklosti pogosto zapostavljeni, zato bo občina med prioritete aktivnosti za trajnostno načrtovanje prometa med drugim postavila tudi takšne, »mehke« ukrepe.

Občina Idrija bo z ozaveščanjem, s spodbujanjem in promocijo trajnostne mobilnosti skrbela za

boljšo izkoriščenost obstoječih možnosti, hkrati pa bo prek promocijskih akcij poskrbela za boljšo prepoznavnost in učinkovitost posameznih infrastrukturnih ter drugih ukrepov. V sodelovanju z gospodarskimi družbami in drugimi javnimi ustanovami bo skrbela za bolj trajnostne rešitve ter za koordinacijo različnih dejavnosti in ukrepov za večjo učinkovitost. Z izdelavo mobilnostnih načrtov bo spodbujala drugačne, inovativne pristope za spreminjanje potovalnih navad zaposlenih, hkrati pa bo z izvajanjem projektov skrbela za varen dostop vseh udeležencev v prometu do pomembnejših ustanov. V okviru promocije in spodbujanja trajnostne mobilnosti bo občina Idrija vzpostavila in javnosti predstavila sistem rednega spremljanja stanja in vrednotenja ključnih kazalnikov mobilnosti, ki bo pomembno orodje pri ocenjevanju izvajanja in spremljanju prometne strategije.

Ukrepi iz PRVEGA prioritarnega stebra so osredotočeni na vse strateške cilje:

I. Več javnih prostorov, dostopnih vsem

II. Učinkovita raba pametnih tehnologij za bolj trajnostno

mobilnost

III. Zagotavljanje primerne št. parkirišč, omejevanje in nadzor nepravilnega parkiranja

IV. Umirjanje prometa v stanovanjskih naseljih in središčih

V. Boljša povezanost Idrije z zaledjem z javnim prevozom

VI. Hitrejši, bolj pretočen in varnejši promet med naselji

VII. Nove in varnejše peš in kolesarske poti med naselji in v naseljih



Strateški cilji	Podrobnejši opis ukrepa	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Čas izvedbe
-----------------	-------------------------	-------------------	-----------------------------------	-------------

Akcijski načrt za PRVI prioritetni steber: OZAVEŠČANJE, SPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

II., IV.	Ozaveščanje prebivalcev o trajnostni in električni mobilnosti	Občina, NVO, šole in vrtci	Občinski proračun in zunanji viri (do 5.000 EUR letno)	2022
II., III., IV., VI.	Izdelava in izvajanje mobilnostnih načrtov javnih ustanov in večjih zaposlovalcev s ciljem promocije trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad	Občina, šole, vrtci, podjetja	Občinski proračun, podjetja in zunanji viri (5.000–10.000 EUR/mob. načrt)	2020
I., II., III., IV., VI., VII.	Povezovanje mobilnostne politike z drugimi politikami (gospodarstvo, turizem, prostor ipd.) – strateške spodbude za usklajevanje	Občina	–	Ves čas
I., VII.	Izvajanje projektov »varne poti v šolo« (OŠ Idrija, Sp. Idrija v okviru ureditve vrtca, Črni Vrh v okviru ureditve centra Črni Vrh in zg. priključka)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (30.000 EUR letno)	2022
III.	Dogovor z lastniki večjih parkirišč (trgovci) za spodbujanje sopotništva	Občina, NVO	–	2020
I., III., IV., V.	Vzpostavitev spremljanja stanja (štetje prometa, onesnaženost, podatki o prodanih vozovnicah JPP in prekoračitvah hitrosti)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (20.000 EUR)	2022

DRUGI STEBER: KAKOVOSTNEJŠI IN PRIJETNEJŠI JAVNI PROSTOR

Odprt javni prostor nudi občankam in občanom veliko možnosti za prijetno koriščenje prostega časa, ponuja možnosti za druženje, igro, tudi rekreacijo v različnih oblikah. Je skupna površina, namenjena srečevanju in lokalnim skupnostim, kamor radi zahajajo tudi obiskovalci. Privlačen odprt javni prostor privablja na ulice ljudi, zaradi katerih radi pridejo tudi drugi ljudje. Različni ljudje so dejavni na različne načine, mesto zaradi ljudi na ulicah postane živahno, njegovi prebivalci pa zadovoljni. Prevelika količina avtomobilov navadno zavira živahen utrip mesta, saj ljudje sedijo v avtomobilih in se težko srečujejo, osebni stik pa je onemogočen. Avtomobili povzročajo veliko težav – onesnažujejo okolje, zasedajo že tako skromno odmerjen javni prostor, zapirajo poglede ter so pogosto prehitri in preglasni, zato se zdijo pešcem pa tudi kolesarjem nevarni.

