

UREJANJE
MIRUJOČEGA
PROMETA ZA
TRAJNOSTNO
MOBILNOST
V IDRIJI IN
SPODNJI IDRIJI



Naročnik projekta: Občina Idrija
Mestni trg 1
5280 Idrija

Izdelovalec: Kombinat arhitekti, projektiranje, d.o.o.
Rimska cesta 22
1000 Ljubljana

v sodelovanju z IPoP - Inštitut za politike prostora
Tržaška cesta 2
1000 Ljubljana
City Studio prostorsko načrtovanje d.o.o.
Zemljemerska ulica 12
1000 Ljubljana
prostoRož
Rimska cesta 22
1000 Ljubljana

Kraj in datum: Ljubljana, april 2018



kombinat.

IPoP

CITY STUDIO
SPATIAL PLANNING

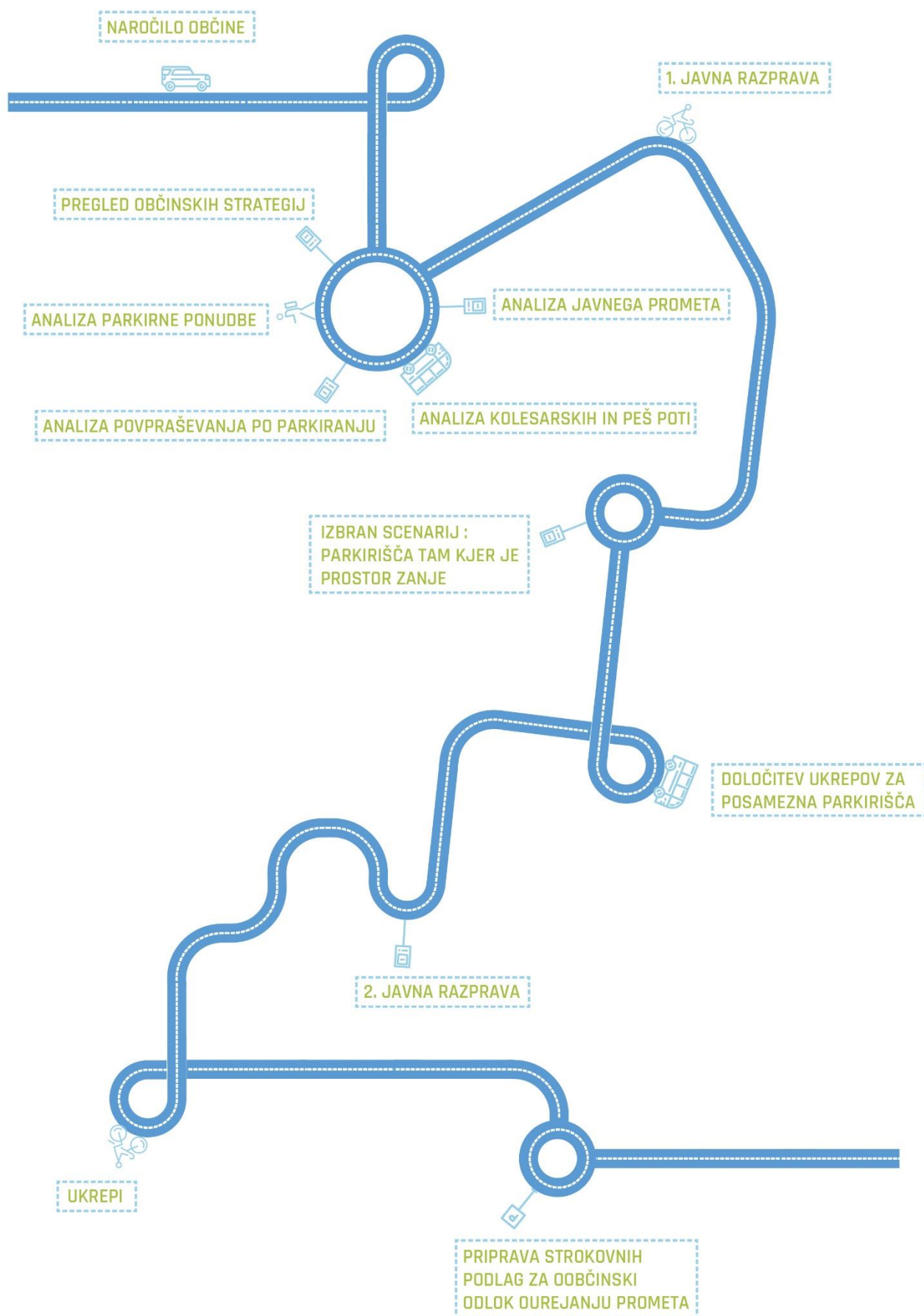


prostorož*

KAZALO

POVZETEK	4
1. UVOD	7
1.1 NAMEN ŠTUDIJE	8
1.2 O PARKIRNI POLITIKI	10
1.3 METODOLOGIJA IN OPIS PROCESA	10
2. ANALIZE	12
2.1. IZHODIŠČA	13
2.1.1. IZVLEČEK IZ CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE IDRIJA	13
2.1.2. IZVLEČEK IZ OPN	14
2.2. RAZISKAVE	16
2.2.1. PARKIRANJE - PONUDBA	16
2.2.2. PARKIRANJE - POVPRŠEVANJE	23
2.2.3. PEŠ IN KOLESARSKE POTI V IDRIJI IN SPODNJI IDRIJI	26
2.2.4. JAVNI PROMET	33
3. SCENARIJI	37
4. UREJANJE MIRUJOČEGA PROMETA V IDRIJI	41
4.1 OBMOČJE IN KARTA LASTNIŠTVA	43
4.2 IZBRANI PARKIRNI REŽIMI	44
4.2.1 RUMENE CONE	45
4.2.2 MODRE CONE	45
4.2.3 VEČJA UREJENA PARKIRIŠČA	46
4.2.4 UKINITEV PARKIRNIH MEST	48
4.2.5 PARKIRIŠČA IZOBRAŽEVALNIH USTANOV	49
4.3 PARKIRNI UKREPI NA OBMOČJIH MESTA IDRIJA	50
4.3.1 ARKOVA ULICA	51
4.3.2 ROŽNA IN VODNIKOVA ULICA	53
4.3.3 STARO MESTNO SREDIŠČE	56
5. UREJANJE MIRUJOČEGA PROMETA V SPODNJI IDRIJI	60
5.1 OBMOČJE IN KARTA LASTNIŠTVA	61
5.2 PARKIRNI UKREPI NA OBMOČJIH SPODNJE IDRIJE	62
5.2.1 KOREJA	62
5.2.2. SLOVENSKA CESTA	65
5.2.3 NA VASI	67
6. DODATNI UKREPI ZA VZPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	68
6.1 HOJA	69
6.1.1 PLOČNIK OB REGIONALNI CESTI IDRIJA - SPODNJA IDRIJA	69
6.1.2 "ŠTENGE"	69
6.1.3 VARNE IN UDOBNE ULICE ZA PEŠCE	69

6.1.4 OMEJITEV HITROSTI NA 30 KM/H	70
6.2 KOLESARJENJE	70
6.2.1 POVEZAVA REGIONALNE POVEZAVE G2 Z IDRIJO IN SPODNJO IDRIJO	70
6.2.2 STOJALA ZA KOLESA	71
6.2.3 ŠIRITEV MREŽE ELEKTRIČNIH KOLES	71
6.3 JAVNI PREVOZ	71
6.3.1 UREDITEV AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ	71
6.3.2 OPTIMIZACIJA IN NADGRADNJA OBSTOJEČEGA SISTEMA JAVNEGA PREVOZA	72
6.3.3 UVEDBA ELEKTRIČNEGA MINIBUSA	72
6.3.4 SOPOTNIŠTVO	73
6.5 PROMOCIJSKI UKREPI	73
7. NADZOR, MONITORING IN UMERJANJE UKREPOV	73
7.1 POVEZOVANJE REDARSKIH SLUŽB	75
7.2 NAMENSKA PORABA SREDSTEV, ZBRANIH S KAZNIMI	75
7.3 IZBRANI UKREPI, NAČIN MONITORINGA IN NAČINI UMERJANJA	75
8. KOMENTAR NA PRIPRAVLJENE PROJEKTE OBČINE IDRIJA	76
8.1. OPN MESTNO JEDRO	77
8.2 OPPN MESTNO JEDRO	78
8.3 AVTOBUSNA POSTAJA - PARKIRIŠČE	79
8.4 REGIONALNA KOLESARSKA POVEZAVA G2	80
8.5 POSTAJALIŠČA ZA IZPOSOJO ELEKTRIČNIH KOLES	81
8.6 VRTEC SPODNJA IDRIJA	83
8.7 GARAŽNA HIŠA NA KOREJI	84
8.8 UREDITEV REGIONALNE CESTE NA VASI	85
8.9 IZGRADNJA TUNELA - OBVOZNICE NA VASI	86
9. OBLIKOVANJE SVEŽNJEV IN FAZNOST IZVAJANJA UKREPOV	86
10. ZAKLJUČEK	90
11. PRILOGE	92



POVZETEK

Občina Idrija želi po sprejetju Celostne prometne strategije Občine Idrija (CPS) sprejeti ukrepe, s katerimi bi uresničila zastavljene cilje CPS tudi v praksi. To vključuje zmanjšanje potrebe po uporabi avtomobila in spodbujanje trajnejših načinov mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje ter uporaba javnega prometa. Vključuje tudi urejanje javnih površin predvsem po meri ljudi, ne pa avtomobilov. Pomemben korak k urejanju prostora in zmanjševanja uporabe avtomobila je celostna ureditev mirujočega prometa z novo parkirno politiko.

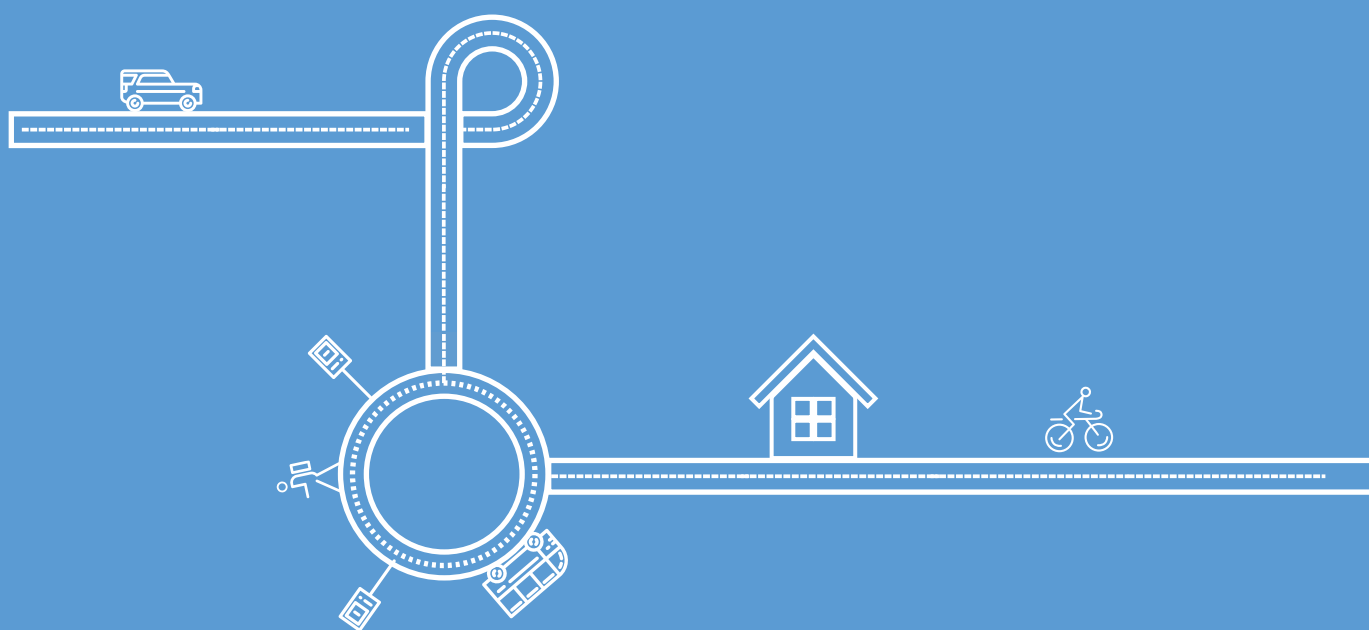
S tem dokumentom smo za občino Idrija ter za naselji Idrija in Spodnja Idrija pripravili analizo stanja in usmeritve za urejanje mirujočega prometa na podlagi, na javni razpravi, izbranega scenarija z ukrepi, ki sledijo ciljem scenarija. Analize, na katerih so utemeljeni ukrepi, vključujejo analizo povpraševanja in ponudbe parkirnih mest po posameznih območjih ter analizo parkirnega utripa. Analize vsebujejo konkretne podatke na ravni občine, naselij, izbranih območij in posameznih parkirišč.

Ukrepi, ki jih v študiji predlagamo, sledijo scenariju, ki smo ga izbrali v sodelovanju s prebivalci in ima naslov [Parkirišča tam, kjer je prostor zanje](#). Scenarij vključuje naslednje cilje:

- Ohranimo približno enako število parkirišč.
- Določimo režime parkiranja.
- Dolgotrajno parkiranje prestavimo tja, kjer je dovolj prostora.
- Izboljšamo pogoje za kolesarjenje in hojo znotraj Idrije.
- Izboljšamo javni prevoz.

Poleg svežnja ukrepov, ki skupaj predstavljajo novo parkirno politiko, študija vsebuje tudi podporne ukrepe, ki bi spodbudili in olajšali pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza, z njimi bi postopoma zmanjševali potrebe po parkirnih površinah. Določili smo tudi način spremljanja in nadzora uspešnosti izvajanja ukrepov, da bomo lahko ukrepe prilagajali dejanskim potrebam, spremljali načrtovani napredek in zaznali morebitne nove izzive.

V sklopu študije smo z vidika urejanja mirujočega prometa in trajnostne mobilnosti pregledali in ocenili tudi že sprejete ali izdelane prostorske dokumente in podali predloge, kako začrtane projekte uskladiti s cilji Celostne prometne strategije Občine Idrija.



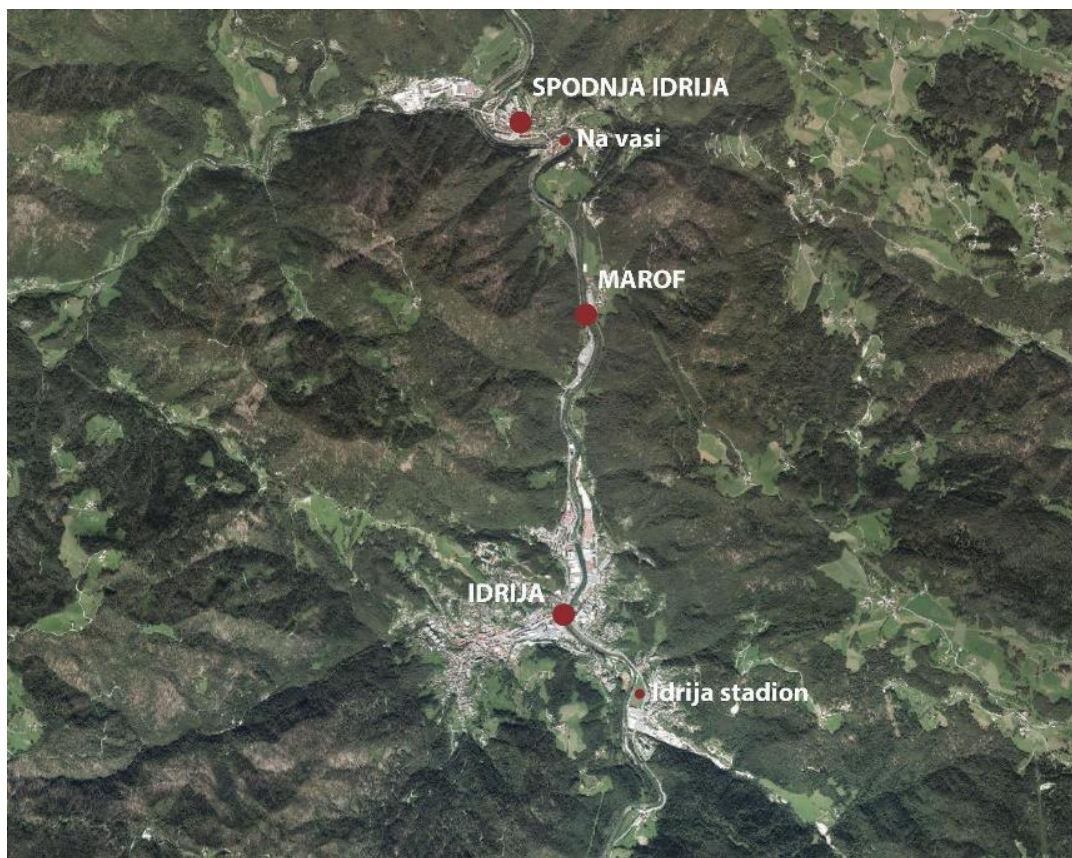
UVOD 1

1.1 NAMEN ŠTUDIJE

Občina Idrija želi po sprejetju Celostne prometne strategije nadaljevati zastavljeno pot k trajnejšim oblikam mobilnosti. Cilje strategije želi uresničevati tudi v praksi. Z ukrepi, ki jih predlagamo v tej študiji, bi prebivalce in zaposlene v Idriji spodbudili k zmanjšanju potreb po potovanju z avtomobili, ki bi jih na krajših poteh nadomestili s hojo, kolesarjenjem in uporabo javnega prometa. S spremenjenimi potrebami po mobilnosti bi se spremenilo tudi razmišljanje in zavest o rabi in pomenu javnega prostora. Ta ne bi bil več toliko podrejen motornemu prometu, ampak zasnovan po meri človeka. Zato spodbujanje trajnostne mobilnosti ne vpliva le na prostorski razvoj in ekonomski razvoj kraja, temveč tudi na zdravje, medčloveške odnose in občutek skupnosti.

Ker avtomobili kljub temu, da predstavljajo sinonim za mobilnost, večino časa mirujejo, je pomemben korak k ureditvi razmer in določitvi pravil v prostoru tudi sprejetje parkirne politike. Cilj je določitev in ureditev površin za mirujoči promet in sprejetje parkirnih režimov, ki bi prebivalcem, zaposlenim in obiskovalcem omogočala uporabo in lastništvo avtomobila, a jih hkrati spodbujala, da uporabijo tudi druge oblike mobilnosti. S tem pa bi lahko zmanjšali potrebe po parkirnih in prometnih površinah v naseljih in jih namenili drugim, bolj mestotvornim, kakovostnim in zanimivim namembnostim. Ker se zavedamo, da omejevanje dostopnosti in površin za avtomobile ne more zaživeti brez podpornih ukrepov, ki bi ponujali alternativo rabi avtomobila, določitev parkirnih površin in parkirnega režima navezujemo na mrežo peš in kolesarskih povezav, javni promet in možnost souporabe avtomobilov.

Študija se osredotoča na naselji Idrija in Spodnja Idrija.



1.2 O PARKIRNI POLITIKI

Stari način načrtovanja parkiranja je predvideval, da mora biti parkirišč vedno dovolj in da morajo biti za uporabnika večinoma brezplačna. Stroški zagotavljanja parkirišč naj bi bili vključeni v stroške gradnje stavb in ponekod podprti tudi z javnim denarjem. V nasprotju s starim, novi način načrtovanja parkiranja obravnava presežno ponudbo parkirišč vsaj tako negativno kot premajhno ponudbo. Zato tudi ne želi ponuditi obilja parkirišč za vsako ceno, pač pa si prizadeva za optimalno ponudbo ter za čim bolj učinkovito rabo vseh razpoložljivih parkirišč. Poudarja skupno uporabo parkirišč in čim pogostejše zaračunavanje uporabe parkirišč neposrednim uporabnikom (Peterlin, 2017¹).

Na Nizozemskem že več kot dvajset let, v Veliki Britaniji pa dobrih deset let, s prostorsko politiko nič več ne predpisujejo minimalnega števila potrebnih parkirišč, ampak največje še dovoljeno število parkirišč za posamezne rabe prostora. Takšne vrste rešitev sodijo v nabor ukrepov za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, h katerim prispevajo tudi ukrepi za učinkovitejšo rabo parkirišč, ki se opisujejo s pojmom parkirne politike (Peterlin, 2017).

Z učinkovito parkirno politiko lahko zmanjšamo uporabo avtomobila v mestnem jedru ter tako prispevamo k cilju večjih deležev potovanj, izvedenih na trajnosten način. S parkirno politiko lahko spodbujamo ali zaviramo delež avtomobilskega prometa; tuji primeri kažejo, da se z restriktivno prometno politiko lahko delež potovanj z avtomobilom zmanjša tudi za več kot 10%. Z učinkovito prometno politiko lahko tudi povečamo delež poti, opravljenih peš in s kolesi, ter zmanjšamo čas iskanja parkirišč (Marn, 2017²).

¹Peterlin v Cerar A., in drugi (2017): Politike prostora: o izzivih lokalnih skupnosti med Ljubljano in Seulom, IPoP - Inštitut za politike prostora.

²Marn v Cerar A., in drugi (2017): Politike prostora: o izzivih lokalnih skupnosti med Ljubljano in Seulom, IPoP - Inštitut za politike prostora.

1.3 METODOLOGIJA IN OPIS PROCESA

Priprava načrta je temeljila na analizi ponudbe in povpraševanja po parkirnih površinah. Za dopolnilo pa smo opravili tudi vzporedne prostorske analize peš in kolesarskih povezav ter javnega prometa. Pred pričetkom smo pregledali občinske strategije, projekte ureditev javnega prostora, podrobne prostorske načrte ter natečaje za javne prostore. Izdelana je analiza obstoječih peš povezav, z značilnimi bližnjicami (stopnišči), analizirane so pomanjkljivosti infrastrukture namenjene pešcem, kolesarske povezave in javni prevoz.

ANALIZA PONUDBE PARKIRNIH MEST

Za analizo parkirnih mest smo uporabili metodo parkirnega utripa, ki ugotavlja parkirne izzive na mestu samem in vrednoti njihove vplive. Z analizo smo pridobili podatke o parkirnih navadah: kje je največje parkirno povpraševanje, koliko parkirnih mest je prostih, kje je potreba po parkiranju največja in kateri uporabniki tam parkirajo. Parkirno analizo smo izvedli z ročnim beleženjem avtomobilov vsaki dve uri. Podatki iz parkirne analize služijo za identifikacijo parkirnih trendov za parkiranje na ulici in izven ulice.

Iz zbranih podatkov parkirnega utripa smo dobili sliko potreb po površinah, namenjenih mirujočemu prometu. Tako smo lahko določili, katere so smiselne lokacije parkirnih površin in kakšen parkirni režim je na njih potrebno uvesti.

ANALIZA POVPRASEVANJA PO PARKIRNIH MESTIH

Za analizo povpraševanja po parkirnih mestih smo uporabili podatke Statističnega urada RS ter podatke AJPES. Podatke, grafične prikaze ter metodološki komentar za podatke o številu zaposlenih in prebivalcev s stalnim prebivališčem (glede na hišno številko za urbano območje mesta Idrije in mesta Spodnje Idrije) je pripravil Inštitut Antona Melika. Na podlagi tega dokumenta smo posredovali vprašalnike večjim zaposlovalcem, preko katerih smo preverjali predvsem delež zaposlenih, ki na delo prihajajo z avtomobilom in delež zaposlenih, ki bi ob boljših pogojih lahko prihajal na delo s kolesom, peš ali z javnim prevozom.



ANALYZE 2

2.1. IZHODIŠČA

Izhodišča za pripravo načrta so že sprejeti občinski dokumenti, ki usmerjajo razvoj prostora v smeri trajnejše mobilnosti, predvsem Celostna prometna strategija (CPS, 2017). Nekatere usmeritve pa so napisane že v Občinskem prostorskem načrtu (OPN Idrija, 1.6.2011: Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Idrija, Uradni list RS, št. 38/11).

2.1.1. IZVLEČEK IZ CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE IDRİJA

Celostna prometna strategija Občine Idrija (CPS Idrija), november 2017

Celostno prometno strategijo Občine Idrija je občinski svet Občine soglasno potrdil marca 2017 in predstavlja »začetek razvoja prometa v smer, ki vodi do prijetnega mesta, polnega uličnega vrveža« (CPS Idrija, str. 8). CPS vključuje sedem strateških ciljev:

- Več javnih prostorov, dostopnih vsem.
- Učinkovita raba pametnih tehnologij za bolj trajnostno mobilnost.
- Zagotavljanje primerne števila parkirišč, omejevanje in nadzor nepravilnega parkiranja.
- Umirjanje prometa v stanovanjskih naseljih in središčih.
- Boljša povezanost Idrije z zaledjem z javnim prevozom.
- Hitrejši, bolj pretočen in varnejši promet med naselji.
- Nove in varnejše poti in kolesarske poti med naselji in v naseljih.

