

SKLOP D: ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

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

september 2026

Pripravljaivec in koordinator:

Zeleni kras



Regijski center mobilnosti
Zeleni kras



Izdelovalci:



biroskiro
ideje za mobilnost

Sofinancerji:



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

Pri pripravi in izvedbi aktivnosti ter pripravi poročila so sodelovali:

Avtorji: Aljaž Plevnik in Mojca Balant (UIRS, Skupina za transformativno prometno načrtovanje); Veronika Ščetinin (Biro skiro, d.o.o.); Mateja Kukovec (ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d.o.o.).

Sodelavci: Sarah Klarić, Andraž Hudoklin in Luka Mladenovič (UIRS, Skupina za transformativno prometno načrtovanje); Natalija Vrhunc (RRA Zeleni kras, Regijski center mobilnosti Zeleni kras); Anže Veber (ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d.o.o.); Nuša Britovšek (Celk, Nuša Britovšek s.p.).

Datum: september 2026

Izdelovalci RCPS: ZUM d.o.o., Urbanistični inštitut RS, Biro Skiro d.o.o.

Kazalo

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

1. Uvod

Sintezno poročilo predstavlja pregled izhodišč za pripravo regionalne celostne prometne strategije (RCPS) za Primorsko-notranjsko regijo – krajše RCPS Zeleni kras. Na enem mestu povezuje strateška izhodišča razvoja prometa v regiji – vizijo, cilje in temeljne vrednote –, pregled obveznih in drugih kazalnikov, ključna sporočila analize stanja ter opredeljene dosežke, izzive in priložnosti. Na podlagi teh ugotovitev poročilo opredeljuje tudi prednostne izzive in priložnosti oziroma predlaga prioritete regije ter predstavlja podlago za določitev ciljnih vrednosti, končnega nabora prioritet in opredelitev strateških vodil RCPS. S tem povezuje ugotovitve analitičnega dela z nadaljnjimi strateškimi koraki priprave strategije.

Vizija, cilji in temeljne vrednote razvoja prometa v Primorsko-notranjski regiji so bili oblikovani v sodelovanju s širšo delovno skupino (ŠDS) spomladi 2026. Na delavnici aprila 2026 je 22 udeležencev v moderiranem procesu oblikovalo osnovne gradnike vizije, prednostno razvrstilo strateške cilje ter opredelilo temeljne vrednote, ki naj usmerjajo prometno načrtovanje v regiji. Na podlagi zaključkov delavnice so izdelovalci in pripravljavec RCPS pripravili predlog besedila vizije in njene obrazložitve. Vizija, cilji in vrednote so bili nato preverjeni s spletno anketo med člani ŠDS, na katero se je odzvalo 27 sodelujočih. Z anketo so bili predlagani zapisi in prioritizacija vsebin potrjeni. Vizija in cilji so bili nato komunicirani širšemu regionalnemu okolju prek članov ŠDS, medijskega sporočila na spletni strani RRA Zeleni kras, spletnih strani občin in nekaterih občinskih glasil ter s predstavitvenimi gradivi na dogodkih v času Evropskega tedna mobilnosti.

Namen analize stanja je razumeti prometni sistem regije, potovalne potrebe prebivalcev in drugih uporabnikov ter prostorske, družbene, gospodarske in okoljske dejavnike, ki vplivajo na mobilnost in dostopnost. Analiza ne obravnava le posameznih prometnih načinov, temveč tudi njihove medsebojne povezave, regionalne in medregionalne prometne tokove, razlike med posameznimi deli regije ter povezovanje prometnega in prostorskega razvoja. Posebna pozornost je namenjena vsebinam, pri katerih so za učinkovito načrtovanje potrebni regionalni pristop in sodelovanje občin, države ter drugih deležnikov.

Analiza temelji na kombinaciji kvantitativnih in kvalitativnih metod ter različnih virov podatkov. Izvedeni so bili pregled relevantne evropske, državne, regionalne in občinske strateške ter načrtovalske dokumentacije, statistične in prostorske analize, analize obveznih in drugih kazalnikov ter terenski ogledi. Pomemben del analize je predstavljalo vključevanje deležnikov: izvedeni so bili intervjuji s 25 ključnimi deležniki, tematske razprave s skupno več kot 30 udeleženci ter delavnica z ožjo delovno skupino in predstavniki različnih sektorjev, ki se je udeležilo 11 udeležencev. Ugotovitve so bile dopolnjene z rezultati anket in drugih razpoložljivih raziskav ter s srečanji s predstavniki ključnih državnih institucij in upravljavcev prometnega sistema, med drugim DRSI za področji cest in železnic, DUJPP, DARS in pristojnega ministrstva. Kombinacija navedenih virov omogoča, da se statistični in prostorski podatki dopolnijo z izkušnjami uporabnikov, občin, gospodarstva, javnih ustanov in drugih deležnikov.

2. Vizija, cilji in vrednote

Poglavje predstavlja strateške usmeritve razvoja prometa v Primorsko-notranjski regiji. Najprej opredeli vizijo želenega prihodnjega prometnega sistema in njeno obrazložitev, nato strateške cilje, ki določajo ključne razvojne učinke RCPS, ter temeljne vrednote, na katerih naj temeljita načrtovanje in izvajanje strategije. Cilji bodo v nadaljevanju povezani tudi s ciljnimi vrednostmi, ki omogočajo spremljanje napredka pri njihovem doseganju.

Vizija

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

Obrazložitev vizije

»V regiji Zeleni kras razvoj prometnega sistema usmerjamo na podlagi strateških premislekov, sodobnih in vključevalnih načrtovalskih metod ter preverjenih ukrepov. Na ta način vzpostavljamo celovita, povezana, učinkovita in varna prometna omrežja in storitve ter z njimi kakovostne razmere za opravljanje poti s celovitim naborom potovalnih načinov. Načrtovanje temelji na povezovanju in sodelovanju različnih generacij, družbenih skupin in sektorjev ter upoštevanju njihovih potreb.

S takim pristopom ter z merjenjem in komuniciranjem rezultatov vzpostavljamo nove, bolj trajnostne potovalne navade. Zato smo regija z visoko kakovostjo življenja, dobro dostopnostjo, gospodarsko vitalnostjo ter zadovoljnimi prebivalci in obiskovalci.«

Cilji

1. Okrepljeno regionalno in lokalno gospodarstvo
2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
3. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
5. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
6. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Temeljne vrednote

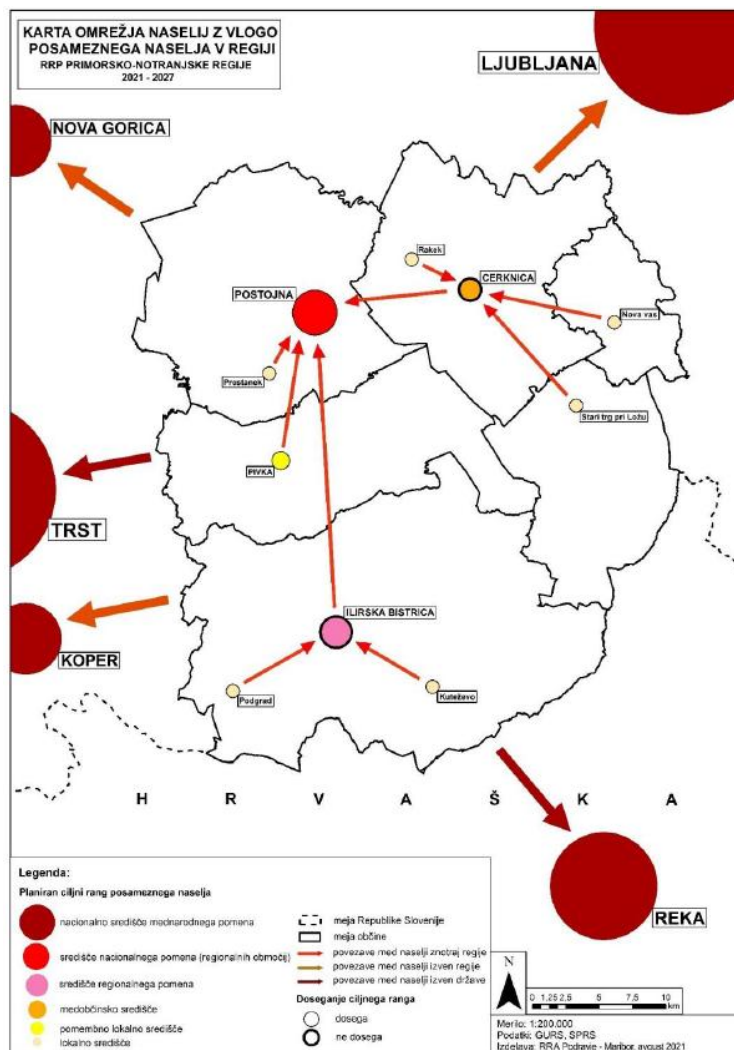
1. Povezovanje, sodelovanje in prilagodljivost pri pripravi in izvajanju RCPS.
2. Gospodarnost in odgovornost do skupnosti ter okolja.
3. Spoštovanje različnosti (različnih potreb) in strpnost.
4. Izboljšana kakovost življenja.
5. Strokovno in učinkovito usmerjanje razvoja prometa v regiji.

3. Splošna izhodišča za načrtovanje prometa v regiji

Poglavje predstavlja splošna izhodišča za razumevanje prometnega sistema in mobilnosti v Primorsko-notranjski regiji. Najprej povzema ključne družbeno-geografske značilnosti regije, nato evropski, državni, regionalni in občinski strateški ter načrtovalski okvir, v nadaljevanju pa glavne značilnosti potovalnih potreb, potovalnih navad, dostopnosti, prometnih obremenitev in prometne varnosti. Poglavje zaključuje pregled izhodiščnega stanja obveznih kazalnikov, ki predstavlja osnovo za nadaljnjo presojo stanja in spremljanje učinkov RCPS.

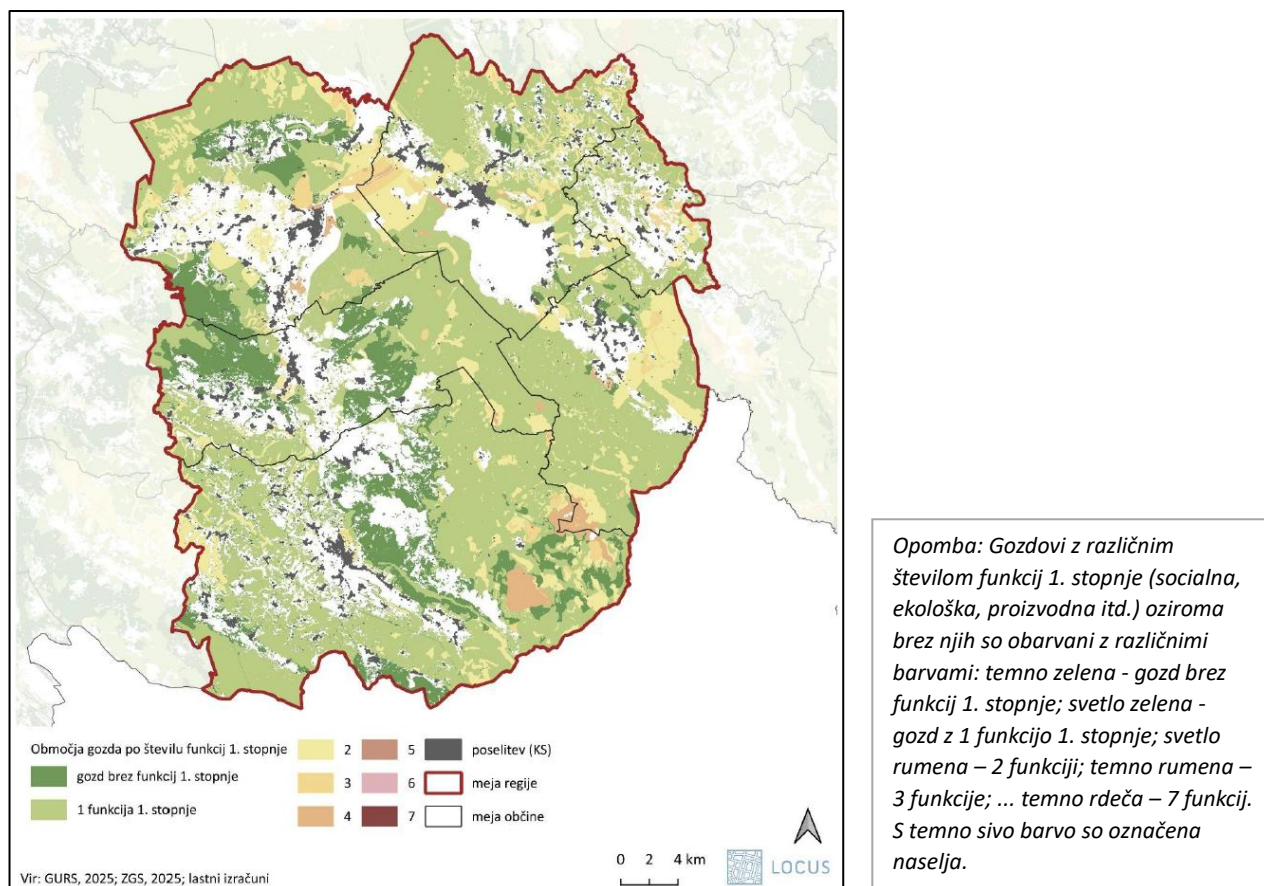
3.1 Družbeno-geografske značilnosti regije

Primorsko-notranjska regija obsega šest občin – Bloke, Cerknico, Ilirsko Bistrico, Loško dolino, Pivko in Postojno – na skupni površini 1.456 km². Na začetku leta 2026 je v regiji živel 53.458 prebivalcev. S povprečno gostoto 36,7 prebivalca na km² sodi regija med redkeje poseljene dele Slovenije. Pretežni del regije je gozdnat, območje Snežnika sodi med naravno najbolj ohranjena območja v državi.



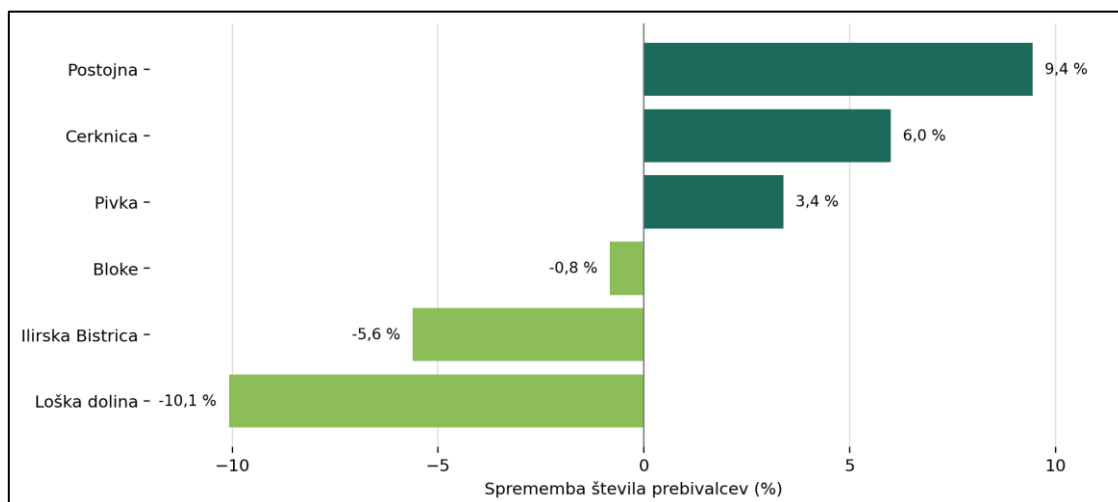
Opomba: Puščice predstavljajo povezave med naselji; barve krogov pomenijo - od temno rdeče do rumene – nacionalno središče mednarodnega pomena, središče nacionalnega pomena (regionalnih območij), središče regionalnega pomena, medobčinsko središče, pomembno lokalno središče in lokalno središče); med naselji v regiji ciljnega ranga naselja ne dosegata (krepka obroba) naselji Ilirska Bistrica in Cerknica.