Ponovna oživitev ulic in trgov je eden večjih izzivov, s katerimi se spoprijemajo številni kraji v Sloveniji in drugod. Izkušnje pa kažejo, da prav prostorske ureditve lahko bistveno pripomorejo k živahnejšim mestnim središčem. Idrija se je v preteklosti uspešno spopadla z urejanjem javnega prostora v središču

mesta Idrija, v prihodnosti pa bo nekatere ureditve, ki pripomorejo h kakovostnejšemu javnemu prostoru, prenesla tudi na druge lokacije v Idriji in občini. Po mnenju občanov in občank je poleg zagotavljanja varnosti v prometu pomembno tudi načrtovanje javnega prostora, ki bo zagotavljalo več prijetnih javnih prostorov po meri človeka ter spodbujalo živahen utrip mesta in prispevalo k zadovoljstvu pa tudi varnosti prebivalcev in obiskovalcev.

Z namenom načrtovanja in zagotavljanja kakovostnejšega in prijetnejšega javnega prostora za vse uporabnike bo občina Idrija izdelala temeljito analizo potreb po izboljšani dostopnosti in varnosti za vse uporabnike javnega prostora ter določila območja in lokacije, ki so potrebni prenove oziroma izboljšanja. Za izboljšanje varnosti bo celostno pristopila k urejanju kritičnih točk, z ukrepi za umirjanje prometa pa na nekaterih lokacijah poskrbela za manjše hitrosti avtomobilov in s tem večjo varnost preostalih uporabnikov ceste. Poleg tega bo občina Idrija pripravila analizo tovarnega prometa na glavnih in lokalnih cestah ter preverila možnosti za zmanjšanje tovarnega prometa in osnih obremenitev na

kritičnih odsekih cestnega omrežja. S tem bo zagotovila, predvsem na lokalnih cestah, boljšo prometno varnost preostalim udeležencem, boljšo pretočnost prometa in ne nazadnje manjše poškodbe na cestah, ki prav tako prispevajo k varnemu odvijanju prometa.

Ukrepi iz DRUGEGA prioritete stebra so osredotočeni na naslednje strateške cilje:

I. Več javnih prostorov, dostopnih vsem

IV. Umirjanje prometa v stanovanjskih naseljih in središčih

VI. Hitrejši, bolj pretočen in varnejši promet med naselji

VII. Nove in varnejše peš in kolesarske poti med naselji in v naseljih



Strateški cilji	Podrobnejši opis ukrepa	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Čas izvedbe
-----------------	-------------------------	-------------------	-----------------------------------	-------------

Akcijski načrt za DRUGI prioritetni steber: KAKOVOSTNEJŠI IN PRIJETNEJŠI JAVNI PROSTOR

I., IV., VII.	Priprava strokovnih podlag »Ulice in trgi – usmeritve za izboljšanje varnosti in dostopnosti s prenovami in z novimi ureditvami«	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (20.000 EUR)	2019
I., IV., VII.	Ukrepi za umirjanje prometa: Kosovelova ulica	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (v okviru prenove infrastrukture)	2022
I., IV., VII.	Ukrepi za umirjanje prometa: Lapajnetova ulica	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (v okviru prenove infrastrukture)	2022
I., IV., VII.	Izvedbeni ukrepi za umirjanje prometa: Sp. Idrija–Na vasi	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (50.000 EUR)	2018
I., IV., VII.	Izvedbeni ukrepi za umirjanje prometa: križišče ob vstopu v Idrijo (ureditev krožišča)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (1,500.000 EUR)	2022
VI., VII.	Priprava podlage za določitev režima tranzitnega tovarnega prometa (zmanjšanje osnih obremenitev, kjer je to mogoče) in nadzor (senzor za nadzor osne obremenitve)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (5.000 EUR)	2020
I., VII.	Zagotavljanje dostopnosti za vse pri vseh novih ureditvah (protokol spremljanja priprave projektne dokumentacije)	Občina	–	Ves čas
I., VII.	Urejanje dostopnosti do javnih objektov (Vrtec Sp. Idrija – novogradnja, Kosovelova ulica, območje Vodnikove ulice, območje na Uti in priključek na Arkovo ulico)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (30.000 EUR)	2022