Priprava CPS je močno poudarjala vključevanje prebivalcev, tako na ravni priprave strategije, kot tudi pri načrtovanju in izvajanju nadaljnjih ukrepov s področja prometa. CPS namenja posebno pozornost področju parkiranja. Navaja, da je po mnenju prebivalcev v določenih delih Idrije parkirnih prostorov celo preveč, ter da parkirana vozila predstavljajo ovire na ožjih ulicah. V CPS je izpostavljen problem, da vozniki pogosto parkirajo neposredno pred ciljem potovanja, tudi nepravilno, čeprav je sorazmerno blizu omogočeno parkiranje na parkiriščih. Tako CPS izpostavlja potrebo po celoviti parkirni politiki, še posebej v kontekstu urejanja parkiranja na javnih prostorih v središču mesta (npr. Trg sv. Ahacija) in ob stanovanjskih soseskah. Kot ključen izziv CPS »opredeljuje urejanje parkiranja, saj to zaseda dragocen prostor, ki bi bil lahko urejen drugače« (str. 13). Temu je prilagojen tretji strateški cilj: »Zagotavljanje primerne števila parkirišč, omejevanje in nadzor nepravilnega parkiranja« (str. 17).

V procesu priprave CPS so načrtovalci preko javnih razprav, delavnic, intervjujev in ankete pridobili množico podatkov o tem, kaj je na področju razvoja prometa za prebivalce Idrije bolj in kaj manj pomembno, kakšna so njihova stališča, vrednote, navade in želje ter kakšen je potencial nove parkirne politike. Ti podatki so bili pomemben temelj priprave tega dokumenta, zato jih povzemamo v spodnjih odstavkih.

PROBLEMATIČNA OBMOČJA

V intervjujih in na razpravah so udeleženci največkrat omenili izziv urejanja parkiranja na Trgu Sv. Ahacija, v okolici pošte v središču kraja in Za Gradom. Za Trg Sv. Ahacija je bilo večkrat podan predlog, da se parkiranje umakne. Na drugih dveh lokacijah pa da je potrebno parkiranje urediti tako, da ne bo oviralo hoje.

V središču mesta je preveč parkirnih mest, oziroma je središče preveč obremenjeno s parkiranimi vozili - predvsem stanovalcev. Izraženi so bili predlogi, da bi se uvedla omejitev enega avtomobila na stanovanje, ostali pa bi z dovolilnico lahko parkirali v bližini.

PARKIRNE NAVADE

Kaže, da je v Idriji močno prisotna kultura udobnega parkiranja, torej, da vozniki parkirajo kar ob vhodih lokalov, poslovalnic ali trgovin, kamor so namenjeni, četudi so na razdalji manj kot petdeset metrov dostopna brezplačna prosta parkirišča.

NADZOR

Nadzor nepravilnega parkiranja v Idriji zadnja leta ni bil dovolj učinkovit. Kazni so bile izrečene redko, večkrat so bili vozniki, ki parkirajo nepravilno, deležni le opozorila.

2.1.2. IZVLEČEK IZ OPN

Odlok o Občinskem prostorskem načrtu (OPN) Občine Idrija (Ur. list RS, št. 38/11, 107/13, 53/14, 70/16, 40/17)

STRATEŠKI DEL OPN

Občinski prostorski načrt v strateškem delu predvideva ukrepe za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, urejanje medkrajevnih povezav ter javnih in prometnih površin v naseljih.

Med infrastrukturnimi ukrepi ki se navezujejo na obravnavana območja in povezave, lahko izpostavimo sledeče cilje

- izgradnja glavne kolesarske poti G2 Kalce–Idrija–Most na Soči;
- izboljšanje avtobusnih postajališč na državnih in lokalnih cestah;
- rekonstrukcija avtobusne postaje v Idriji;
- obvoz starega jedra s predorom v Spodnji Idriji;
- izgradnja parkirnih hiš v Idriji ob avtobusni postaji in ob Lapajnetovi ulici ter v Spodnji Idriji.

Glede urejanja mirujočega prometa je v strateškem delu OPN omenjeno le, da se mora zagotoviti potrebno število parkirnih mest in izgradnja novih parkirnih hiš, drugi ukrepi za urejanje in reguliranje parkiranja pa niso predvideni. Od predvidenih infrastrukturnih posegov je trenutno v teku gradnja parkirne hiše ob avtobusni postaji. Za državno kolesarsko povezavo G2 mimo Idrije in Spodnje Idrije je v pripravi izvedbena dokumentacija, nov kolesarski most pred Idrijo, ki je del te povezave, pa je že v gradnji.

USMERITVE ZA KOLESARSKI IN PEŠ PROMET

OPN predvideva, da se na območju naravnih vrednot in ekološko pomembnih območij trase kolesarskih poti v čim večji meri predvidi ob cestišču že obstoječih cest. Najpomembnejše lokalne kolesarske povezave so po dolinah Idrijska Bela in Kanomlja ter v smereh Črnega Vrha in Žirov. Kolesarske steze in poti se povežejo v omrežje, ki povezuje večja središča in turistične ureditve po celotnem območju občine. V naseljih je v okviru prostorskih možnosti potrebno krepiti obstoječe omrežje poti in dograjevati hodnike za pešce ter kolesarske steze na pomembnejših povezavah. Drugih usmeritev za peš promet ni predvidenih.

KONCEPT RAZVOJA PROMETNEGA OMREŽJA – IDRIJA

Koncept razvoja prometnega omrežja v Idriji prevede nekatere ukrepe, ki smo jih že zasledili v splošnih usmeritvah prostorskega načrta, med drugim izgradnja že omenjenih parkirnih hiš in prenova avtobusne postaje. Predvideva omejitev motornega prometa v starem mestnem jedru in širitev območja za pešce, ki naj bo urbanistično in arhitekturno ustrezno urejeno (tlaki, ozelenitve, zapore...). Kot možnost navaja ureditev Trga sv. Ahacija in nadomestitev manjkajočih parkirnih površin na platoju Barbare. Določene so parkirne površine ob avtobusni postaji, v Barbarah, ob domu upokojencev na Uti, v nakupovalnem centru, ob stadionu, pokopališču, Za Gradom in pred ZZZS. Predvideno je tudi novo parkirišče pri Zagodu za potrebe Krajinskega parka Zgornja Idrija. Za avtodome se nameni parkirišča v Barbarah in vstopni točki v Krajinski park Zgornja Idrija. V industrijski coni Halda in Cegovnica naj se uredijo ustrezna parkirišča za tovarnjake.

Koncept predvideva, da kolesarski promet dobi večji pomen. Poudarja povezavo Idrije in Spodnje Idrije in definira njeno traso, ki se izvaja z državnim načrtom za kolesarsko pot G2. V strnjenih naseljih je potrebno ob glavnih, povezovalnih in zbirnih cestah izvesti hodnike za pešce in javno razsvetljavo, kolesarske steze ali vsaj kolesarske površine z vidnimi znamenji. Gradnja kolesarskih poti se predvideva v sklopu obstoječih oziroma načrtovanih prometnic ali ločeno od njih. Če je mogoče, naj bodo kolesarske poti čim bolj ločene od večjih prometnic. Peš promet naj se smiselno povezuje s kolesarskim prometom, kjer je to mogoče. Reka Idrija je omenjena kot atraktivna in ambientalno privlačna za ureditev sprehajalne in rekreacijske poti, ki bi jo bilo smiselno nadaljevati tudi vse do Idrijske Bele. Kot pomembnejše peš poti navaja pot proti sv. Antonu in naprej do psihiatrične bolnišnice in proti kmetiji Kobal, pa tudi povezave iz mesta v naravno okolje, ki potekajo po ulicah: Levstikova – Triglavska, Prešernova – Calvin, Žabja vas – Ulica Zmage, Kosovelova – Pront. Prostorski načrt opozarja, da naj bo pri urejanju obstoječih oziroma pri oblikovanju novih prometnih poti posebna skrb posvečena tudi invalidskim in otroškim vozičkom.

KONCEPT RAZVOJA PROMETNEGA OMREŽJA - SPODNJA IDRIJA

Koncept razvoja Spodnje Idrije v prihodnosti predvideva izgradnjo obvoznice, ki bi potekala v tunelu pod cerkvijo in pokopališčem in tako promet preusmerila iz mestnega jedra. Tako bi se mestnemu jedru izognil predvsem tovorni promet, za ostalega pa bi uvedli ustrezen režim in bi se ustrezno omejil. Izgradnja obvoznice bi po predvidevanjih odločilno vplivala na obnovo in prestrukturiranje starega mestnega jedra, ki bi končno lahko odigral vlogo socialnega življenja in krajanom ponujal kvaliteten ambient brez odvečnega prometa. Vendar koncept hkrati opozarja na okoljsko problematiko, ne sprašuje pa se o finančni smiselnosti in posledicah, ki bi jih takšna investicija prinesla.

Nedvomna je ugotovitev, da je potrebno promet skozi Spodnjo Idrijo upočasniti. V konceptu je zapisana ureditev mešanih površin za kolesarje in pešce na celotnem odseku med Idrijo in Spodnjo Idrijo. Zaradi pomanjkanja parkirišč je predvidena izgradnja garažne hiše na Koreji, predvsem za stanovalce blokovskega območja. Dostop do garažne hiše in območja Koreje se zagotovi z izgradnjo novega priključka na državno cesto na sotočju Idrijce in Kanomljice. Skladno s konceptom je v prihodnosti v strnjenem naselju potrebno zagotoviti več javnih parkirnih mest. Za tovorni promet naj se parkiranje omeji na območje industrijske cone. Uredi naj se kolesarska in peš povezava od Idrije proti Spodnji Idriji do Želina in na drugo stran proti Kanomlji. Ustrezna pot naj bo ločena od trenutne ceste in naj ponudi varno in ambientalno privlačno povezavo.

IZVEDBENI DEL OPN

Izvedbeni del navaja predvsem določila glede površin za mirujoči promet. Sedmi odstavek 26. člena določa parkirne normative glede na namembnost ali dejavnost, ki so podrobneje predstavljeni v nadaljevanju tega dokumenta. Nekatera območja so podrobneje definirana s podrobnejšimi prostorskimi načrti (OPPN).

2.2. RAZISKAVE

Raziskave mirujočega prometa v Idriji in Spodnji idriji so potekale od decembra 2017 do februarja 2018.

2.2.1. PARKIRANJE - PONUDBA

V dokument vključujemo le pregledni karti vseh parkirišč. Tabelo in pripadajoče karte vseh parkirišč dodajamo v prilogo št. 11.1.

OPIS METODE PARKIRNI UTRIP

Analiza parkirnega utripa je metoda za ugotavljanje stanja na parkirnih mestih, ki vključuje tako ponudbo in povpraševanje po parkiranju kot tudi prepoznavanje vzorcev vedenja. S podatki iz parkirne analize smo ugotovili, kje so vozila parkirana in kako dolgo stojijo na posameznem območju. Parkirna analiza se izvaja z ročnim beleženjem avtomobilov po vnaprej določenem urniku od zgodnjega jutra do poznega večera. Podatke smo obdelali z računskimi metodami in rezultate interpretirali.

Za **stanovalce** smo opredelili tista vozila, ki so parkirana med 22. in 6. uro zjutraj;

za **zaposlene** tiste, ki parkirajo vsaj 6 ur med jutrom in večerom;

za **obiskovalce** pa tiste, ki parkirajo do 4 ure preko dneva, predvsem dopoldne in popoldne.

Merjenje v Idriji je potekalo 15.1.2018, v Spodnji Idriji pa 28.2.2018.

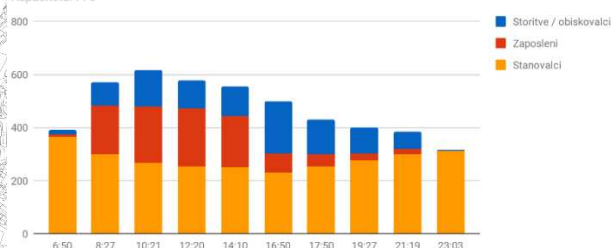
PARKIRNI UTRIP V IDRJI



Idrija: evidentirane parkirne površine

2.2.1.1. Idrija - celota

Kapaciteta: 776



V Idriji smo našli 2532 parkirnih mest, ki so v lasti tako javnih kot zasebnih lastnikov, a so v javni uporabi. Na večini izmed njih Občina nima pristojnosti za urejanje, zato smo analizo parkirnega utripa izvedli na 776 parkirnih mestih, ki so v javni lasti, na osrednji lokaciji ali imajo pomembno vlogo za obiskovalce mesta.

Povprečna zasedenost omenjenih parkirišč v celotni Idriji je 61%, najvišja je sredi dopoldneva s 79%, najnižja pa je ponoči s 41%, kar je značilno za storitvena in zaposlitvena središča.

Parkirišča v Idriji smo razdelili na tri območja, ki tvorijo geografsko in funkcionalno zaključene enote, znotraj katerih je čas hoje od ene do druge strani največ 7 minut.

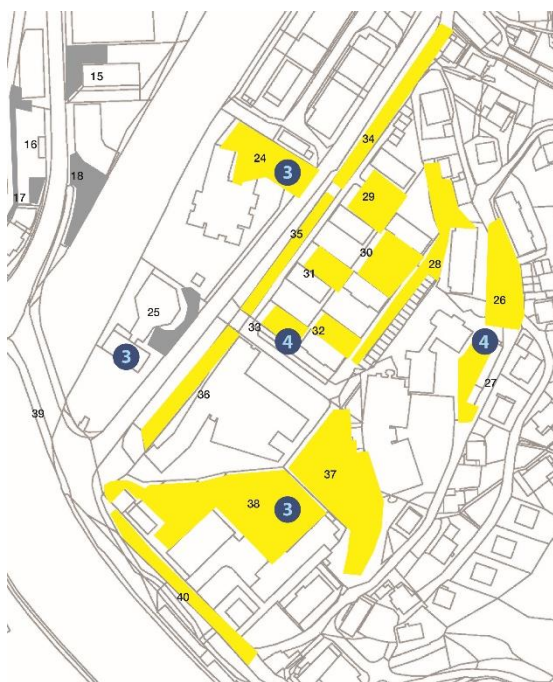


Staro mestno središče

Rožna in Vodnikova ulica

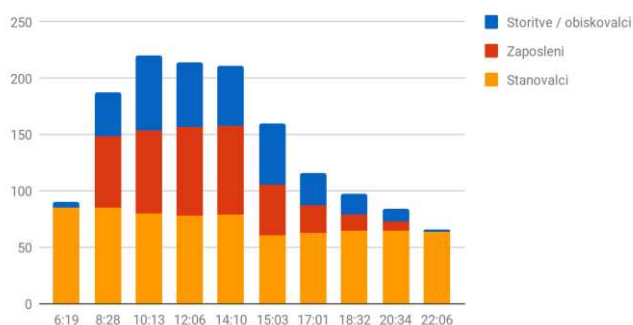
Arkova ulica

IDRIJA - ARKOVA ULICA



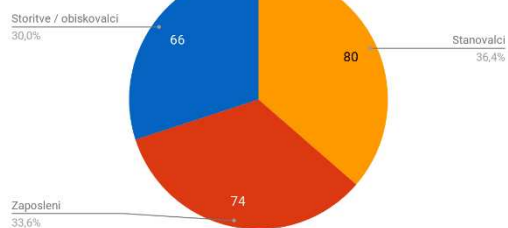
Analiza parkirnih površin na Arkovi ulici

Kapaciteta: 263



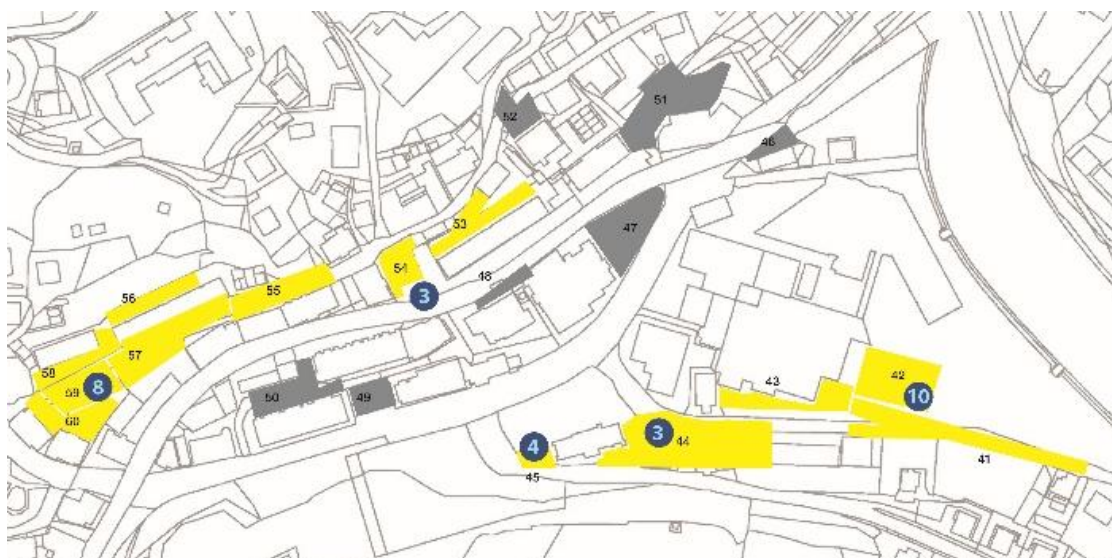
Arkova ulica - Parkirana vozila v konici

Ob 10:13



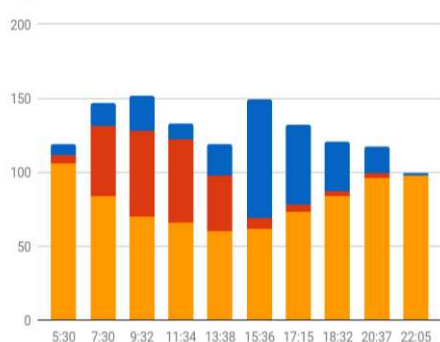
Na območju Arkove ulice smo obravnavali 263 parkirišč. Povprečna zasedenost parkirišč je 52%, najvišje je sredi dopoldneva (80%), najnižja pa ponoči (24%). V konici so uporabniki razdeljeni na tretjine: kratkotrajni obiskovalci storitev, zaposleni ter stanovalci. Opaziti je, da se število stanovalcev med dnevom ne spreminja bistveno, obiskovalci so pričakovani zaradi zdravstvenega doma in doma za upokojece. Zaposlenih je v tem območju razmeroma veliko, saj so v bližini območja večji zaposlovalci.

IDRIJA - ROŽNA IN VODNIKOVA ULICA



Analiza parkirnih površin na Rožni in Vodnikovi ulici

Kapaciteta: 196



Rožna in Vodnikova ulica - Parkirana vozila v konici

Ob 9:32

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

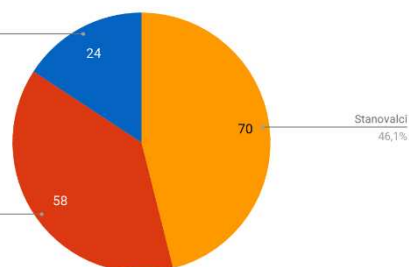
15,8%

Zaposleni

38,2%

Storitve / obiskovalci

15,8%

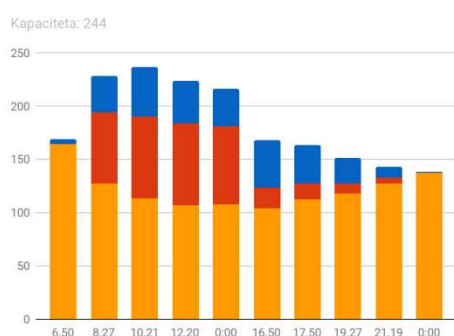


Na območju Rožne in Vodnikove ulice smo obravnavali 196 parkirišč. Povprečna zasedenost parkirišč je 66%, najvišja je sredi dopoldneva (78%), najnižja pa ponoči (51%). Konici parkiranja sta dve. Prva je ob poldnevu, ko parkirajo stanovanci in zaposleni, kratkotrajnih obiskovalcev pa je malo. Druga konica pa je okoli 17h, ko je več kot polovica parkiranih kratkotrajnih obiskovalcev. Popoldne in zvečer je veliko število kratkotrajnih obiskovalcev, najbrž zaradi nakupovanja, gostinskih lokalov in zaradi rekreacije v Modri dvorani.

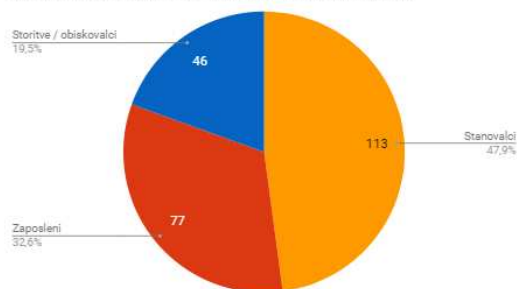
IDRIJA - STARO MESTNO SREDIŠČE



Analiza parkirnih površin v starem mestnem središču



Staro mestno središče - Parkirana vozila v konici



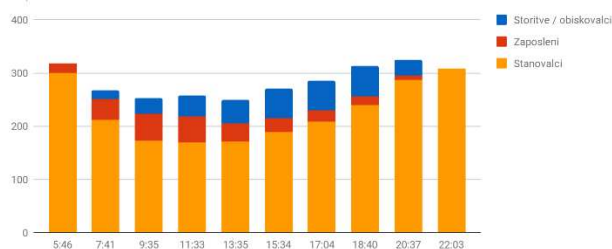
Na območju starega mestnega središča Idrije smo obravnavali 244 parkirišč. Povprečna zasedenost parkirišč je 75%, kar je največ med vsemi območji v Občini Idrija. Najvišja zasedenost je sredi dopoldneva (97%), najnižja pa ponoči (57%). Največ parkiranih avtomobilov je v delovnem času med osmo in tretjo uro. Število kratkotrajnih obiskovalcev je enakomerno od jutra do večera zaradi storitev v središču mesta. Glavni izziv parkiranja v starem mestnem središču je usklajevanje potreb po parkiranju na zelo omejenem prostoru med stanovalci, zaposlenimi ter kratkotrajnimi obiskovalci. Največji potencial se kaže v režimu, ki bi zaposlene motiviral k parkiranju na bolj oddaljenih parkirnih površinah, da bi obiskovalci imeli boljši dostop do storitev v mestu.

PARKIRNI UTRIP V SPODNJI IDRJI



Spodnja Idrija - celota

Kapaciteta: 537

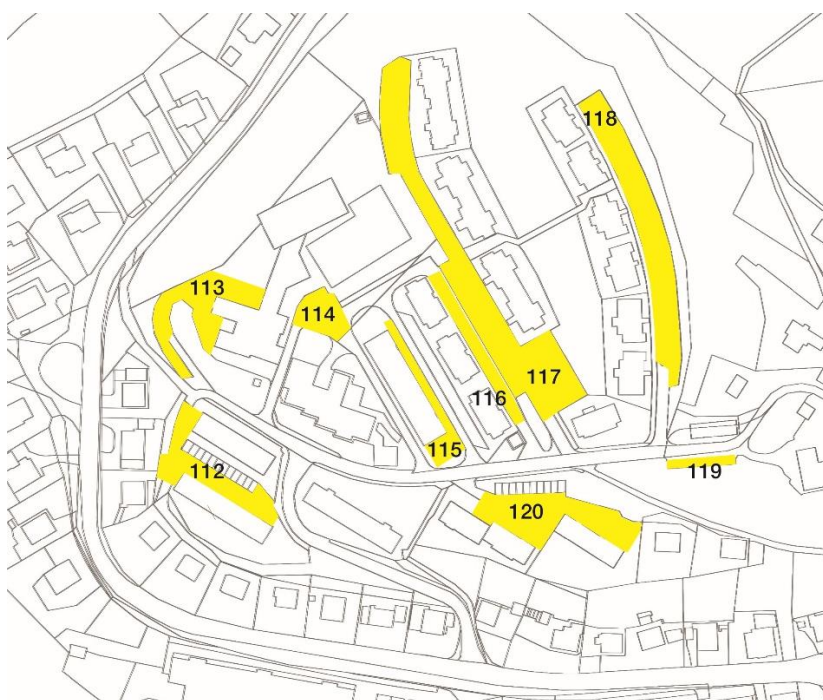


Spodnja Idrija: evidentirane parkirne površine

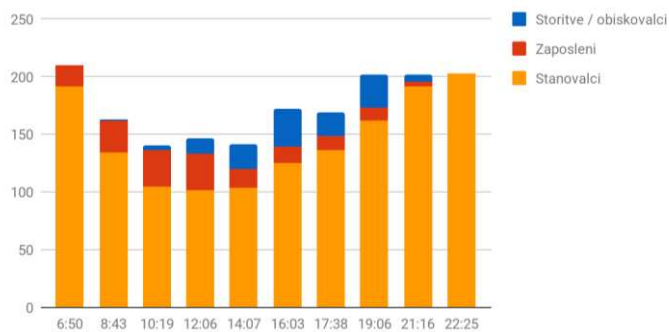
V Spodnji Idriji smo prešteli 535 parkirnih mest in jih v celoti vključili v parkirni utrip. Povprečna zasedenost parkirišč v Spodnji Idriji je 53%, najvišja je preko noči s 60% in najnižja sredi dneva s 47% zasedenostjo, kar je značilno za pretežno stanovanjska naselja.