Slika 1: Karta omrežja naselij z vlogo posameznih naselij v Primorsko-notranjski regiji; vir: RRP 2021-2027

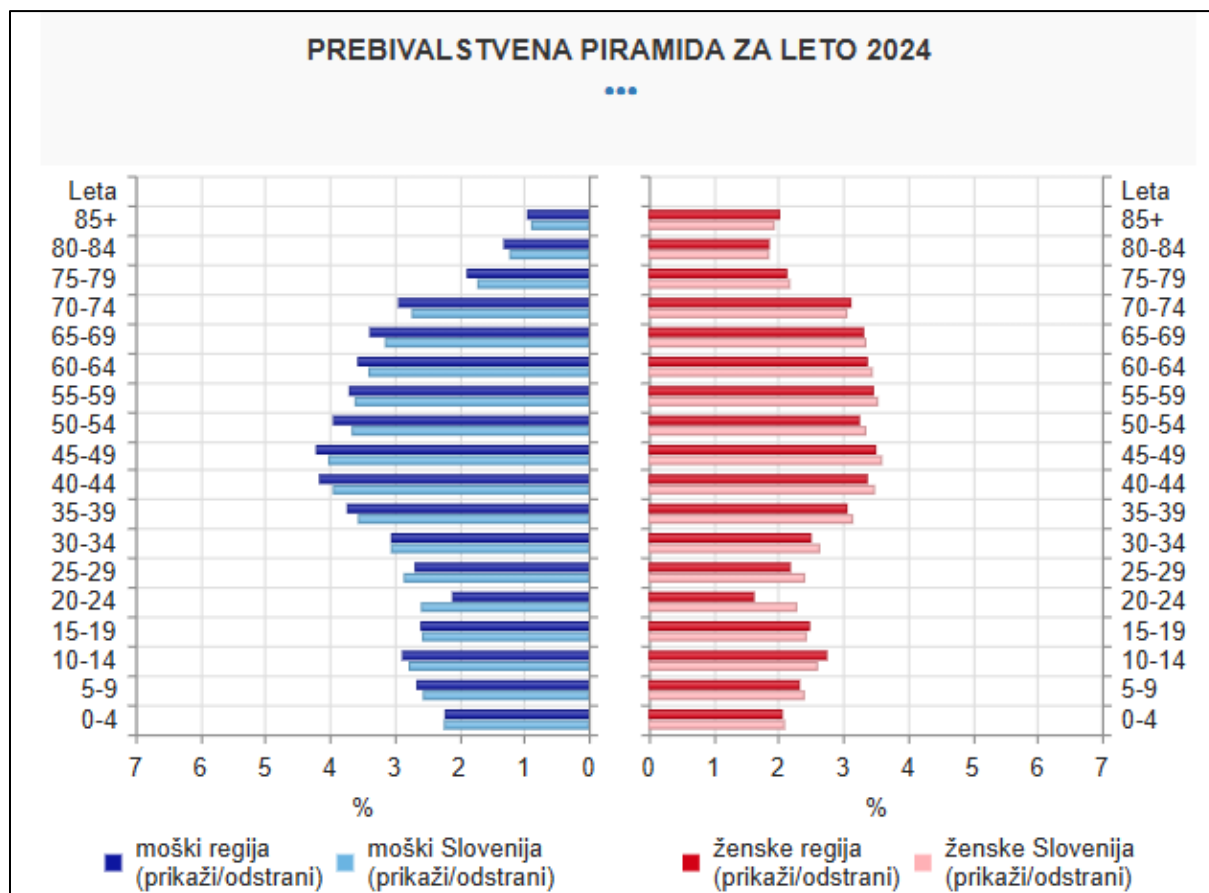


Slika 2: Gozdovi in območja gozdov z eno ali več funkcijami; vir: LOCUS, Osutek RPP

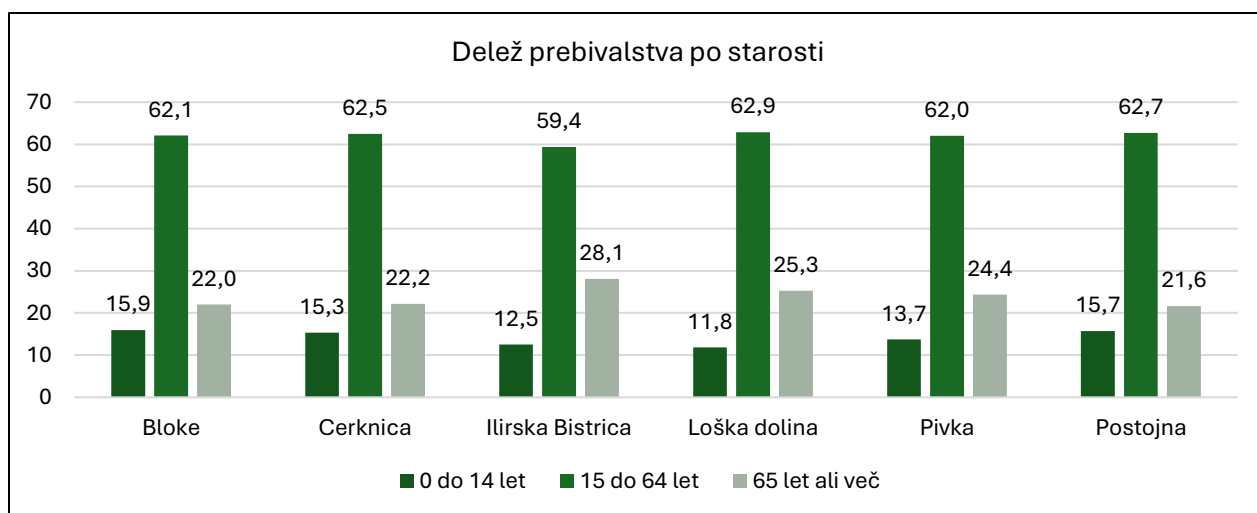
Med posameznimi deli regije so velike demografske razlike. Poselitev je razpršena, prebivalstvo pa je najbolj zgoščeno v Postojni, Cerknici, Ilirski Bistrici in Pivki ter ob glavnih prometnih oseh. Med letoma 2011 in 2026 se je število prebivalcev regije sicer povečalo za 2,2 %, vendar predvsem zaradi rasti v Postojni, Cerknici in Pivki, medtem ko so Ilirska Bistrica, Loška dolina in Bloke prebivalstvo izgubljale. Hkrati se prebivalstvo stara; leta 2026 je bilo 23,9 % prebivalcev starejših od 65 let.



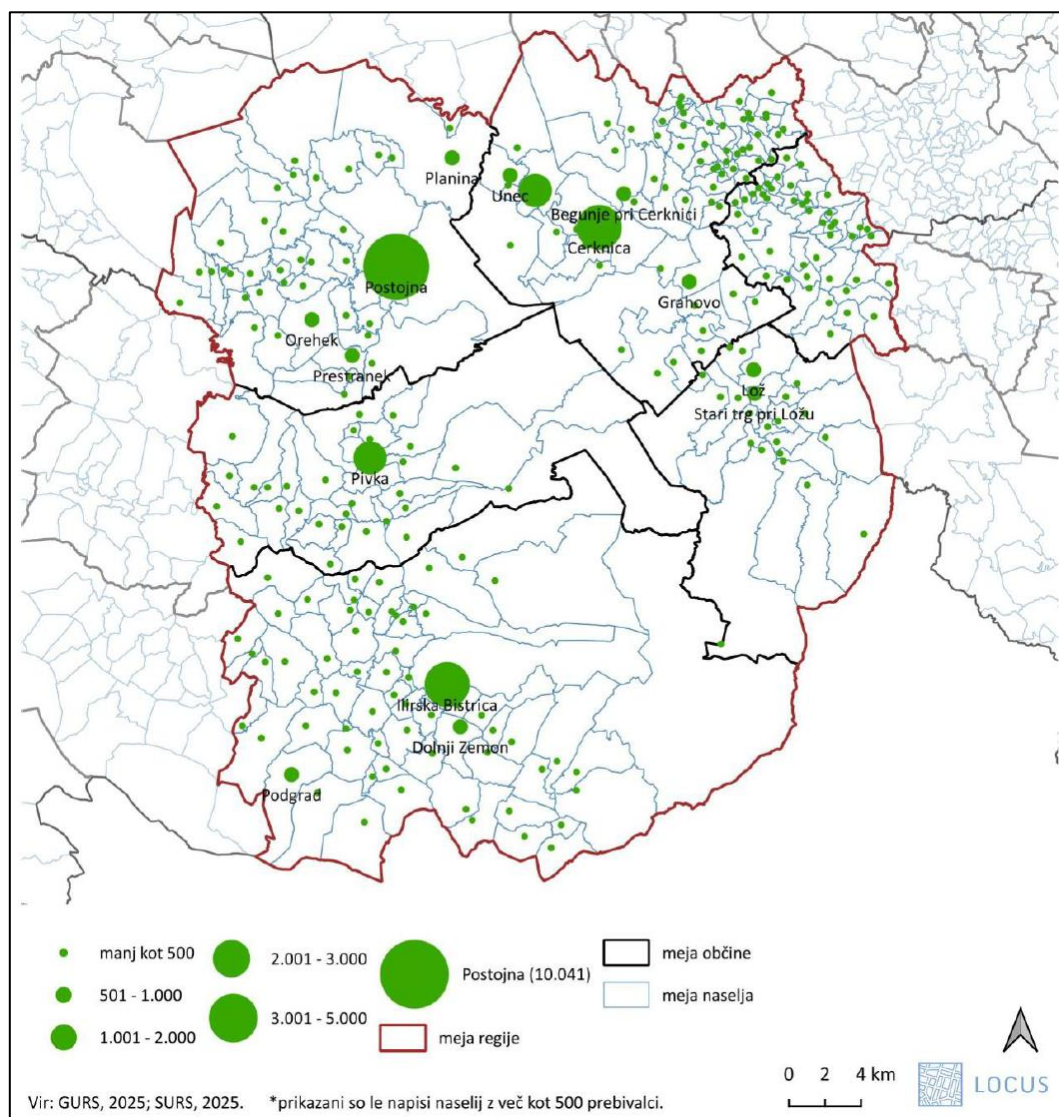
Slika 3: Sprememba števila prebivalcev po občinah med letoma 2011 in 2026



Slika 4: Prebivalstvena piramida regije za leto 2024; vir: SURS

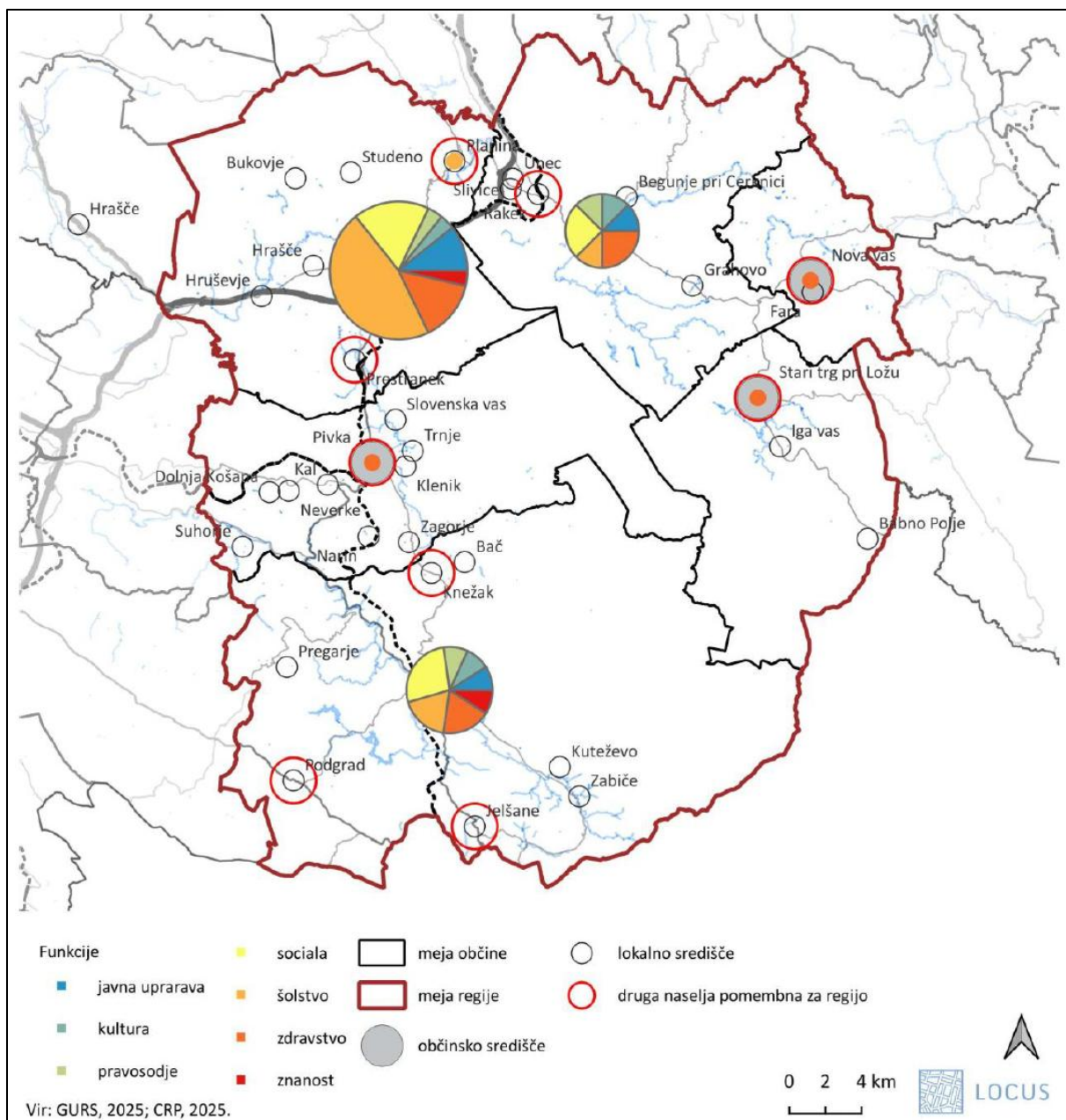


Slika 5: Delež prebivalstva po starosti, 2026



Slika 6: Število prebivalcev po naseljih v regiji, 2025; vir: LOCUS, Osnutek RPP

Postojna je glavno regionalno storitveno središče z najširšim naborom javnih in specializiranih funkcij, pomembni središči za svoji zaledji pa sta tudi Cerknica in Ilirska Bistrica. Zaradi razpršene poselitve in neenakomerne dostopnosti so prebivalci posameznih delov regije močno vezani na večja središča znotraj in zunaj regije.



Slika 7: Omrežje središč in razporeditev funkcij v regiji, 2025; vir: LOCUS, Osnutek RPP

3.2 Strateški in načrtovalski okvir

Evropska raven

Evropski okvir celostnega prometnega načrtovanja (CPN) prometno politiko vse bolj usmerja od zagotavljanja prometne pretočnosti k zagotavljanju dostopnosti, zmanjševanju okoljskih in podnebnih vplivov ter razvoju trajnostnih načinov mobilnosti. Pomembna izhodišča predstavljajo Bela knjiga o prometu iz leta 2011, Evropski zeleni dogovor ter podnebni cilji do leta 2030 in 2050. Na področju CPN Evropska komisija (EK) spodbuja uporabo celostnih prometnih strategij (SUMP/CPS), ki temeljijo na ciljnem načrtovanju, povezovanju prometnih načinov, sodelovanju različnih ravni upravljanja, vključevanju javnosti ter spremljanju učinkov.

Priporočilo EK 2023/550 državam članicam posebej nalaga vzpostavitev nacionalnih podpornih programov za sistematično podporo mestom in regijam pri pripravi in izvajanju CPS ter poudarja vertikalno usklajevanje državne, regionalne in lokalne ravni. Evropski okvir dopolnjuje revidirana uredba TEN-T iz leta 2024, ki krepi povezovanje prometne infrastrukture, multimodalnosti in trajnostne mobilnosti.

