



Skupaj do privlačnega okolja in zadovoljne skupnosti



Prostorski prikaz Kolodvorske ulice pri OŠ Mirana Jarca

Celostna prometna strategija občine Črnomelj



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

www.eu-skladi.si

NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Priprava CPS se je izvajala v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: *Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja*, prednostne naložbe št. 4.4: *Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih*. »Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«.

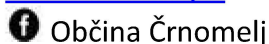
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

www.eu-skladi.si

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Naročnik: Občina Črnomelj
Trg svobode 3, 8340 Črnomelj
T +386 (0)7 306 11 00
F +386 (0)7 306 11 30
E obcina.crnornelj@siol.net

www.crnornelj.si



Predmet: Celostna prometna strategija občine Črnomelj

Št. pogodbe: NMV979/2016, Pogodba št. 371-62/2016, z dne 3. 5. 2016.

Izvajalci: Harpha Sea, d.o.o. Koper
Čevljarska 8, 6000 Koper
T: +386 (0)5 663 89 20, F: +386 (0)5 663 89 29
E: cale@harphasea.si

V PROSTORU

Prostorsko, urbanistično, krajinsko in arhitekturno načrtovanje d.o.o.

Ulica 7. maja 2, 6250 Ilirska Bistrica

E: info@vprostoru.si

IB STUDIO, d.o.o.

Kampel 114, 6000 Koper

E: manuela.varljen@ibstudio.si

Delovna skupina:

dr. Nataša Kolega, vodja projektne skupine

mag. Manuela Varljen

Ana Pantelin

Darja Blatnik

dr. Rok Soczka Mandac

Boštjan Krapež

dr. Darka Jezeršek

dr. Mojca Poklar

Aljoša Žerjal

Ostali sodelavci:

Uroš Benkovič

dr. Maja Berden Zrimec

Obdobje izvajanja projekta: maj 2016 – april 2017

Koper, april 2017



Nagovor Županje

Skupaj do privlačnega okolja in zadovoljne skupnosti

Skrb za okolje je pomemben vidik vrednot Občine Črnomelj, zato smo med drugim pristopili tudi k izdelavi Celostne prometne strategije (CPS) za katero smo bili uspešni na razpisu in pridobili Evropska sredstva. Skozi celoten proces izdelave celostne prometne strategije je bilo, preko javnih razprav in delavnic, zaznanih veliko že znanih in tudi nekaj novih izzivov katere bomo skozi ukrepe skušali skupaj s prebivalci občine Črnomelj in lastniki zemljišč na tem območju postopno rešiti. Vsi se najbrž strinjamo, da so najbolj pereči problemi neustrezna cestna povezava z Ljubljano in severnim delom države, dotrajana železniška povezava in zastareli vlaki, še vedno preobremenjenost mestnega jedra s tovornim prometom, neustrezno urejene površine za pešce – posebej v povezavi z varnimi potmi v šolo, neustrezna urejenost in pomanjkanje kolesarskih stez kot tudi onesnaževanje zraka in okolja (izpuhi motornih vozil, hrup). Skozi ukrepe prometne strategije in strateške usmeritve trajnostne mobilnosti bo Občinska uprava Občina Črnomelj strmel na zmanjšani uporabi avtomobila, k boljši kakovosti javnih prostorov ter k spodbujanju hoje in kolesarjenja. S tem bo občina postala prijetnejša za bivanje, predvsem na račun izboljšane varnosti, zdravja ter dostopnosti do posameznih območij in storitev.

Predvideni ukrepi se ne dotikajo le področja prometnega načrtovanja, temveč oblikujejo tudi prostor, v katerem živimo. Da bi zagotovili pogoje za povečanje hoje in kolesarjenja, bomo sistematično izboljševali obstoječo infrastrukturo za pešce, kjer se bo na problematičnih območjih urejalo pločnike in prehode za pešce, vzpostavili bomo omrežje novih pešpoti, katere bodo sestavljene iz poti, ki so smiselno povezane, brez ovir za pešce in kolesarje ter bodo ustrezne tudi za gibalno omejene osebe, primerno osvetljene ter s tem varne in prijetne. Z ureditvijo parkirnih površin izven krajevnih središč bomo skušali izboljšati parkirne razmere v samih jedrih. S tem se bodo zmanjšali negativni učinki motornega prometa in take ureditve dajejo prostoru nov, svež pridih, saj lahko krajevna središča ponovno oživijo, s tem pa se tudi poveča njihova privlačnost za bivanje in preživljanje prostega časa.