Spodnjo Idrijo smo razdelili na tri značilna območja, ki so prostorsko in funkcionalno različna: *Koreja* za stanovanjska območja, *Slovenska cesta* ob glavni cesti ter *Na Vasi* za stari del Spodnje Idrije.

SPODNJA IDRJA - KOREJA

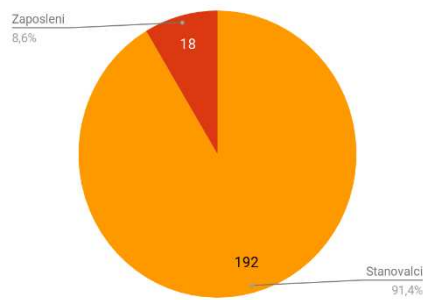


Kapaciteta: 298



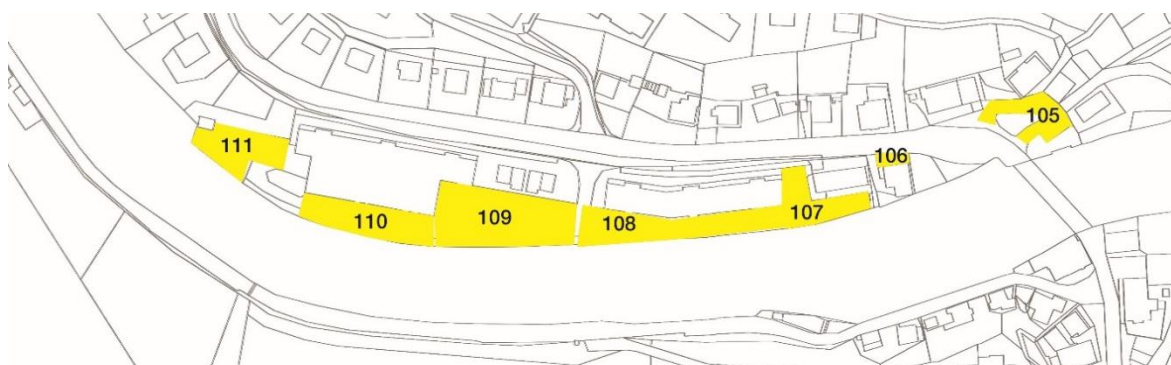
Koreja - Parkirana vozila v konici

Ob 6:50 zjutraj



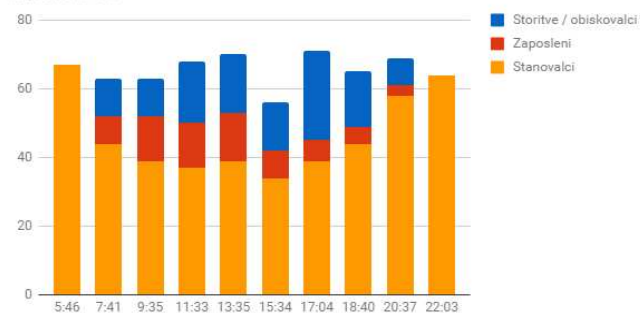
Na območju Koreje smo obravnavali 298 parkirišč. Povprečna zasedenost parkirišč je 59%, najvišja je ponoči (70%), najnižja pa okoli poldneva (47%). Večina parkiranih avtomobilov pripada stanovalcem, katerih polovica se preko dneva odpelje drugam in se zvečer ali popoldne vrne. Zaposlenih in kratkotrajnih obiskovalcev je malo. Treba je opozoriti, da je število parkirnih mest v naselju zavajajoče, saj zaradi ozke ceste in parkirnih mest določenih parkirišč pri stanovanjskih blokkih tudi z majhnimi avtomobili ni možno popolnoma zapolniti. Ključni izziv parkiranja na Koreji je torej zagotovitev parkirnih mest za stanovalce.

SPODNJA IDRİJA - SLOVENSKA CESTA



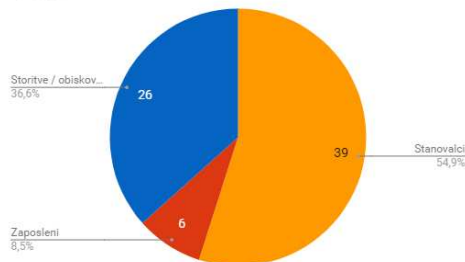
Spodnja Idrija - Slovenska cesta

Kapaciteta: 111



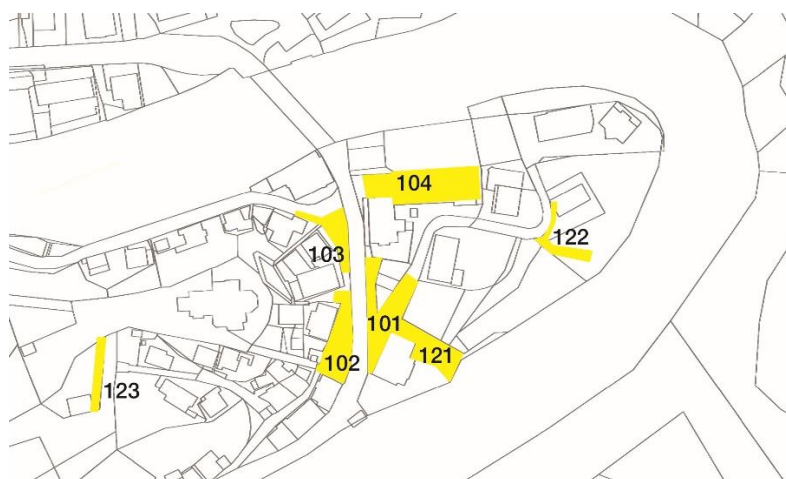
Slovenska cesta - Parkirana vozila v konici

Ob 17:00

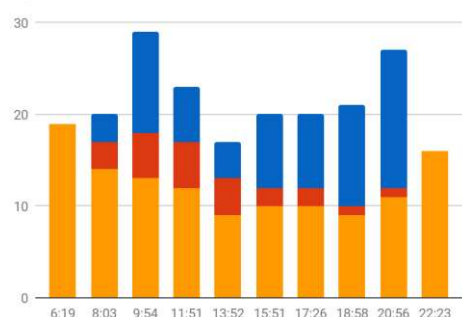


Na območju Slovenske ceste v Spodnji Idriji smo obravnavali 145 parkirišč. Povprečna zasedenost parkirišč je 52%. Najvišja zasedenost je v zgodnjem popoldnevu (57%), najnižja pa sredi popoldneva (46%), kar pomeni, da je število avtomobilov enakomerno porazdeljeno preko dneva. Število parkiranih stanovalcev je največ je ponoči; tretjina jih zjutraj odide, nadomestijo pa jih zaposleni in obiskovalci.

SPODNJA IDRIJA - NA VASI

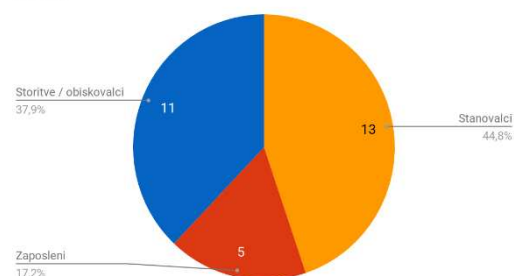


Kapaciteta: 62



Na Vasi - Parkirana vozila v konici

Ob 9:45



Na Vasi v Spodnji Idriji smo obravnavali 62 parkirišč. Povprečna zasedenost parkirišč je 34%, kar je najmanj med parkirnimi območji v Občini Idrija. Parkirišča imajo dve konici: sredi dopoldneva (29 avtomobilov oz. 47%) in zvečer (27 avtov oz. 43%), najnižja zasedenost pa je ponoči (16 avtomobilov, 26%). Število parkiranih stanovalcev je največ preko noči, najmanj popoldne. Zaposlenih je največ dopoldne, kratkotrajnih obiskovalcev pa je največ dopoldne med 10. in 12. uro ter od 15. do 21. ure, kar lahko pripišemo priljubljeni piceriji. V času merjenja je bilo parkirišče z 19 parkirnimi mesti za kulturnim domom zaprto. Največji izziv v tem območju je kratkotrajno parkiranje za gostinske in trgovske lokale v konicah ter za cerkev in kulturni dom ob prireditvah. Sicer pa je tukaj parkirnih mest več kot dovolj in bi jih lahko zmanjšali.

POVZETEK ANALIZE PARKIRNEGA UTRIPA IDRIJE IN SPODNJE IDRIJE

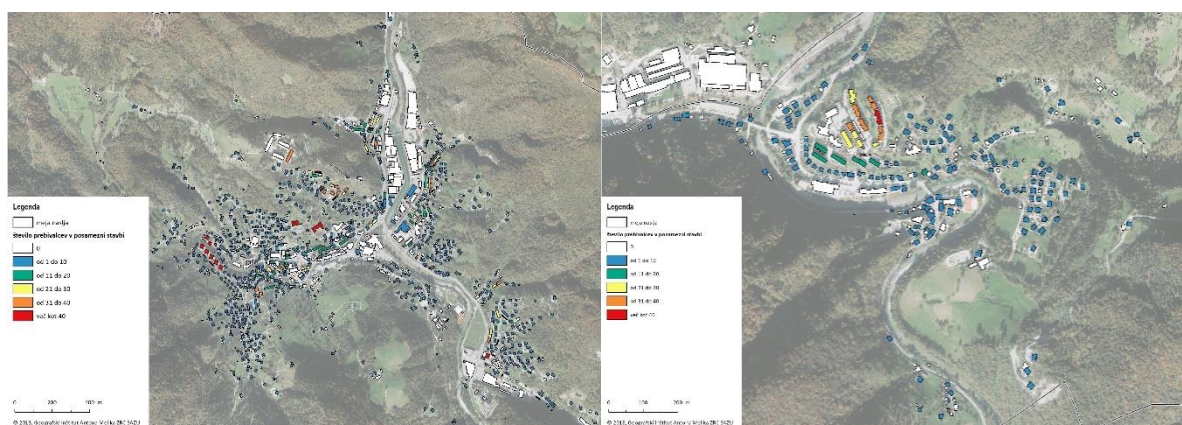
Iz podatkov parkirnega utripa ugotavljamo, da je stanje parkiranja v Idriji v povprečju zadovoljivo, saj je parkirnih mest dovolj, na mnogih mestih bi lahko število celo zmanjšali. V Starem mestnem središču Idrije in Koreji v Spodnji Idriji je zasedenost parkirišč zelo visoka in na določenih parkiriščih presega 100%, zato ti območji potrebujeata specifične ukrepe.

2.2.2. PARKIRANJE - POVPRASEVANJE

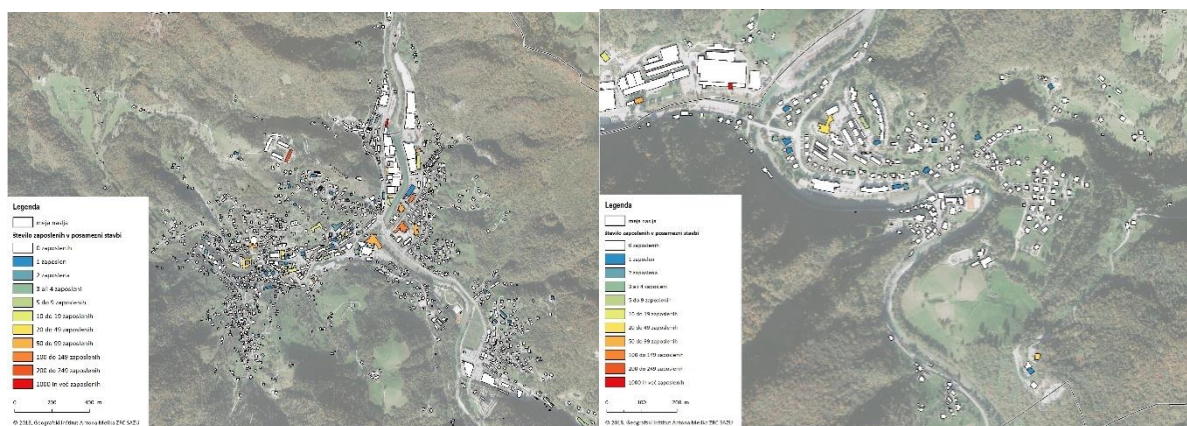
PRIKAZ ŠTEVILA STANOVALCEV IN ŠTEVILA ZAPOSLENIH V IDRJI IN SPODNJI IDRJI

Strokovne podlage za občinski odlok o parkiranju - priloga 11.2.

Z namenom ugotavljanja povpraševanja po parkirnih mestih smo obdelali prostorske podatke in izdelali grafični prikaz števila zaposlenih in števila prebivalcev s stalnim ali začasnim prebivališčem (glede na hišno številko za urbani območji Idrije in Spodnje Idrije ter naselje Spodnja Kanomlja). Pregled nam je služil za določanje območij obdelave ter ugotavljanje zgostitev bodisi zaposlenih ali stanovalcev na določenih predelih. Spodaj dodajamo grafične prikaze, celoten dokument pa je dostopen v prilogi 7.2.



Grafični prikaz števila prebivalcev v Idriji in Spodnji Idriji



Grafični prikaz števila zaposlenih v Idriji in Spodnji Idriji

INTERVJUJI Z VEČJIMI ZAPOSLOVALCI

Z namenom natančnejšega preverjanja potreb po parkirnih mestih smo poslali vprašalnike večjim zaposlovalcem, identificiranim na podlagi priloženih kart. Z vprašalniki smo zajeli 11 ustanov v Idriji in Spodnji Idriji, v katerih je skupaj zaposlenih 2.500 oseb. Splošni vprašalnik (vprašanja so se prilagajala glede na ustanovo) in povzetek odgovorov prikazujemo v prilogi 11.3. Nekateri vprašani so odgovore o številu prihodov z avtomobilom podajali v natančnih številkah, nekateri pa v ocenah izraženih z odstotki.

Odgovori so nam pomagali, da smo pri pripravi ukrepov lahko upoštevali mobilnostne vzorce zaposlenih in poiskali načine, na katere bi zaposleni lahko na delo prihajali udobno, varno in okolju prijazno.

Intervjuje smo opravili z naslednjimi ustanovami in podjetji:

- Kolektor group, vodenje in upravljanje družb d.o.o., Vojkova ulica 10, Idrija
- Hidria rotomatika d.o.o., Spodnja Kanomlja 23, Spodnja Idrija
- Gimnazija Jurija Vege, Študentovska ulica 16, Idrija
- Dom upokojencev Idrija, Arkova ulica 4, Idrija
- Dom upokojencev Idrija, enota Marof, Arkova ulica 4, Idrija
- Vrtec Idrija, enota Arkova, Arkova ulica 7, Idrija
- Vrtec Idrija, enota Za Gradom, Prelovčeva ulica 11, Idrija
- Vrtec Idrija, enota Spodnja Idrija, Šolska ulica 9, Spodnja Idrija
- Osnovna šola Idrija, Lapajnetova ulica 50, Idrija
- Osnovna šola Spodnja Idrija, Šolska ulica 9, Spodnja Idrija
- Zdravstveni dom Idrija, Ulica Otona Župančiča 3, Idrija

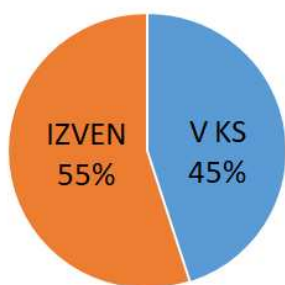
REZULTATI

Prihod na delo:

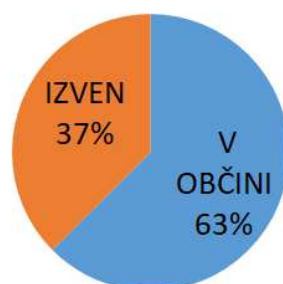
Na podlagi izpolnjenih vprašalnikov lahko ocenimo, da izredno majhen delež ljudi (približno četrтина) prihaja na delo peš, s kolesom ali javnim prevozom. Z avtom prihaja na delo približno $\frac{3}{4}$ zaposlenih.

Bivanje zaposlenih:

Podjetja in ustanove so v vprašalnikih podali tudi število zaposlenih, ki bivajo in delajo v isti krajevni skupnosti ter število zaposlenih, ki delajo in bivajo znotraj iste občine.



Zaposleni, ki bivajo in delajo znotraj iste krajevne skupnosti



Zaposleni, ki bivajo in delajo v Občini Idrija

V krajevnih skupnostih kjer delajo (Spodnja Idrija in Idrija), biva skoraj polovica zaposlenih. Če območje bivanja razširimo na celotno občino, pa se delež zaposlenih, ki biva in dela v občini Idrija, poveča na približno dve tretjini. Visok delež zaposlenih, ki bivajo v bližini delovnega mesta (45% in 63%), kaže na to, da bi lahko z varnimi in atraktivnimi povezavami za pešce in kolesarje, boljšim sistemom javnega prevoza in poostroitvijo parkirnega režima bistveno zmanjšali delež prihodov na delovno mesto z avtomobilom. Zaposleni bi na delovno mesto lahko prihajali na bolj zdrav in okolju prijazen način.

Iz anket lahko poleg tega povzamemo tudi naslednje ugotovitve:

- Večji podjetji (Kolektor in Hidria) imata zagotovljena parkirna mesta za zaposlene in obiskovalce na svojih površinah.
- Obe osnovni šoli, gimnazija in vrtec imajo urejenih nekaj parkirišč za zaposlene in nekaj parkirišč, označenih za dostavo otrok.
- Zdravstveni dom Idrija in Dom upokojencev Idrija, enota Arkova ulica, nimata urejenih ne parkirišč za zaposlene, ne parkirišč za obiskovalce.
- Le nekaj podjetij in ustanov je izrazilo željo po izdelavi mobilnostnega načrta, s katerim bi zaposlene spodbujali k bolj trajnostnemu prihodu na delo.
- Visok delež prihodov z avtomobili vprašani pojasnjujejo s tem, da poti niso varne za hojo in kolesarjenje, vozi redi pa niso usklajeni z delovnim časom.
- Posledično kot najbolj smiselno izboljšavo vidijo ureditev pločnikov in kolesarskih stez.

ZAKLJUČEK

Iz odgovorov lahko zaključimo, da med idrijskimi zaposlovalci obstaja nizka stopnja zavedanja o pomenu trajnostnega prihoda na delo in da se takšni prihodi trenutno ne vzpodbujajo. To se kaže v izredno visokem deležu zaposlenih, ki živijo v relativni bližini delovnega mesta, pa na delo vseeno prihajajo z avtomobilom.

Problem naslavljam tako, da predlagamo več ukrepov za izboljšanje hoje in kolesarjenja ter na drugi strani omejimo parkiranje za zaposlene na za to predvidena, plačljiva parkirišča.

2.2.3. PEŠ IN KOLESARSKÉ POTI V IDRIJI IN SPODNJI IDRIJI

OBMOČJA

Celotno območje smo za analizo razdelili na tri prostorske odseke:

- Idrija
- povezava Spodnja Idrija - Idrija
- Spodnja Idrija



Idrija in Spodnja Idrija

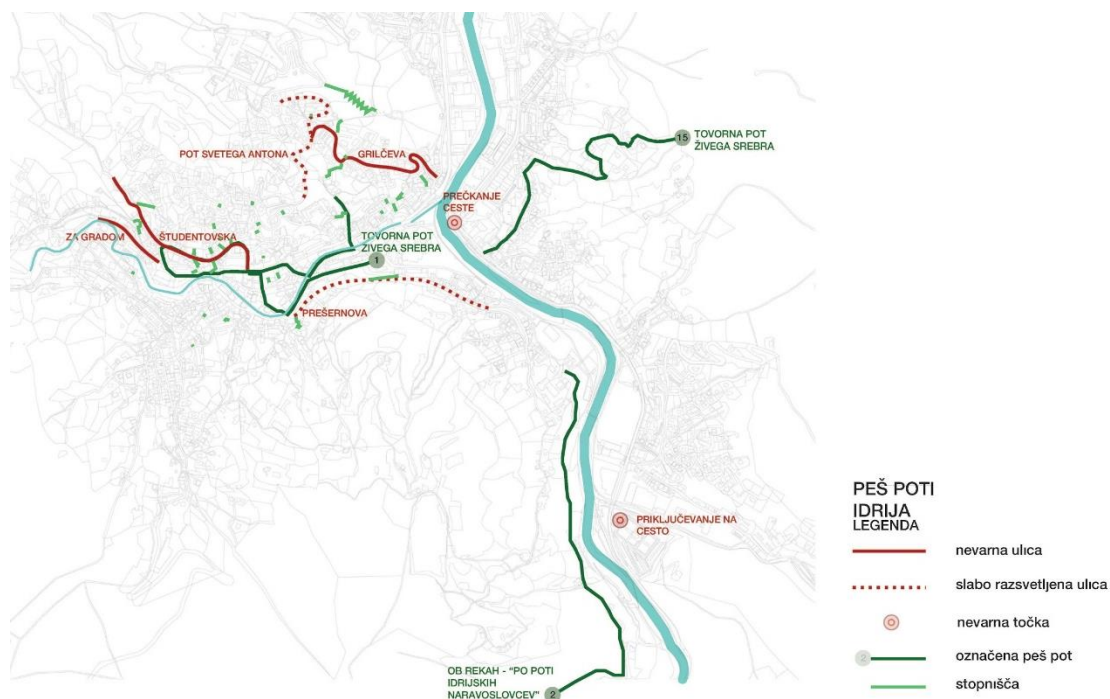
RAZDALJE

Razdalje med pomembnimi točkami v kilometrih in v porabljenem času glede na prevozno sredstvo.

OD	DO	RAZDALJA	ČAS - PEŠCI	ČAS KOLO
pot po glavni cesti		v km	vir: Google maps	hitrost 15 km/h
Križišče za Kanomljo, Spodnja Idrija	Na vasi, Spodnja Idrija	550 m	7 min	2 min
Na vasi, Spodnja Idrija	Marof (po regionalni cesti)	1,4 km	21 min	6 min
Na vasi, Spodnja Idrija	Marof (po desnem bregu Idrijce)	4,4 km	1 h 13 min	18 min
Marof	Avtobusna postaja Idrija (po regionalni cesti)	2,3 km	30 min	9 min
Marof	Avtobusna postaja Idrija (po Arkovi ulici)	2,9 km	41 min	11 min
Avtobusna postaja Idrija	Stadion Idrija	1,2 km	15 min	5 min
Avtobusna postaja Idrija	Na vasi, Spodnja Idrija (po regionalni cesti)	3,7 km	48 min	15 min
Avtobusna postaja Idrija	Na vasi, Spodnja Idrija (po predvideni kolesarski poti G2)	7,3 km	1h 54 min	29 min

IDRIJAHoja

V Idriji in okolici je več poimenovanih tematskih peš poti, tako planinskih kot turističnih, ki so jasno označene na spletu in na nekaterih zemljevidih, niso pa označene v prostoru. Poti večinoma potekajo kar po lokalnih cestah, ki nimajo za pešce označenega prostora (pločnika). Tako planinske kot tudi druge tematske poti potekajo čez samo središče naselja, kar predstavlja velik potencial. Zato bi bilo ključno, da so poti bolje označene, varnejše in urejene.