Državna raven

V Sloveniji je CPN sistemsko urejeno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN). Ta ga opredeljuje kot strateško in ciljno usmerjeno načrtovanje, ki enakovredno obravnava vse prometne načine, vključuje javnost ter temelji na analizi stanja, viziji in ciljih, spremljanju učinkov in povezovanju prometa z drugimi področji načrtovanja. CPN pri tem daje prednost trajnostnim oblikam mobilnosti. Sistem je organiziran na državni, regionalni in občinski ravni, pri čemer ZCPN določa medsebojno usklajenost državne, regionalnih in občinskih celostnih prometnih strategij.

Za RCPS podrobnejši okvir določata Pravilnik o regionalnih celostnih prometnih strategijah ter nacionalne smernice za pripravo RCPS. Pomembno vsebinsko izhodišče predstavlja tudi Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, ki trajnostno mobilnost povezuje s prostorsko kohezijo, dostopnostjo, razvojem javnega potniškega prometa, aktivno mobilnostjo in večmodalnostjo.

Regionalna raven

Na regionalni ravni se prometne, prostorske in razvojne vsebine povezujejo predvsem skozi tri dokumente – RCPS, Regionalni razvojni program (RRP) in Regionalni prostorski plan (RPP). Drugi osnutek RPP Primorsko-notranjske regije trajnostno mobilnost obravnava kot sestavni del prostorskega razvoja ter izhaja iz potrebe po zmanjševanju odvisnosti od avtomobila, izboljšanju javnega prevoza, razvoju kolesarjenja in hoje ter vzpostavljanju kakovostnih prestopnih in večmodalnih povezav.

RPP posebej poudarja, da cilj celostnega prostorskega in prometnega načrtovanja ni povečevanje hitrosti in pretočnosti prometa, temveč izboljševanje dostopnosti do storitev, dela, javnih prostorov in narave. Prometna infrastruktura je pri tem sredstvo za doseganje širših prostorskih, socialnih, okoljskih in gospodarskih ciljev, ne cilj sama po sebi. RCPS mora te usmeritve povezati v skupen regionalni okvir načrtovanja prometa ter uskladiti ukrepe, ki presegajo meje posameznih občin.

Občinska raven

Občine so temeljna izvedbena raven CPN. Vseh šest občin v Primorsko-notranjski regiji je leta 2025 sprejelo OCPS; za Bloke in Loško dolino je bila to prva, za Cerknico, Ilirsko Bistrico, Pivko in Postojno pa druga generacija dokumenta. OCPS določajo lokalne cilje in ukrepe ter hkrati odpirajo vrsto vprašanj regijskega pomena, zlasti na področju javnega prevoza, medobčinskih kolesarskih povezav, dnevnih migracij, prometne varnosti in upravljanja motornega prometa.

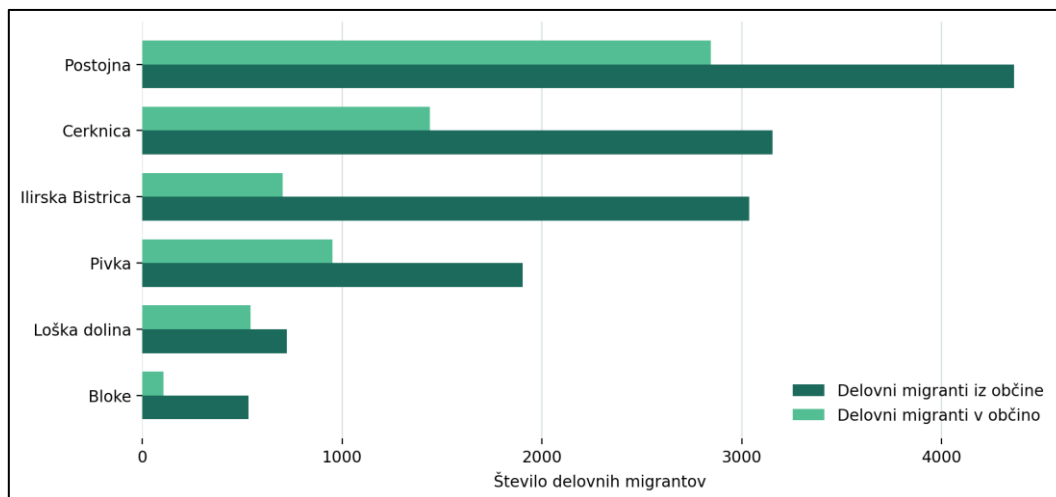
Pregled OCPS kaže precej skupnih izzivov – veliko odvisnost od avtomobila, pomanjkljivo kolesarsko infrastrukturo in nezadostno ponudbo javnega potniškega prometa (JPP) – ter skupno potrebo po medobčinskem sodelovanju, izboljšanju JPP in vzpostavljanju sklenjenih kolesarskih povezav. RCPS zato ne nadomešča občinskih strategij, temveč njihove cilje in ukrepe povezuje na področjih, kjer je za učinkovito načrtovanje in izvajanje potreben regionalni pristop.

3.3 Ključne značilnosti mobilnosti v regiji

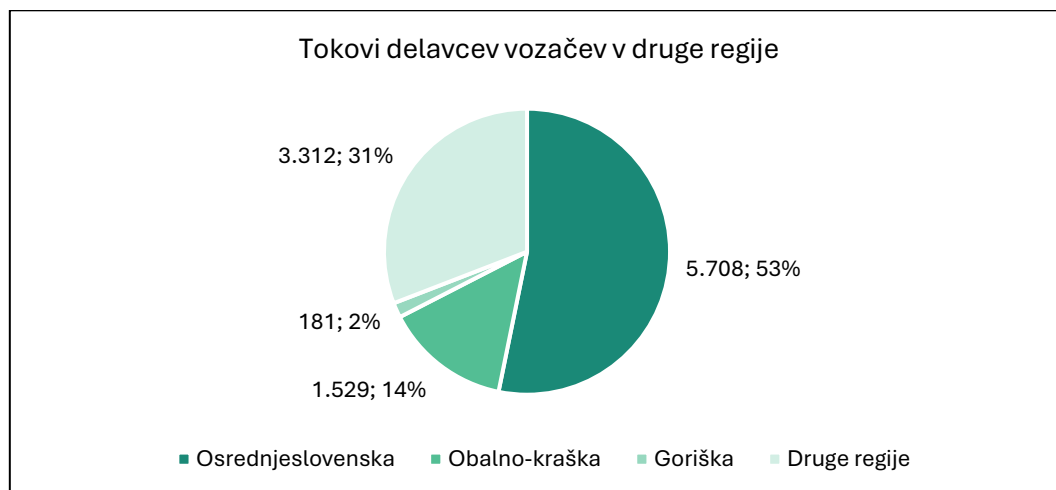
Potovalne potrebe in glavne smeri potovanj

Mobilnost prebivalcev regije močno zaznamujejo razpršena poselitev ter močne funkcionalne povezave z območji zunaj regije. Pomemben generator potovanj so dnevne delovne migracije. Leta 2025 je zunaj regije delalo 44 % delovno aktivnih prebivalcev, največji tokovi pa so bili usmerjeni proti Ljubljani. Pomembne so bile še povezave s Koprom, Logatcem, Sežano in drugimi zaposlitvenimi središči. Hkrati pomembne dnevne poti potekajo tudi med občinami znotraj regije, predvsem proti Postojni, Cerknici in Ilirski Bistrici kot glavnim zaposlitvenim in storitvenim središčem.

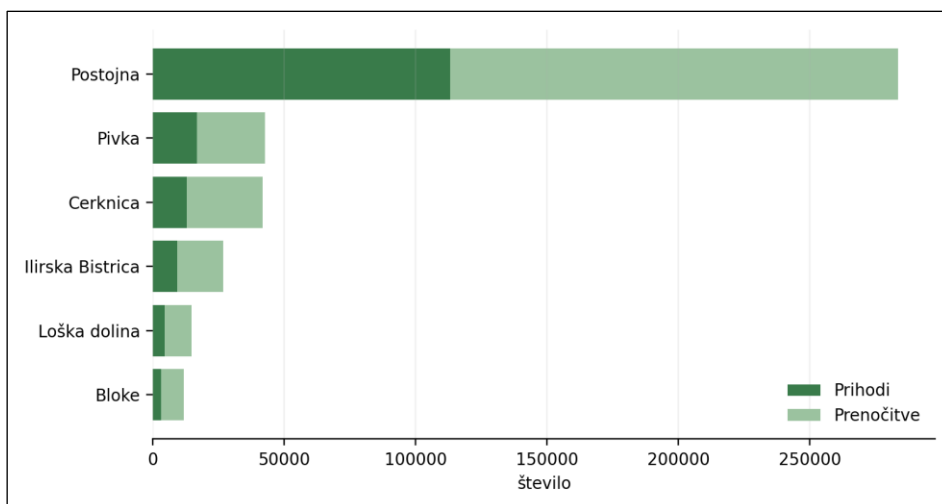
Poleg vsakodnevnih poti prebivalcev prometne tokove pomembno oblikujejo tranzitni osebni in tovorni ter turistični promet. Njihov pomen se povečuje predvsem v času turistične sezone, ob koncih tedna ter ob zastojih in zaporah na avtocestnem omrežju, ko se del prometa preusmeri na regionalne in lokalne ceste.



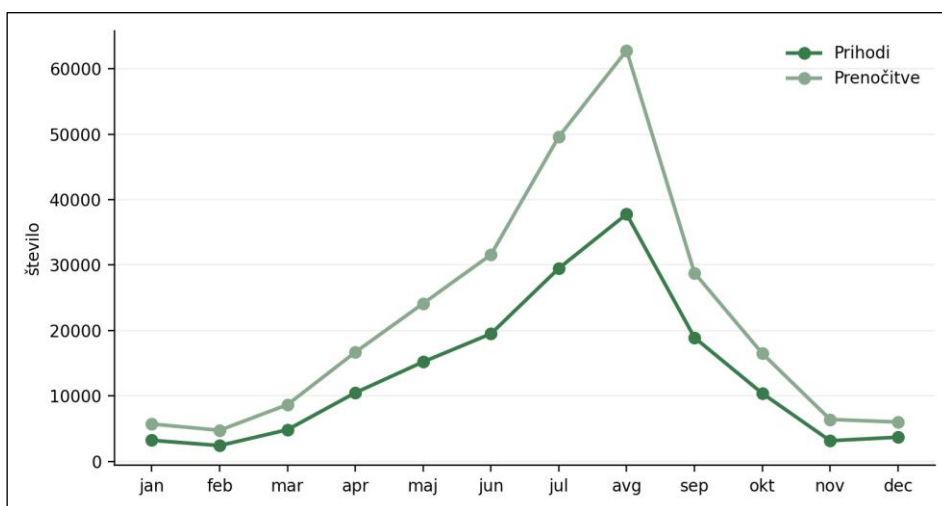
Slika 8: Odliv in priliv delovnih migrantov po občinah, 2025; vir podatkov SURS



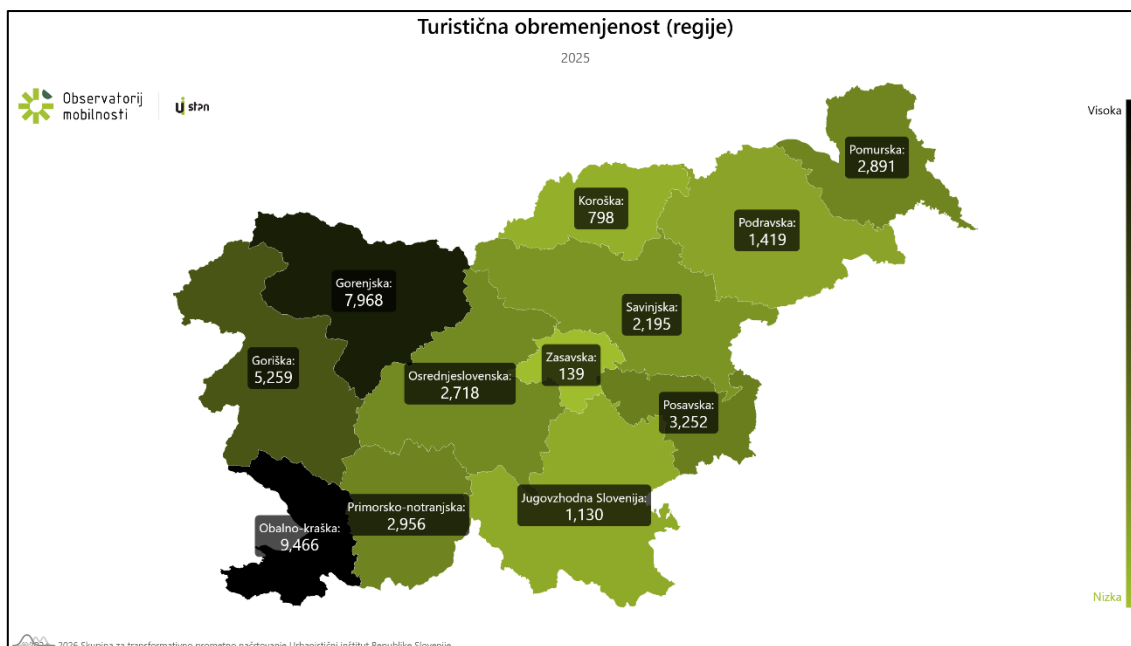
Slika 9: Tokovi delavcev vozačev v druge regije, 2025; vir podatkov SURS



Slika 10: Prihodi in prenočitve turistov po občinah, 2025; vir podatkov SURS



Slika 11: Prihodi in prenočitve vseh turistov po mesecih, 2025; vir podatkov SURS

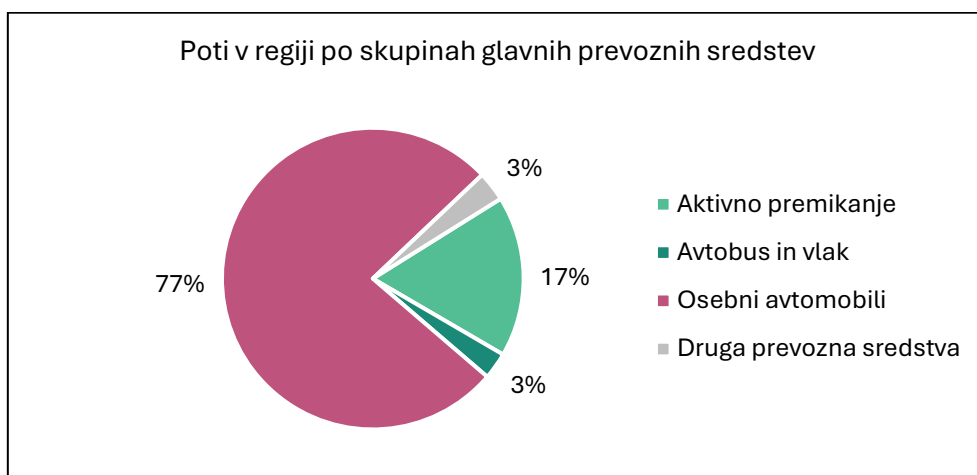


Slika 12: Turistična obremenjenost, primerjava regij, 2025 Kaj pa pomeni ta števila na karti?; vir: Observatorij mobilnosti

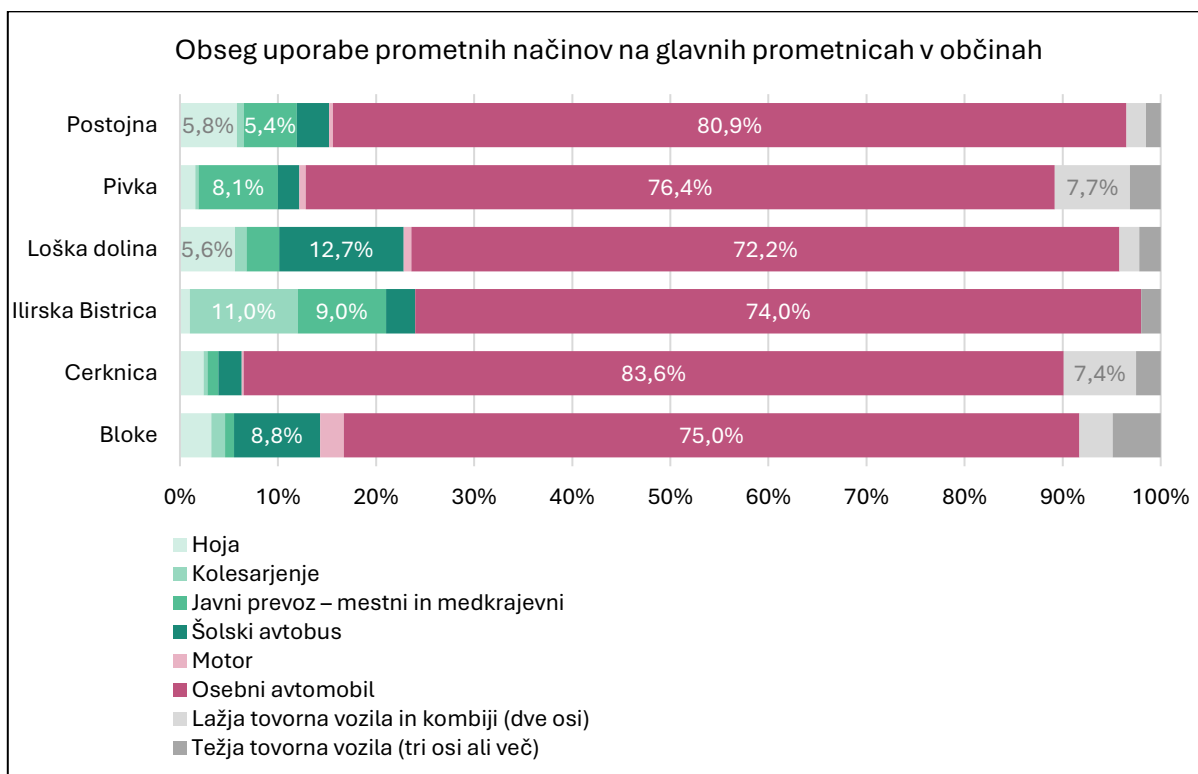
Potovalne navade in motorizacija

Za mobilnost v regiji je značilna velika odvisnost od osebnega avtomobila. Z njim je opravljenih približno 78 % dnevnih poti prebivalcev, avtomobil pa ima pomembno vlogo tudi pri krajših vsakodnevnih poteh. Visoko uporabo avtomobila spremlja nadpovprečna in še vedno rastoča stopnja motorizacije: leta 2025 je bilo v regiji 651 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, v Sloveniji pa 594.