TRETJI STEBER: UREJANJE MIRUJOČEGA PROMETA ZA BOLJ TRAJNOSTNO MOBILNOST

V povprečju je osebno vozilo v uporabi le od ene do dveh ur dnevno, kar pomeni, da je več kot 90 % časa parkirano. Parkirani avtomobili zasedejo veliko prostora, ki bi ga lahko namenili drugačnim in primernejšim dejavnostim ter s tem spodbujali živahen utrip mesta in prostočasne aktivnosti prebivalcev. Poleg tega je dostopnost parkirnega mesta na cilju močen dejavnik pri izbiri načina potovanja. Torej: če ima posameznik na cilju na voljo parkirno mesto, je možnost, da bo za pot uporabil osebni avtomobil, veliko večja, kot če parkirnega mesta ni. Prevelika količina parkirnih mest na nepravilnih lokacijah torej ne samo zaseda skopo odmerjen javni prostor, ampak tudi neposredno vpliva na odločitve posameznikov o načinu potovanja.

Urejanje parkiranja je pomemben dejavnik k urejanju javnega prostora pa tudi k spreminjanju potovalnih navad posameznikov in družbe. Občina Idrija se je v preteklosti izkazala z urejanjem mestnega središča in umikanjem parkiranih avtomobilov na obrobje, v prihodnosti pa želi tak pristop nadgraditi in zagotoviti celostno ureditev parkiranja v Idriji, tudi s pomočjo prometne

strategije. Ureditev področja parkiranja v kombinaciji z drugimi, s podpornimi ukrepi bo pripomogla k boljše izkoriščenemu javnemu prostoru, zagotavljanju parkiranja na primernih lokacijah in k spremembi potovalnih navad občanov in občank.

Parkiranja se bo občina lotila z zagotavljanjem parkirnih mest na primernih lokacijah. Temu bo v dogovoru z zasebnim investitorjem namenila garažno hišo v Barbarah, v okviru katere bo zagotavljala javna in zasebna parkirna mesta, hkrati pa bo Trg sv. Ahacija zaprla za promet in parkiranje. Vzpostavljen režim parkiranja v mestu bo dosledno izvajala in nadzirala, hkrati pa bo s prostorskimi akti in z izdelanimi analizami preverila možnosti za zmanjšanje z odlokom zahtevanega števila parkirnih mest. Hkrati bo poskrbela tudi za podporne in inovativne ukrepe, ki bodo omogočali alternativo vožnji z avtomobilom. Tako bo uvedla souporabo avtomobila v soseskah s premalo parkirišči, zagotovila polnilna mesta za spodbujanje električne mobilnosti in obstoječa parkirišča opremila z možnostjo kombiniranja različnih potovalnih načinov, kot so na primer: kolesarnice, avtobusna postajališča, prijetne peš in kolesarske povezave

ter možnosti polnilnih mest za električna kolesa.

Ukrepi iz TRETJEGA prioritetnega stebra so osredotočeni na naslednje strateške cilje:

I. Več javnih prostorov, dostopnih vsem

II. Učinkovita raba pametnih tehnologij za bolj trajnostno mobilnost

III. Zagotavljanje primerne št. parkirišč, omejevanje in nadzor nepravilnega parkiranja

IV. Umirjanje prometa v stanovanjskih naseljih in središčih

VII. Nove in varnejše peš in kolesarske poti med naselji in v naseljih



Strateški cilji	Podrobnejši opis ukrepa	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Čas izvedbe
-----------------	-------------------------	-------------------	-----------------------------------	-------------

Akcijski načrt za TRETJI prioritetni steber: UREJANJE MIRUJOČEGA PROMETA ZA BOLJ TRAJNOSTNO MOBILNOST

I., IV., VII.	Izvedba garažne hiše v Barbarah (z javnimi in zasebnimi parkirišči)	Zasebni investitor in občina	Zasebni investitor in občinski proračun (25.000 EUR)	2018
I., IV., VII.	Izvedba zaprtja Trga sv. Ahacija za promet	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (3.000 EUR)	2018
I., III., IV.	Prilagoditve prostorskih aktov za zmanjšanje parkirnih normativov v izvedbenem delu OPN in strokovne podlage »Mirujoči promet – celovito urejanje parkirišč v mestih, vključno z določanjem režimov«	Občina	Občinski proračun (20.000 EUR)	2022
I., III., IV.	Celovito izvajanje parkirnega režima v naseljih, vključno z nadzorom in s promocijo	Občina, večji zaposlovalci	Občinski proračun (100.000 EUR)	2020
I., III., IV.	Uvedba souporabe avtomobila (car sharinga) za stanovanjske soseske s premalo parkirišči	Zasebni investitorji, občina	Zunanji viri (100.000 EUR)	2022
I., III., IV.	Izvedba prilagoditve parkirišča za kombiniranje potovalnih načinov (na primer varna kolesarnica, izposoja električnih koles)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (80.000 EUR)	2022
I., II., III., IV.	Gradnje polnilnih mest za spodbujanje električne mobilnosti (kolesarji, motorni promet), prijave na razpise za sredstva	Občina, zasebni investitorji	Občinski proračun in zunanji viri (50.000 EUR)	2022
III.	Opredelitev lokacije za dolgotrajno parkiranje avtobusov in drugih turističnih vozil ter vnos v prostorske akte	Občina	–	2022