Peš poti v Idriji

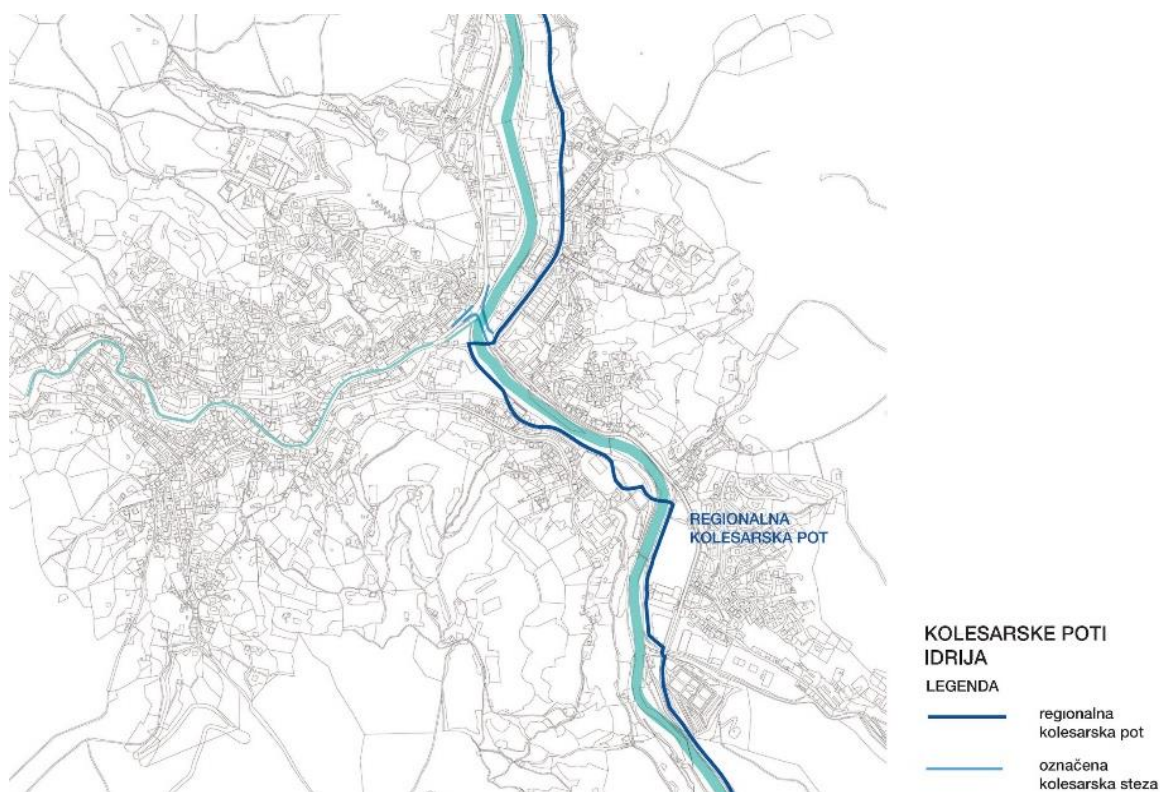


Štenge v Idriji

Za pešce so v Idriji pomembna tudi stopnišča oz. 'štenge', ki predstavljajo bližnjice med različnimi višinskimi nivoji naselja. Wolfovo stopnišče in stopnišče iz Barbar sta zgledno prenovljeni, kar nekaj pa je povsem zakritih, brez ograj in neosvetljenih. S prenovo stopnišč bi ponudili dodatne možnosti za pešačenje znotraj naselja.

Povečanje deleža pešačenja, predvsem na kratke razdalje, ima v Idriji zaradi kratkih razdalj in razgibanega terena velik potencial in predstavlja pomemben korak k trajnejši mobilnosti in urejanju mirujočega prometa.

Kolesarjenje



Kolesarske poti v Idriji

Kolesarska infrastruktura v Idriji je trenutno neustrezna in ne omogoča varne vožnje s kolesi. Zaradi pomanjkanja kolesarskih površin in odsotnosti druge kolesarske infrastrukture ni mogoče pričakovati, da bi se delež kolesarjev povečal sam od sebe.

Prvi pozitivni izboljšavi za vzpodbujanje kolesarjenja predstavljata načrtovana regionalna kolesarska povezava G2 Kalce–Idrija–Most na Soči in ureditev izposojevalnic električnih koles. Potrebno pa je poudariti, da bo kolesarska povezava potekala ob reki Idrijci in ne bo dobro navezana na vitalne predele naselji: staro mestno središče Idrije, Vojkova ulica - Kolektor in stanovanjska soseska Koreja v Spodnji Idriji.

POVEZAVA IDRIJA - SPODNJA IDRIJA

Povezava je asfaltirana regionalna dvosmerna cesta. Cesta ni osvetljena in je brez kolesarske steze in pločnika.



Povezava Idrija - Spodnja Idrija

Hoja

Regionalna cesta med obema krajema ima pločnik le med avtobusno postajo Marof in OMV bencinskim servisom. Pot ni primerno osvetljena, glede na hitrost vožnje na tej povezavi, pa sta tudi širina in zaščita pločnika popolnoma neprimerni. Prehodov za pešce in kakršnegakoli znaka (semaforja ali fizične ovire) za umirjanje prometa na tej povezavi ni. Na poti je le stacionarni radar za merjenje hitrosti vozil v smeri proti Idriji.

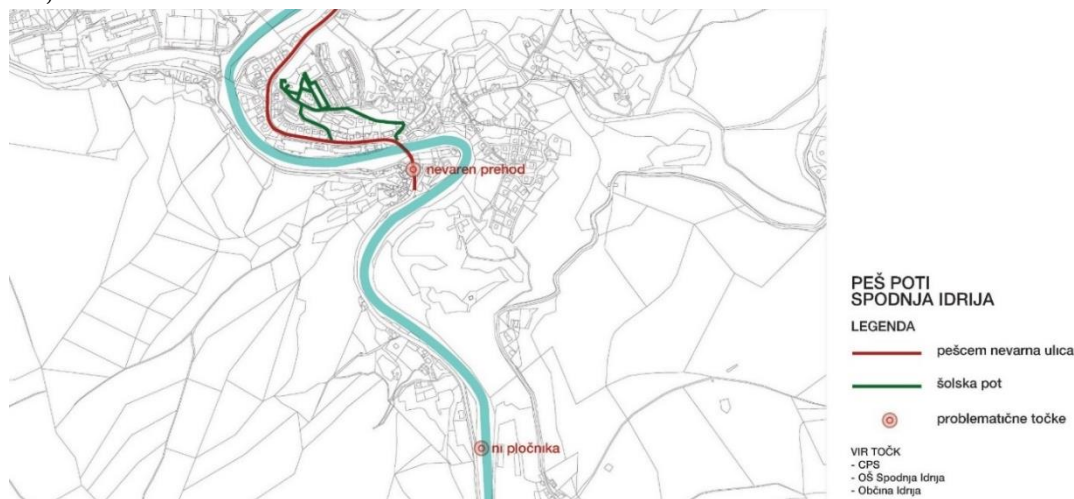
Kolesarjenje

Kolesarske infrastrukture ob regionalni cesti trenutno ni. Precejšnje izboljšanje bo predvidoma prinesla izgradnja daljinske kolesarske povezave G2 Kalce - Idrija - Most na Soči, ki bo povezala Idrijo in Spodnjo Idrijo. Vendar pa načrtovana trasa ni optimalna povezava med krajema, saj poteka po drugem bregu Idrijce in ni speljana tako, da bi predstavljala najkrajšo in najustreznejšo povezavo. Načrtovana povezava gre iz Spodnje Idrije najprej po regionalni cesti in pri Marofu zavije na desni breg reke. V nadaljevanju predvidena kolesarska povezava poteka po stranskih gozdnih in dovoznih poteh in v Idrijo pripelje po Arkovi ulici.

SPODNJA IDRIJA

Naselje Spodnja Idrija je morfološko in programsko zelo raznoliko. Na jugu je staro mestno jedro imenovano Na Vasi, s cerkvijo, pokopališčem, kulturnim domom, gostilno in nekaj trgovinami. Skozi jedro poteka glavna regionalna cesta, ki naselje deli na dva dela: stanovanjsko sosésko Koreja na desni strani in na javni poslovno-stanovanjski del na levi strani ceste.

Hoja



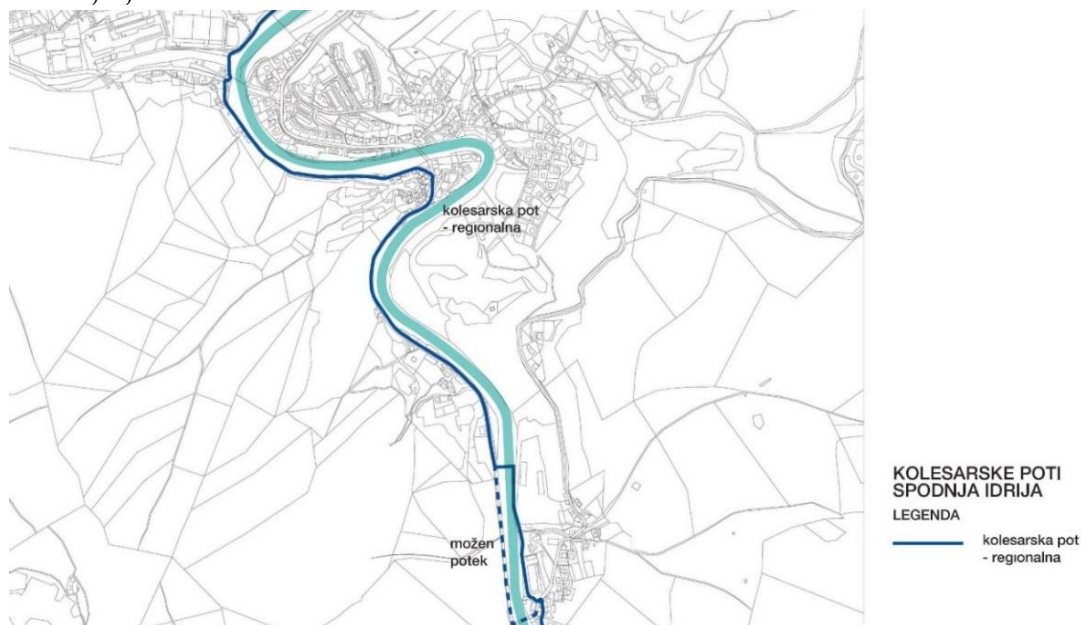
Peš poti Spodnja Idrija

Hoja bi bila lahko v Spodnji Idriji zaradi razmeroma majhnih razdalj, najprimernejši način premikanja znotraj naselja, vendar trenutna infrastruktura tega ne omogoča. V severnem delu je na desni strani regionalne ceste urejen pločnik, ki pa se ne nadaljuje do starega jedra Na Vasi. Tako kot v Idriji, tudi v Spodnji Idriji stopnišča skrajšujejo peš poti zaradi strmega terena, zaradi česar je pešačenje bolj učinkovito, a hkrati tudi bolj naporno, sploh za starejše in šibkejše prebivalce. V Spodnji Idriji sta dve pomembni stopnišči:

- Na Vasi: povezava kulturnega doma s pokopališčem in cerkvijo;
- soseska Koreja: povezave Koreje z regionalno cesto.

Na regionalni cesti primanjkuje prehodov za pešce.

Kolesarjenje



Kolesarske poti Spodnja Idrija

V Spodnji Idriji ni kolesarske infrastrukture. Načrtovana je regionalna kolesarska povezava G2 Kalce - Idrija - Most na Soči, ki pa ne bo povezana s stanovanjsko sosesko Koreja. Postavitev izposojevalnic koles trenutno ni predvidena.

POVZETKI

PROBLEMI HOJE V IDRIJI IN SPODNJI IDRIJI

- srečevanje pešcev in kolesarjev na preozkih pločnikih,
- večina cest in ulic znotraj kraja nima urejenih pločnikov,
- morfologija strmega terena - naporna hoja za starejše,
- pešačenje je podrejeno motornemu prometu,
- regionalna cesta nima označenih prehodov za pešce in urejenih pločnikov,
- nevarne ulice po CPS* so Grilčeva ulica, Študentovska ulica in Za Gradom,
- nevarne točke po CPS* prečkanje ceste v izteku Arkove ulice, prečkanje Slovenske "na Vasi", prečkanje regionalne ceste pri Marofu.

* Celostna prometna strategija Občina Idrija, april 2017

PROBLEMI KOLESARSKIH POTI V IDRIJI IN SPODNJI IDRIJI

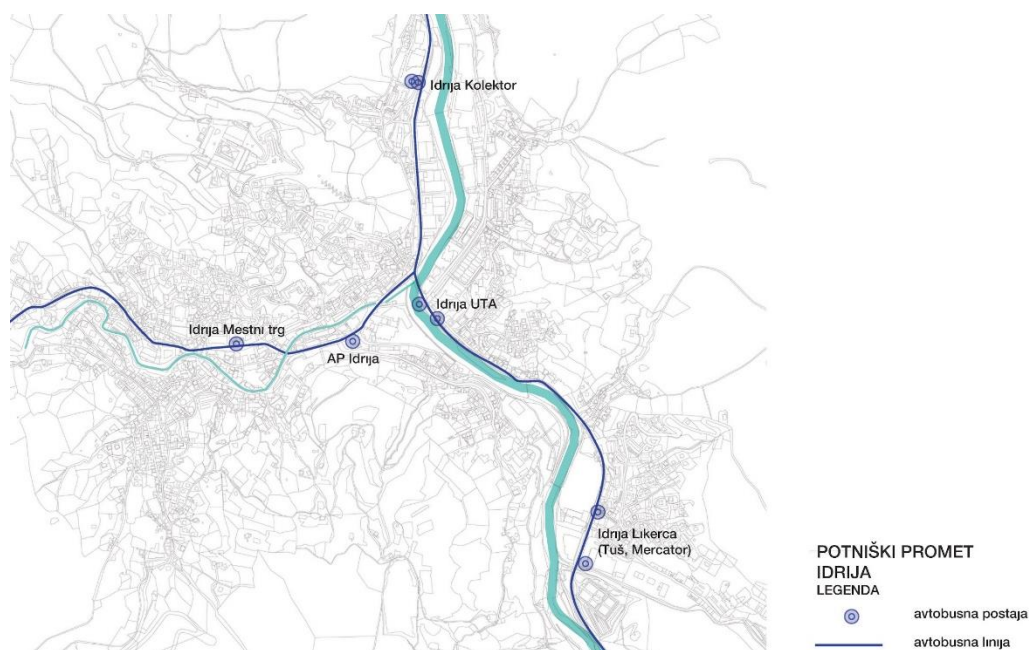
- pomanjkanje kolesarskih poti,
- edina obstoječa označena kolesarska pot v Idriji je na križišču Vojkove in Lapajnetove ulice,
- predvidena regionalna kolesarska pot G2 ne poteka skozi središči Idrije in Spodnje Idrije in s kraji ni povezana,
- odseki med Idrijo in Spodnjo Idrijo so zaradi hitrega in gostega prometa za kolesarje izjemno nevarni,
- čez regionalno cesto med dvema krajema ni nobenega prehoda za pešce ali kolesarje.

2.2.4. JAVNI PROMET

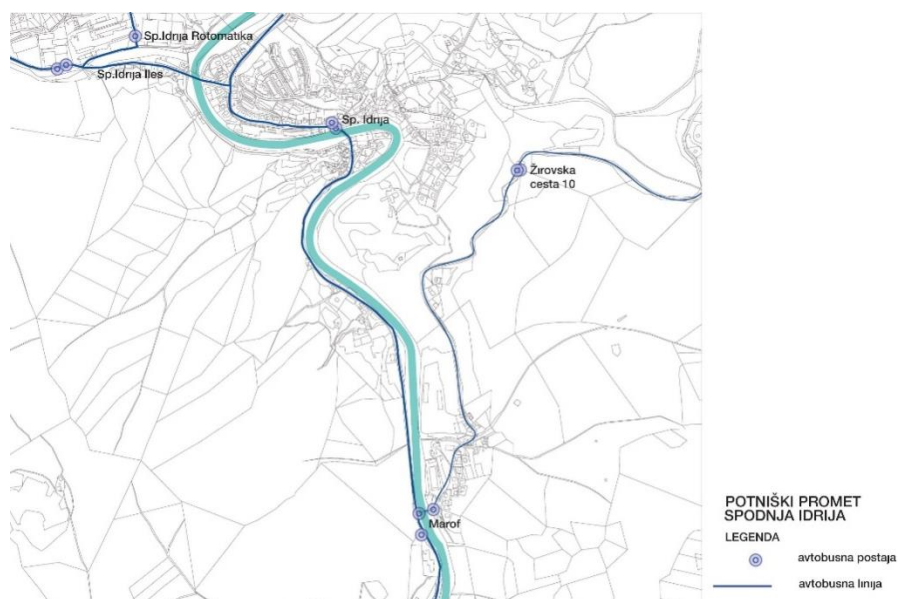
Za privlačen in živahen javni promet sta potrebni tako usklajenost linij kot urejenost in dostopnost avtobusnih postajališč.

V analizi najprej podrobneje pregledamo infrastrukturo postajališč, v nadaljevanju pa tudi urnike prevozov javnega potniškega prometa in šolskih prevozov.

INFRASTRUKTURA



Karta avtobusnih postajališč v Idriji



Karta avtobusnih postajališč v Spodnji Idriji

V Idriji so poleg glavne avtobusne postaje še štiri postajališča; eno na glavnem trgu, ostala tri pa ob regionalni cesti (Kolektor, Uta in Likerca).

Med naseljema Idrija in Spodnja Idrija, natančneje na križišču pri Mokraški vasi, je postajališče Marof ob regionalni cesti. V Spodnji Idriji pa so 3 postajališča (Spodnja Idrija Spodnja Idrija Iles in Sp. Idrija - Rotomatika).

Večina postajališč je izredno slabo opremljenih. Nimajo nadstrešnic, klopi, niti voznih redov. Nekatera postajališča (ob regionalni cesti) so izredno nevarna s stališča dostopa pešcev.

POSTAJA	VOZNI RED	PERON PLATFORMA	KLOP	NADSTREŠEK	DOSTOP ZA PEŠCE	STOJALA ZA KOLESA
Mestni trg	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Avtobusna postaja	✓	✓	✗	✗	✓	✗
Podroteja	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Likerca	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Uta	✗	✓	✗	✗	✓	✗
Kolektor	✗	✓	✗	✗ ✓	✓	✗
Marof	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Sp. Idrija	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Sp. Idrija - Illes	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Sp. Idrija - Rotomatika	✗	✗	✗	✗	✓	✗

Enake razmere veljajo za postajališča v manjših krajih v okolici Idrije. Avtobus večinoma ustavlja kar na preozkem cestišču. Za varnost in udobje čakajočih ni poskrbljeno.

Infrastruktura postajališč znatno prispeva k neprivlačnosti javnega potniškega prometa.

POVEZAVE

Mestni potniški promet

Idrija ima dve avtobusni liniji, ki povezujeta Idrijo s Spodnjo Idrijo in Podrotejo. Liniji sta označeni z številkama 1 in 2 (glede na smer vožnje) in ob delavnikih vozita približno v polurnem intervalu, do Podroteje v eno smer in do Spodnje Idrije - Rotomatike v drugo. Vozni redi so težko berljivi in razumljivi, dostopni so na spletu in na nekaterih postajališčih. Grafičnih risb ni ne na spletu, ne na postajališčih.

Primestni potniški promet

Poleg mestnega prometa je sta Idrija in Spodnja Idrija povezani še z okoliškimi kraji in večjimi središči v smereh:

- Godovič - Kalce - Logatec - Ljubljana
- Godovič - Črni Vrh - Ajdovščina
- Godovič - Kalce - Unec - Podskrajnik
- Straža (Zelin) - Cerklje - Tolmin - Bovec
- Kanomlja - Oblakov Vrh
- Kanomlja - Idrijske Krnice
- Dole
- Ledine
- Idrijske Krnice
- Nikova - Vojsko

V Idriji za javni potniški promet skrbi podjetje Avrigo.

* urnik avtobusnih prevozov: PRILOGA 11.6

Šolski potniški promet

V Idriji za šolske prevoze trenutno skrbi podjetje Avrigo. OŠ Idrija in Spodnja Idrija povezuje z odročnimi kraji. Za šolske prevoze uporablja različno velike avtobuse (prilagojeno številu učencev). Prevoz se večinoma opravi trikrat na dan: zjutraj, po končanem pouku (okrog 12:30) in po končanih dopolnilnih aktivnostih (okrog 14:30).

Prevoz se uporablja izključno za šolske otroke. V primeru, da ostane kakšen sedež prost, se lahko z avtobusom vozijo tudi drugi.

* seznam šolskih prevozov: PRILOGA 11.7

POVZETEK

PROBLEMI JAVNEGA PROMETA V IDRIJI IN SPODNJI IDRIJI

- zelo redke povezave,
- neurejena in neopremljena postajališča (vozni red, sedala, streha, stojala za kolesa),
- nevarna postajališča (manjka peron oziroma razširjen pločnik),
- nedostopna postajališča (nezavarovani prehodi za pešce, npr. pri Marofu),
- glavna avtobusna postaja neprimerno urejena,
- nejasno predstavljeni vozni redi.

A

B

C

D



Da bi prebivalce seznanili z nalogo in skupaj izbrali smer, v katero želimo, da se Idrija na področju mirujočega prometa razvija, smo 13. februarja 2018 organizirali prvo javno razpravo (priloga 11.4). Razpravljali smo o različnih scenarijih in ukrepih, ki bi izboljšali stanje v Idriji in Spodnji Idriji. Za ta namen smo oblikovali štiri scenarije razvoja. Po predstavitvi so udeleženci z zelenimi nalepkami označili scenarije, ki so po njihovem mnenju ustrezni, z rdečimi pa tiste, ki so zanje izrazito neustrezni.

1. **Ustvarimo nova parkirna mesta**

Cilji:

- Zagotovimo brezplačno parkiranje povsod in za vse.
- Manj javnega prostora namenimo pešcem in kolesarjem ter več parkiriščem.
- Vsem zagotovimo možnost parkiranja čim bližje cilju.
- Ne omejujemo parkiranja s parkirninami, časovnimi omejitvami in podobnim.

Pričakovanja:

- Poveča se delež kratkih voženj z avtomobili.
- Poveča se prostor, namenjen parkiranju in cestam.
- Manj prostora je za pešce in družabno življenje.
- Zmanjša se delež poti, opravljenih peš, s kolesom in z javnim prevozom.

Rezultat: 7 proti, 1 za

2. **Vse ostane tako, kot je**

Cilji:

- Ohranjamo obstoječo ureditev parkiranja.
- Pustimo, da avtomobili parkirajo tam, kjer parkirajo zdaj.
- Spremembe odložimo za nekaj let.

Pričakovanja:

- Parkiranje je možno povsod, kjer je možno že danes.
- Težko je najti parkirno mesto za kratkotrajne opravke.
- Pogoji za pešce in kolesarje se ne izboljšajo.

Rezultat glasovanja: 5 proti, 1 za

3. Parkirišča tam, kjer je prostor zanje

Cilji:

- Ohranimo približno enako število parkirišč.
- Določimo, katera parkirišča so namenjena komu.
- Izboljšamo pogoje za kolesarjenje in hojo znotraj Idrije.
- Dolgotrajno parkiranje prestavimo tja, kjer je dovolj prostora.
- Izboljšamo javni prevoz.

Pričakovanja:

- Zmanjša se delež kratkih voženj.
- Poveča se delež kolesarjenja, hoje in voženj z javnim prevozom.
- Javni prostori lažje zaživijo.
- Tisti, ki parkirišče nujno potrebujejo, ga lažje najdejo.

Rezultat glasovanja: 0 proti in 27 za

4. Idrija - privlačno in živahno mesto

Cilji:

- Najlepše javne prostore razbremenimo parkiranja.
- Izboljšamo varnost za pešce in kolesarje.
- Zmanjšamo obremenjenost s hrupom in izpušnimi plini.

Pričakovanja:

- Javni prostori in lokali v središču mesta zaživijo.
- Poveča se delež kolesarjenja, hoje in voženj z javnim prevozom.
- Zmanjša se delež kratkih voženj z avtomobilom.
- Razvijati se začnejo nove priložnosti za razvoj gospodarstva.

Rezultat glasovanja: 2 proti in 18 za

Izmed štirih scenarijev so udeleženci izbrali scenarij 3 *Parkirišča tam, kjer je prostor zanje.*

Zapisnik sestanka: priloga 11.4

UREJANJE MIRUJOČEGA
PROMETA V IDRIJI

4

V nadaljevanju je predstavljeno območje urejanja mirujočega prometa v mestu Idrija. Za mesto Idrija je primernih pet možnih režimov parkiranja, ki so v nadaljevanju podrobno predstavljeni. Da bi z novo ureditvijo parkiranja dosegli želeni učinek, predlagamo, da se parkiranje v Idriji po območjih, kjer se sočasno uvede predlagana kombinacija parkirnih režimov. Ukrepi za ureditev parkiranja so predstavljeni za tri glavna območja.

