

KLJUČNA SPOROČILA ANALIZE STANJA ZA PRIPRAVO RCPS ZELENİ KRAS

21. oktober 2026, prek spleta

Zeleni kras

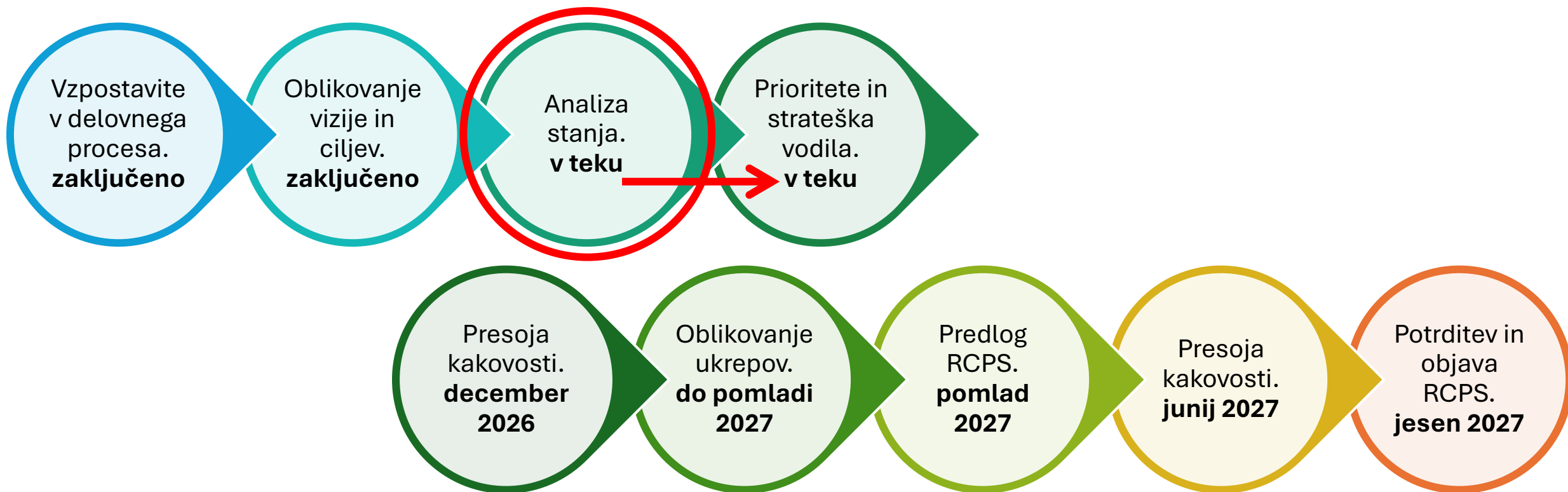


REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

PROCES IN ČASOVNICA PRIPRAVE RCPS



VHODNI PODATKI

Analiza temelji na kombinaciji kvantitativnih in kvalitativnih metod ter analize različnih virov podatkov.

Osredotoča se na vsebine, kjer so za učinkovito načrtovanje potrebni regionalni pristop in sodelovanje občin, države ter drugih deležnikov.

KABINETNO DELO

- **30+** Strateških, izvedbenih in drugih dokumentov
- **13** Poročil o kabinetnih raziskavah in analizah
- Terenski ogledi

VKLJUČEVANJE DELEŽNIKOV

- **11** udeležencev delavnice z ožjo delovno skupino in predstavniki sektorjev
- **25** intervjuvanih ključnih deležnikov
- **30+** udeležencev **5** tematskih razprav
- **2** anketi za splošno javnost
- **4** srečanja z nacionalnimi deležniki

DOKUMENT – POROČILO ANALIZE STANJA

SKLOP D: ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti ter skupnih izhodišč

za izdelavo RCPS Zeleni kras 2027–2034

september 2026

Prilavljavec in koordinator:



Izdelovalci:



Sofinancerji:



Kazalo

1. Uvod	1
2. Vizija, cilji in vrednote	2
3. Splošna izhodišča za načrtovanje prometa v regiji	3
3.1 Družbeno-geografske značilnosti regije	3
3.2 Strateški in načrtovalski okvir	8
3.3 Ključne značilnosti mobilnosti v regiji	10
4. Stanje in razvojna izhodišča po stebrih	18
4.1 Načrtovanje prometa	18
4.2 Javni prevoz	21
4.3 Kolesarjenje	24
4.4 Hoja	28
4.5 Osebni motorni promet	30
4.6 Tovorni motorni promet	33
4.7 Turistični promet	35
5. Sinteza analize stanja	38

IZHODIŠČA ZA NAČRTOVANJE PROMETA V REGIJI

VIZIJA IN VREDNOTE RAZVOJA PROMETA

„S celovitim, povezanim, učinkovitim in varnim prometnim sistemom v regiji Zeleni kras zagotavljamo visoko kakovost življenja, dobro dostopnost in gospodarsko uspešnost.“

- 1** Povezovanje, sodelovanje in prilagodljivost pri pripravi in izvajanju RCPS.
- 2** Gospodarnost in odgovornost do skupnosti ter okolja.
- 3** Spoštovanje različnosti (različnih potreb) in strpnost.
- 4** Izboljšana kakovost življenja.
- 5** Strokovno in učinkovito usmerjanje razvoja prometa v regiji.