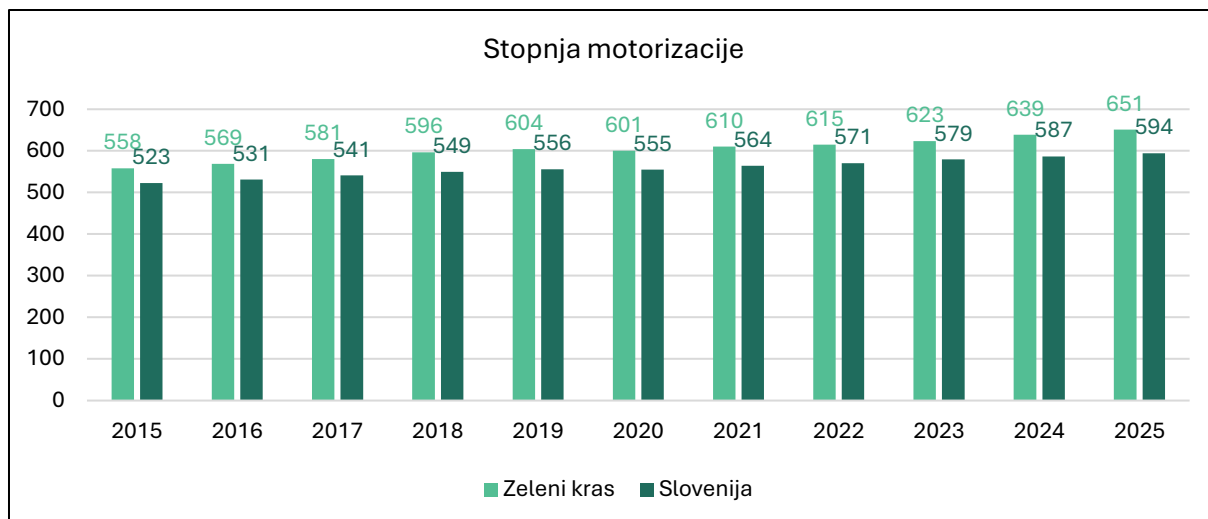
Takšen vzorec je povezan z značilnostmi poselitve in razporeditvijo dejavnosti, pa tudi z omejeno konkurenčnostjo alternativnih načinov prevoza. Hoja in kolesarjenje imata večji potencial predvsem znotraj občinskih središč in pri krajših poteh, javni prevoz pa pri številnih vsakodnevnih potovanjih še ne predstavlja dovolj konkurenčne alternative avtomobilu.



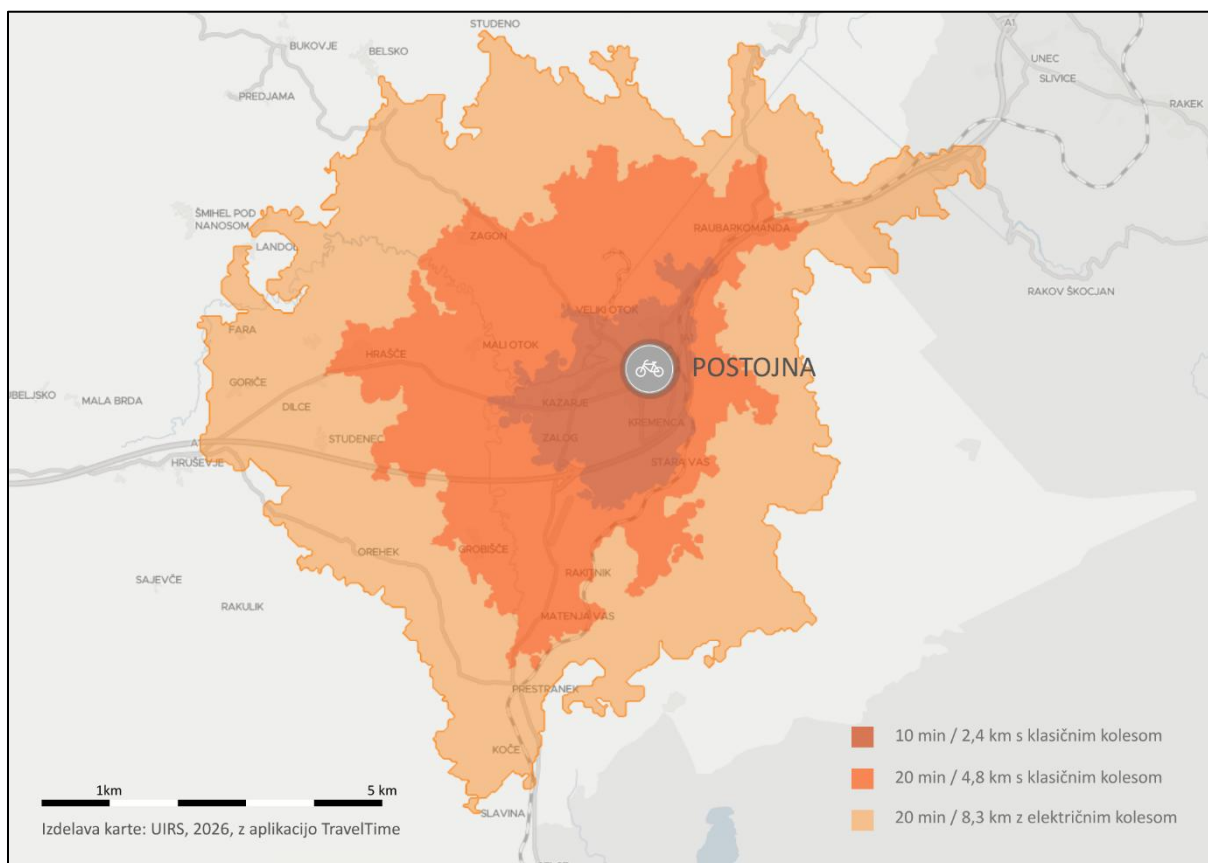
Slika 13: Poti v regiji po skupinah glavnih prevoznih sredstev, letno, 2025; vir podatkov SURS



Slika 14: Obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občinah (OCPS obvezni kazalnik 1), 2024; vir podatkov gradiva za OCPS občin v regiji



Slika 15: Stopnja motorizacije med leti 2015 in 2025; vir podatkov SURS

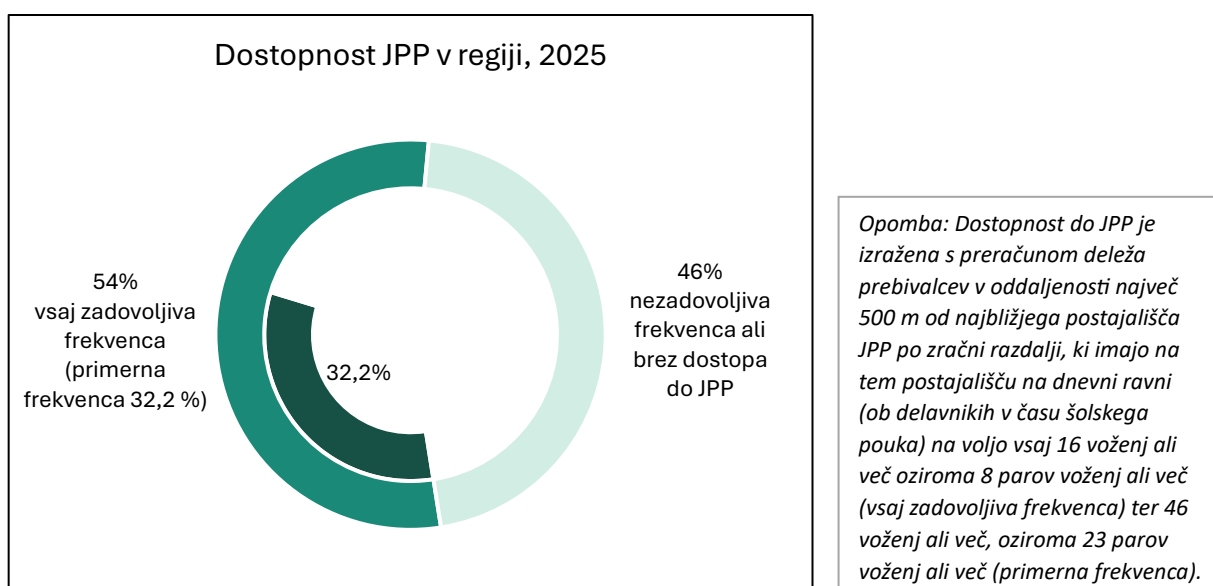


Slika 16: Potencial za kolesarjenje do regionalnega središča Postojna

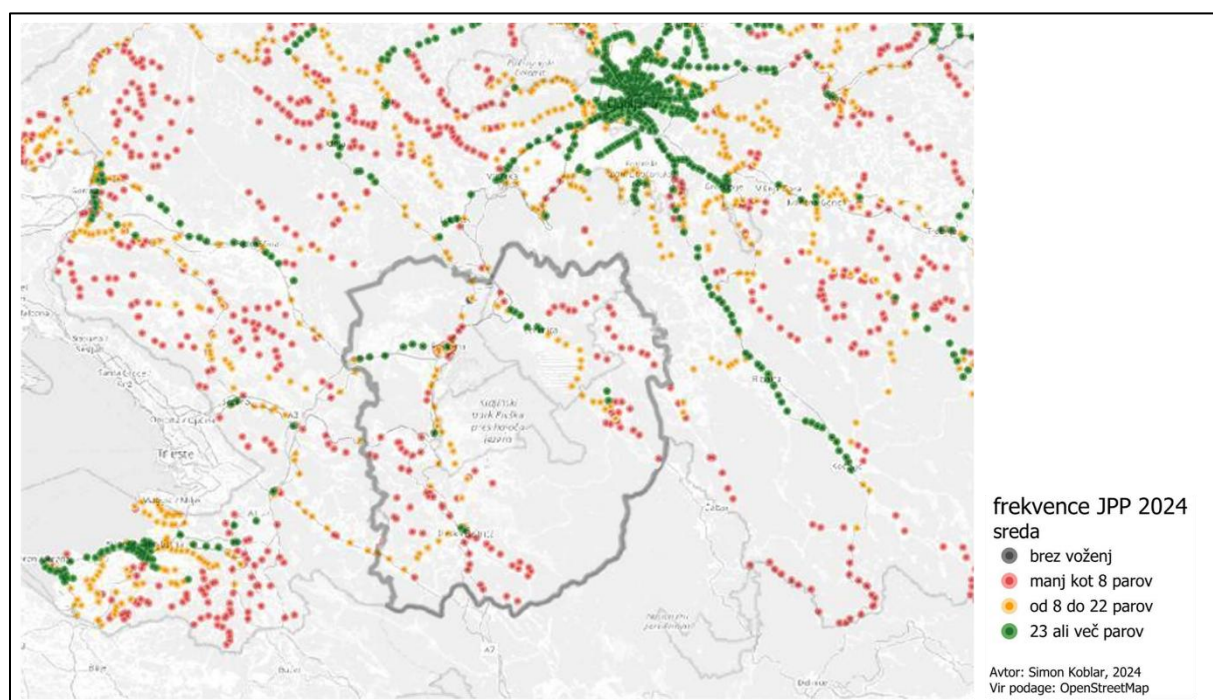
Dostopnost in razlike znotraj regije

Dostopnost se po regiji zelo razlikuje - večja središča in naselja ob glavnih prometnih koridorjih imajo praviloma boljšo dostopnost, medtem ko imajo prebivalci redkeje poseljenih območij slabši dostop do javnega prevoza, delovnih mest in storitev. Posebej izpostavljeni so prebivalci brez avtomobila ali voznškega dovoljenja, starejši, gibalno ovirani in druge ranljive skupine. Tveganje prevozne revščine je v regiji nad slovenskim povprečjem, še posebej na podeželju in ob koncih tedna.

Demografsko staranje bo pomen dostopnosti še povečalo. Zlasti v delih Ilirske Bistrice, Loške doline in Blok se zmanjševanje in staranje prebivalstva prepletata z razpršeno poselitvijo, zato klasični linijski javni prevoz sam težko zagotavlja ustrezno raven dostopnosti.