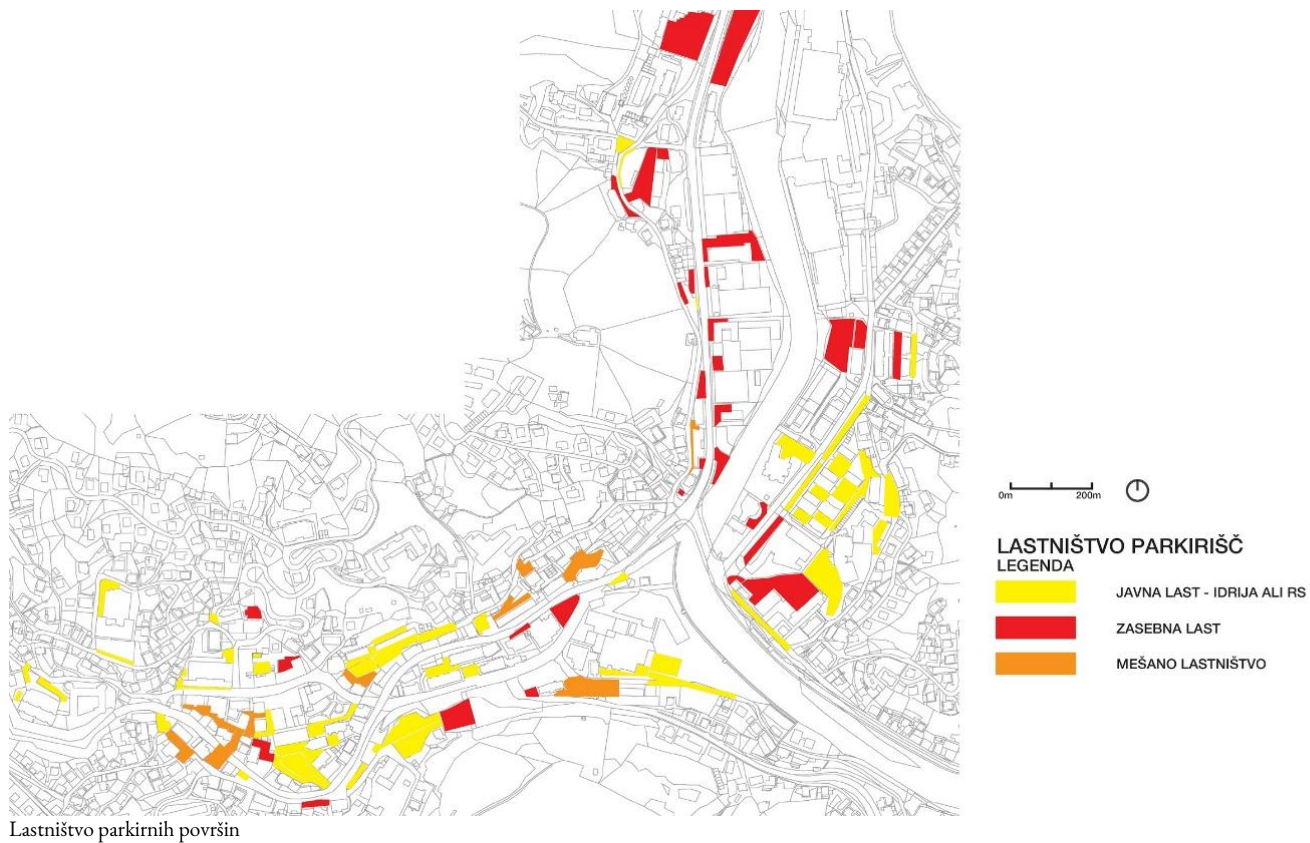
4.1 OBMOČJE IN KARTA LASTNIŠTVA

V analizo je bilo - ne glede na lastništvo - vključenih in evidentiranih **2500** parkirnih mest v Idriji.

Ukrepi, predstavljeni v nadaljevanju, zajemajo približno **700** parkirnih mest. Z izjemo avtobusne postaje in Ute, kjer je lastništvo kombinirano, se ukrepi nanašajo na parkirišča v javni lasti.



Evidentirane parkirne površine



4.2 IZBRANI PARKIRNI REŽIMI

Za območje mesta Idrije je ustreznih 5 režimov parkiranja:

- rumene cone,
- modre cone,
- večja urejena parkirišča,
- ukinitvev parkirišč,
- parkirišča za izobraževalne ustanove.

4.2.1 RUMENE CONE

Parkirna mesta za stanovalce.

Parkirišča so nujno označena ali z rumeno barvo v tlaku ali s prometnim znakom. Na rumeni coni je dovoljeno parkirati samo avtomobilom z dovolilnicami. Vsako stanovanje brez parkirišča ali v stavbi brez pripadajočega zemljišča lahko pridobi do dve dovolilnici za rumeno cono. Prvo dobi brezplačno, druga pa je plačljiva.

REŽIM ZAHTEVA:

- zaris ali označitev parkirišč za stanovalce,
- izdajo dovolilnic.

LOKACIJE

Tam, kjer živi največ ljudi, se parkirna mesta v celoti - razen manjših izjem ob javnem programu - nameni za stanovalce.



Primeri označevanja parkirišč za stanovalce

4.2.2 MODRE CONE

Kratkotrajno parkiranje in dostava.

Kratkotrajno parkiranje se omogoči pred vsemi javnimi ustanovami in na območjih javnih servisov, trgovin itd. Za Idrijo sta primerni dve vrsti modrih con:

- Parkirišča s časovno omejitvijo (15 min - 2 uri): velja med 6:00 in 17:00. Voznik z uro potrdi prihod. Na tako označenih parkiriščih daljše parkiranje ob delavnikih do petih popoldne ni mogoče. Tak sistem je v Idriji trenutno že vzpostavljen, vendar ne deluje zaradi slabega nadzora.
- Mesto za hitro vstopanje in izstopanje (*ang. Drop off*): velja vse dni in ure v letu. Namenjen je izključno dostavi oz. dovozu oseb do določenih ustanov. Voznik na tem območju avtomobila ne zapusti.

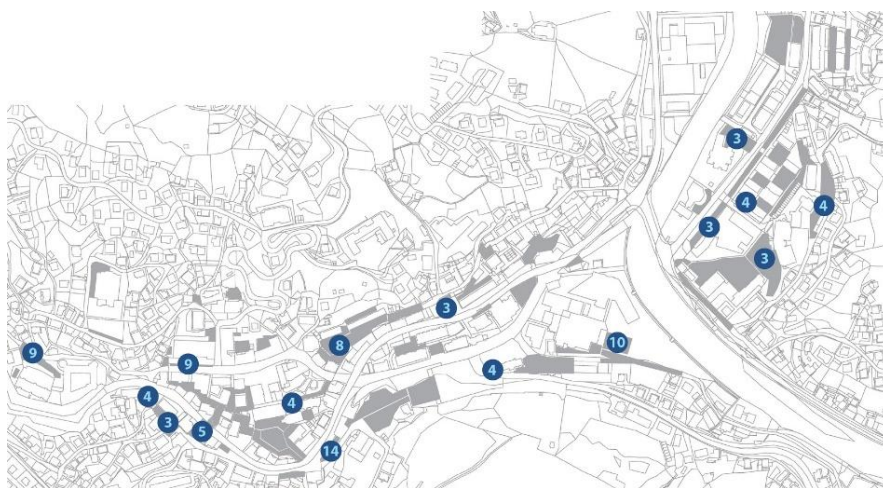
REŽIM ZAHTEVA:

- zaris ali označitev parkirišč

LOKACIJE

Parkirišča s časovno omejitvijo se uvajajo pred vsemi pomembnimi javnimi ustanovami in servisi.

Mesta za hitro vstopanje in izstopanje se uvaja na lokacijah Gimnazija Idrija, OŠ Idrija, pri Avtobusni postaji, glasbeni šoli in Domom upokoencev.



0m 200m



KARTA MODRIH PARKIRNIH MEST LEGENDA



ŠTEVILO MODRIH PARKIRNIH
MEST

Število in razpršenost parkirišč za kratkotrajno parkiranje

4.2.3 VEČJA UREJENA PARKIRIŠČA

Ureditev treh parkirišč za dolgotrajno parkiranje.

Režim velja ob delavnikih med 6:00 in 17:00 uro. Prvi dve uri parkiranja sta brezplačni. Vse naslednje ure se plača z enotno tarifo 1 EUR/dan (vključen DDV)³. Ob polni zasedenosti vseh treh plačljivih parkirišč občina dnevno pridobi 230,00 EUR, oziroma 4.800,00 EUR za 21 delovnih dni mesečno, ki se jih nameni izključno najemu zemljišč za parkirišča ter izboljševanju peš in kolesarskih poti.

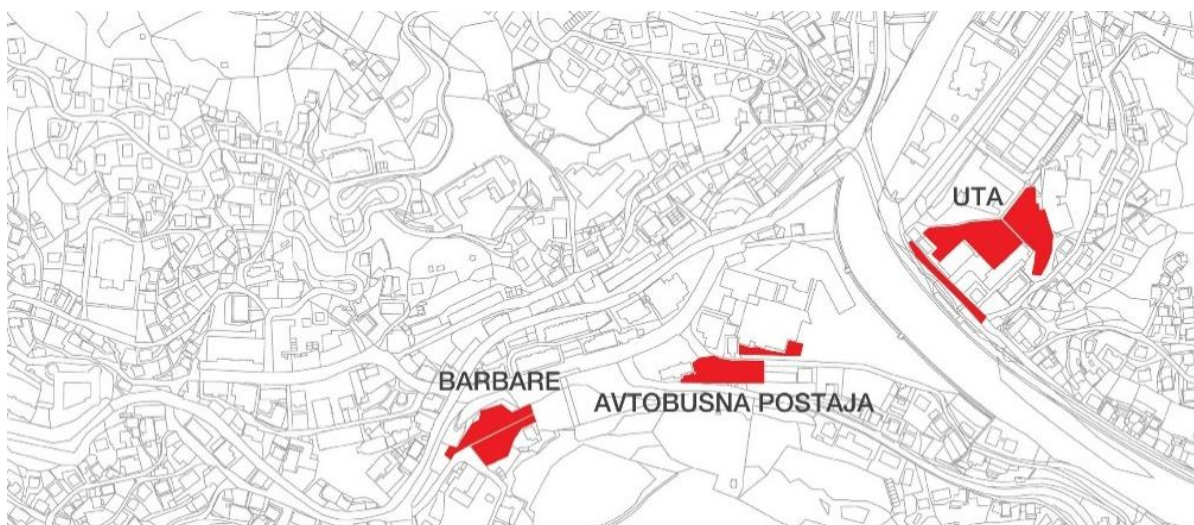
REŽIM ZAHTEVA:

- zaris ali označitev parkirišč;
- namestitev parkomatomov: pridobivanje ponudb različnih sistemov in izbor najugodnejšega;
- začasen najem ene od predvidenih površin.

LOKACIJE

Predlagamo ureditev treh večjih parkirišč (skupaj 230 parkirnih mest). Vsa tri lahko delujejo tudi kot P+R:

- na Barbarah,
- avtobusna postaja pri Modri dvorani (v pripravi),
- Uta (predlagamo začasen najem površin, ki niso v lasti občine).

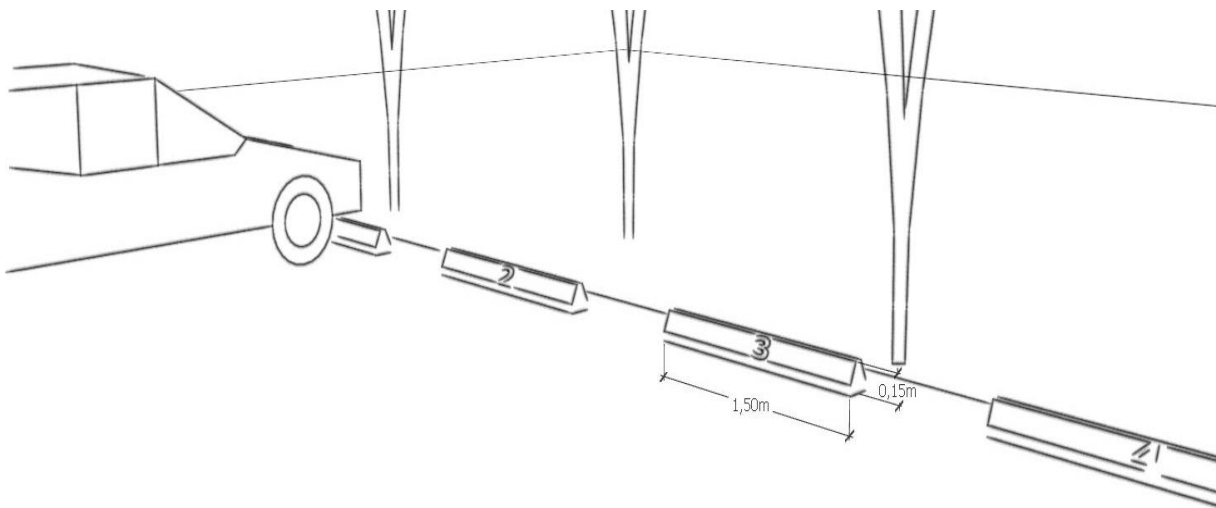


Tri večja parkirišča za dolgotrajno parkiranje

Označitev parkirišč na Uti

Na peščeni površini, se parkirna mesta oštevilči in označi z uporabo betonskih robnikov, sidranih v tla.

³Tarifo 1 eur predlagamo z namenom zagotovitve sredstev za najem zemljišč Uti. Cena dnevnega parkiranja je izhodiščna in v tej nalogi služi kot osnova za izračun. Končno ceno določa in prilagaja občinski svet.



Označitev parkirišč na peščeni površini: uporaba betonskih robnikov, sidranih v peščena tla.

4.2.4 UKINITEV PARKIRNIH MEST

Ustvarjanje prostora za prebivalce Idrije.

Z vzpostavitvijo parkirnih režimov in ureditvijo označenih parkirnih površin, lahko na drugih površinah sočasno ukinito parkiranje tam, kjer ovira prehodnost, ogroža varnost pešcev in kolesarjev in zavira razvoj javnih površin.

REŽIM ZAHTEVA:

- izdelavo projektne dokumentacije za preureditev Trga sv. Ahacija;
- razmislek o začasnih ukrepih oz. minimalnih posegih na predlaganih območjih v primeru pomanjkanja sredstev za prenovo.

LOKACIJE

Parkiranje se najprej ukine na območjih, ki so jih izpostavili prebivalci na delavnicah za pripravo Celostne prometne strategije občine Idrija (CPS):

- Trg Sv. Ahacija,
- Kosovelova ulica,
- Arkova ulica,
- Vodnikova ulica.



Začasna zapora dela Arkove ulice ob Evropskem tednu mobilnosti, september 2017

4.2.5 PARKIRIŠČA IZOBRAŽEVALNIH USTANOV

Rezervirana parkirna mesta za zaposlene v javnih ustanovah.

Režim ureja parkirna mesta, ki so trenutno opredeljena kot rezervirana za zaposlene v šolah ali vrtcih. Nekatera so ograjena, druga označena le s prometnim znakom, vsa pa so umeščena na zemljišča v javni lasti. Da bi lahko natančneje in bolj pravično opredelili število parkirnih mest, ki naj pripadajo določeni javni ustanovi, bi bilo potrebno izdelati mobilnostne načrte za vse izobraževalne ustanove. Razporeditev parkirnih mest za zaposlene v izobraževanju, ki je predlagana v nadaljevanju, je okvirna in jo je potrebno prilagoditi

mobilnostnim načrtom, ko bodo ti izdelani.

REŽIM ZAHTEVA:

- izdelavo mobilnostnih načrtov s strani izobraževalnih ustanov;
- označitev parkirnih mest.

LOKACIJE

Režim se nanaša na 77 parkirnih mest pri OŠ Idrija, vrtcu Idrija (enoti Arkova in Za Gradom), Gimnaziji Jurija Vege in pri OŠ Spodnja Idrija.



Parkirišče vrtca na Arkovi ulici

4.3 PARKIRNI UKREPI NA OBMOČJIH MESTA IDRİJA

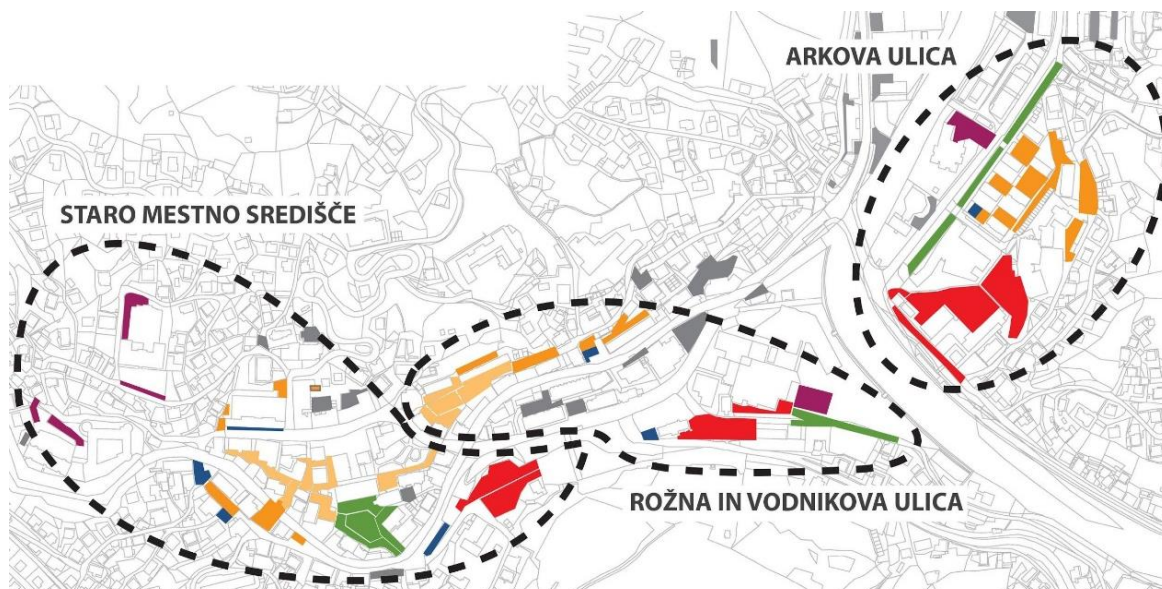
Parkirne ukrepe apliciramo na tri zaokrožena območja:

- Arkovo ulico,
- Rožno in Vodnikovo ulico,
- Staro mestno središče.

Kriteriji za določitev območij so morfologija mesta, programska in prostorska navezanost ter predvsem razdalje. Najdaljša razdalja v posameznem območju ne znaša več kot 7 minut peš. Parkirna situacija na vsakem od treh območij je kombinacija parkirnih režimov, predstavljenih zgoraj. Zaradi kompleksne parkirne situacije postopna uvedba zgolj enega od zgornjih režimov ne bi bila smiselna. Bolj smiselno je celostno urejanje treh geografsko ločenih območij, ki združuje vse parkirne režime.



Karta ukrepov za izbrana parkirišča



Coniranje parkirnih površin v mestnem jedru Idrije

4.3.1 ARKOVA ULICA

CILJI

- več parkirišč za stanovalce;
- skrajšati čas iskanja parkirišča;
- več možnosti kratkotrajnega parkiranja;
- vzpostaviti varno kolesarsko in peš povezavo;
- urediti prijetno sprehajalno pot do Topilniškega muzeja in naprej do Raufnka;
- začasno urediti Uto.

STANJE

Parkirišča na tem območju so najbolj zasedena ob desetih dopoldne, vendar le 65%. V dopoldanskem času na tem območju prevladujejo avtomobili zaposlenih.

PREDLOG

STANJE DANES		
246	122	OZNAČENA - BREZ REŽIMA
	113	NEOZNAČENA**
	7	ZA INVALIDE
	4	REZERVIRANA ZA DEJAVNOSTI
18	NELEGALNA*	

PREDLOG		
233	82	RUMENA CONA
	7	ZA INVALIDE
	17	MODRA CONA
	117	DOLGOTRAJNO P.
	10	IZOBRAŽEVALNE USTANOVE

* Nelegalna parkirišča so tista ki ovirajo promet, pešce in kolesarje, kot na primer parkiranje na pločniku ali kolesarski stezi.

** Neoznačena parkirišča ne ovirajo prometa, ponavadi se nahajajo na makadamskih parkiriščih.

RUMENE CONE

Stanovalcem se nameni večina parkirišč ob blokih na Arkovi in ob cesti Otona Župančiča na Luži.

MODRE CONE

Parkirišča za obiskovalce so razpršena: pred vrtcem, pred zdravstvenim domom in domom upokojencev. Prav tako se pred domom upokojencev uredi tri dodatna mesta za hitro izstopanje in vstopanje (*ang. drop off*) za dovoz starejših občanov v dom. Na območju ostajajo vsa parkirna mesta za invalide.

DOLGOTRAJNO PARKIRANJE

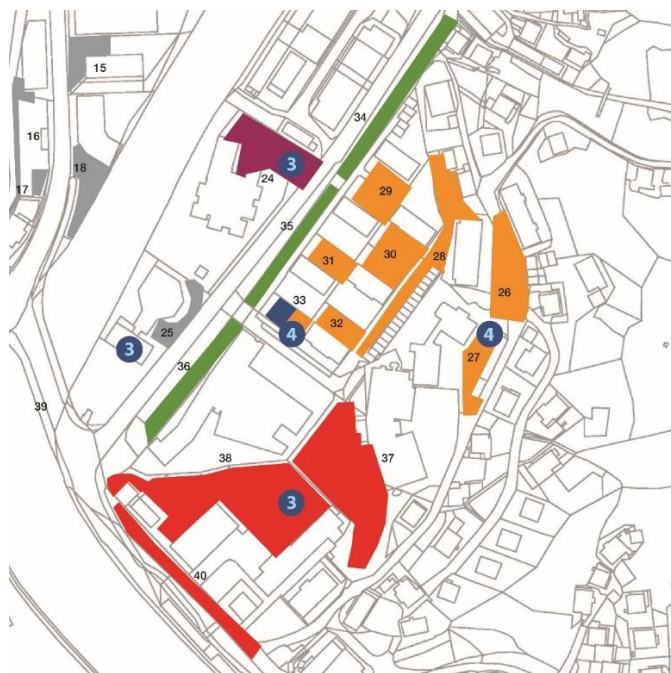
Uredi se parkirišče z multimodalno točko na Uti. Predlagamo najem zemljišča za začasno ureditev parkirišča, dokler se ne začne gradnja na tem območju. Na območju Ute lahko začasno uredimo 117 parkirnih mest. V primeru gradnje se v novem občinskem podrobnem prostorskem načrtu opredeli število parkirišč na tem območju.

UKINITEV PARKIRNIH MEST

Parkirna mesta se ukinejo na Arkovi, kjer se uredi tudi varna peš in kolesarska pot. Ukinitvev odgovarja na pobudo več prebivalcev, ki so izrazili željo po ponovni vzpostavitvi sprehajališča in klopi ob drevoredu.

PARKIRIŠČA IZOBRAŽEVALNIH USTANOV

Na območju Vrtca Idrija na Arkovi ulici se ohrani podoben režim kot do sedaj. Dodatno pa se jasno označi tri parkirna mesta, ki služijo kratkotrajnemu parkiranju za dostavo otrok ali za obisk javnega programa v bližini.



VRTCA IDRJA - iz zapornih izven KS		
24		
OBSTOJEČE	13	1 OVIRANI ZARISANIH NELEGALNI
NOVO	14	1 OVIRANI ZAPOSLJENIH MODRIH

ARKOVA - DREVORED		
34,35		
OBSTOJEČE	18	18 ZARISANIH
NOVO		zaposleni na svojih parkiriščih

ARKOVA - DREVORED		
36		
OBSTOJEČE	11	2 OVIRANI ZARISANIH
NOVO	3	3 MODRIH zaposleni na svojih parkiriščih

STANOVALCI - Stanovanj		
28 - 32		
OBSTOJEČE	48	48 ZARISANIH V GARAŽI
NOVO	48	48 STANOVALCI V GARAŽI

PM ZA DUI		
33		
OBSTOJEČE	16	2 OVIRANI ZARISANIH
NOVO	16	4 OVIRANI STANOVALCI DROP OFF

NA LUŽI		
26, 27		
OBSTOJEČE	35	4 RUMENIH ZARISANIH NELEGALNIH
NOVO	30	26 STANOVALCI MODRIH

UTA		
37		
OBSTOJEČE	27	2 OVIRANI ZARISANIH NEOZNAČENIH
NOVO	27	2 OVIRANI MODRIH PLAČLJIVIH

UTA		
38, 39		
OBSTOJEČE	85	85 NEOZNAČENIH
NOVO	85	85 PLAČLJIVIH

UTA		
40		
OBSTOJEČE	10	10 NEOZNAČENIH
NOVO	10	10 PLAČLJIVIH

Ukrepi po posameznih parkiriščih

4.3.2 ROŽNA IN VODNIKOVA ULICA

CILJI

- nameniti več parkirišč stanovalcem;
- skrajšati čas iskanja parkirišča;
- omogočiti varno in udobno hojo ter kolesarjenje po Rožni in Lapajnetovi ulici;
- omogočiti kratkotrajno parkiranje pred večjimi ustanovami;
- urediti prometni kaos ob avtobusni postaji, pošti in osnovni šoli.

STANJE

Območje delimo na dve prostorsko zaključeni enoti, vendar ju zaradi kratkih razdalij obravnavamo skupaj:

1. Rožna in Lapajnetova ulica, na katerih je najvišja zasedenost parkirišč ob petih popoldne, in sicer 83%. Veliko število popoldanskih obiskovalcev lahko preusmerimo na novo urejena, večja parkirišča. Za to območje sta izdelana tudi dva podrobna prostorska načrta, ki že opredeljujeta število in ureditev parkirnih mest.