PRIORITETNI **CILJI** RAZVOJA PROMETA

1
Okrepljeno
lokalno in
regionalno
gospodarstvo.

2
Izboljšana
kakovost življenja
v privlačni, zeleni
in povezani
skupnosti.

3
Izboljšana
dostopnost do
osnovnih storitev
in aktivnosti.

4
Vsem dostopen
prometni sistem,
ki omogoča
socialno
vključenost.

5
Večja varnost
vseh udeležencev
cestnega prometa.

6
Bolj zdravi
in bolj aktivni
prebivalci.

7
Znižane lokalne
emisije onesnaževal
in toplogrednih
plinov iz prometa.

ZNAČILNOSTI REGIJE

53.458

prebivalcev

6

občin

36,7

preb./km²

23,9 %

starejših od 65 let

44 %

dela zunaj regije

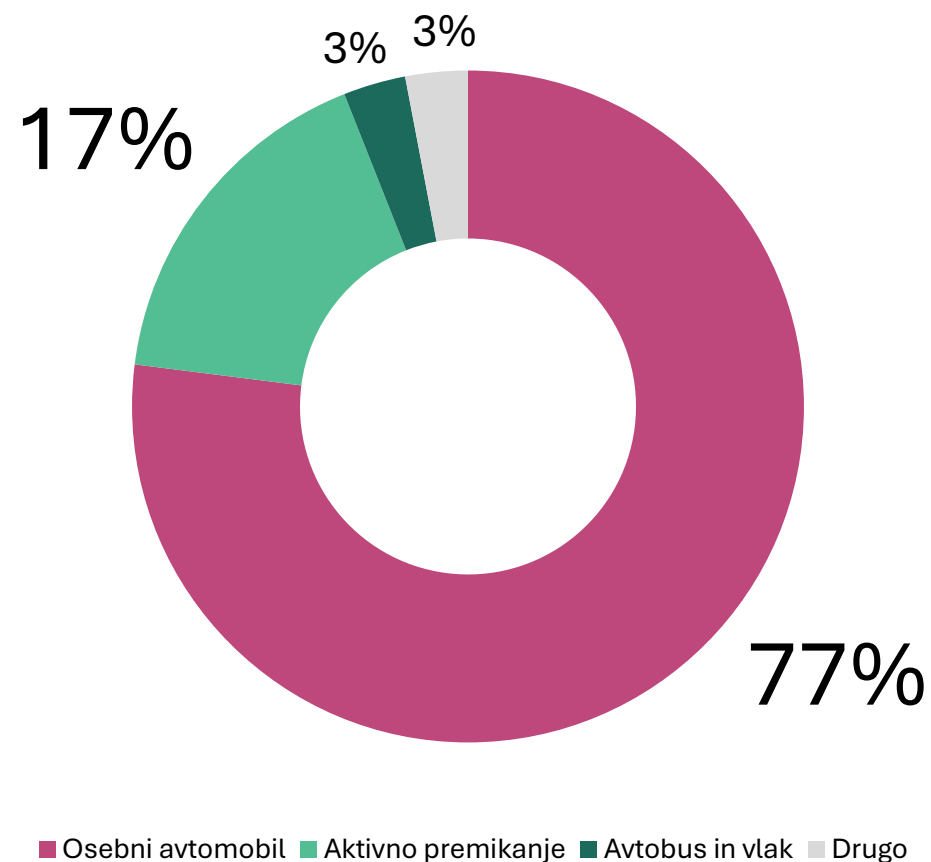
VZOREC POSELITVE

- Razpršena poselitev in velike razdalje
- Rast v Postojni, Cerknici in Pivki
- Upad v Ilirski Bistrici, Loški dolini in na Blokah

KAJ TO POMENI ZA PROMET?

- Rešitve morajo biti prilagojene različnim delom regije
- Dostopnost storitev je pomembnejša od zgolj pretočnosti
- Regionalni in medregionalni tokovi se morajo obravnavati skupaj

MOBILNOST DANES



651

osebni avtomobilov / 1.000
prebivalcev

594

slovensko povprečje

AVTOMOBIL PREVLAĐUJE

- Avtomobilska odvisnost je strukturna, ne le vedenjska
- Razpršena poselitev in šibke alternative jo utrjujejo
- Zmanjševanje odvisnosti zahteva tudi prostorske in storitvene spremembe

DOSTOPNOST IN VARNOST

54 %

vsaj zadovoljiva frekvenca JPP

32 %

primerna frekvenca JPP

46 %

nezadovoljivo ali brez dostopa

13,4

nesreč / 1.000 preb. (SI: 9,5)

KDO JE NAJBOLJ IZPOSTAVLJEN?

- Prebivalci redkeje poseljenih območij
- Starejši, gibalno ovirani in prebivalci brez avtomobila
- Uporabniki ob večerih, vikendih in šolskih počitnicah

KJE SE TVEGANJA SEŠTEVAJO?

- V naseljih ob državnih cestah
- Na osi Postojna–Pivka–Ilirska Bistrica
- Na dostopih do Cerknice in ob prelivanju prometa z avtoceste

STRATEŠKI IN NAČRTOVALSKI OKVIR

EVROPSKA RAVEN

Ciljno načrtovanje z uporabo CPS • dostopnost • trajnostna mobilnost • multimodalnost • podnebni cilji • NSSP • TEN-T

DRŽAVNA RAVEN

ZCPN in podzakonski akti • smernice • uskladitev državne, regionalne in občinske ravni • prednost trajnostnim prevoznim načinom • SPRS 2050 • priprava DCPS

REGIONALNA RAVEN

RCPS + RPP + RRP povezujejo prometni, prostorski in razvojni okvir • vsi trije v pripravi • pomen RCM

OBČINSKA RAVEN

Vseh 6 občin ima OCPS • temeljna izvedbena raven CPN • lokalni izzivi odpirajo skupna regionalna vprašanja

STANJE PO 7 TEMATSKIH STEBRIH

Dosežki obstajajo, vendar sistemi še niso dovolj povezani.

ANALIZA PO **TEMATSKIH** STEBRIH

- CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE
- JAVNI POTNIŠKI PROMET
- KOLESARJENJE
- HOJA
- OSEBNI MOTORNI PROMET
- TOVORNI PROMET
- TURISTIČNI PROMET

**PREGLEDNI
UVOD**

DOSEŽKI

IZZIVI

PRILOŽNOSTI

ANALIZA PO TEMATSKIH STEBRIH

Pregled stanja, ključnih izizov in priložnosti ter skupnih izhodišč za izdelavo RCPŠ Zeleni kras 2027–2034

4.2 Javni prevoz

JPP v regiji sestavljajo železniške in medkrajevne avtobusne povezave, ki jih ponekod dopolnjujejo druge vrste prevozov. Ponudba je prostorsko zelo neenakomerna. Največ povezav imajo naselja ob glavnih prometnih oseh in večja občinska središča, medtem ko je na redkeje poseljenih območjih zaradi majhnega števila potencialnih uporabnikov težko zagotavljati pogost in ekonomsko vzdržen klasični linijski prevoz. Zato imajo v teh delih regije pomembno dopolnilno vlogo prilagodljive oblike mobilnosti.