ČETRТИ STEBER: BOLJŠA POVEZANOST MED NASELJI TER IZBOLJŠANI POGOJI V NASELJIH ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Pešačenje in kolesarjenje sta najbolj trajnostna načina mobilnosti s številnimi pozitivnimi učinki, ki sežejo na različna področja, na primer področje osebnega zdravja, osebnega proračuna, družabnosti in varovanja okolja. Primerna sta predvsem za krajše razdalje, kar ob upoštevanju ozaveščenosti prebivalcev o trajnostni mobilnosti odlično dopolnjuje druge načine trajnostne mobilnosti, na primer javni promet ali sopotništvo. Občina Idrija bo vzpostavila pogoje, ki bodo občane vabili k vsakodnevnemu pešačenju. Ključno je, da pri tem sodelujejo občina z infrastrukturnimi posegi in s spremljajočimi ukrepi pa tudi prebivalci s trudom za spremembe k bolj zdravim in trajnostnim potovalnim navadam.

Velik izziv predstavlja kolesarjenje med naselji, kjer ni urejenih površin za kolesarje, pa tudi urejanje daljinskih in rekreativnih kolesarskih poti. Za takšno kolesarjenje se uporablja vozišče, ki praviloma ni opremljeno z označbami in je zato nevarno. Vprašani v anketi so z obstoječim stanjem kolesarske infrastrukture nezadovoljni. Občina bo zato poleg naselij razvijala kolesarsko mrežo tudi med naselji. Pomembno je

poudariti, da se z umeščanjem kolesarskih poti med naselji ustvarja primerne pogoje ne samo za rekreativno, ampak predvsem za vsakodnevno kolesarjenje.

Občina Idrija se bo v prihodnosti osredotočila predvsem na zagotavljanje boljših in varnejših peš povezav v naseljih ter urejanju kolesarskih povezav med glavnimi točkami v občini. Tako bo pripravila temeljito analizo obstoječih peš in kolesarskih poti ter možnosti za njihovo celovito urejanje. Hkrati bo neposredno pristopila tudi k urejanju najbolj pereče problematika na področju pešačenja in kolesarjenja. Uredila bo ustrezne šolske poti, na začetku na najbolj kritičnih mestih, v nadaljevanju pa na vseh nevarnih mestih. Poleg tega bo za lažje pešačenje v mestu poskrbela tudi s prenovo in z označevanjem stopnišč, ki v mestu predstavljajo pomembne bližnjice in s tem omogočajo prednost pešačenja pred uporabo avtomobila. Za večjo uporabo kolesa kot prevoznega sredstva bo poskrbela z izvedbo kolesarskih poti na nekaterih najbolj izpostavljenih povezavah, kot so: Idrija–Spodnja Idrija ter Podroteja–Idrija. Na povezavi med Podrotejo in Idrijsko Belo bo občina izboljšala varnost

kolesarjev z uporabo talnih označb in prometnih znakov.

Ukrepi iz ČETRTEGA prioritetnega stebra so osredotočeni na naslednje strateške cilje:

I. Več javnih prostorov, dostopnih vsem

VI. Hitrejši, bolj pretočen in varnejši promet med naselji

VII. Nove in varnejše peš in kolesarske poti med naselji in v naseljih



Strateški cilji	Podrobnejši opis ukrepa	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Čas izvedbe
-----------------	-------------------------	-------------------	-----------------------------------	-------------

Akcijski načrt za ČETRТИ prioritetni stebler: BOLJŠA POVEZANOST MED NASELJI TER IZBOLJŠANI POGOJI V NASELJIH ZA PEŠCE IN KOLESARJE