2. Območje okrog avtobusne postaje in Modre dvorane, ki je najbolj kaotično ob jutranjih urah, ko starši pripeljejo otroke v šolo in okoli petih popoldne, ko zaznavamo izredno povečanje kratkih parkiranj. Območje zajema tudi šolsko parkirišče, ki ima 28 označenih in 8 neoznačenih parkirnih mest.

PREDLOG

STANJE DANES		
147	73	OZNAČENA - BREZ REŽIMA
	55	NEOZNAČENA**
	11	MODRA CONA
	2	ZA INVALIDE
	6	REZERVIRANA ZA STANOVALCE
61	NELEGALNA*	

PREDLOG		
159	75	RUMENA CONA
	4	ZA INVALIDE
	3	DOSTAVA
	19	MODRA CONA
	6	DROP OFF
	29	DOLGOTRAJNO P.
	23	IZOBRAŽEVALNE USTANOVE

* Nelegalna parkirišča so tista, ki ovirajo promet, pešce in kolesarje, kot na primer parkiranje na pločniku ali kolesarski stezi.

** Neoznačena parkirišča ne ovirajo prometa, ponavadi se nahajajo na makadamskih parkiriščih.

RUMENE CONE

Območje Rožne in Lapajnovce ulice namenimo pretežno stanovalcem. Parkiranje na ožjih delih ulice in območjih za pešce ni več dovoljeno.

MODRE CONE

Parkirišča za obiskovalce uredimo na koncu Rožne ulice, na Aumeškem trgu ter pri šoli in Modri dvorani. Na avtobusni postaji ob Vodnikovi cesti, predlagamo ureditev 4 prostorov za mesta za hitro izstopanje in vstopanje (*ang. drop off*), ki bi hkrati služili tudi dostopu v šolo, Modro dvorano in pošto.

Na Aumeškem trgu se ohrani parkirno mesto za ovirane in za dostavo. Uredi se tri parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje.

DOLGOTRAJNO PARKIRANJE

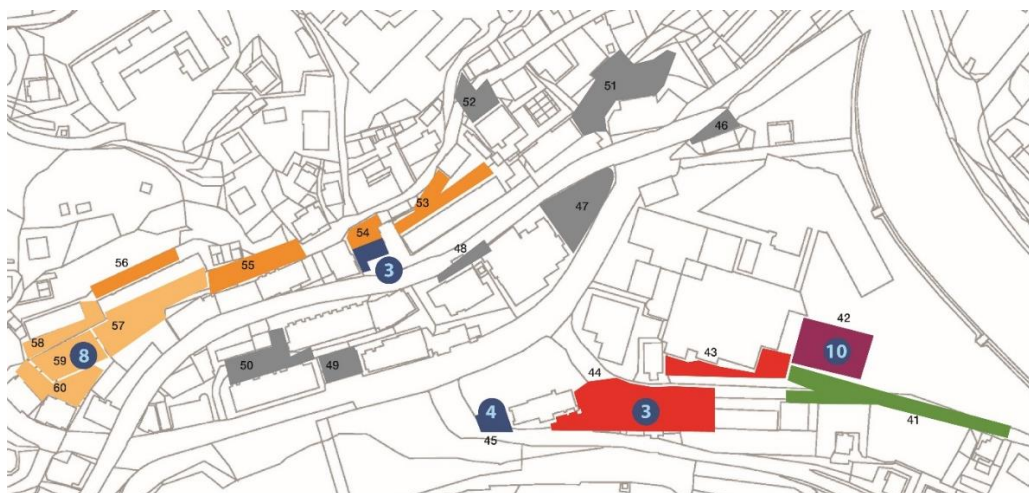
Za območje med Modro dvorano in avtobusno postajo se že pripravlja ureditveni načrt za novo parkirišče, za del katerega predlagamo režim dolgotrajnega parkiranja.

UKINITEV PARKIRNIH MEST

Predlagamo ukinitvev parkiranja ob Vodnikovi cesti naprej od OŠ, saj vozila ob cesti ovirajo pešce in kolesarje na poti v Mejco.

PARKIRIŠČA IZOBRAŽEVALNIH USTANOV

Potrebno je razmisliti ali lahko parkirišče, ki je rezervirano za OŠ, služi tudi parkiranju obiskovalcev Modre dvorane oz. deluje kot povečano parkirišče avtobusne postaje v popoldanskem času ob koncu tedna.



ROŽNA - SOČA OPPN			
57 - 60			
OBSTOJEČE	43	6 11 16 10	STANOVALCI MODRIH ZARISANIH NELEGALNIH
	42	8 34	MODRIH STANOVALCI
NOVO			neoz. ne dovoli

ROŽNA ULICA			
56			
NOVO OBSTOJ	15	15	NEOZNAČENIH
	15	15	STANOVALCI

ROŽNA ULICA			
55			
OBSTOJEČE	9	5 4	ZARISANIH NELEGALNIH
	5	5	STANOVALCI pred garažami
NOVO			neoznačnih se

ROŽNA ULICA			
53			
OBSTOJEČE	18	15 3	ZARISANIH NELEGALNIH
	15	15	STANOVALCI
NOVO			

AUMETZKI TRG			
54			
OBSTOJEČE	11	1 10	OVIRANI ZARISANIH
	11	1 6 3 1	OVIRANI STANOVALCI MODRI DOSTAVA
NOVO			

AVTOBUSNA POSTAJA			
45			
OBSTOJEČE	2	2	NELEGALNIH
	4	4	MODRA CONA - DROP OFF
NOVO			

MODRA DVORANA			
44			
OBSTOJEČE	32	32	NEOZNAČENIH
	25	2 20 3	OVIRANI PLAČLJIVIH MODRI
NOVO			

MODRA DVORANA			
43			
OBSTOJEČE	17	17	NELEGALNIH
	6	6	PLAČLJIVIH
NOVO			

OB CESTI			
41			
OBSTOJEČE	25	25	NELEGALNIH
			ni v občinski lasti
NOVO			

OŠI - 42 zaposlenih izven KS			
42			
OBSTOJEČE	36	1 27 8	OVIRANI ZARISANIH NEOZNAČENIH
	36	1 2 23 8 2	OVIRANI DOSTAVA ZAPOSLENI MODRIH DROP OFF
NOVO			

Ukrepi po posameznih parkiriščih

4.3.3 STARO MESTNO SREDIŠČE

CILJI

- ustvariti prijetno in dostopno mestno jedro;
- ustvariti boljše pogoje za hojo in kolesarjenje;
- poskrbeti za parkirna mesta za stanovalce v ožjem mestnem središču;
- preusmeriti vse obiskovalce mesta na parkirišče v Barbarah.

STANJE

Za center mesta je že načrtovanih veliko sprememb (zaprtje trga Sv. Ahacija, OPPN za mestno jedro, komunalna ureditev Kosovelove ulice, izposoja električnih koles, nova garažna hiša na Barbarah), ki smo jih upoštevali pri načrtovanju ukrepov. Območje je najbolj obremenjeno v dopoldanskem času, ko je zasedenost tudi do 110%.

PREDLOG

STANJE		
304	202	OZNAČENA - BREZ REŽIMA
	20	NEOZNAČENA**
	49	MODRA CONA
	5	ZA INVALIDE
	28	REZERVIRANA ZA DEJAVNOSTI IN IZOBRAŽEVALNE USTANOVE
40	NELEGALNA*	

PREDLOG		
303	89	RUMENA CONA
	4	ZA INVALIDE
	7	ZA DOSTAVO
	34	MODRA CONA
	99	DOLGOTRAJNO P.
	24	REZERVIRANA ZA DEJAVNOSTI
CCA 112	SPAR STREHA	
55	SPAR GARAŽNA HIŠA	

* Nelegalna parkirišča so tista, ki ovirajo promet, pešce in kolesarje, kot na primer parkiranje na pločniku ali kolesarski stezi.

** Neoznačena parkirišča ne ovirajo prometa, ponavadi se nahajajo na makadamskih parkiriščih.

RUMENE CONE

Za parkiranje stanovalcev namenimo Ulico Sv. Barbare, Scopolijev trg in Kosovelovo ulico. V ulici Sv. Barbare namenimo nekaj parkirišč tudi dostavi, da omogočimo dostop do trgovin in hkrati preprečimo divje parkiranje sredi ulice. Nekaj parkirišč na tem območju se ukine in prestavi v Barbare.

MODRE CONE

Kratkotrajno parkiranje uvedemo na začetku Kosovelove ulice, pod komunalno in pred čipkarsko šolo, kjer se ohrani obstoječa cona za kratkotrajno parkiranje.

DOLGOTRAJNO PARKIRANJE

Za novo parkirišče v Barbarah predlagamo režim dolgotrajnega parkiranja. Del parkirišča je umeščen na streho garažne hiše, del pa predstavlja že obstoječe parkirišče pri Komunalni Idrija. Skupaj nudita prostor za parkiranje 99 avtomobilov. Po peti uri bodo brez doplačila na voljo vsa parkirna mesta. Ob povečani potrebi se manjši del parkirišč na južnem delu lahko nameni stanovalcem (v predlogu 13 PM).

UKINITEV PARKIRNIH MEST

Trg Sv. Ahacija se zapre za promet. Ne dovoljuje se bočnega parkiranja ob Kosovelovi ulici na nezarisanih mestih. Omenjena parkirišča se nadomesti v Barbarah.

PARKIRIŠČA IZOBRAŽEVALNIH USTANOV

Za parkirišče Za Gradom predlagamo ureditev trga z namenom zagotovitve varne hoje in kolesarjenja brez spremembe števila parkirnih mest.



GIMNAZIJA			
89, 90			
OBSTOJEČE	24	9 12 3	ZARISANIH ZAPOSLENI NELEGALNI
NOVO	20	6 2 12	STANOVALCI DROP OFF ZAPOSLENI

ZA GRADOM 9 zaporednih izven KS			
91, 92			
OBSTOJEČE	23	8 8 7	MODRIH NEOZNAČENIH ZAPOSLENI
NOVO	22	2 3 7 10	DROP OFF GRAD - DOST. MODRIH ZAPOSLENI

UPRAVNA ENOTA			
85			
OBST	5	5	ZARISANIH
NOVO OBST	5	5	STANOVALCI

ČIPKARSKA ŠOLA			
87, 88			
OBSTOJEČE	10	5 5	RUMENIH NELEGALNIH
NOVO	5	5	STANOVALCI neoznačenih se ne dovoli

ČIPKARSKA ŠOLA			
86			
OBSTOJEČE	9	9	MODRIH
NOVO	9	9	MODRIH

OBČINA			
82			
OBSTOJEČE	3	2 1	OBČINA OVIRANI
NOVO	3	2 1	OBČINA OVIRANI

ULICA SV. BARBARE			
65			
OBSTOJEČE	15	14 1	ZARISANIH NELEGALNIH
NOVO	15	1 3 11	OVIRANI MODRIH STANOVALCI neznačenih se ne dovoljuje

KOSOVELOVA			
80			
OBSTOJEČE	9	4 5	ZARISANIH NELEGALNIH
NOVO	4	4	MODRIH neznačenih se ne dovoljuje

SCOPOLIJEV TRG			
78			
OBSTOJEČE	17	1 14 2	OVIRANI ZARISANIH NELEGALNA
NOVO	16	1 12 3	OVIRANI STANOVALCI MODRIH

KOSOVELOVA			
72			
OBST	6	6	ZARISANIH
NOVO OBST	6	6	STANOVALCI

ULICA SV. BARBARE			
73-77			
OBSTOJEČE	36	12 2 22	ZARISANIH MODRA NELEGALNIH
NOVO	24	4 20	DOSTAVA STANOVALCI S PLAČLJIVO DOVOLILNICO neznačenih se ne dovoljuje

KOSOVELOVA			
79			
OBSTOJEČE	9	2 5 2	RUMENIH ZARISANIH NELEGALNIH
NOVO	5	2 3	STANOVALCI MODRIH neznačenih se ne dovoljuje

TRG SV. AHACIJA			
67, 68, 69, 70			
OBSTOJEČE	38	1 30 7	OVIRANI MODRIH ZARISANIH
NOVO			parkirišča se prestavi v Barbare

BARBARE			
66			
OBSTOJEČE	15	2 13	OVIRANI ZARISANIH
NOVO	15	1 5 9	OVIRANIH MODRIH STANOVALCI

BARBARE			
62,63			
OBSTOJEČE	126	78 35 12 1	ZARISANIH POD NOVO GH NEOZNAČENIH OVIRANI
NOVO	99	13 86	STANOVALCI PLAČLJIVI

Ukrepi po posameznih parkiriščih



UREJANJE MIRUJOČEGA
PROMETA V SPODNJI IDRIJI

5

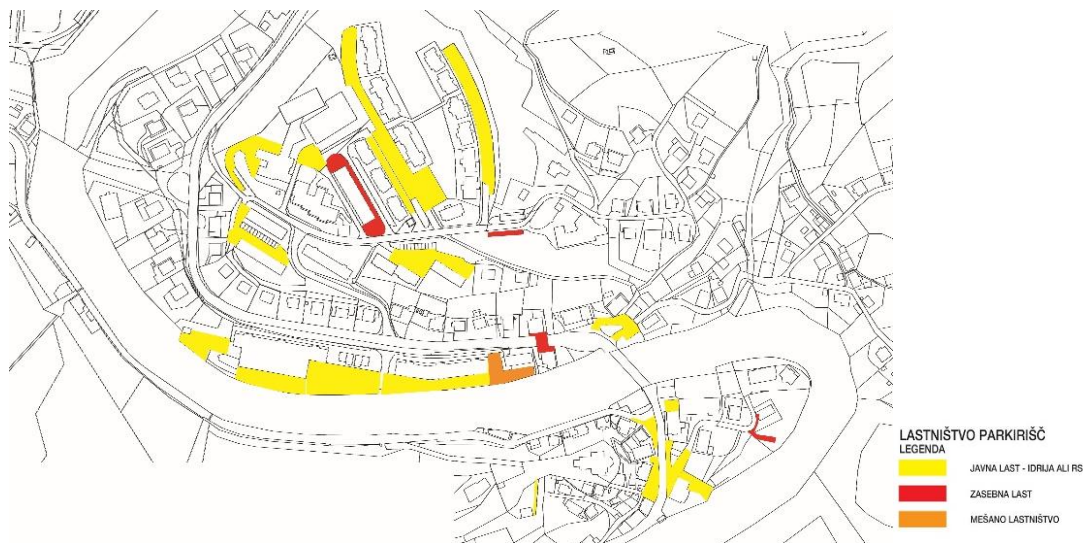
V Spodnji Idriji, glede na rezultate analiz in manjšega merila naselja, ne uvajamo režimov po podobnem principu kot v Idriji. Vsa evidentirana parkirišča razdelimo na tri zaključene enote-cone in za vsako od njih predlagamo najugodnejšo rešitev problemov. Na Koreji predlagamo povečanje parkirnih mest z minimalnimi posegi, ob Slovenski cesti izboljšanje javnega prostora (glavnega trga v Spodnji Idriji). Na vasi pa predlagamo uvedbo deljene prometne površine z namenom oživitve in obnove starega jedra Spodnje Idrije.

5.1 OBMOČJE IN KARTA LASTNIŠTVA

V analizo je bilo ne glede na lastništvo vključenih in evidentiranih 535 parkirnih mest v Spodnji Idriji. Vsi predlagani ukrepi se nanašajo na parkirišča v javni lasti, kar zajema približno 392 parkirnih mest.



V analizo zajete parkirne površine

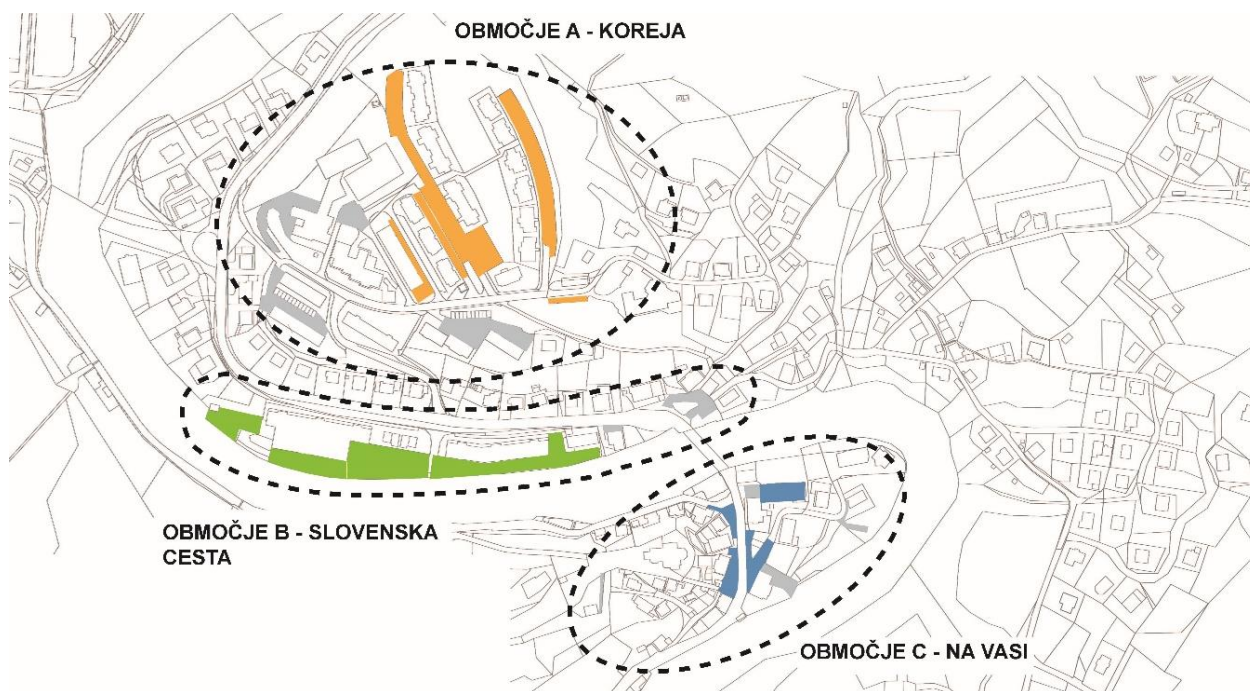


Parkirne površine v javni lasti: 392 parkirnih mest

5.2 PARKIRNI UKREPI NA OBMOČJIH SPODNJE IDRİJE

Parkirne ukrepe apliciramo na tri manjša zaokrožena območja:

- Koreja,
- Slovenska cesta,
- Na Vasi.



Coniranje parkirnih površin v mestnem Spodnji Idriji

CILJI

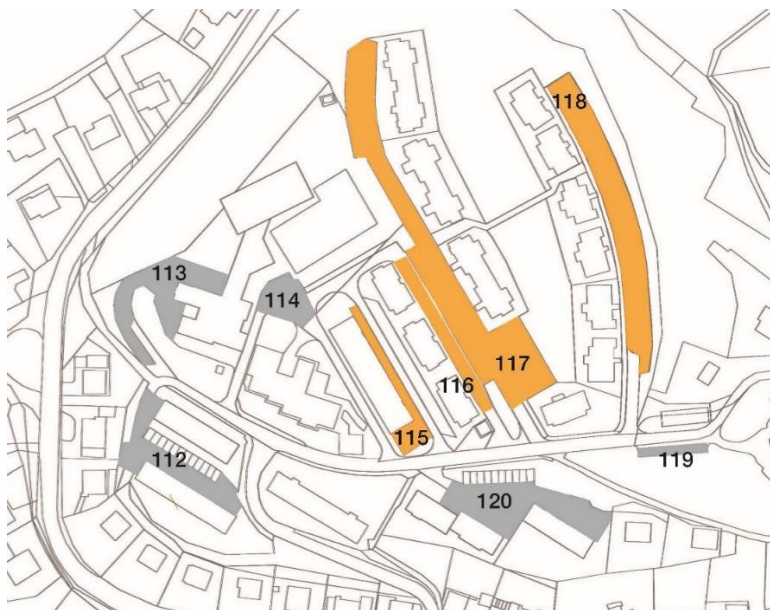
- ustvariti pogoje za nastanek kvalitetnih javnih prostorov v Spodnji Idriji;
- ustvariti boljše pogoje za hojo in kolesarjenje;
- ohraniti in urediti parkirna mesta za stanovalce;
- ohraniti parkirna mesta za tiste zaposlene, ki morajo za prihod v službo uporabiti avto.

5.2.1 KOREJA

STANJE

V ukrep vključujemo parkirišča št. 115, 116, 117 in 118. Na njih je danes zarisanih 226 parkirnih mest. Ker parkirna mesta niso pravilno zarisana, lahko naenkrat parkira le nekaj več kot 70% avtomobilov. Torej lahko v primeru polne zasedenosti na obstoječih površinah danes parkira le 160 in ne 226 avtomobilov.

Na Melinah, Mladinski ulici in na Šolski ulici 15-17 je skupno 256 stanovanj.



Evidentirana parkirna mesta na Koreji

PREDLOG

Nova ureditev zajema skupno 253 PM za 256 stanovanj ter 11 PM za kratkotrajno parkiranje.

Z manjšimi gradbenimi posegi pridobimo dodatnih 61 PM.

Ukrep omogoča varno hojo in dostop do vseh vhodov v stanovanjske stavbe brez nepotrebnih dovoznih poti znotraj soseske.

Predlagan ukrep na območju Melin in Mladinske ulice temelji na seriji manjših posegov v javni prostor soseske z namenom dopolnitve parkirnih mest do števila, ki zagotavlja eno parkirno mesto na stanovanje. Prostorski načrt na tem območju predvideva izgradnjo garažne hiše. Ukrep preverja, kako zagotoviti parkirna mesta brez visoke investicije, ki jo zahteva izgradnja garažne hiše.

- Zgradi se oporni zid na Melinah in s tem ulico razširi za 5 metrov, kar omogoča obojestransko parkiranje in dvosmerni promet. S tem posegom pridobimo dodatnih 26 parkirišč.
- Zgradi se oporni zid med šolskim športnim igriščem in Mladinsko ulico. S tem se pridobi dodatnih 11 parkirnih mest.
- Med bloki na Mladinski ulici in Šolski ulici 15 se poleg predvidene razširitve dovozne ceste zaradi gradnje vrtca uredi parkiranje za stanovalce z drevoredom (predvidena je zasaditev 6 dreves).

Parkirišče se uredi s travnatimi tlakovci v blagem naklonu in se zaključi z nizkim opornim zidcem proti severovzhodu. Število parkirišč povečamo za 20.

- Ob bloku Šolska ulica 15-17 se na Šolski ulici uredi kratkotrajno parkiranje in mesta za hitro izstopanje in vstopanje (*ang. drop off*) (11 PM) za šolo in vrtec in s tem prepreči tranzitni promet mimo stanovanjskega bloka.
- Na območju se zagotovi dve parkirni mesti za ovirane.
- Parkiranje za namene šole in vrtca (zaposleni, dostava) se uredi na zahodni strani šole.
- Predprostor šole in vrtca je edini večji javni prostor soseske, zato se ga uredi za namen druženja, organizacije šolskih dogodkov, otroške igre, parkiranja koles ipd.

Ocena stroškov ukrepa in primerjava s stroški izgradnje parkirne hiše predvidene po OPN

Garažna hiša:

- 128 parkirnih mest ali (50%) stanovanj,
- cca 1.03 mio EUR.

Predlagani ukrepi:

- dopolnitev parkirišč z dodatnimi 61 parkirnimi mesti ali zagotovitev PM za vsa stanovanja;
- ureditev 11 parkirnih mest za kratkotrajno parkiranje za šolo in vrtec;
- izgradnja opornih zidov;
- cca 0.2 mio EUR.

Predlagani ukrepi urejanja mirujočega prometa na Koreji so 5x manjši strošek, kot je izgradnja garažne hiše.



Karta ukrepov na Koreji

5.2.2. SLOVENSKA CESTA

STANJE

Pri ukrepih obravnavamo parkirna mesta od št. 107 do št. 111, ki skupaj delujejo kot enotno večje parkirišče za katerega velja:

- skupno število parkirnih mest: 89;
- na njem se vrši dostava za javni program v pritličju stavb (knjižnica, KS, trgovina...);
- parkirišče je edino v Spodnji Idriji, ki je primerno za obiskovalce (prireditve, javni program v pritličju stavb);
- v stavbah na Slovenski je 42 stanovanj.