Pomembna značilnost sistema je tudi velika raznolikost prevoznih storitev. Poleg rednega JPP občine zagotavljajo šolske prevoze, ponekod delujejo mestni prevozi in prevozi na zahtevo, večja podjetja organizirajo prevoze zaposlenih, turistični prevozi pa se pojavljajo predvsem sezonsko. Ti sistemi še niso dovolj povezani med seboj, zato ponudba z vidika uporabnika pogosto ne deluje kot enoten regionalni sistem. Posebej pomembna je navezava na železnico, ki ima zaradi poteka skozi Postojno, Pivko in Ilirsko Bistrico velik razvojni potencial, vendar jo trenutno omejujejo dolgi in nezanesljivi potovalni časi.

Na državni ravni se pogoji za izboljšave postopno spreminjajo. Ustanovitev DUJPP je vzpostavila bolj enotno upravljanje avtobusnega JPP, za glavne železniške povezave pa se pripravljajo večje infrastrukturne nadgradnje. To povečuje možnosti, da se posamezne lokalne pobude v prihodnje vključijo v bolj usklajen regionalni sistem.

Dosežki

Razvoj prilagodljivih prevozov

V regiji že delujejo Sopotniki, Prostofer, ToyotaGO in druge lokalne rešitve, ki dopolnjujejo redni JPP predvsem na redkeje poseljenih območjih in za uporabnike, ki nimajo dostopa do avtomobila.

Desno: Primeri prevozov na zahtevo v občinah



• **Dobro organizirani šolski prevozi**
Občine, šole in prevozniki vozne rede prilagajajo dejanskim potrebam. Šolski center Postojna na primer z Nomagom usklajuje postanke, velikost vozil ter čase prihodov in odhodov.

Desno: Prevoz osnovnošolcev v Ilirski Bistrici



21

Pregled stanja, ključnih izizov in priložnosti ter skupnih izhodišč za izdelavo RCPŠ Zeleni kras 2027–2034

Cenovna dostopnost JPP

Enotna vozovnica, subvencionirane vozovnice za dijake in študente ter brezplačne vozovnice za upokojence zmanjšujejo stroškovne ovire za uporabo JPP.

Desno: Različne vrste enotnih vozovnic za javni prevoz



Začetek razvoja večmodalnih točk

V regiji se že oblikujejo posamezni elementi večmodalnih prestopnih točk, predvsem na območjih postaj JPP, kjer se lahko povezujejo železniški in avtobusni promet, parkiranje avtomobilov in koles ter peš in kolesarski dostopi. RPP predvideva nadaljnji razvoj Postojne kot osrednjega večmodalnega vozlišča regije, večmodalni točki na Rakeku in v Ilirski Bistrici ter lokalna vozlišča v drugih občinskih središčih in ob avtocestnih priključkih.

Desno: Zametki večmodalnih točk na železniških postajah v Postojni in Rakeku

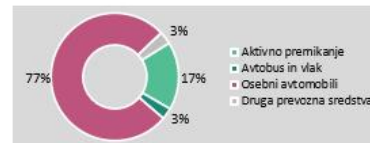


Izzivi

Nizka uporaba JPP

Delež uporabe avtobusa in vlaka v dnevni mobilnosti je ocenjen na le okoli 3 %.

Desno: Poti v regiji po skupinah glavnih prevoznih sredstev, 2025



Nizka raven storitev JPP

Na relaciji Ilirska Bistrica–Postojna–Ljubljana uporabniki posebej izpostavljajo zamude, nepredvidljive potovalne čase, prenatrpanost in vrzeli v ponudbi.