I., VII.	Priprava analize obstoječih javnih in zasebnih peš in kolesarskih poti ter strategija za celovito urejanje peš in kolesarskih poti v naseljih in zunaj naselij (prenove, označevanje, upravljanje)	Občina, CID	Občinski proračun in zunanji viri (14.000 EUR)	2020
I., VII.	Prenova in označba stopnišč (bližnjic za pešce)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (60.000 EUR)	2022
VII.	Izvedba kolesarske poti od Idrije do Mokraške vasi	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (1.000.000 EUR)	2019
VII.	Izvedba kolesarske poti od Mokraške vasi do Sp. Idrije	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (2.000.000 EUR)	2022
VII.	Izvedba kolesarske poti od Idrije do Podroteje	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (1.000.000 EUR)	2022
VI., VII.	Izvedba znaka označbe »souple za kolesarje« (sharrow) na cesti Podroteja Idrijska Bela	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (5.000 EUR)	2018
I., VII.	Priprava načrtov iz projekta »varne poti v šolo« za najbolj kritične šole in sprotne priprave načrtov za nove šole/vrtce	Šole, občina	Občinski proračun in zunanji viri (10.000 EUR)	2019

PETI STEBER: BOLJŠA POVEZANOST ZA JAVNI IN MOTORNI PROMET ZNOTRAJ OBČINE

Občina želi k boljši pretočnosti cest prispevati na različne načine: v prvi vrsti z razvojem javnega prometa, tudi regionalnega, ki bi lahko bistveno prispeval k zmanjšanju količine motornega prometa. Izmed vseh načinov mobilnosti na zmanjšanje motornega prometa verjetno lahko najbolj vpliva javni promet. Če primerjamo prostor, ki ga za vožnjo potrebuje en avtobus, ki ga napolni 30 potnikov, s 30 potniki, ki sedijo vsak v svojem avtomobilu, si lahko predstavljamo, kako pomemben je v resnici razvoj javnega prometa za okolje, varnost in za počutje udeležencev v prometu. Ob tem ne smemo pozabiti na tiste skupine prebivalcev, ki niso ali ne morejo biti vozniki. Javni prevoz bi moral ponujati ustrezno alternativo avtomobilu, vendar se organizacija javnih prevozov spoprijema z raznimi težavami. Na žalost ugotavljamo, da ni v koraku s časom, iz leta v leto pa število potnikov upada.

Glede na analize stanja v občini in pogovore z udeleženci javnih razprav predstavniki organizacij ter glede na ankete je predvsem javni promet v občini slabo razvit z izjemo povezave Idrija–Spodnja Idrija, kjer se je z uvedbo lokalnega javnega prevoza stanje izboljšalo. Večina povezav

Idrije z zalednimi vasi niti nima veliko možnosti za razvoj klasičnih oblik javnega prevoza. Prav tako po ocenah sodelujočih pri pripravi strategije povezanost z Logatcem in Ljubljano ni najboljša, predvsem v večernih urah in ob koncih tedna. Povpraševanje po javnem prometu je precej neenakomerno, v ekstremnih terminih zelo veliko, v preostalem času pa premajhno, da bi omogočilo vzdržen sistem ponudbe javnega prevoza. V Idriji je zaradi teh razlogov treba poiskati različne alternative javnemu prevozu, na primer oblike sopotništev, souporabe vozil ali prevoza na klic, v sodelovanju z drugimi občinami v regiji pa bi tudi obstoječ sistem javnih prevozov lahko bistveno nadgradili.

Z namenom učinkovitega razvoja javnega prometa bo občina izdelala analizo potreb po novih linijah in spremenjenih frekvencah javnega prometa, analizo pripravljenosti in učinkovitosti uvedbe souporabe vozil na gosto naseljenih območjih s premalo parkirišči, potrebe in možnosti organizacije prevoza na klic. Preverila bo opremljenost obstoječih parkirišč za udobno potovanje in kombiniranje potovalnih načinov ter določila lokacije za prenavo. Občina bo pripravila tipsko zasnovo

postajališča, ki bo podlaga za urejanje in prenove postajališč v prihodnosti in ki bo dobro dostopen vsem, varen in urejen tako, da bo mogoča kombinacija prevozov, na primer kolo – avtobus. Občina si bo prizadevala, da bi skupaj s ponudniki javnega prometa razvila sistem univerzalne vozovnice, ki bo uporabna tudi pri različnih drugih oblikah mobilnosti, na primer pri izposoji koles ali uporabi parkirišč.

Občina si bo tudi v prihodnje prizadevala za povečanje sredstev za investicije in vzdrževanje na lokalnih in predvsem državnih cestah ter za hitrejše ukrepanje ob različnih okvarah cestišč.