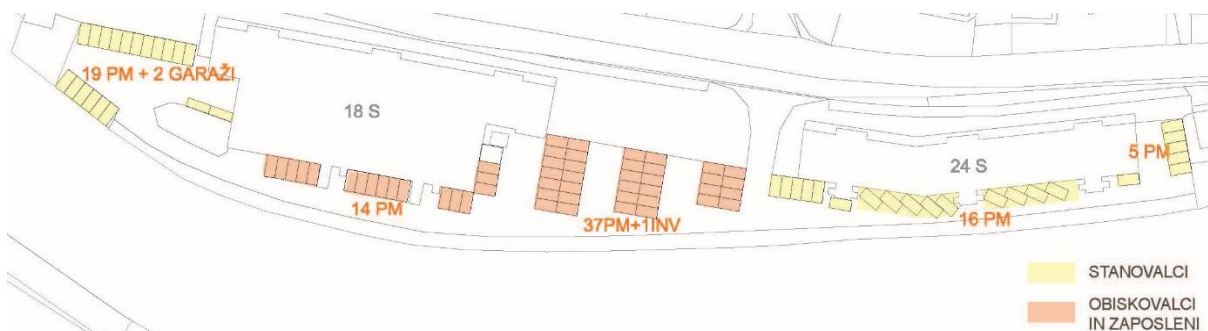
Evidentirana parkirna mesta ob Slovenski cesti

PREDLOG

- Parkirišča št. 107, 108 in 111 se nameni parkiranju za stanovalce s postavitvijo table.
- Parkirišče št. 110 in 109 se nameni za parkiranje obiskovalcev in zaposlenih. Ker so analize pokazale, da parkirišče ni preobremenjeno, se ne uvaja dodatnih režimov kratkotrajnega parkiranja, dostave in podobno.
- Na javnem parkirišču se zagotovi eno parkirišče za ovirane osebe.
- Uredi se javni trg pred parkiriščem št.109 z urbano opremo: klopi, dodatna zazelenitev in osvetlitev, informacijska tabla, pitnik ipd.

Skupno število parkirišč na tem območju ostane po ukrepih enako, režim pa se spremeni:

- 42 PM za stanovalce,
- 1 PM za ovirane osebe,
- 51 PM za obiskovalce in zaposlene.

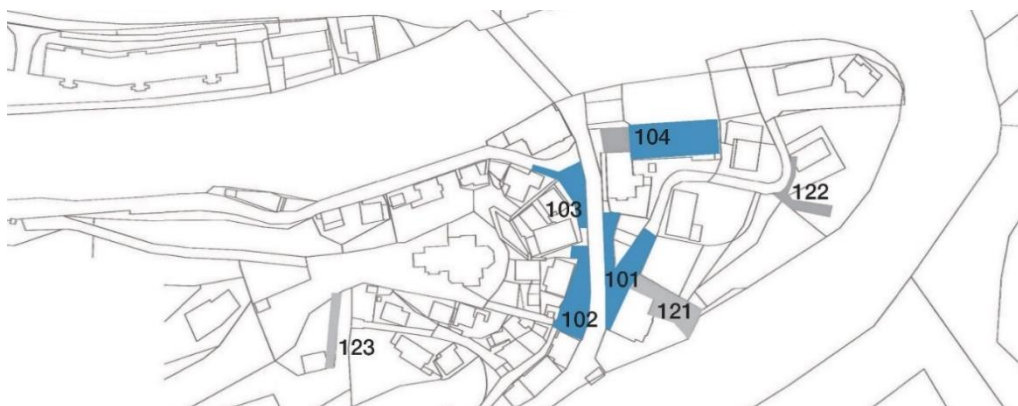


Karta ukrepov ob Slovenski cesti

5.2.3 NA VASI

STANJE

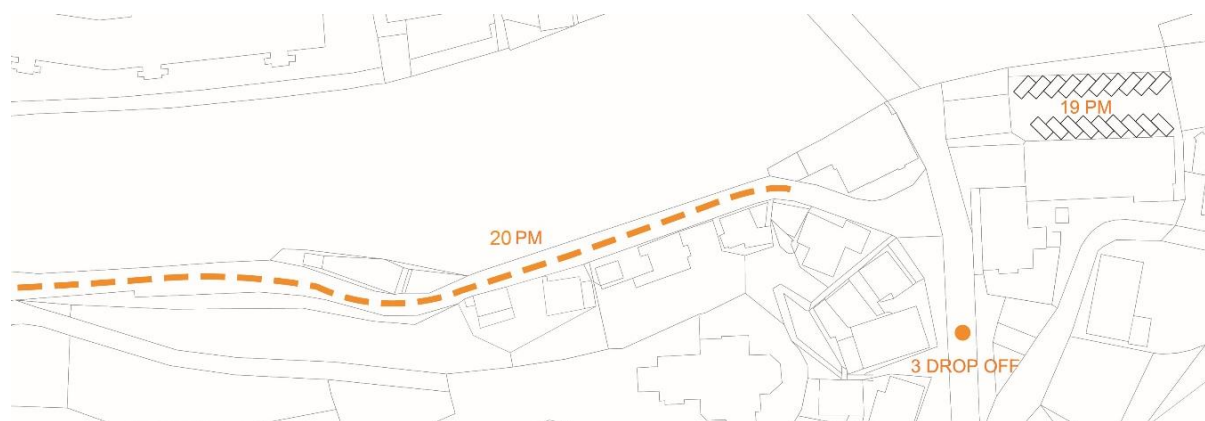
V ukrepih podrobneje obravnavamo parkirišča št. 101, 102, 103 in 104. Vsa ta parkirišča so umeščena ob regionalni cesti, v bližini kulturnega doma in cerkve. Avtomobili na tem območju parkirajo na neoznačenih površinah in s tem ovirajo preglednost in varnost pešcev in kolesarjev. Analiza je pokazala, da je največje število parkiranih avtomobilov na tem območju **29** (parkirišča 101, 102 in 103). Parkirišče 104 je bilo v času meritev zaprto.



Evidentirana parkirišča Na vasi

PREDLOG

- Uvedba *deljene prometne površine* na celotnem območju regionalne ceste skozi naselje Na vasi, ki jo podrobneje opisujemo v komentarju 8.8.
- Ureditev parkirišča za Kulturnim domom z 19 PM. Parkiranje naj bo brezplačno in zaenkrat brez časovne omejitve.
- Ureditev treh parkirnih mest za hitro vstopanje in izstopanje (*drop off*) ob regionalni cesti. Parkirišča se označi z obdelavo, barvo v tlaku ali prometnim znakom.
- Ureditev začasnega bočnega parkiranja ob večjih dogodkih (pogreb, Dan spomina na mrtve), in sicer od picerije do križišča s cesto na pokopališče. Na tem območju je možno urediti 33 začasnih parkirišč. Ureditev se nakaže s prometnim znakom.



Karta ukrepov Na vasi



DODATNI UKREPI ZA
VZPODBUJANJE
TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

6.1 HOJA

Z ukrepi želimo spodbuditi pešačenje kot najosnovnejšo in najprijaznejšo obliko mobilnosti, predvsem za kratke razdalje znotraj naselij. Prav tako je pomembno, da omogočimo pešačenje tudi na medkrajevnih povezavah.

6.1.1 PLOČNIK OB REGIONALNI CESTI IDRIJA - SPODNJA IDRIJA

Med avtobusno postajo v Idriji in Na vasi v Spodnji Idriji je le 3,7 km poti. Hoja med krajema bi, v kolikor bi bila mogoča, trajala manj kot uro.

Kot prvi ukrep za vzpodbujanje trajnostne mobilnosti na področju hoje predlagamo ureditev pločnika po celotni dolžini regionalne ceste med Idrijo in Spodnjo Idrijo. Poleg pločnika je potrebno zarisati nove prehode za pešce pri pomembnejših križiščih, javnih in trgovskih objektih ter pri avtobusnih postajališčih.

6.1.2 "ŠTENGE"

Velik potencial za vzpodbujanje hoje v Idriji in Spodnji Idriji predstavljajo stopnišča, ki med seboj povezujejo različne nivoje mesta in predstavljajo odlične bližnjice. Najbolj znano in zgledno prenovljeno je Wolfovo stopnišče, ki povezuje Ulico 1. maja Mestnim trgom in Barbarami.

Po enakem principu bi bilo smiselno prenoviti in označiti tudi druga stopnišča. Predlagamo osvetlitev, obnovo ter montažo ograj na naslednjih stopniščih:

- povezava Arkove z ulico Otona Župančiča ob Zdravstvenem domu Idrija,
- povezava Grilčeve in Rožne ulice,
- povezava Grilčeve in Bazoviške ulice,
- obe stopnišči, ki vodita iz platoja v Barbarah do trga Sv. Ahacija in avtobusne postaje,
- povezava Meline in Mladinske ulice ter nadaljevanje do Slovenske ceste v Spodnji Idriji.

6.1.3 VARNE IN UDOBNE ULICE ZA PEŠCE

Navajamo tri ključne ukrepe za povečanje udobja za pešce v Idriji in Spodnji Idriji.

- večja varnost

Na Študentovski ulici, na Ulici Za Gradom in Grilčevi predlagamo zaris črte 50 cm od roba cestišča in opozorilni piktogram (pešec) na vsakih 30 m. Ob morebitni obnovi cestišča, se na prisotnost pešcev lahko opozori z različnimi tlaki.

Prav tako je potrebno zagotoviti varnost pešcev v neposredni bližini OŠ Idrija, OŠ Spodnja Idrija in vrtca Za Gradom.

- osvetlitev ulic

Predlagamo dodatno osvetlitev Prešernove ulice in Poti Sv. Antona.

- označitev tematskih peš poti

Geopark Idrija, Turistično-informacijski center Idrija ter portal Slovenska planinska pot predlagajo več pohodniških poti, ki pa večinoma na terenu niso jasno označene. Predlagamo enotno označevanje vseh tematskih poti in postavitev večjih zemljevidov na stičišča.

6.1.4 OMEJITEV HITROSTI NA 30 KM/H V MESTNEM JEDRU IDRIJE IN NA KOREJI

Predlagamo omejitev hitrosti na 30 km/h v celotnem mestnem središču Idrije. Vožnja po večini ulic je že danes omejena na 30 km/h. Zaradi nagnjenosti terena, ožine ulic in ovinkov hitrejša vožnja na večini ulic ni mogoča, z izjemo Arkove in Lapajnetove ulice.

- Arkova ulica: po ulici bo v kratkem speljana regionalna kolesarska povezava G2. Na trasi Arkove ulice bo prisotnost označena s piktogramom za prometni pas, namenjen mešanemu prometu oz. *sharrow*, kar hkrati tudi pomeni omejitev hitrosti na 30 km/h.
- Lapajnetova ulica: na tej ulici so izmerjene najhujše kršitve v hitrosti vožnje. Predlagamo omejitev hitrosti na 30 km/h v celotni dolžini ulice.
- Šolska ulica: omejitev hitrosti na 30 km/h.

6.2 KOLESARJENJE

Kolesarjenje je v Idriji kljub zahtevni konfiguraciji terena razmeroma razširjeno in priljubljeno, vendar zgolj kot rekreacija. Potrebno je ozavestiti prebivalce, da je kolesarjenje tudi oblika mobilnosti, ki lahko poleg pozitivnega učinka na okolje bistveno prispeva tudi k zmanjšanju potreb po parkirnih površinah.

6.2.1 POVEZAVA REGIONALNE POVEZAVE G2 Z IDRIJO IN SPODNJO IDRIJO

V letu 2018 naj bi se vzpostavila regionalna kolesarska povezava G2 Kalce–Idrija–Most na Soči. Potekala bo ob Idrijci po makadamskih poteh in tako povezala Idrijo s Spodnjo Idrijo.

Da bi čim več prebivalcev Idrije izbralo kolo kot prednostno prevozno sredstvo, je potrebno regionalno kolesarsko povezavo navezati na vitalne dele mesta:

- Vojkova ulica: zarisati kolesarsko stezo
- Slovenska cesta: zarisati kolesarsko stezo
- Lapajnetova: označiti deljeno površino za avtomobile in kolesarje z oznako *sharrow*
- Šolska ulica: označiti deljeno površino za avtomobile in kolesarje z oznako *sharrow*.

Smiselno bi bilo razmisliti o izgradnji kolesarske steze tudi ob glavni cesti med Podrotejo in odcepom Spodnja Kanomlja, saj predstavlja najkrajšo razdaljo med kraji. Hkrati bi povezava povezala Spodnjo Kanomljo s Spodnjo Idrijo. Kolesarska povezava ob glavni cesti bi bila smiselna alternativa predlagani kolesarski povezavi G2 (glej komentar 8.4).

6.2.2 STOJALA ZA KOLESA

Ob vsa avtobusna postajališča, javne ustanove, trgovine in športne objekte je potrebno namestiti zadostno število stojal za kolesa. Za šole, večje poslovne stavbe in proizvodne obrate je potrebno predvideti pokrite kolesarnice. Ob vsakem posegu prenove ali novogradnje stanovanjskih objektov je nujno potrebno predvideti zadostno število parkirnih mest za kolesa in otroške vozičke.

Normative o stojalih je potrebno vključiti v OPN pri izobraževalnih ustanovah, javnih zgradbah ter večstanovanjskih objektih.

6.2.3 ŠIRITEV MREŽE ELEKTRIČNIH KOLES

V kratkem se v Idriji predvideva vzpostavitev izposoje električnih koles. V prvi fazi se bo uredilo 5 postajališč, ki so natančneje opisana v komentarju 8.5.

Po izgradnji kolesarske povezave G2 predlagamo razširitev omrežja izposojevalnic še na naslednje točke:

- proti kopališču Lajšt: Podroteja ali Zagod
- proti Spodnji Idriji: Marof, Na vasi, križišče Mladinska in Šolska ulica

6.3 JAVNI PREVOZ

Prvi ukrep za ureditev razmer na področju javnega potniškega prometa je vsekakor ureditev postajališč in njihove dostopnosti. Šele nato lahko sledijo ukrepi za spodbujanje uporabe javnega prometa, optimizacija voznih redov in podobno.

6.3.1 UREDITEV AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

V prvi vrsti bi bilo potrebno zagotoviti osnovno infrastrukturo na avtobusnih postajališčih v sledečem prioritetenem vrstnem redu:

1. zelo nujno:

- Marof: tabla, peron/pločnik in prehod za pešce
- Podroteja: prehod za pešce
- Spodnja Idrija- Iles: tabla, peron/pločnik in prehod za pešce

2. nujno: klop, smetnjak in vozni red na postajališča:

- Mestni trg
- Uta
- Kolektor
- Marof
- Sp. Idrija: Iles in Rotomatika

3. manj nujno: nadstrešek:

- Marof
- Podroteja (ena stran)
- Uta
- Sp. Idrija: Iles in Rotomatika

6.3.2 OPTIMIZACIJA IN NADGRADNJA OBSTOJEČEGA SISTEMA JAVNEGA PREVOZA

Optimizacija javnega prevoza bi potekala po naslednjih korakih:

- analiza stanja ponudbe in povpraševanja;
- analiza uspešnosti sedanjih linij javnega prometa in njihova dopolnitev ali sprememba;
- povečanje frekvence voženj v času večjega povpraševanja in nadomeščanje javnega prevoza s sopotništvom ali pozivi na klic v času majhnih potreb po javnem prevozu;
- izdelava in promocija mobilne aplikacije (program za mobilne telefone) za spremljanje dejanskih prihodov in voznega reda vozil javnega prevoza in zmanjšanje čakalnega časa potnikov na postajališčih;
- uporaba vozil šolskega prevoza za prevoz vseh občanov;
- oprema javnih avtobusov za prevoz koles;
- uvedba brezplačnih avtobusov in večja frekvenca vožnje ob večjih dogodkih.

6.3.3 UVEDBA ELEKTRIČNEGA MINIBUSA

Električni minibus, bi bil smiselna oblika prevoza starejših občanov med lokacijami znotraj mesta Idrija.

Uvedba električnega minibusu bi potekala po naslednjih korakih:

- analiza potreb po prevozih na klic z električnimi minibusi s kapaciteto do 6 potnikov;
- uvajanje električnega minibusu na najbolj frekventnih lokacijah glede na analize prevozev na klic;

- predlog dodatnih poskusnih linij električnih minibusov in oprema postajališč;
- program obveščanja in promocijske aktivnosti za uporabo brezplačnih električnih minibusov.

6.3.4 SOPOTNIŠTVO

Zaradi poselitvene razpršenosti je občina primerna za uvedbo oblik prevoza po sistemu sopotništva. Preveri se možnost vključitev že utečenega sistema prevozov na klic, ki ga uporablja 7 občin in območij v Sloveniji (<http://www.sopotniki.org>).

6.5 PROMOCIJSKI UKREPI

Promocijske aktivnosti je priporočljivo vključiti v vsako novo ureditev mirujočega prometa:

- proslava ob ureditvi novih parkirišč;
- zabava in javni dogodek ob ukinitvi parkirnih mest na predlaganih lokacijah (npr. na Trgu sv. Ahacija).

Prav tako morajo promocijske aktivnosti spremljati vsako izboljšavo na področju trajnostne mobilnosti (npr. otvoritev novo označenih peš poti, novih kolesarskih povezav, ob uvedbi novih linij javnega prometa itd.).

Posamezne komunikacijske kampanje za vzpodbujanje trajnostne mobilnosti naj se usmerjajo na izbrane ciljne skupine. Občina Idrija je že uspešno implementirala nekatere mednarodne pobude, kot je Evropski teden mobilnosti. Med kampanjami, s katerimi bi občina lahko začela že letos, so:

- PARK(ing) day: dan oz. teden, v katerem se nekaj parkirnih mest spremeni v začasne parke (ciljna skupina: mladi, podjetniki, lokalni prebivalci);
- lov na zaklad in orientacijski tek: odkrivanje peš poti in povezav v Idriji (ciljna skupina: šoloobvezni otroci);
- kampanja za pripravo mobilnostnih načrtov (ciljna skupina: večji zaposlovalci in vzgojno izobraževalne ustanove);
- nagradna akcija za prihod na delovno mesto s kolesom (ciljna skupina: zaposleni).

Predlagamo, da občina sodeluje s komunikacijskimi agencijami in kreativnimi studii pri izvedbi večjih promocijskih kampanj, da bi sporočilo resnično doseglo željene ciljne skupine.



NADZOR, MONITORING IN UMERJANJE UKREPOV

7

7.1 POVEZOVANJE REDARSKIH SLUŽB

Trenutno je v Idriji in Spodnji Idriji delež nepravilno parkiranih avtomobilov, ki ovirajo varnost pešcev in kolesarjev, zelo visok. Nadzor nad parkiranjem je potrebno izvajati tudi v popoldanskih terminih in med vikendi. Sočasno z uvedbo ukrepov za ureditev mirujočega prometa je potrebno uvesti tudi poostren nadzor. Zmožnosti lokalne redarske službe so omejene, zato predlagamo začasni dogovor oz. povezavo z redarskimi službami sosednjih občin.

7.2 NAMENSKA PORABA SREDSTEV, ZBRANIH S KAZNIMI

Občina naj sredstva, ki se bodo zbrala iz naslova plačila parkirnin, dovolilnic in kazni za nepravilno parkiranje, namensko in transparentno porabi za:

- najem zemljišča na Uti za ureditev parkirišča,
- izboljšave infrastrukture za pešce in kolesarje,
- uvedbo električnega minibusu za prevoz starejših ali oviranih na krajše razdalje znotraj območja KS Idrija,
- izboljšave javnega prostora,
- uvedba dodatnih redarskih služb.

7.3 IZBRANI UKREPI, NAČIN MONITORINGA IN NAČINI UMERJANJA

ŠT.	OPIS UKREPA	KAJ IN KAKO MERITI	KAJ IN KAKO PRILAGODITI
4.2	parkirni režimi v Idriji	V rednih časovnih intervalih ponavljati analizo parkirnega utripa in s tem preverjati učinkovitost ukrepov: - jesen 2018 - pomlad 2019 - na dve leti oz. ob prilagoditvah parkirnega režima Hkrati meriti zadovoljstvo uporabnikov nad parkirnim režimom.	- prilagoditi ceno plačljivega parkiranja na dolgotrajnih parkiriščih - spremeniti časovni okvir režima
4.3.1	Arkova ulica		- spremeniti delež kratkotrajnega parkiranja - uvajati časovno souporabo parkirišč (dop. zaposleni, pop. stanovalci)
4.3.2	Rožna in Vodnikova		- zmanjševati tranzitni promet in število kartkotrajnih parkiranj na tem območju
4.3.3	Staro mestno središče		- zmanjševati število parkirnih mest v mestnem središču
5.2.1	Koreja		- zmanjševati tranzitni promet mimo stanovanjskih stavb do šole - prilagoditi število parkirnih mest za stanovalce
5.2.2	Slovenska cesta		- po potrebi uvesti parkirne režime za kratkotrajno ali dolgotrajno parkiranje - urediti več javne površine za pešce
5.2.3	Na vasi		- prilagajati število parkirnih mest



KOMENTARJI NA PRIPRAVLJENE PROJEKTE

8

Občina ima trenutno v pripravi več različnih projektov v različnih fazah, ki se nanašajo na ureditev javnih prostorov, prometnih ureditev ter postavitev urbane opreme v Idriji in Spodnji Idriji. Da bi projekti resnično podprli uvajanje trajnostne mobilnosti in sledili Celostni prometni strategiji, podajamo komentarje in predloge za nadgradnjo na področju mirujočega prometa, hoje, kolesarjenja in javnega prevoza. Spodnja tabela prikazuje projekte, na katere smo podali komentar z vidika Celostne prometne strategije Občine Idrija in pričujoče študije.

ŠT.	IME PROJEKTA	KRAJ	PROJEKTNÁ DOKUMENTACIJA
8.1	26. člen OPN - parkirni normativi	Idrija in Spodnja Idrija	OPN
8.2	OPPN Mestno jedro	Idrija	OPPN
8.3	Avtobusna postaja - parkirišče	Idrija	IDZ
8.4	Regionalna kolesarska povezava G2	Idrija - Spodnja Idrija	PZI
8.5	Postajališča za izposajo električnih koles	Idrija	PZI
8.6	Vrtec spodnja Idrija	Spodnja Idrija	PZI
8.7	Izgradnja garažne hiše na Koreji	Spodnja Idrija	OPN
8.8	Ureditev regionalne ceste Na vasi	Spodnja Idrija	PZI
8.9	Izgradnja tunela - obvoznice Na vasi	Spodnja Idrija	OPN

8.1. OPN OBČINE IDRİJA

Ime dokumenta: Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Idrija (Ur. list RS, št. 38/11, 107/13, 53/14, 70/16, 40/17)

Pripravljalec: Občina Idrija

KOMENTAR:

Sedmi odstavek 26. člena OPN predvideva parkirne normative. Ob naslednji spremembi in prilagoditvi predlagamo, da se upošteva naslednja priporočila:

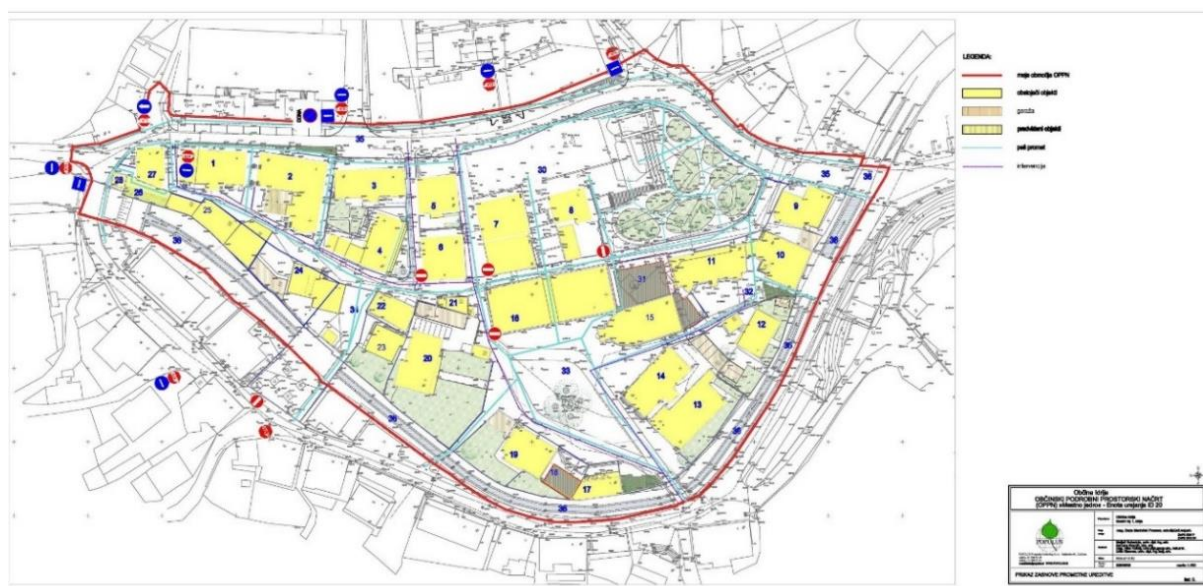
- Iz normativov je potrebno izvzeti območje mestnega središča.
- Bolje je definirati maksimalne in ne minimalnih normativov.
- Pri lokalih in trgovinah se tiste, ki imajo manj kot 200 m² prodajnih površin, izloči iz normativa.
- Investitorjem je treba omogočiti, da lahko namesto urejanja PM na svojih zemljiščih zagotovijo parkiranje v radiju 200 m ali plačajo odškodnino za neupoštevanje parkirnega standarda.
- Določiti je potrebno parkirne normative za kolesa, kot na primer: za objekte v javni rabi 1 pokrito parkirno mesto na 5 sedežev / 5 postelj / 5 učencev, za večstanovanjske stavbe 1 pokrito parkirno mesto na 30 m² stanovanjske površine.