22

Pregled stanja, ključnih izizov in priložnosti ter skupnih izhodišč za izdelavo RCPŠ Zeleni kras 2027–2034

Prenizke in časovno neustrezne frekvence

Na številnih relacijah je ponudba posebej slaba zvečer, ob vikendih in med šolskimi počitnicami. Ponekod težava ni odsotnost linije, temveč prenizka pogostost in neustrezna razporeditev voženj.

Desno: Primer voznega reda na dveh mestih v Cerknici

Slabi prestopni pogoji

Železniške in avtobusne postaje v več krajih med seboj niso dobro povezane, prostorsko ali z JPP, da bi omogočale enostavno prestopanje. Primeri so Postojna, Rakek, Pivka in Ilirska Bistrica.

Desno: Pot in avtobusni prevozi (Proga 2) med avtobusno ter železniško postajo v Postojni



Pomanjkanje voznikov

Pomanjkanje avtobusnih voznikov že povzroča odpovedi voženj in omejuje možnosti za povečevanje ponudbe.

Priložnosti

Nadgradnja železniškega prometa

Načrtovane nadgradnje železniških prog na osi Ljubljana–Postojna–Divača ter proti Ilirski Bistrici ustvarjajo možnost za hitrejši, pogostejši in zanesljivejši železniški promet.

Hitre daljinske avtobusne povezave

Povezave z omejenim številom postankov lahko izboljšajo dostopnost Ljubljane, Obale, Reke in drugih pomembnih središč izven regije.

Povezovanje šolskih, rednih in prilagodljivih prevozov

Skupno načrtovanje obstoječih prevoznih zmogljivosti lahko izboljša ponudbo predvsem na podeželju in hkrati zmanjša podvajanje storitev.

Aktivnejša vloga DUJPP

Regionalno usklajene pobude šestih občin lahko prek DUJPP učinkoviteje vplivajo na linije, frekvence, vozne rede in kakovost ponudbe.

23

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

DOBRA OSNOVA

- RCM Zeleni kras
- Vseh 6 občin ima OCPS
- RRP, RPP in RCPS tvorijo skupen strateški okvir

GLAVNI IZZIVI

- Razdrobljene pristojnosti in projekti
- Premalo usklajevanja občin, države in upravljavcev
- Prometni in prostorski razvoj še nista dovolj povezana

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

- RCPS kot skupen regionalni okvir
- Skupne prioritete do države
- Povezava investicij z dostopnostjo, varnostjo in trajnostno mobilnostjo

JAVNI POTNIŠKI PROMET

~3 %

delež dnevne mobilnosti

AVTOBUS

ŽELEZNICA

PREVOZI NA
ZAHTEVO

IZZIVI

- Nizke in časovno neustrezne frekvence
- Zamude, nezanesljivost in prenatrpanost
- Slabi prestopi in nepovezane storitve

POTENCIALI #1

- Železnica kot hrbtenica regionalnega JPP
- Hitre daljinske avtobusne povezave
- Večmodalna vozlišča in boljši prestopi

POTENCIALI #2

- Povezovanje rednih, šolskih in prilagodljivih prevozov
- Prevozi na zahtevo in skupnostni prevozi
- Regionalno usklajevanje z DUJPP

KOLESARJENJE

OMREŽJE POVEZAV

PARKIRANJE

SISTEM IZPOSOJE

DANES

- Posamezni kakovostni odseki
- Močna rekreacijska in turistična vloga
- Manjkajo povezave med naselji, cilji in z JPP

POTREBE

- Regionalna hierarhija omrežja in dogovorjene prioritete
- Enotni standardi in označevanje
- Varna parkirišča ter povezan sistem izposoje koles

PRILOŽNOSTI

- E-kolesa povečujejo doseg
- Povezave Postojna–Pivka, Begunje–Cerknica in Cerknica–Rakek
- Povezovanje vsakodnevnega in turističnega kolesarjenja