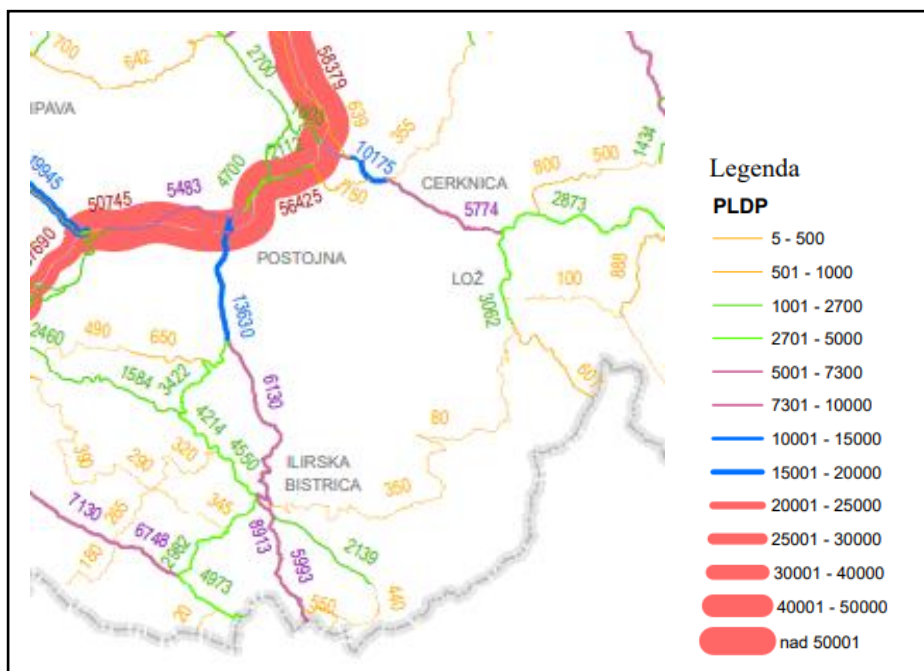
Slika 17: Dostopnost JPP v regiji za 500 m radije okoli postajališč, 2025; vir: Observatorij mobilnosti



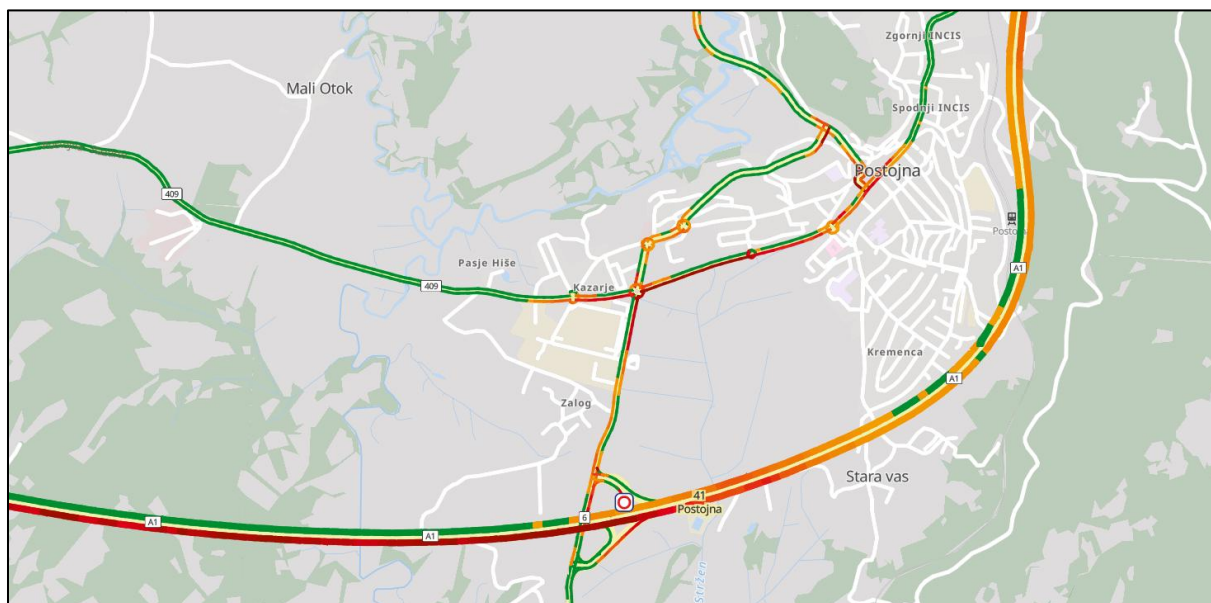
Slika 18: Frekvenca JPP na delovni dan v regiji (siva obroba) in širše, 2024; vir: predstavitev Dostopnost JPP V Sloveniji

Prometne obremenitve in prometna varnost

Prometne obremenitve so prostorsko in časovno zelo različne. Največje so na avtocesti A1, kjer je PLDP leta 2024 na odseku Logatec–Unec znašal 58.379 vozil, na odseku Unec–Postojna 56.425, med Postojno in Razdrtim pa 50.745 vozil na dan. Med neavtocestnimi državnimi cestami so bolj obremenjeni zlasti odseki Postojna–Pivka s 13.630 vozili, Rakek–Cerknica z 10.175, priključek Unec–Unec z 9.300 ter Ilirska Bistrica–Dolnji Zemon z 8.913 vozili na dan. Obremenitve se dodatno povečujejo zaradi tranzitnega, tovarnega in turističnega prometa, ob zastojih, nesrečah ali delih na avtocesti pa se del prometa preliva na regionalne in lokalne ceste skozi naselja.

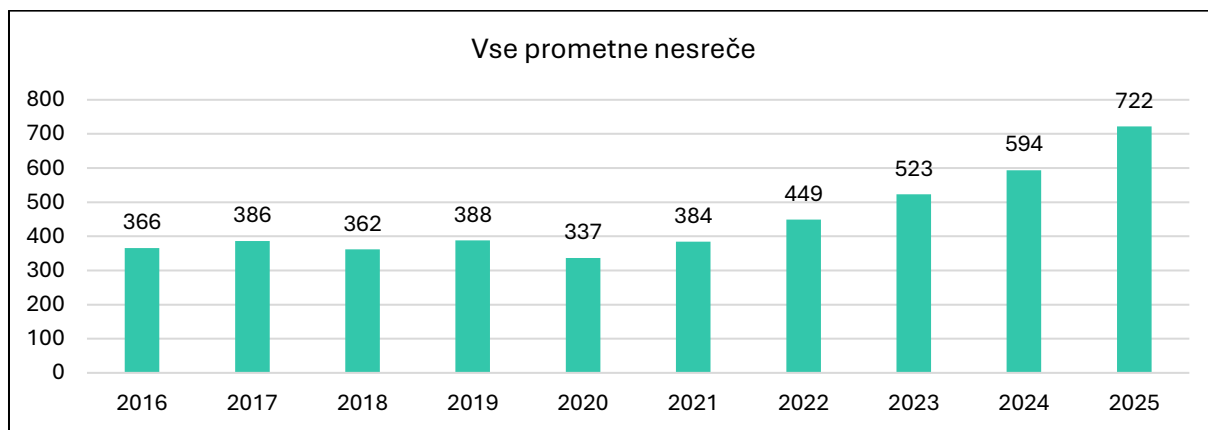


Slika 19: Prometne obremenitve na območju regije 2024; vir: Karta prometnih obremenitev 2024, OPSI, 2025

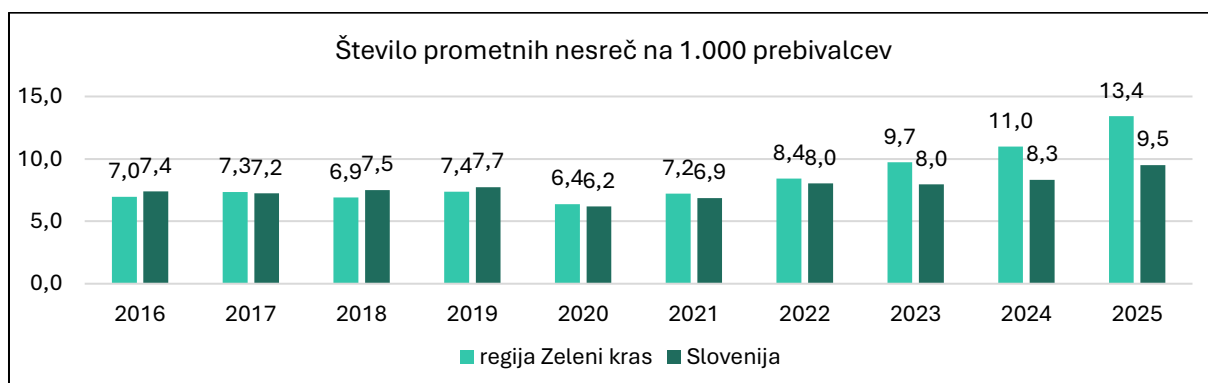


Slika 20: Prikaz odvijanja prometa v Postojni in na primorski avtocesti v popoldanski konici na delovni dan, 24. 9. 2026; vir: Promet.si

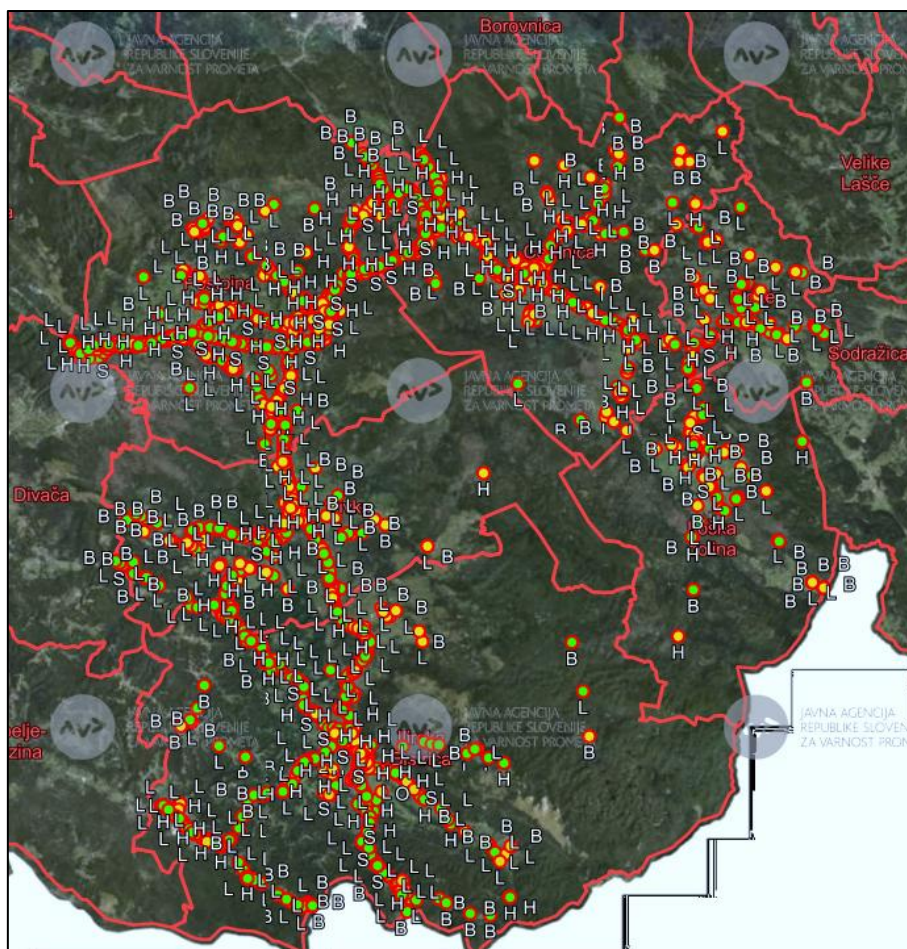
Prometna varnost se v zadnjih letih ne izboljšuje. Število prometnih nesreč se povečuje; leta 2025 jih je bilo v regiji evidentiranih 722 oziroma 13,4 na 1.000 prebivalcev, medtem ko je bilo slovensko povprečje 9,5. Od leta 2021 je stopnja prometnih nesreč v regiji višja od slovenskega povprečja. Prostorsko so nesreče skoncentrirane predvsem v naseljih in ob državnih cestah, kjer se prepletajo lokalni, regionalni in tranzitni prometni tokovi.



Slika 21: Vse prometne nesreče v letih 2016–2025, Primorsko-notranjska regija; vir podatkov: AVP



Slika 22: Število prometnih nesreč na 1.000 prebivalcev v letih 2016–2025, Primorsko-notranjska regija; vir podatkov: AVP



Slika 23: Lokacije vseh prometnih nesreč v Primorsko-notranjski regiji v obdobju 2016-2025; vir podatkov: AVP

4. Stanje in razvojna izhodišča po stebrih

Poglavje predstavlja podrobnejšo analiza stanja prometnega sistema po posameznih stebrih RCPS. Obravnavani so načrtovanje prometa, javni prevoz, kolesarjenje, hoja, osebni in tovorni motorni promet ter turistični promet. Pri vsakem stebru so najprej povzete ključne značilnosti obstoječega stanja in razvojni trendi, nato pa izpostavljeni dosežki, izzivi in priložnosti.

Takšna struktura omogoča, da se ugotovitve iz različnih analiz in virov povežejo po vsebinskih področjih ter primerjajo med seboj. Izpostavljeni dosežki kažejo na že vzpostavljene dobre prakse in razvojne premike, izzivi na ključne ovire in pomanjkljivosti, priložnosti pa na možnosti za nadaljnji razvoj. Skupaj predstavljajo podlago za določitev prioritet in ciljnih vrednosti ter oblikovanje strateških vodil RCPS.

4.1 Načrtovanje prometa

Strateški okvir za CPN v regiji je z dobro delujočim regionalnim centrom mobilnosti (RCM) Zeleni kras že dobro vzpostavljen, večji izziv pa je usklajevanje načrtovanja med občinami, državo in različnimi sektorji. Občine pri nekaterih skupnih infrastrukturnih, komunalnih in kolesarskih projektih že sodelujejo, različni strateški dokumenti (regionalni razvojni program (RRP), regionalni prostorski plan (RPP), občinske celostne prometne strategije (OCPS) in sektorski dokumenti, denimo za gospodarstvo in turizem) pa zagotavljajo vse širšo skupno vsebinsko podlago za obravnavo prometa, dostopnosti in prostorskega razvoja. Priprava RCPS pomeni prvi celovit proces, v katerem se te vsebine obravnavajo sistematično in za celotno regijo.

Pomembna institucionalna izboljšava je vzpostavitev RCM Zeleni kras pri RRA Zeleni kras. RCM predstavlja regionalno povezavo med občinami in državno ravno CPN ter zagotavlja strokovno podporo pri načrtovanju in upravljanju prometa, povezovanju prometnega in prostorskega razvoja ter promociji trajnostne mobilnosti. V regiji je RCM že sodeloval pri zbiranju podatkov in mnenj uporabnikov, med drugim z anketami o JPP in kolesarjenju, pri organizaciji Evropskega tedna mobilnosti (ETM) ter pri evidentiranju načrtovanih kolesarskih povezav. RCM je tudi pripravljavec in koordinator procesa izdelave RCPS.

Kljub okrepljenemu strateškemu in institucionalnemu okviru ostaja načrtovanje prometa razdrobljeno med številne nosilce. Občine, državni resorji, upravljavci državne infrastrukture, Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP), prevozniki in drugi deležniki imajo različne pristojnosti, prostorske obsege in časovne horizonte. Intervjuji in fokusne skupine kažejo, da je usklajevanja med njimi pogosto premalo, zato se posamezni prometni sistemi in projekti še vedno obravnavajo parcialno, skupni regionalni interes je ponekod že izražen (denimo pri prevozi turistov), vendar še ni uveljavljen. Posebej izrazito je to pri vsebinah, ki presegajo občinske meje ali so odvisne od odločitev državne ravni.

Pomemben vidik je tudi povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja. RPP prometno sistem že obravnava kot sestavni del prostorskega razvoja regije ter povezuje razvoj poselitve, gospodarskih območij, storitev in prometne dostopnosti. V praksi pa razvoj prometnega sistema še ni dovolj usklajen s prostorskimi razvojnimi potrebami in varstvenimi režimi. Razpršena poselitev in umeščanje dejavnosti povečujeta potrebe po prevozi, medtem ko so možnosti za zagotavljanje avtomobilu konkurenčnih alternativ na redkeje poseljenih območjih omejene.

Na učinkovitost načrtovanja vpliva tudi dolgotrajnost priprave in izvedbe nekaterih projektov. Posamezni projekti se pripravljajo več let, njihove časovnice pa se spreminjajo zaradi zahtevnih

prostorskih in upravnih postopkov, financiranja, kadrovskih omejitev, usklajevanja z državnimi institucijami in spreminjanja prioritet. Zato med prepoznanimi potrebami, načrtovanimi rešitvami in njihovo dejansko izvedbo pogosto nastaja precejšen časovni razkorak.

Dosežki

- **Vzpostavljen strateški okvir za CPN**

Regija ima razmeroma dobro razvit načrtovalski okvir, ki ga sestavljajo RRP, RPP, OCPS in priprava prve RCPS. Vseh šest občin v regiji je leta 2025 sprejelo OCPS; Bloke in Loška dolina prvič, Cerknica, Ilirska Bistrica, Pivka in Postojna pa že drugo generacijo strategije. To zagotavlja kakovostno skupno strokovno podlago za regijsko načrtovanje.

- **Vzpostavitev RCM Zeleni kras**

RCM pri RRA Zeleni kras je vzpostavil regionalno strokovno in organizacijsko podporo CPN ter povezavo med šestimi občinami in državno ravno. Koordinira pripravo RCPS ter tako zapolnjuje prej slabo pokrito regionalno raven prometnega načrtovanja.