8.2 OPPN MESTNO JEDRO

Ime dokumenta: Občinski podroben prostorski načrt (OPPN) "Mestno jedro"- enota urejanja id 20 Ul 15/12

Datum: februar 2012

Pripravljalec: Občina Idrija



KOMENTAR:

- OPPN Mestno jedro je bil sprejet z namenom celostne prenove odprtega prostora, ureditve prometa, revitalizacije objektov, vzpostavitve novih vsebin in odstranitve neprimernih objektov. Glede urejanja javnih površin in urejanja mirujočega prometa je OPPN usmerjen k postopnemu zapiranju ulic za tranzitni in mirujoči promet, predvideno pa je ohranjanje dostopnosti za stanovalce in parkiranja na zasebnih zemljiščih in v lastniških garažah. Mirujoči promet na javnih površinah naj bi se umaknil izven mestnega jedra, predvsem v novo garažno hišo v Barbarah. Takšna ureditev mirujočega prometa je smiselna, prav tako je glede na trenutne razmere smiselno ohranjati dostopnost stanovalcem in dostavi.
- Umik parkirnih površin s Trga sv. Ahacija bo pomembno prispeval k razvoju mestnega jedra. Parkirna mesta na vzhodnem delu Ulice sv. Barbare ter na Scopolijevem trgu bi lahko zaenkrat ohranili za kratkotrajno parkiranje.
- OPPN govori o prometnih površinah in hodnikih za pešce, ki morajo imeti ob prehodu za pešce poglobljene robnike. Delitev na prometne površine in hodnike za pešce razen na obodnih napajalnih cestah nikakor ni smiselna, in še tam je potrebno preveriti možnost vzpostavitve deljene površine (angl. *shared space*). Na vseh površinah znotraj območja je potrebno - ne glede na to ali so namenjene tudi motornemu prometu ali ne - zagotavljati tlakovanje brez nivojskih razlik in brez delitve na peščeve in prometne površine.
- Z odlokom je predvideno, da morajo biti prometne površine označene z ustrezno vertikalno in horizontalno signalizacijo. Menimo ravno nasprotno: znotraj območja je smiselno v čim večji meri omejiti prometno signalizacijo, namesto tega pa s prostorskimi ureditvami in tlakovanjem določiti rabo in členitev površin, kjer je to potrebno.
- Na obodnih cestah bi bilo smiselno s piktogrami sharrow zagotoviti tudi enakopravno souporabo vozišča za kolesarje.

8.3 AVTOBUSNA POSTAJA - PARKIRIŠČE

Ime dokumenta: Ureditev parkirišč in območja pred Osnovno šolo na Vodnikovi ulici v Idriji

Datum: december 2017

Pripravljalec: Biro črta d.o.o.

Faza: IDZ (nepotrjeno s strani solastnika)



KOMENTAR:

- Pri načrtovanju ureditve Vodnikove ceste je potrebno nameniti več pozornosti udobju in varnosti pešcev in kolesarjev. Vodnikova ulica je pomembna šolska pot, pot do športnih in prostočasnih programov (Modra dvorana in Mejca), ki hkrati poteka ob avtobusni postaji (križanje avtobusov, motornega prometa s pešci in kolesarji).
- Pločniki oz. poti za pešce naj bodo jasno označeni, brez višinskih ovir, ovinkov (6 PM ob modri dvorani) in prekinitev.
- Potrebno je definirati mesta za hitro vstopanje in izstopanje ob Vodnikovi ulici, za namen šole, pošte in avtobusne postaje.
- Omejitev 30 km/h naj velja po celotni dolžini ulice do Mejce.
- Razmisli se o dvigu cestišča od Lapajnetove do vhoda v šolo, oziroma o dvigu nivoja križišča z Lapajnetovo in pločnika v celotni dolžini.

8.4 REGIONALNA KOLESARSKA POVEZAVA G2

Ime dokumenta: Ureditev glavne kolesarske povezave G2, Kalce - Modrej, odsek Idrija - Mokraška vas - PZI projekt

Datum: april 2011

Pripravljalec: Apia d.o.o., Leskoškova 9e, 1000 Ljubljana

KOMENTAR:

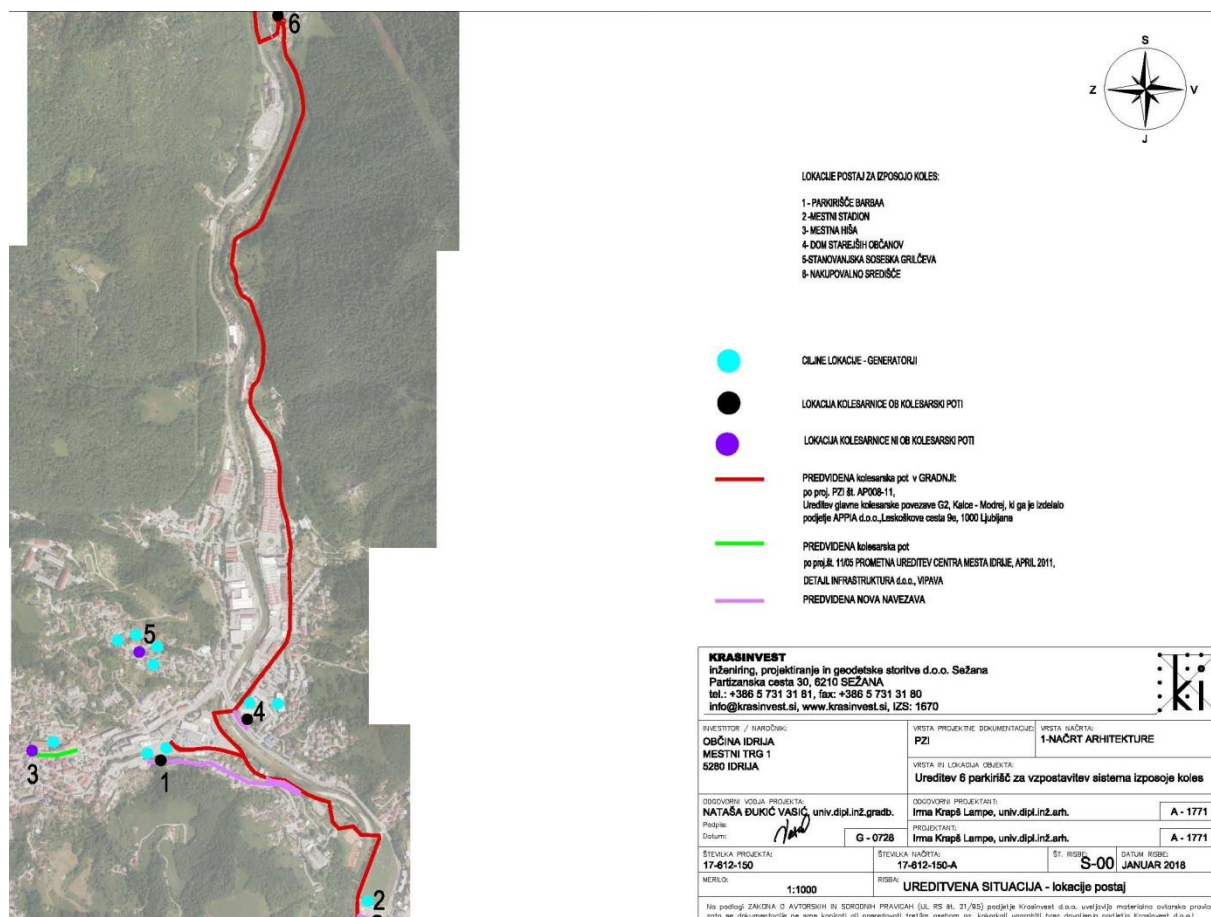
- Posebno pozornost je potrebno posvetiti križiščema regionalne ceste z Arkovo ulico ter regionalni cesti v Mokraški vasi. Obe križišči sta trenutno izredno nevarni za pešce in kolesarje. Obe križišči je potrebno urediti s tehnično pravilno talno in vertikalno signalizacijo, na način, da bo vzpodbujala pešce in kolesarje k varnemu prečkanju v obe smeri.
- Upoštevati je potrebno določila Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah (ZCes-1C; U.l. št. 10/2018) in osnutek Pravilnika o kolesarskih površinah, izdelanega na podlagi sedmega odstavka 9. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18)
- V Izvedbenih načrtih sta opredeljeni dve variantni rešitvi povezave Mokraške vasi in Spodnje Idrije. Variantna rešitev, ki predvideva razširitev Regionalne ceste in vzpostavitev kolesarske povezave ob njej, je bolj smiselna, saj predstavlja najkrajšo povezavo med naseljema.
- Kjer kolesarska povezava poteka po obstoječih ulicah (Arkova, Vodnikova), je poleg predvidene vertikalne signalizacije nujna tudi talna oznaka za prometno površino, ki si jo enakovredno delijo kolesarji in avtomobili (*sharrow*) in omejitev hitrosti na 30 km/h.
- Kot je opredeljeno v ukrepih 6.1.4. in 6.2.1., je potrebno regionalno kolesarsko povezavo dobro povezati s središči naselij Idrija in Spodnja Idrija, torej omejiti hitrost na 30 km/h in zarisati oznako *sharrow* na Lapajnetovi ulici, Šolski ulici in Na vasi.

8.5 POSTAJALIŠČA ZA IZPOSOJO ELEKTRIČNIH KOLES

Ime dokumenta: Ureditev 6 parkirišč za vzpostavitev sistema izposoje koles

Datum: januar 2018

Pripravljalec: KRASINVEST inženiring, projektiranje in geodetske storitve d.o.o.



KOMENTAR:

V kratkem se v Idriji predvideva vzpostavitev izposoje električnih koles. V prvi fazi se bo uredilo 5 postajališč. Postajališče št. 1 je umeščeno na zgornji nivo parkirišča v Barbarah, na ulico Carl Jakoba ob parkirišče za avtodome. Kljub temu, da so poleg postajališča stopnice do spodnjega nivoja, ocenjujemo, da je postajališče vizualno in višinsko preveč oddaljeno od avtobusne postaje. Zato v prvi nadaljevalni fazi projekta predlagamo ureditev nove izposojevalnice za kolesa tik ob Lapajnetovi ulici na avtobusni postaji.

Po izgradnji kolesarske povezave G2 predlagamo razširitev omrežja izposojevalnic še na naslednje točke:

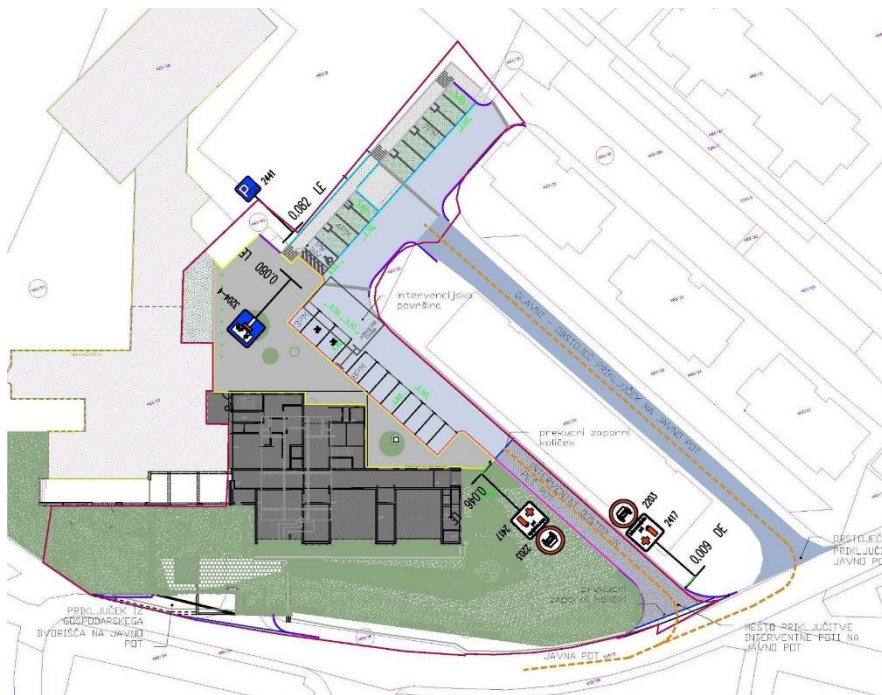
- proti kopališču Lajšt: Podroteja ali Zagod, Likarca – stadion, Lajšt
- proti Spodnji Idriji: Na vasi in na križišče Mladinske in Šolske ulice.

8.6 VRTEC SPODNJA IDRİJA

Ime dokumenta: Otroški vrtec spodnja Idrija

Datum: junij 2017

Pripravljalec: ACMA d.o.o.



KOMENTAR:

Pri podajanju komentarja na projekt se oziramo na tri izhodišča, opredeljena v pričujoči nalogi:

- Na javni razpravi s prebivalci Idrije so prebivalci izbrali scenarij »Parkirišča tam, kjer je prostor zanje«, ki predvideva premišljeno umestitev parkirnih mest in izboljševanje pogojev za kolesarjenje in hojo znotraj naselij. Glej tudi poglavje 3 in prilogo 11.4.
- Parkirni normativ za izobraževalno ustanovo naj se določi šele potem, ko ustanova izdela mobilnostni načrt. Glej ukrep 4.2.5.
- V soseski Koreja je potrebno zagotoviti eno parkirno mesto na stanovanje. Glej ukrep 5.2.1.

Prometna ureditev prostora okrog Vrtca Spodnja Idrija predvideva dovoz do šole in vrtca tik mimo vhodov v stanovanjske stavbe in določa, da je sorazmeroma veliko število parkirišč namenjeno šoli in vrtcu, ne pa tudi stanovanjskim stavbam v okolici.

Da bi preprečili nevarne dvosmerne vožnje pred vhodi v stanovanja, vzpostavili prijeten predprostor šole (največji javni prostor soseske), zagotovili zadostno število parkirišč stanovalcem ter hkrati omogočili kratkotrajno parkiranje staršem, ki otroke pripeljejo v vrtec z avtomobili, predlagamo razporeditev parkirnih mest kot jih navaja ukrep 5.2.1:

- parkiranje in dostava za vrtec in šolo le na zahodni strani šole
- kratkotrajno parkiranje za dovoz otok ob stavbi Šolska 15-17 ob Šolski ulici
- ureditev pločnikov pred vhodi v stanovanjske stavbe
- poti mimo vhodov naj služijo le za stanovalce in intervencijo.



8.7 GARAŽNA HIŠA NA KOREJI

Ime dokumenta: Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Idrija (Ur. list RS, št. 38/11, 107/13, 53/14, 70/16, 40/17)

Pripravljalec: Občina Idrija

KOMENTAR:

OPN Občine Idrija za zadostitev parkirnih normativov predvideva izgradnjo garažne hiše na Koreji.

Kot navajamo v ukrepu 5.2.1 je izgradnja parkirne hiše za 128 parkirnih mest petkrat dražja od majhnih ukrepov na terenu za zadostitev parkirnega normativa enega parkirnega mesta na stanovanje.

Garažna hiša za 128 parkirnih mest (50%) stanovanj je ocenjena na cca 1.03 mio EUR, ukrep 5.2.1 Koreja pa na 0.2 mio EUR.

8.8 UREDITEV REGIONALNE CESTE NA VASI

Ime dokumenta: Ureditev trga v Spodnji Idriji na državni cesti

Datum: november 2017

Pripravljalec: Biro Črta d.o.o., Šempas



KOMENTAR:

Z namenom izboljšanja hoje na območju Na vasi je v pripravi načrt izgradnje pločnikov, prehodov za pešce in druge prometne signalizacije. Tehnične rešitve sledijo logiki avtomobilskega prometa in omogočajo prehod pešcev čez regionalno cesto le na eni točki ter hkrati ne predvidevajo varnih poti za kolesarje. Po drugi strani obstoječa arhitekturna in urbanistična zasnova vaškega jedra ne omogoča dovolj prostora za ločene prometne površine.

Da bi lahko bistveno izboljšali udobnost pešcev in kolesarjev ter oživili in uredili središče starega jedra Spodnje Idrije, predlagamo uvedbo **deljene prometne površine**. To je območje oz. javna površina, kjer ni delitve glede na različne uporabnike prostora, na primer na vozne pasove in pločnike, temveč vsi udeleženci souporabljajo vso površino, pri čemer imajo pešci prednost. Angleška ustreznica izraza je »shared space«.

Nov *Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o cestah* (ZCes-1C) (Uradni list RS - 010/2018, 21.2.2018) opredeljuje tako zasnovano deljeno prometno površino. Poleg tega pa s 23. členom omogoča tudi **poskusne označitve prometne ureditve** na državnih cestah.

Tako lahko še pred večjimi posegi občina testira predlagano rešitev in se šele po preizkusih odloči za dokončno ureditev trga Na vasi.

Ministrstvo za infrastrukturo spodbuja uvajanje deljenih prometnih površin tudi preko različnih finančnih vzpodbud, ki so dostopne na njihovi spletni strani za trajnostno mobilnost:

www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/trajnostna_mobilnost_in_prometna_politika/trajnostna_mobilnost/

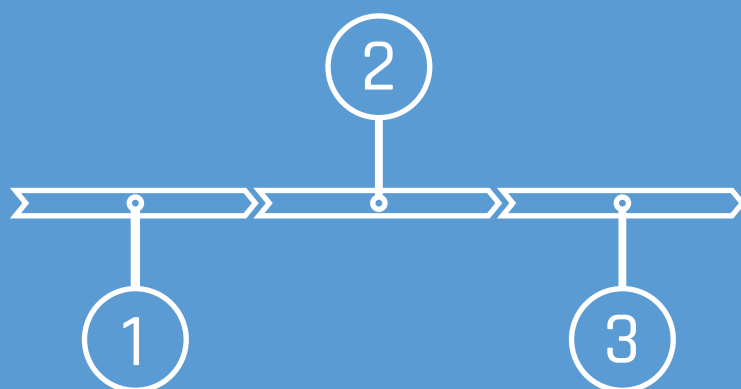
8.9 IZGRADNJA TUNELA - OBVOZNICE NA VASI

Ime dokumenta: Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Idrija (Ur. list RS, št. 38/11, 107/13, 53/14, 70/16, 40/17)

Pripravljalec: Občina Idrija

KOMENTAR:

Namesto izgradnje finančno zahtevne obvoznice - tunela okrog starega jedra Spodnje Idrije, predlagamo uvedbo deljene prometne površine – glej 8.8.



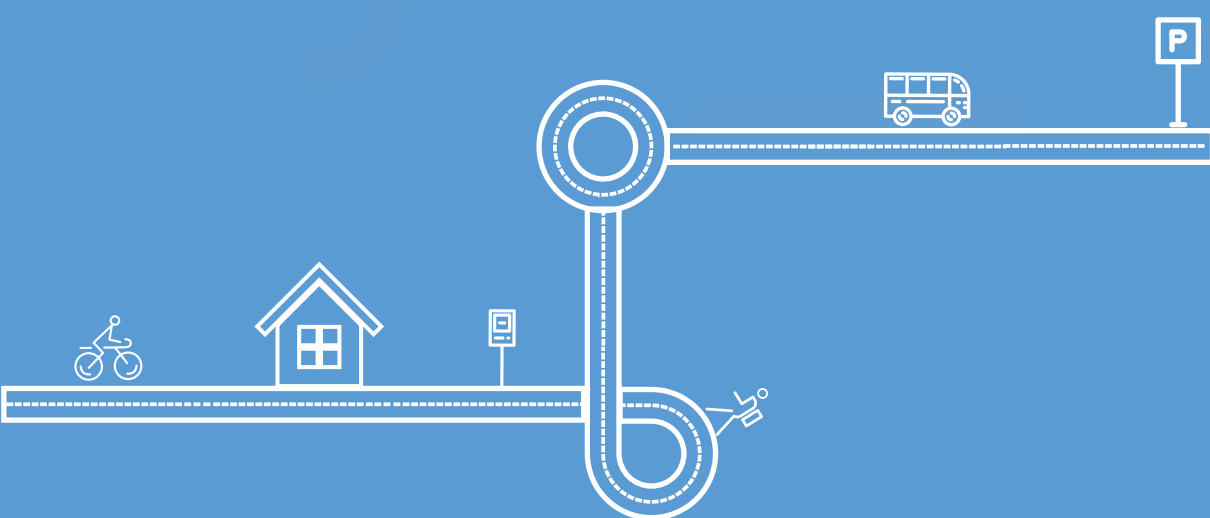
OBLIKOVANJE SVEŽNJEV IN
FAZNOST IZVAJANJA UKREPOV

Ukrepi so zasnovani tako, da jih je možno izvajati postopoma v več fazah. V spodnji tabeli prikazujemo katere ukrepe je potrebno izvajati hkrati in katere lahko izvajamo postopoma.

Za ukrepe na področju mirujočega prometa v Idriji je ključno, da se jih sprejme vse naenkrat, kajti le v tem primeru je možno preverjanje ali so uspešni ali ne. Ukrepi na področju mirujočega prometa v Spodnji Idriji se lahko izvajajo fazno, saj niso vezani na parkirne režime.

Dodatne ukrepe za izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje in javni prevoz lahko izvajamo fazno, vendar je vseeno ključno da z njimi začnemo sočasno z urejanjem mirujočega prometa, kajti z njimi lahko bistveno prispevamo k zmanjšanju potreb po avtomobilskem prometu.

ŠT.	UKREPI	ŠT.	OPIS UKREPA	1. FAZA	2. FAZA	3. FAZA
4	urejanje mirujočega prometa - Idrija	4.2	Določitev parkirnih režimov			
		4.3.1	Arkova ulica			
		4.3.2	Rožna in Vodnikova ulica			
		4.3.3	Staro mestno središče			
5	urejanje mirujočega prometa - Spodnja Idrija	5.2.1	Koreja			
		5.2.2	Slovenska cesta			
		5.2.3	Na vasi			
6.1	Hoja	6.1.1	Regionalna cesta			
		6.1.2	“Štenge”			
		6.1.3	Varne in udobne ulice za pešce			
		6.1.4	Cona 30 km/h			
6.2	Kolesarjenje	6.2.1	Povezave do G2			
		6.2.2	Stojala za kolesa			
		6.2.3	Širitev mreže električnih koles			
6.3	Javni prevoz	6.3.1	Ureditev avtobusnih postajališč			
		6.3.2.	Optimizacija in nadgradnja obstoječega sistema javnega prevoza			
		6.2.3	Uvedba električnega minibusa			
		6.2.4	Sopotništvo			
7	Nadzor	7.1	Povezovanje redarskih služb			
		7.2	Namenska poraba sredstev, zbranih s kaznimi			
		7.3	Izbrani ukrepi, način monitoringa in način umerjanja			



ZAKLJUČEK 10

Dokument *Urejanje mirujočega prometa za bolj trajnostno mobilnost* predstavlja celovit pregled stanja in razvojno strategijo na področju parkirne politike in urejanja javnega prostora v Idriji in Spodnji Idriji.

Medtem ko so razmere in potrebe v Idriji kompleksnejše in zahtevajo uvajanje različnih parkirnih režimov, gre v Spodnji Idriji pretežno za ureditev parkiranja v območjih večstanovanjske gradnje. Ključna ugotovitev za Idrijo je, da parkirnih mest ne primanjkuje, potrebno je le določiti, komu so posamezna parkirišča namenjena in temu prilagoditi režim parkirišča. Predvsem pa je potrebno, da z drugimi podpornimi ukrepi ponudimo prebivalcem, zaposlenim in obiskovalcem Idrije možnost, da avtomobile pustijo doma in se po mestu ali okolici odpravijo peš, s kolesom ali javnim prevozom.

Sveženj ukrepov je oblikovan tako, da se ukrepi medsebojno dopolnjujejo, predvsem pa kot celota vodijo k ciljem in scenarijem nove parkirne politike. Pomemben del izvajanja teh ukrepov je tudi spremljanje stanja in preverjanje, ali izvedeni ukrepi vodijo k zastavljenim ciljem ali ne, in jih prilagajati.

11. PRILOGE

- 11.1 Karte in tabele obravnavanih parkirišč v Idriji in Spodnji Idriji
- 11.2 Strokovne podlage za občinski odlok o parkiranju: Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU
- 11.3 Vprašalnik in povzetek odgovorov
- 11.4 Zapisnik prve javne razprave
- 11.5 Zapisnik druge javne razprave
- 11.6 Seznam in urnik avtobusnih prevozov
- 11.7 Seznam šolskih prevozov