Ukrepi iz PETEGA prioritetnega stebra so osredotočeni na naslednja strateška cilja:

V. Boljša povezanost Idrije z zaledjem z javnim prevozom

VI. Hitrejši, bolj pretočen in varnejši promet med naselji



Strateški cilji	Podrobnejši opis ukrepa	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Čas izvedbe
-----------------	-------------------------	-------------------	-----------------------------------	-------------

Akcijski načrt za PETI prioritetni steber: BOLJŠA POVEZANOST ZA JAVNI IN MOTORNI PROMET ZNOTRAJ OBČINE

V., VI.	Priprava strokovnih podlag za učinkovitejši javni potniški promet (pridobivanje podatkov o potrebah novih linij, spremenjenih frekvenc, potrebi po souporabi vozil, preveritev opremljenosti postajališč za kombiniranje potovalnih načinov, določitev lokacij za prenavo)	Občina, lokalni prevoznik	Občina, lokalni prevoznik (20.000 EUR)	2020
V.	Priprava idejne zasnove tipskega postajališča in parkirišča: zasnova za opremo za spodbujanje trajnostne mobilnosti (varne kolesarnice, nadstreški, dobra dostopnost)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri (15.000 EUR)	2022
V.	Izvedba postajališča na Marofu	Občina	(v sklopu izvedbe kolesarske poti)	2020
V.	Organizacija in izvedba prevoza na klic za ranljive skupine prebivalcev	Občina, CSD, zasebni investitorji	Občinski proračun in zunanji viri (20.000 EUR/ leto)	2020
V.	Uvedba univerzalne vozovnice (JPP, izposoja koles, električnih avtomobilov ...)	Občina, zasebni investitorji	Občinski proračun in zunanji viri (20.000 EUR)	2022
VI.	Povečanje investicij za rekonstrukcije	Občina	Občinski in državni proračun ter zunanji viri (10.000.000 EUR)	2020
VI.	Hitrejše ukrepanje v povezavi s posegi na državnih cestah	Skupnost občin	–	Ves čas

SLOVARČEK IZRAZOV

tranzitni promet = motorna, osebna ali tovorna vozila, ki vozijo skozi območje, cilj pa imajo v drugem kraju. Tranzitni promet je pogosto moteč za lokalne prebivalce, ker povzroča hrup in onesnaženost zraka, za pešce in kolesarje pa je lahko nevaren. Razlogi za težave s tranzitnim prometom v središčih mest in stanovanjskih soseskah so lahko različni, pogosto pa tičijo v stihijemskem umeščanju dejavnosti v prostor.

trajnostni prometni sistem = Svet za promet EU je leta 2001 definiral trajnostni prometni sistem kot sistem, ki:
- zagotavlja varno zadovoljevanje osnovnih potreb po dostopu in razvoju posameznikov, podjetij in družb, ki je v sozvočju z zdravjem človeka in narave ter omogoča enakopravnost znotraj ene generacije in med zaporednimi generacijami;
- je dostopen, deluje po načelih pravičnosti in učinkovitosti, ponuja možnost izbire med prevoznimi sredstvi ter podpira tržno konkurenčno gospodarstvo in uravnotežen regionalni razvoj;
- omejuje emisije in odpadke na količino, ki jo naš planet še lahko absorbira, ter uporablja obnovljive vire na stopnjo njihovega nastajanja

ali pod njo oziroma neobnovljive vire na stopnjo razvoja njihovih obnovljivih alternativ ali pod njo, sočasno pa zmanjšuje posledice rabe zemljišč in emisij hrupa.

mobilnostni načrt = strategija upravljanja mobilnosti, ki jo sestavlja sklop ukrepov za promocijo trajnostnih prevoznih sredstev (JPP, kolo, hoja) in zmanjševanja rabe osebnega avtomobila. Primeren je predvsem za večje generatorje prometa, za določen objekt, kompleks ali del mesta (Plevnik, 2017).

cestni profil = prikaz ceste v prečnem prerezu z vsemi prometnimi pasovi ter s spremljajočimi gradbenimi in z drugimi elementi.

ulični profil = prikaz ulice (oziroma ceste v mestu ali naselju) v prečnem prerezu z vsemi prometnimi pasovi in s spremljajočimi gradbenimi elementi ter prostorom ob cesti (npr. stavb, trgov ...).

parkirišča P + R (parkiraj in se pelji) = parkirišča, na katerih vozniki osebnih avtomobilov in sopotniki iz osebnih vozil lahko prestopajo na bolj trajnostne načine

in oblike mobilnosti, uporabniki trajnostnih načinov mobilnosti pa lahko menjajo sredstvo ali način potovanja. (P+R. 2017)

sopotništvo = delitev vožnje z osebnim avtomobilom, tako da se vozniku pridruži več sopotnikov, ki potujejo v isto smer ali do istega cilja.