Celostno prometno načrtovanje niso nove ceste, križišča, parkirišča, ampak prilagoditev in dograditev obstoječe infrastrukture, ki bo omogočila spremembo potovalnih navad (več hoje in kolesarjenja) in s tem načrtovanje ukrepov za ljudi, ne za vozila.

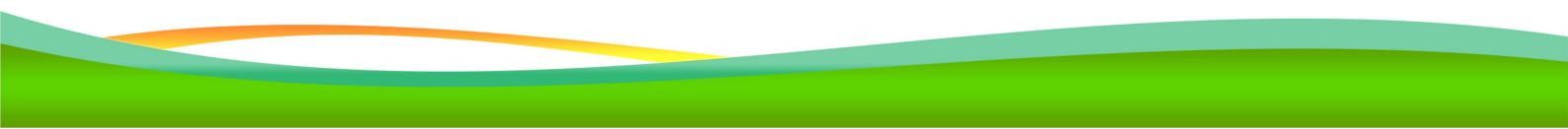
županja Občine Črnomelj
Mojca Čemas Stjepanovič





VSEBINA DOKUMENTA

OBČINA ČRNOMELJ ZA PRIVLAČNO OKOLJE IN ZADOVOLJNO SKUPNOST	1
CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	3
NARAVA IN VLOGA DOKUMENTA	6
STANJE PROMETA V OBČINI ČRNOMELJ	10
STRATEGIJA PROMETA V OBČINI ČRNOMELJ	15
NABOR NUJNIH KORAKOV PET STRATEŠKIH STEBROV	16
PRVI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	18
DRUGI STEBER: SPODBUJANJE HOJE KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA	24
TRETJI STEBER: OPTIMALNO IZKORIŠČENJE POTENCIALOV KOLESARJENJA	31
ČETRTI STEBER: OBLIKOVANJE PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA	36
PETI STEBER: UVELJAVITEV OPTIMIZIRANEGA CESTNEGA PROMETA	39
VIRI IN LITERATURA	42





Pogled na mestno jedro Črnomlja.





Skupaj oblikujemo prihodnost OBČINA ČRNOMELJ ZA PRIVLAČNO OKOLJE IN ZADOVOLJNO SKUPNOST

Za vsako občino sta promet in mobilnost ključnega pomena, saj z vplivom na učinkovito mobilnost ljudi ter dobrin sooblikujeta prostor, v katerem živimo, in s tem vplivata na kakovost življenja cele občine. Načrtovanje prometa je tako bistvenega pomena pri ustvarjanju privlačnega okolja in zadovoljne skupnosti. Žal pa je načrtovanje še vedno preveč osredotočeno na povečevanje zmogljivosti oziroma pretočnosti cestne infrastrukture, kar povzroča nižjo kakovost bivanja. Ključ za spremembe je v drugačnem, celostnem načrtovanju prometa, s katerim bo Občina Črnomelj sprejela nekatere ključne odločitve, ki bodo sooblikovale prihodnost občine.

Občina želi za svoje občane zagotoviti zdravo in varno okolje, v katerem bo prijetno bivati. Namen celostne prometne strategije (CPS) je prav to, saj postavlja občane v središče načrtovanja. V nasprotju s tradicionalnimi pristopi načrtovanja prometa, je pri izdelavi CPS poseben poudarek na vključenosti občanov in deležnikov v proces izdelave strategije ter koordinaciji med sektorji (promet, prostor, okolje, ekonomski razvoj, zdravje, varnost, energija,...). Celostni pristop spodbuja uravnotežen razvoj vseh načinov transporta, tako pešačenja in kolesarjenja kot javnega potniškega prometa ter osebnega motornega prevoza, vendar se močno nagiba k bolj trajnostnim načinom mobilnosti, ki

prispevajo k zdravemu načinu življenja in zmanjšujejo okoljsko onesnaženje.