- **Izkušnje občin s celostnim prometnim načrtovanjem**

Občine imajo za seboj najmanj en celovit proces priprave OCPS, štiri pa že dva. S tem so pridobile praktične izkušnje s CPN, predvsem z vključevanjem javnosti, analizo potovalnih navad, spremljanjem kazalnikov in pripravo akcijskih načrtov, kar je mogoče nadgraditi na regionalni ravni.

- **Začetki medobčinskega sodelovanja**

Med občinami že poteka sodelovanje pri infrastrukturnih, kolesarskih, razvojnih in drugih projektih, proces priprave RCPS pa prvič omogoča njihovo sistematično povezovanje v skupen regionalni prometni okvir.

Izzivi

- **Razdrobljeno načrtovanje in upravljanje prometa**

Pristojnosti CPN so razdeljene med šest občin, državne resorje, upravljavce infrastrukture, DUJPP, prevoznike in druge nosilce. Posebej zahtevno je usklajevanje projektov, ki presegajo občinske meje ali so odvisni od državnih odločitev, zato skupni regionalni interes še ni vedno dovolj jasno zastopan.

- **Dolgotrajna priprava in izvajanje projektov**

Pri pomembnih državnih prometnih povezavah se potrebe in načrti pogosto oblikujejo precej pred dejansko izvedbo. Med takšnimi primeri so načrtovana povezava Postojna–Jelšane ter nadgradnje železniških prog Logatec–Postojna in Postojna–Divača, pri katerih prostorski, upravni, finančni in drugi postopki potekajo več let.

- **Velike prostorske in demografske razlike**

Regija ima le 36,7 prebivalca na km². Medtem ko prebivalstvo raste predvsem v Postojni, Cerknici in Pivki, se zmanjšuje v Ilirski Bistrici, Loški dolini in na Blokah; leta 2026 je bilo že 24 % prebivalcev starejših od 65 let. Zaradi tega enoten model prometne ponudbe za celotno regijo ni primeren.

- **Različna raven razvitosti in ambicioznosti OCPS**

Čeprav imajo OCPS vse občine, se dokumenti razlikujejo po vsebinski poglobljenosti in ambicioznosti načrtovanih ukrepov. Razlika je vidna že v tem, da imajo štiri občine drugo generacijo OCPS, dve pa prvo, kar povečuje pomen regionalnega usklajevanja skupnih standardov in prioritet.

- **Močna funkcionalna odvisnost od središč zunaj regije**

Leta 2025 je zunaj regije delalo približno 44 % delovno aktivnih prebivalcev. Največ migracij je bilo proti Ljubljani, pomembni pa so tudi tokovi proti Kopru, Logatcu in Sežani. Načrtovanje mobilnosti mora zato poleg povezav znotraj regije obravnavati tudi večje medregijske dnevne tokove.

- **Povezovanje prometnega in prostorskega razvoja je pomanjkljivo**

Razvoj stanovanjskih območij, gospodarskih con, storitev in večjih generatorjev prometa neposredno določa prihodnje potrebe po mobilnosti. Poseben izziv zato predstavljajo uskladitev RCPS, RPP in RRP ter preprečevanje razvoja na lokacijah, ki dolgoročno povečujejo avtomobilsko odvisnost in stroške zagotavljanja prometnih storitev.

Priložnosti

- **Krepitev državnega in evropskega okvira CPN**

Zakon o CPN, nacionalne smernice za RCPS, razvoj državnega programa CPN ter evropske zahteve po povezovanju lokalne, regionalne in državne ravni ustvarjajo bistveno boljše institucionalne pogoje kot v preteklosti. Regija lahko ta okvir uporabi za večjo težo skupnih regionalnih pobud do države.

- **Dostop do znanja in dobrih praks**

Občine, RCM in RRA imajo vse več možnosti za vključevanje v nacionalna in evropska usposabljanja, projekte in izmenjave dobrih praks. Izkušnje štirih občin z drugo generacijo OCPS dodatno omogočajo prenos uspešnih rešitev znotraj same regije.

- **Povezovanje RCPS in RPP**

Sočasna priprava regionalnega prometnega in prostorskega okvira je pomembna priložnost za skupno obravnavo poselitve, delovnih mest, gospodarskih območij, storitev in prometnih povezav. Poseben potencial predstavlja krepitev policentričnega sistema s Postojno kot glavnim regionalnim središčem ter Cerknico in Ilirsko Bistrico kot pomembnima središčema svojih zaledij.

- **Zmanjševanje potrebe po dolgih dnevni poteh**

Krepitev delovnih mest, storitev in družbene infrastrukture v regiji lahko zmanjša del velikih dnevnih migracij. Glede na to, da danes zunaj regije dela približno 44 % delovno aktivnih prebivalcev, ima povezovanje prometne politike s policentričnim gospodarskim in prostorskim razvojem velik potencial.

- **Načrtovani državni projekti in zagotovljena sredstva**

V državnem načrtu razvojnih programov (NRP) so za obdobje 2026–2029 že vključeni številni projekti na območju regije, hkrati pa se pripravljajo večje cestne in železniške naložbe. Priložnost RCPS je, da te investicije poveže v skupno regionalno vizijo in jih izkoristi tudi za izboljšanje JPP, kolesarjenja, hoje in večmodalnosti, ne le za povečanje zmogljivosti posamezne infrastrukture.

4.2 Javni prevoz

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

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

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

Dosežki

- **Razvoj prilagodljivih prevozov**

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

Desno: Primeri prevozov na zahtevo v občinah



- **Dobro organizirani šolski prevozi**

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

Desno: Prevoz osnovnošolcev v Ilirski Bistrici



- **Cenovna dostopnost JPP**

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

Desno: Različne vrste enotnih vozovnic za javni prevoz



- **Začetek razvoja večmodalnih točk**

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

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

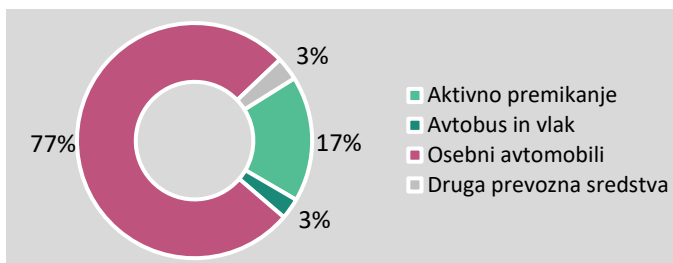


Izzivi

- **Nizka uporaba JPP**

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

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



- **Nizka raven storitev JPP**

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

- **Prenizke in časovno neustrezne frekvence**

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

Desno: Primer voznega reda na dveh mestih v Cerknici

- **Slabi prestopni pogoji**

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

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



- **Pomanjkanje voznikov**

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

Priložnosti

- **Nadgradnja železniškega prometa**

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

- **Hitre daljinske avtobusne povezave**

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

- **Povezovanje šolskih, rednih in prilagodljivih prevozov**

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

- **Aktivnejša vloga DUJPP**

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

4.3 Kolesarjenje

Kolesarjenje ima danes v regiji bolj izrazito vlogo v rekreaciji in turizmu kot pri vsakodnevni mobilnosti. Na možnosti njegove uporabe sicer vplivajo razpršena poselitev, razdalje med naselji, relief in podnebne razmere, pomembnejša od teh omejitev pa je še vedno nepovezanost infrastrukture. Posamezni kakovostni odseki in načrtovane povezave še ne tvorijo omrežja, ki bi omogočalo varne in neposredne poti med naselji, delovnimi mesti, šolami, storitvami in postajami JPP.

Kolesarske povezave so v zadnjih letih vse bolj prisotne v občinskih strategijah, prostorskih aktih in investicijskih načrtih. Za številne odseke že obstajajo študije in projektna dokumentacija, vendar so trase pogosto nastajale v okviru posameznih občin ali projektov. Zato še ni jasne regionalne hierarhije povezav, enotnih standardov označevanja in dogovorjenih prioritet izvedbe.

Hkrati se spreminjajo tudi pogoji za uporabo kolesa. Električna kolesa povečujejo možen doseg in zmanjšujejo vpliv reliefa, narašča zanimanje za rekreativno in športno kolesarjenje, pomembna sredstva pa so že predvidena za nove povezave. To ustvarja dobro izhodišče, da se turistično-rekreativna vloga kolesarjenja postopno dopolni z vsakodnevno prometno funkcijo.

Dosežki

- **Zametki regionalnega omrežja**

Posamezni odseki državnega in lokalnega kolesarskega omrežja so že urejeni. Med konkretnimi primeri so kolesarska pot Cerknica–Dolenje Jezero ter izvedeni odseki na povezavah Logatec–Postojna, Postojna–Pivka in Pivka–Knežak. Izveden je tudi odsek med Grahovim in Bloško Polico, nadaljnji razvoj pa se načrtuje v okviru državnih povezav D1, D7, G5, G8, R12, R13 in R14.

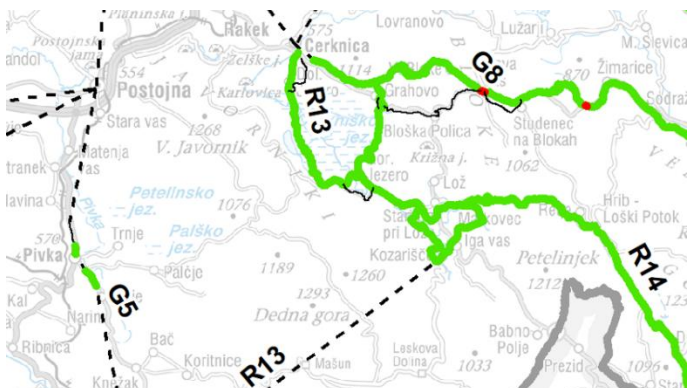
Desno: Odseki urejenih medkrajevnih kolesarskih povezav pri Grahovem, Cerknici, Pivki in Prestranku



- **Pripravljena dokumentacija za nove povezave**

Za več povezav so že pripravljene študije in idejni projekti oziroma so koridorji rezervirani v prostorskih dokumentih.

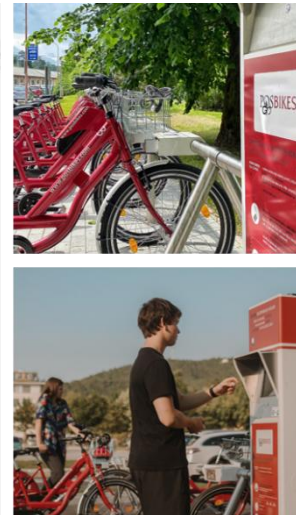
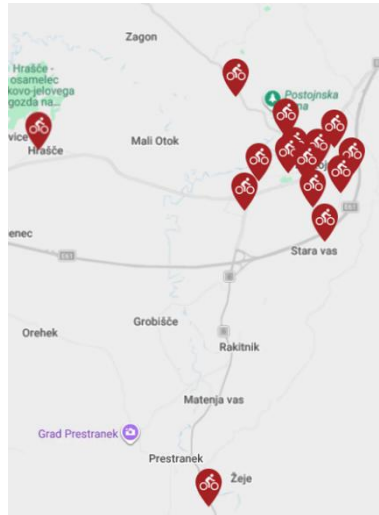
Desno: Državne kolesarske povezave v regiji z že izdelano dokumentacijo za izvedbo



- **Zametek regionalnega sistema izposoje**

POsbikes s ponudbo običajnih in električnih koles predstavlja osnovo, ki jo je mogoče širiti in postopno povezovati v regionalno mrežo javne izposoje koles.

Desno: Lokacije 14 obstoječih postajališč sistema POSbikes v Postojni z okolico ter primera dveh postajališč



- **Zagotovljena finančna sredstva**

V NRP 2026–2029 je za kolesarske povezave Primorsko-notranjske in Obalno-kraške regije predvidenih približno 6,7 milijona EUR, za Krošnjaško kolesarsko pot na območju Cerknice, Loške doline in Blok pa približno 5 milijonov EUR.

Izzivi

- **Nepovezano regionalno omrežje**

Med občinami, naselji, turističnimi cilji in prometnimi vozlišči še vedno manjkajo sklenjene in varne povezave.

- **Neusklajeno načrtovanje in označevanje**

Obstoječi projekti in variantne trase niso povezani v jasno regionalno zasnovo, sistemi označevanja pa se med posameznimi območji razlikujejo.

- **Zahtevne prostorske razmere**

Ozke regionalne ceste, zavarovana območja, relief, lastništvo zemljišč in zahtevni postopki umeščanja podaljšujejo pripravo načrtov in povečujejo stroške urejanja povezav.

- **Pomanjkljiva spremljajoča infrastruktura**

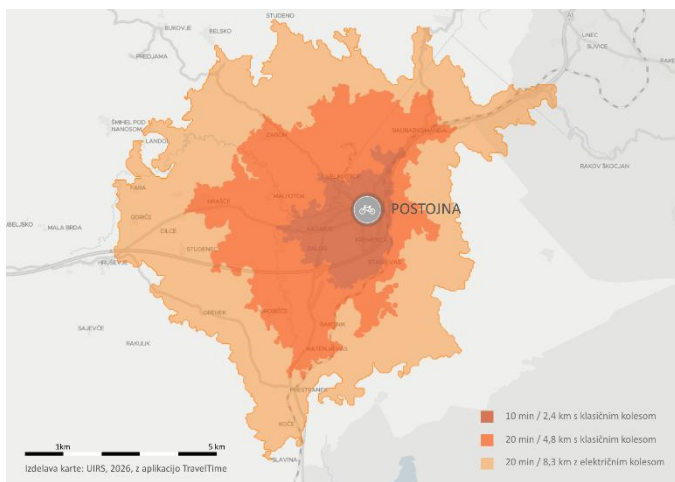
Na pomembnih ciljnih ponekod manjkajo varna in pokrita parkirišča, kakovostna stojala in druga oprema, sistemi (javne) izposoje pa med seboj niso povezani.

Priložnosti

• Krepitev vsakodnevnega kolesarjenja

Največji potencial za vsakodnevno kolesarjenje ima urejanje povezav v območjih z večjo koncentracijo prebivalstva in dejavnosti, denimo na oseh Postojna–Pivka, Begunje–Cerknica in Cerknica–Rakek.

Desno: Potencial za kolesarjenje v okolici Postojne – v 20 min so z e-kolesom dosegljiva naselja kot so Prestranek, Orehek, Hrašče in Hruševje



• Električna kolesa

E-kolesa omogočajo uporabo kolesa na daljših razdaljah in reliefno zahtevnejših območjih ter tako širijo območje, na katerem je kolo realna alternativa avtomobilu.

Desno: Postajališče sistema POSbikes (izposoja e-koles) v Hraščah, naselju 5 km zahodno od Postojne



• Kolesarski turizem

Naravno okolje, poljske in gozdne poti ter številne turistične znamenitosti omogočajo nadaljnji razvoj kolesarskega turizma in povezovanje turistične ponudbe z regionalnim omrežjem.

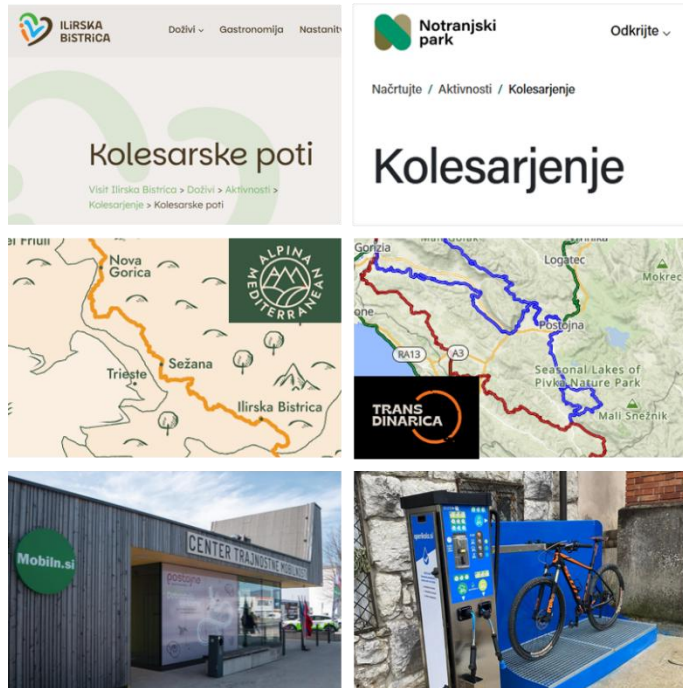
Desno: Primeri turističnih kolesarskih ciljev in poti (Cerkniško in Bloško jezero, Predjamski in grad Snežnik, Snežniško pogorje), kolesarska karta Zelenega krasa



- **Naraščajoča priljubljenost kolesarjenja**

Večje zanimanje javnosti za kolesarjenje povečuje podporo vlaganjem v kakovostne povezave, storitve in spremljajočo infrastrukturo.