souporaba avtomobila, kolesa (carsharing, bikesharing) = delitev vožnje z osebnim avtomobilom ali kolesom, tako da si voznik ali kolesar za kratek čas izposodi vozilo ali kolo in ga vrne na določeno mesto, na katerem ga lahko prevzame drug uporabnik.

intermodalnost, intermodalna točka, intermodalno vozlišče = izraz se nanaša na kombiniranje potovalnih načinov oziroma menjavo različnih trajnostnih načinov in oblik mobilnosti. Intermodalna točka je prostor, na katerem se prepletajo različne možnosti prevoza, prilagojene prestopanju in uporabi trajnostnih načinov prevoza.

bici-vlak = organizirana skupina učencev s spremstvom, ki po stalnih poteh in rednem urniku

kolesarijo v šolo. Bici-vlak omogoča, da se v šolo zakonito vozijo tudi učenci, ki še nimajo kolesarskega izpita. Več: <http://zdravsolar.si/>.

peš-bus = pešanje v šolo v organizirani obliki. Vodstvo prevzame odrasel ali starejši otrok. Na poti so označene postaje, na katerih se skupini priključijo novi otroci. Skupina skupaj pripešači v šolo. Poudarek je na varnem pešačenju. Več: <http://zdravsolar.si/>.

prometna kača = igra, ki na zabaven način spodbuja uporabo trajnostnih načinov mobilnosti med učenci v šolah. Na povezavi je dostopen film o prometni kači: <http://www.trafficsnakegame.eu/>.

kultura »od vrat do vrat« = kadar so ljudje vajeni tudi na kratke razdalje potovati z avtomobili in parkirati blizu vhodov v stavbo, temu pravimo kultura »od vrat do vrat«. Pojav je značilen predvsem za manjša naselja in je lahko vzrok za generiranje pomembnega deleža lokalnega prometa.

sharrow = piktogram (talna označba), ki določa souporabo voznega pasu (kolesarji na vozišču skupaj z motornimi

prometom). (Kolesarjem prijazna infrastruktura..., 2017)

šikane = fizični ukrep za umirjanje prometa, pri katerem se z obliko vozišča zagotavlja zmanjšanje hitrosti motornih vozil, npr. zoženje vozišča, zamikanje vozišča itn.

ETM = evropski teden mobilnosti je projekt s finančno in politično podporo Generalnega direktorata Evropske komisije za mobilnost in promet; namenjen je promociji in spodbujanju uporabe oblik prevoza, ki so najprijaznejše do okolja. Več: <http://www.tedenmobilnosti.si/>.

Jane's Walk = urbani sprehodi Jane's Walk so približno uro in pol dolgi vodeni sprehodi po mestnih četrtih, ki ozaveščajo o pomenu pešačenja po vsakdanjih opravkih in poudarjajo učinek, ki ga imajo lahko pešci na urejanje mestnega prostora. Namenjeni so povezovanju prebivalcev s sosedi in sosesko ter spodbujanju pripadnosti območju prebivanja. Obenem sprehodi odpirajo priložnost za pogovor o težavah, s katerimi se stanovalci srečujejo dnevno, ter omogočajo oblikovanje pobud, kako soseske narediti privlačnejše in prijetnejše za življenje. Več: <http://janeswalk.org/>.

e-mobilnost = promocija in urejanje pogojev za uporabo električnih vozil (avto, kolo, JPP).

urbana oprema = oprema, ki omogoča lažjo in boljšo uporabnost mesta, na primer klopi, koši za smeri, stojala za kolesa itn.

parkirna politika = urejanje parkiranja na način, ki ga določi občina in sprejme občinski svet. Navadno vključuje uporabo con časovno omejenega ali plačljivega parkiranja na območjih, na katerih je parkirnih mest premalo ali na katerih uporaba osebnih motornih vozil ni zaželena.

strokovne podlage = dokument, ki podrobneje preuči določeno temo, da se jo lahko ustrezno uporabi v praksi ali prostorskih aktih.

Modal split = delež uporabe posameznih prevoznih sredstev (navadno prikazan kot porazdelitev med uporabo motornih vozil, hoje, kolesa in JPP). Modal split nazorno prikazuje potovalne navade prebivalcev na ravni mesta ali občine, lahko pa tudi širše, na ravni regije in države.