HOJA



VRZELI

- Slabi dostopi do postaj JPP in regionalnih ustanov
- Neenotna univerzalna dostopnost
- Manjkajoči pločniki, prehodi in osvetlitev

NAJVEČJI POTENCIALI

- Občinska središča in območja kratkih poti
- Dostopi do večmodalnih vozlišč
- Povezava vsakodnevne hoje z rekreacijo in turizmom

PREDVIDENI UČINKI

- Večja prometna varnost
- Bolj kakovosten javni prostor
- Zdravje in aktivna mobilnost

OSEBNI MOTORNI PROMET

~77 %

dnevni poti z avtomobilom

>80 %

prebivalcev do 30 min od AC/HC

IZZIVI

- Prelivanje tranzita skozi naselja
- Visoka motorizacija in parkirni pritiski
- Slabšanje prometne varnosti

PRILOŽNOSTI

- Upravljanje tokov, hitrosti in parkiranja
- P+R, sopotništvo in večja zasedenost vozil
- Cestne investicije povezati z JPP, hojo in kolesarjenjem

NAMEN

- Ohraniti potrebno dostopnost
- Zmanjšati negativne vplive v naseljih
- Ponuditi konkurenčne alternative avtomobilu

TOVORNI PROMET

PRITISKI

- Tovorni promet skozi naselja
- Slabša dostopnost nekaterih gospodarskih območij
- Rast dostavnega prometa v naseljih

OMEJITVE

- Železnica za del gospodarstva ni dovolj zanesljiva in prilagodljiva
- Cestne in železniške logistične verige niso dovolj povezane
- Lokalni in tranzitni tokovi se seštevajo

PRILOŽNOSTI

- Obvoznice in boljši dostopi do gospodarskih območij
- Večmodalna logistična vozlišča
- Zelena in digitalno podprta logistika

TURISTIČNI PROMET

71 %

vseh turističnih prihodov v Postojni

66 %

(po)letnih prihodov junij–september

AVTO

odvisnost dostopa

GLAVNI IZZIVI

- Številne znamenitosti so slabo dostopne brez avtomobila
- Obisk in prometni pritiski so prostorsko zelo neenakomerni
- Upravljanje prevozov in parkiranja je razdrobljeno

RAZVOJNE PRILOŽNOSTI

- Sezonski shuttle in prevozi na zahtevo
- Povezovanje postaj JPP z znamenitostmi
- Boljša porazdelitev obiska po regiji
- Povezava s kolesarjenjem in pohodništvom

7 PREČNIH UGOTOVITEV ANALIZE

Prometnih izzivov ni mogoče reševati ločeno po posameznih prometnih načinih.

1 **Avtomobilska odvisnost je strukturna.**

2 **Dostopnost se znotraj regije močno razlikuje.**

3 **Mobilnost presega administrativne meje regije.**

4 **Javni prevoz ima največji sistemski potencial za spremembo.**

5 **Težava je pogosto nepovezanost, ne le odsotnost infrastrukture.**

6 **Lokalni in tranzitni prometni tokovi se na ključnih območjih seštevajo.**

7 **Ključni institucionalni premik je regionalno upravljanje mobilnosti.**

GLAVNO SPOROČILO ZA NADALJEVANJE RCPS

Skupne regionalne prioritete morajo povezati prometno in prostorsko načrtovanje.

Potovalne navade, kakovost JPP, razmere za hojo in kolesarjenje, cestne obremenitve ter turistični in tovorni tokovi so tesno povezani s prostorsko strukturo regije, razporeditvijo dejavnosti in načinom upravljanja prometnega sistema.

NASLEDNJI KORAKI

- Izbor in potrditev ožjega nabora prioritet
- Oblikovanje strateških vodil in ciljnih vrednosti

VPRAŠANJA ZA RAZPRAVO

- 1. Ali analiza ustrezno izpostavlja ključne prometne izzive regije?**
Kaj manjka ali je premalo poudarjeno?
- 2. Kje lahko regionalno sodelovanje prinese največjo dodano vrednost?**

Hvala za sodelovanje.