Desno: Primeri informacij o lokalnih, regionalnih in daljinskih kolesarskih poteh ter podporne infrastrukture v regiji



- **Izraba opuščenih železniških koridorjev za kolesarske povezave**

Na odsekih, kjer bodo zaradi nadgradnje železniške proge deli obstoječe trase opuščeni, se lahko preveri možnost njihove uporabe za ureditev kakovostnih in ločenih kolesarskih povezav. Takšni koridorji lahko zaradi ugodnih naklonov in že zagotovljenega prostora pomembno prispevajo k sklenjenosti regionalnega kolesarskega omrežja.

4.4 Hoja

Čeprav se večina peš poti opravi na lokalni ravni, ima hoja pomembno vlogo tudi v regionalnem prometnem sistemu. Predstavlja namreč začetni in končni del poti z JPP ter omogoča dostop do regionalno pomembnih ustanov in večjih generatorjev prometa, kot so šole, zdravstvene in upravne ustanove, večja zaposlitvena območja ter turistični cilji. Posebej pomembne so zato kakovostne peš povezave do regionalnih generatorjev prometa ter do železniških in avtobusnih postaj ter večmodalnih točk višje ravni, kjer se povezujejo lokalna in regionalna potovanja.

Hoja ima največji prometni potencial v občinskih središčih in drugih območjih z večjo koncentracijo stanovanj, storitev, šol in delovnih mest. Na podeželju in med manjšimi naselji so zaradi razdalj in razpršene poselitve možnosti bistveno manjše. Pomembna razlika obstaja tudi med zelo razvito rekreacijsko in pohodniško mrežo ter pogosto precej slabšimi pogoji za vsakodnevno hojo ob prometnejših cestah in do pomembnih ciljev.

V občinah se postopoma urejajo pločniki, prehodi in varnejše šolske poti, vendar ostajajo pomanjkljivosti predvsem na povezavah ob državnih in regionalnih cestah, na dostopih do postaj JPP, večmodalnih točk in regionalno pomembnih ustanov ter v območjih, kjer je javni prostor še vedno pretežno prilagojen motornemu prometu. V večjih središčih predstavljata pomemben izziv tudi hitrost in gostota motornega prometa, ki zmanjšujeta občutek varnosti in privlačnost hoje.

Hoja je hkrati način mobilnosti, pri katerem se prometni, zdravstveni, prostorski in turistični cilji najbolj neposredno povezujejo. Urejanje kakovostnih peš povezav zato ni pomembno samo zaradi mobilnosti, ampak tudi zaradi kakovosti javnega prostora, telesne dejavnosti prebivalcev in privlačnosti naselij.

Dosežki

- **Izboljševanje varnosti pešcev**
Občine postopno urejajo pločnike, prehode za pešce, umirjanje prometa in varnejše dostope do šol ter drugih javnih objektov.
- **Večja pozornost hoji v načrtovanju**
Hoja se vse pogosteje vključuje v OCPS, prometno načrtovanje in urejanje javnega prostora kot enakovreden način vsakodnevne mobilnosti.
- **Razvita mreža poti za rekreacijo**
Regija ima obsežno mrežo pohodniških, gozdnih in poljskih poti, ki predstavlja pomemben del lokalne in turistične ponudbe.

Izzivi

- **Manjkajoče vsakodnevne peš povezave**

Ob regionalnih cestah ter na dostopih do šol, vrtcev, postaj in javnih ustanov – med njimi je tudi veliko lokacij regionalnega pomena – ponekod manjkajo neprekinjeni pločniki, varni prehodi in ustrezna osvetlitev.

Desno: Primeri slabih razmer za hojo pri Šolskem centru v Postojni, železniški postaji na Rakeku, avtobusni postaji v Ilirski Bistrici in v središču Cerknice



- **Konflikti z motornim prometom**

Gost in hiter promet zmanjšuje varnost in privlačnost hoje predvsem v Cerknici, Rakeku in Postojni. Večina nesreč z udeležbo pešcev se zgodi v naseljih.

- **Različna kakovost javnega prostora**

Na posameznih območjih primanjkuje sence, urbane opreme in počivališč, dodatne prilagoditve pa so potrebne tudi za gibalno ovirane osebe.

Desno: Primeri pomanjkljive dostopnosti in urejenosti nekaterih regionalno pomembnih ciljev poti v Postojni (avtobusna postaja, zdravstveni dom in bolnišnica, železniška postaja) in Pivki (Park vojaške zgodovine)



Priložnosti

- **Kratke poti v občinskih središčih**

Šole, storitve, upravne dejavnosti in delovna mesta so v občinskih središčih pogosto dovolj blizu, da je del avtomobilskih poti mogoče nadomestiti s hojo.

- **Koncept kratkih razdalj**

Postojna ima zaradi koncentracije funkcij posebej dober potencial za razvoj elementov 15-minutnega mesta, podobna načela pa so uporabna tudi v drugih občinskih središčih.

- **Aktivni turizem in rekreacija**

Razvoj pohodništva in rekreacije lahko spodbuja vlaganja v kakovostne poti in javni prostor, ki hkrati izboljšujejo razmere za vsakodnevno hojo prebivalcev.

4.5 Osebni motorni promet

Osebni motorni promet je temelj današnjega prometnega sistema regije. Razpršena poselitev, dnevne migracije ter omejena konkurenčnost JPP pomenijo, da je avtomobil za velik del prebivalstva zelo pomemben oziroma pogosto edini praktično uporaben način opravljanja dnevnih poti. Zahodni del regije ima hkrati dobro navezavo na avtocestno omrežje, kar zagotavlja dobro dostopnost večjih zunanjih središč, predvsem v Osrednjeslovenski in Obalno-kraški regiji.

Po cestnem omrežju pa ne potekajo samo lokalna in regionalna potovanja. Regijo prečkajo izraziti tranzitni tokovi proti Obali, Hrvaški in Italiji, ki se v turistični sezoni še okrepijo. Ob zastojih, nesrečah in zaporah na avtocesti se del prometa preusmeri na regionalne in lokalne ceste skozi naselja. Posebej obremenjeni so Postojna, os Postojna–Pivka–Ilirska Bistrica ter vstopi v Cerknico.

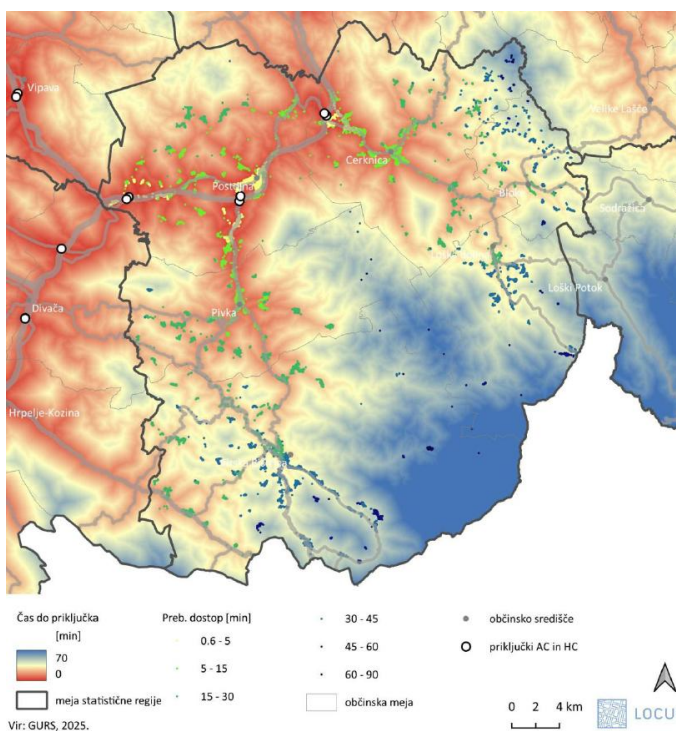
Vprašanje cestnega prometa v RCPS zato ni samo vprašanje gradnje ali zmogljivosti cest, temveč predvsem upravljanja prometnih tokov, prometne varnosti, parkiranja, sopotništva in razmerja med cestno dostopnostjo ter uporabo drugih načinov mobilnosti.

Dosežki

- **Dobra cestna dostopnost večjega dela regije**

Več kot 80 % prebivalcev živi največ 30 minut vožnje od priključka na avtocesto (AC) oziroma hitro cesto (HC), kar zagotavlja dobro dostopnost do večjih središč znotraj in zunaj regije.

Desno: Potovalni časi od/do priključka na avtocesto ali hitro cesto v regiji



- **Obvoznica Ilirske Bistrice**

Obvoznica Ilirske Bistrice je primer učinkovitega preusmerjanja tranzitnega prometa in razbremenitve naselja.

Desno: Obvoznica Ilirske Bistrice



- **Začetki organiziranega sopotništva**

Parkirišči pri Uncu in Cerknici se že uporabljata kot zbirni točki za sopotništvo, kar zmanjšuje število vozil na cestah.

Desno: Parkirišči za skupne vožnje pri Uncu in v Cerknici (slednji tudi P+R)



- **Prometnovarnostne izboljšave**

Občine postopno urejajo krožišča, križišča, umirjanje prometa na glavnih cestah skozi naselja, območja umirjenega prometa in druge lokalne varnostne ukrepe.

Desno: Primeri umirjanja prometa na glavnih cestah v naseljih Postojna, Pivka, Parje in Drskovče

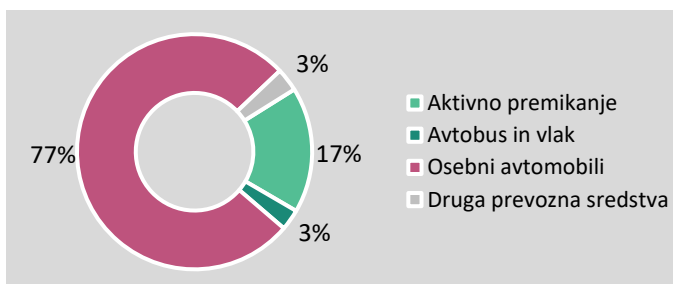


Izzivi

- **Velika odvisnost od avtomobila**

Z avtomobilom je opravljenih okoli 77 % dnevnih poti, avtomobil pa prevladuje tudi na krajših razdaljah.

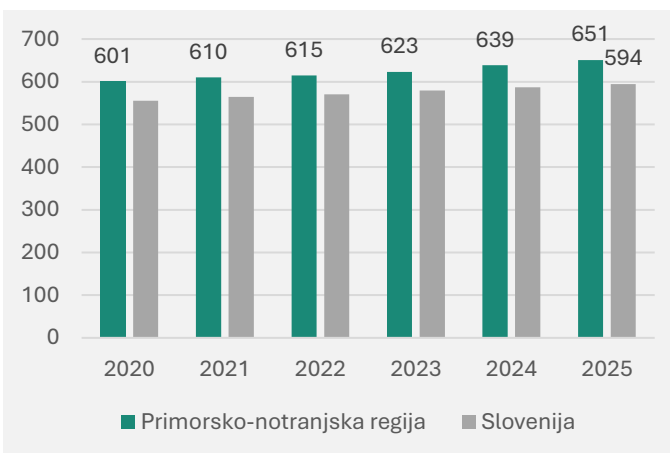
Desno: Poti v regiji po skupinah glavnih prevoznih sredstev, 2025



- **Visoka motorizacija**

Leta 2025 je bilo v regiji 651 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, v Sloveniji pa 594. Stopnja motorizacije v regiji je druga najvišja v Sloveniji.

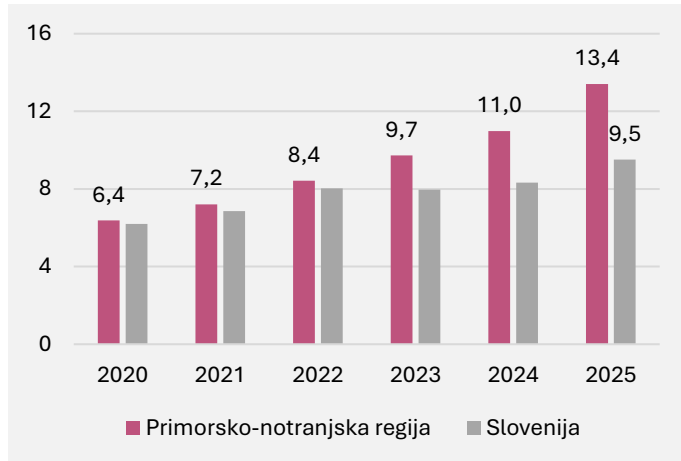
Desno: Stopnja motorizacije v regiji in Sloveniji, 2015–2025



- **Slabšanje prometne varnosti**

Število prometnih nesreč in udeležencev skozi leta narašča. Leta 2025 je bilo zabeleženih 13,4 prometne nesreče na 1.000 prebivalcev (v Sloveniji 9,5), večina nesreč pa se zgodi na ali ob državnih cestah.

Desno: Število prometnih nesreč na 1.000 prebivalcev



- **Zastoji in prelivanje tranzita skozi naselja**

Prometne motnje na avtocesti povečujejo obremenitve regionalnih cest in naselij, zlasti na območju Postojne, na osi proti Pivki in Ilirski Bistrici ter na dostopih do Cerknice.

Desno: Zastoji zaradi obnove avtoceste (med Razdrtim in Postojno, poletje 2026)



- **Pritiski parkiranja**

Težave se pojavljajo v občinskih središčih, pri šolskem centru v Postojni, zdravstvenih ustanovah, železniških postajah, turističnih ciljnih in večjih zaposlitvenih območjih.

Priložnosti

- **Načrtovane cestne nadgradnje**

Obvoznica Pivke in Cerknice, rekonstrukcija povezave Postojna–Jelšane in drugi načrtovani projekti omogočajo preusmerjanje tranzita iz naselij in ciljne izboljšave obstoječega omrežja.

- **Razvoj P+R in sopotništva**

Obstoječa zbirna parkirišča predstavljajo osnovo za razvoj mreže P+R in organiziranega sopotništva ob avtocestnih priključkih in glavnih prometnih vozliščih.

- **Vključevanje JPP v cestne projekte**

Nove in rekonstruirane cestne povezave omogočajo sočasno ureditev postajališč, prestopnih točk ter kakovostnih dostopov za pešce in kolesarje.

- **Zastoji in stroški energije kot spodbuda za premislek o alternativah**

Rastoči stroški in izguba časa v zastojih lahko povečujejo pripravljenost za uporabo JPP, sopotništva, kolesarjenja in drugih učinkovitejših načinov mobilnosti.

4.6 Tovorni motorni promet

Tovorni promet je povezan tako z gospodarsko dejavnostjo znotraj regije kot z lego regije na pomembnih prometnih poteh proti Ljubljani, Kopru, Reki in širšemu mednarodnemu prostoru. Poleg tranzitnega prometa so pomembni dostopi do industrijskih in gospodarskih območij, prevozi surovin in lesa ter vse večji obseg dostavnega prometa.

Vplivi tovarnega prometa so posebej izraziti tam, kjer glavne prometne povezave potekajo skozi naselja oziroma kjer gospodarska območja nimajo neposredne navezave na zmogljivo prometno omrežje. Obremenitve zato niso samo prometni, ampak tudi prostorski, okoljski in razvojni problem. Po drugi strani dobra prometna lega ustvarja možnosti za razvoj sodobnih logističnih in drugih gospodarskih dejavnosti, če so te prostorsko ustrezno umeščene in povezane z železnico.