VIRI IN LITERATURA

- **A guide of good practices on sustainable urban mobility SUM Project** (2014), http://www.sumproject.eu/sites/default/files/guides/good_practice_en/A_GUIDE_OF_GOOD_PRACTICES_SUMPROJECT.pdf.
- **Arnstein, Sherry R.** (1969): A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Planning Association*, Vol. 35, No. 4.
- **Balfour, J. L. in Kaplan, G. A.** (2002): Neighborhood environment and loss of physical function in older adults. *American Journal of Epidemiology*, Vol. 155 No. 6. Oxford Academic.
- **Barter, P.** (2013): Cars are parked 95 % of the time. *Reinventing Parking*. www.reinventingparking.org/2013/02/cars-are-parked-95-of-time-lets-check.
- **Idrija – pametna skupnost**, Občina Idrija, 2013.
- **Karta prometnih obremenitev** (2014). Direkcija RS za infrastrukturo. http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu.
- **Kolesarjem prijazna infrastruktura, Osnutek smernic za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih** (2017). RS Ministrstvo za infrastrukturo.
- **Načrt varnih poti v Občini Idrija**, Občina Idrija, 2013.
- **OECD, International Transport Forum** (2013): *Cycling, Health, and Safety*. OECD. Publishing/ITF.
- **Občinski program varstva okolja 2016–2020 za občino Idrija**, ERICo Velenje, 2016.
- **Plevnik, A.** (2016): *Okolje, promet in zdravje*. Naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor – Agencija RS za okolje in Ministrstvo za infrastrukturo, izdelaovalec: UIRS.
- **Plevnik, A.** (2017), *Mobilnostni načrti za podjetja in ustanove: izkušnje iz Slovenije*. Predstavitev. <http://www.trajnostnamobilnost.si>.
- **Pucher, J. in Buehler, R.** (2015): *Walking and Cycling for Healthy Cities*. *Built Environment*, Vol. 36, No. 4. Alexandrine Press.
- **RRP severne Primorske (Goriške razvojne regije) 2014–2020**, RRA severne Primorske, d. o. o., Posoški razvojni center, 2015.
- **P + R, Predlog smernic za vzpostavitev sistema P + R (parkiraj in se pelji) in umeščanje prestopnih točk P + R v urbanih naseljih.** (2017). RS Ministrstvo za infrastrukturo.
- **Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost** (2012). Ministrstvo za infrastrukturo.
- **Statistični urad Republike Slovenije** (2016). www.stat.si.
- **Strategija prostorskega razvoja Slovenije** (2004). Ur. l. RS 76/04. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj.
- **TBI: Mladi, mesto in dediščina**. Mladinski center Idrija, 2016.
- **Trajnostni energetska akcijski načrt Občine Idrija**, Občina Idrija, 2013.
- **Trajnostno mestno prometno načrtovanje**. Priročnik. (2007) Rupprecht Consult v sodelovanju s sodelavci projekta PILOT.
- **Urbani sprehodi Jane's walk, IPoP**, <http://ipop.si/urbani-sprehodi-janes-walk/>. 24.4.2017.

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE IDRİJA

Naročnik:

Občina Idrija

Mestni trg 1

5280 Idrija

Št. projekta: 7980

Izvajalca:

LUZ, d.d.

Verovškova ulica 64

1000 Ljubljana

RRA LUR

Tehnološki park 19

1000 Ljubljana

Ljubljana, april 2017

Skrbnik pogodbe s strani Občine Idrija:

Maja Petrovič, Občina Idrija

Vodja strokovne skupine:

Karla Jankovič, univ. dipl. inž. kraj. arh., LUZ, d.d.

Izdelovalci:

LUZ, d.d.:

Urška Kranjc, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Klemen Milovanović, univ. dipl. inž. grad.

Uršula Longar, univ. dipl. inž. grad.

Tomaž Blaž, univ. dipl. inž. grad.

Irena Balantič, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Dr. Petra Vertelj Nared, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Kaja Lipuš, dipl. geograf. (UN)

Tanja Murko, dipl. kraj. arh.

RRA LUR:

Dr. Aidan Cerar, univ. dipl. soc.

Gaja Trbižan, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Katja Butina, univ. dipl. ekon.

Barbara Boh, univ. dipl. soc.

Matej Gojčič, univ. dipl. inž. arh.

Izvedenec za kulturno dediščino (Unesco):

Rafael Bizjak, univ. dipl. inž. arh.

Avtor ilustracij: Cveto Koder

Avtorji fotografij:

arhivi Občine Idrija, LUZ d.d. in RRA LUR