Pomembna prihajajoča tema je tudi zelena logistika. Poleg preusmerjanja večjih količin tovora na železnico vključuje optimizacijo dobavnih verig, digitalno upravljanje poti, združevanje dostav ter čistejša vozila za lokalno distribucijo.

Dosežki

- **Usmerjanje tranzitnega tovarnega prometa**

S prometno signalizacijo se tranzitni tovarni promet že usmerja na glavne cestne povezave in omejuje njegovo preusmerjanje na manj primerne lokalne ceste.

Desno: Usmerjevalni tabli za tovarni promet v Pivki



- **Oskrbna točka za tovarni promet**

V bližini Postojne pri Hraščah je vzpostavljena oskrbna točka za tovarnjake z gorivom, servisom in parkiranjem.

Desno: Oskrbna točka za tovarnjake v Hraščah je del evropskega omrežja bencinskih servisov za težka tovarna vozila AS 24



- **Sodelovanje gospodarstva in občin**

Nekatera podjetja že sodelujejo z občinami pri izboljšanju dostopnosti, prometnih ureditvah in organizaciji prevozov zaposlenih.

Izzivi

- **Tovorni promet skozi naselja**

Ozki odseki skozi Rakek, Cerknico in Pivko z okolico so izpostavljeni tovornemu prometu, dodatne obremenitve pa predstavljajo prevozi lesa v večjem delu regije.

Desno: Tovornjaki v Cerknici in Rakeku



- **Dostopnost gospodarskih območij**

Prometna dostopnost nekaterih ključnih gospodarskih območij omejuje njihov razvoj. V Podskrajniku so potrebni boljša navezava na glavno cestno omrežje, razbremenitev obstoječih povezav ter varnejši dostopi, tudi s kolesom in JPP. Boljša cestna in železniška dostopnost je potrebna tudi za IOC Neverke.

Desno: Uvoza v IOC Neverke in Podskrajnik sta le za motorni promet



- **Omejena uporabnost železnice za del gospodarstva**

Za manjše, časovno občutljive pošiljke in proizvodnjo po naročilu je železniški prevoz pogosto premalo zanesljiv in prilagodljiv.

- **Naraščanje dostavnega prometa**

Več dostav povečuje število tovornih vozil na cestah, tudi na lokalnem cestnem omrežju in v naseljih.

Priložnosti

- **Nadgradnja železniških povezav**

Izboljšanje zmogljivosti in zanesljivosti železnice ter razvoj tovornih postaj v bližini obstoječih industrijsko–obrtnih con lahko poveča njen delež pri večjih tovarnih tokovih in omogoči razvoj večmodalnih logističnih verig.

- **Načrtovane obvoznice**

Obvoznice lahko zmanjšajo tovorni promet skozi naselja in izboljšajo dostop do gospodarskih območij.

- **Sodobna, zelena in digitalna logistika**

Digitalno upravljanje poti, združevanje pošilk, skupna organizacija dostav lokalne hrane in oskrbe javnih ustanov ter uporaba nizkoemisijских vozil lahko zmanjšajo število voženj, stroške in okoljske vplive logistike.

4.7 Turistični promet

Turizem pomembno vpliva na prometni sistem regije, vendar zelo neenakomerno. Največji generatorji obiskovalcev so Postojnska jama, Predjamski grad, Cerkniško jezero, Rakov Škocjan in Bloško jezero, poleg njih pa številne manjše naravne in kulturne znamenitosti. Obisk je močno koncentriran tako prostorsko kot časovno, zato prometne obremenitve niso enakomerno razporejene skozi leto in po regiji.

Turistični promet je večinoma vezan na osebni avtomobil. Številne znamenitosti ležijo zunaj glavnih naselij in niso kakovostno povezane z železniškimi in avtobusnimi postajami in postajališči. Obenem se poletni in vikend turistični promet pogosto časovno prekriva s tranzitnimi tokovi proti Obali in Hrvaški, kar dodatno obremenjuje cestno omrežje.

Razmere se med posameznimi deli regije razlikujejo. Postojna in Cerkniško jezero se srečujeta predvsem z upravljanjem velikega števila obiskovalcev, medtem ko si Loška dolina in nekateri drugi vzhodni deli regije želijo boljšo dostopnost ter večjo porazdelitev turističnega obiska. Zato enoten model upravljanja turistične mobilnosti za celotno regijo ni primeren.

Dosežki

- **Upravljanje dostopa na Cerkniškem jezeru**

Obisk Cerkniškega jezera se usmerja z urejenimi vstopnimi točkami, parkiranjem ter peš in kolesarskimi povezavami, kar zmanjšuje prometni pritisk na občutljivi prostor.



Desno: Vstopna točka ob Cerkniškem jezeru in dostop za aktivno mobilnost

- **Organizirani turistični prevozi**

V Postojni deluje sezonski shuttle, pomembne turistične znamenitosti pa obiskujejo tudi skupine v organiziranem avtobusnem prevozu.



Desno: Sezonski avtobusni prevozi za obiskovalce v Postojni

- **Mobilnostni načrt za Predjamo**

Za destinacijo Predjama je bil izdelan mobilnostni načrt, ki predstavlja podlago za bolj sistematično upravljanje dostopa obiskovalcev.



Desno: Brošura Mobilnostni načrt turistične destinacije Predjama, 2023

- **Urejanje parkirišč za avtodome**

V občinah, denimo Cerknici in Loški dolini, se razvijajo urejene možnosti parkiranja avtodomov (PZA), povezane z lokalno turistično ponudbo.

Desno: Primeri PZA v Žerovnici, Starem trgu pri Ložu, pri Postojnski jami in v Pivki

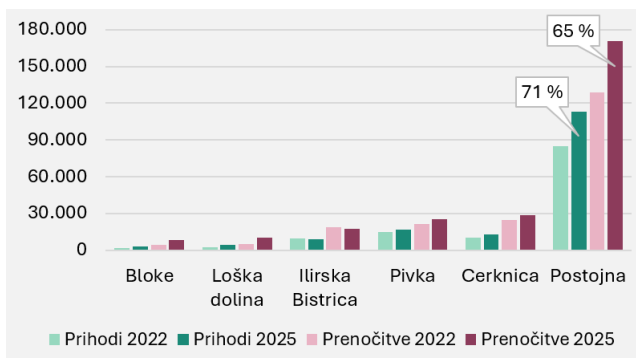


Izzivi

- **Velika prostorska koncentracija obiska**

Občina Postojna je leta 2025 ustvarila 71,0 % vseh evidentiranih turističnih prihodov v regiji, zato so prometni pritiski izrazito skoncentrirani na njenem območju.

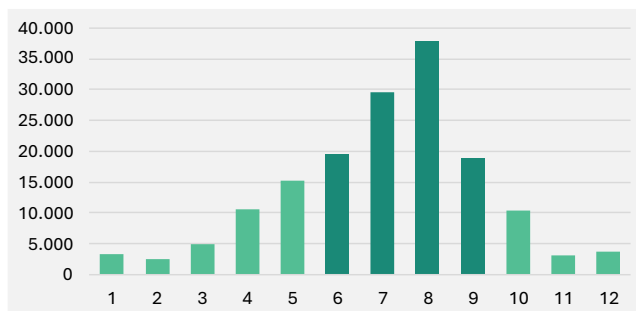
Desno: Pregled prihodov in prenočitev turistov po občinah, 2022 in 2025



- **Izrazita sezonskost**

Med junijem in septembrom 2025 je bilo v regiji evidentiranih 105.709 turističnih prihodov oziroma 66 % vseh prihodov v letu; v Sloveniji je bil primerljiv delež 54 %.

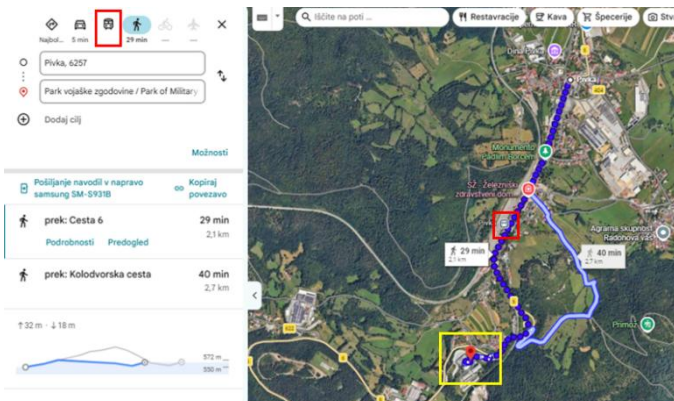
Desno: Prihodi turistov v regiji po posameznih mesecih v letu



- **Slaba dostopnost brez avtomobila**

Številni turistični cilji niso kakovostno povezani z železniškimi in avtobusnimi postajami in postajališči, zato je obisk brez osebnega avtomobila pogosto težaven.

Desno: Primer (ne)dostopnosti muzeja Park vojaške zgodovine, le 2 km oddaljenega od središča Pivke in 1 km od železniške postaje



- **Pritiski na občutljiva območja**

Na najbolj obiskanih naravnih območjih lahko večji obisk povzroča konflikte s kakovostjo bivanja in naravovarstvenimi cilji, problem pa predstavlja tudi neurejeno parkiranje.

- **Razdrobljeno upravljanje**

Turistični prevozi, parkiranje, JPP in dostop do znamenitosti se še vedno večinoma načrtujejo lokalno in niso povezani v skupen regionalni sistem.

Priložnosti

- **Trajnostna mobilnost kot del turistične ponudbe**

JPP, prevozi na zahtevo, kolesarjenje in pohodništvo lahko postanejo del same turistične izkušnje in identitete destinacije, ne le način dostopa.

- **Boljša porazdelitev obiskovalcev po regiji**

Povezovanje Postojne z manj obiskanimi znamenitostmi v Pivki, Loški dolini, na Blokah in drugih območjih lahko prispeva k prostorsko enakomernejšemu turističnemu razvoju.

- **Povezovanje JPP s turističnimi cilji**

Železniške in avtobusne postaje in postajališča v Postojni, Pivki, Ilirski Bistrici, Rakeku in Cerknici je mogoče bolje povezati z znamenitostmi s sezonskimi shuttle prevozi, prevozi na zahtevo, izposojajo koles in kolesarskimi povezavami.

- **Skupno regionalno upravljanje sezonskih tokov**

Velika sezonska nihanja omogočajo ciljno prilagajanje prevozov, parkiranja in informiranja v obdobjih največjega obiska, namesto zagotavljanja enake ponudbe skozi vse leto.

5. Sinteza analize stanja

Analiza kaže, da prometnih izzivov regije ni mogoče obravnavati ločeno po posameznih načinih prevoza. Potovalne navade, kakovost JPP, razmere za hojo in kolesarjenje, cestne obremenitve ter turistični in tovorni tokovi so tesno povezani s prostorsko strukturo regije, razporeditvijo dejavnosti in načinom upravljanja prometnega sistema. Iz analize izhaja sedem ključnih prečnih ugotovitev.

Velika odvisnost od avtomobila je strukturna značilnost regije

Z osebnim avtomobilom je opravljenih 77 % dnevnih poti, leta 2025 pa je bilo v regiji 651 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, v Sloveniji 594. Velika uporaba avtomobila ni samo posledica potovalnih navad, temveč predvsem razpršene poselitve, močnih dnevnih migracij ter omejene konkurenčnosti JPP, kolesarjenja in hoje. Zato zmanjševanja avtomobilske odvisnosti ni mogoče doseči samo s prometnimi ukrepi, ampak so potrebne tudi spremembe v prostorskem razvoju ter dostopnosti dejavnosti in storitev.

Dostopnost se znotraj regije močno razlikuje in zahteva različne rešitve

Regija ima le 36,7 prebivalca na km², hkrati pa se razvojni trendi med njenimi deli razlikujejo. Postojna, Cerknica in Pivka prebivalstvo pridobivajo, medtem ko ga Ilirska Bistrica, Loška dolina in Bloke izgubljajo. Leta 2026 je bilo 23,9 % prebivalcev starejših od 65 let. V večjih središčih in njihovem zaledju so zato smiselne kakovostne peš in kolesarske povezave ter pogostejši JPP, na redkeje poseljenih območjih pa imajo večji pomen prevozi na zahtevo, skupnostni prevozi in druge prilagodljive rešitve.

Mobilnost regije močno presega njene administrativne meje

Leta 2025 je zunaj regije delalo približno 44 % delovno aktivnih prebivalcev, največ v smeri Ljubljane, pomembni pa so tudi tokovi proti Kopru, Logatcu in Sežani. Hkrati so Postojna, Cerknica in Ilirska Bistrica pomembni notranjeregionalni zaposlitveni in storitveni cilji. RCPS mora zato notranje regionalne prometne tokove povezovati z medregionalnimi in čezmejnimi tokovi ter načrtovanje prometa tesneje povezati z razvojem delovnih mest, storitev in stanovanj.

Največji sistemski potencial za zmanjšanje avtomobilske odvisnosti ima javni prevoz

Avtobusni in železniški prevoz danes predstavljata le okoli 3 % dnevne mobilnosti, kar kaže na veliko razvojno vrzel. Na glavnih relacijah, posebej Postojna–Ljubljana, uporabniki izpostavljajo dolge in nezanesljive potovalne čase, vrzeli v ponudbi in prenatrpanost, na podeželju pa je problem predvsem nizka frekvenca oziroma odsotnost ustrezne ponudbe. Načrtovane železniške nadgradnje, aktivnejša vloga DUJPP in povezovanje rednega javnega potniškega prometa (JPP) s šolskimi prevozi in prevozi na zahtevo zato predstavljajo eno ključnih razvojnih priložnosti regije.

Ključna težava ni vedno odsotnost infrastrukture, ampak tudi nepovezanost prometnega sistema

Posamezne kolesarske povezave, ureditve za hojo, postaje in postajališča JPP, parkirišča in prevozne storitve že obstajajo, vendar pogosto ne tvorijo sklenjenih sistemov. To je očitno pri neskljenjenih odsekih kolesarskih povezav, slabih dostopih do postaj in postajališč JPP, oddaljenosti železniških in avtobusnih postaj v večjih naseljih v regiji ter neusklajenosti rednih, šolskih, turističnih in drugih prevozov. Gradnja nove infrastrukture zato predstavlja le manjši del potrebnih izboljšav, ključno pa je sistematično povezovanje omrežij, voznih redov, prestopnih točk, informacij in storitev v večmodalni regionalni prometni sistem.

Lokalni in tranzitni prometni tokovi se na ključnih območjih seštevajo

Na osi Postojna–Pivka–Ilirska Bistrica ter na dostopih do Cerknice se lokalni promet prepleta s tranzitnim osebnim, tovarnim in turističnim prometom. Turistična koncentracija je izrazita: občina Postojna je leta 2025 ustvarila 71 % vseh turističnih prihodov v regiji, v celotni regiji pa je bilo med junijem in septembrom ustvarjenih 66 % vseh letnih prihodov. Tovorni promet dodatno obremenjuje Rakek, Cerknico, Pivko in nekatere druge koridorje. Upravljanje teh območij zato zahteva kombinacijo cestnih ukrepov, izboljšanja JPP, upravljanja parkiranja, usmerjanja tranzitnih in turističnih tokov, ne zgolj povečevanja cestnih zmogljivosti.

Največji institucionalni izziv je prehod od posameznih projektov k regionalnemu upravljanju mobilnosti

Vseh šest občin ima OCPS, vzpostavljen je Regionalni center mobilnosti (RCM) Zeleni kras, pripravljata se RPP in RCPS ter nov RRP, država pa že načrtuje več velikih cestnih, železniških in kolesarskih naložb. Osnovni načrtovalski okvir je torej vzpostavljen, vendar ostajajo pristojnosti in projekti razdrobljeni med občine, državo, upravljavce infrastrukture, DUJPP, prevoznike in druge deležnike. Ključna vloga RCPS je zato vzpostaviti skupne regionalne prioritete, povezati prometno in prostorsko načrtovanje ter zagotoviti, da posamezne investicije prispevajo k skupnim ciljem dostopnosti, varnosti in zmanjševanja avtomobilske odvisnosti.