Celostna prometna strategija se gradi na že obstoječih načrtih občine, vendar pa so tu ljudje del rešitve, zato priprava CPS pravzaprav pomeni **"Planiranje za ljudi."** Prednost imajo tako imenovani "mehki" ukrepi, ki so finančno najmanj zahtevni in najlažje izvedljivi (ne vključujejo gradnje, ampak ukrepe kot so sprememba načinov prevoza, učinkovitejša raba prometnic ...). Šele v primeru, da ti ukrepi ne rešijo težav, se iščejo infrastrukturne rešitve. Zato CPS omogoča tudi najbolj optimalno izkoriščanje občinskega proračuna.



Želimo več javnih površin za pešce in kolesarje.



Celostno načrtovanje prometa KAKOVOSTNO BIVANJE ZA PREBIVALCE OBČINE ČRNOMELJ

Pristop Celostne prometne strategije pomeni spremembo in nadgradnjo tradicionalnih tehnik načrtovanja prometa in omogoča lažje sprejemanje ključnih odločitev, ki sooblikujejo prihodnost občine. Nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse in prinaša številne koristi, kot so boljša kakovost bivanja (načrtovanje za ljudi), prinaša pozitivne učinke za zdravje in okolje, zagotavlja boljšo mobilnost in dostopnost, izboljšano podobo občine (inovativnost in naprednost) in se odziva na potrebe različnih uporabnikov (višja stopnja »javne legitimnosti«).

Pristop je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti (nacionalni predpisi, Evropske direktive, npr. o kakovosti zraka), ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti, učinkovito in integrirano načrtovanje ter omogoča doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih) in ne nazadnje tudi pripomore k izboljšanju dostopa do sredstev za inovativne rešitve ter poveča konkurenčnost Občine pri prijavah za evropska sredstva.

Spremembe prometnih sistemov in mobilnostnih navad prebivalstva in podjetij terjajo spodbude, ki se izvajajo preko preišljenih in skrbno izbranih ukrepov. Rešitve se nanašajo na osnivanje učinkovitega, integriranega mobilnostnega sistema, ki omogoča organizacijo in nadzor zveznega prometa. Med spodbude za urejanje prometa prištevamo v prvi vrsti najprej mehke ukrepe, kot je spodbujanje hoje in kolesarjenja. Na koncu, ko so izčrpani že vsi možni mehki ukrepi, pa pridejo na vrsto tudi zahtevnejši projekti, kot je gradnja novih prometnih povezav.

Proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikujejo (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012):

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- celovit pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa;
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, ki so vdelani v celostno strategijo trajnostnega razvoja;
- pregled prometnih stroškov in koristi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi;
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.



Celostno načrtovanje prometa ima številne koristi :

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile in motorni promet. To se odraža v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

Izboljšani mobilnost in dostopnost

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

Odločitve, ki jih podpira javnost

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

Nove in celovite politične vizije

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča doseganje mnogih drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

Izboljšanje dostopa do sredstev

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

Tradicionalne tehnike načrtovanja prometa



Celostno načrtovanje prometa



Razlika med trajnostnim in tradicionalnim načinom načrtovanja prometa (povzeto po Optar, 2016).



Narava in vloga dokumenta

TRAJNOSTNI UKREPI ZA ZADOVOLJNO PRIHODNOST

V letu 2016 je Občina Črnomelj pričela s pripravo Celostne prometne strategije in tako načrtala pot k trajnostni mobilnosti. S tem je pridobila strateški dokument, ki ob upoštevanju in nadgrajevanju obstoječih strateških dokumentov mesta, občine, regije ter trenutnih načrtovalskih praks, ponuja učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki bodo vodili v celostne spremembe za doseganja višje kakovosti bivanja.

Izhodišča za pripravo dokumenta

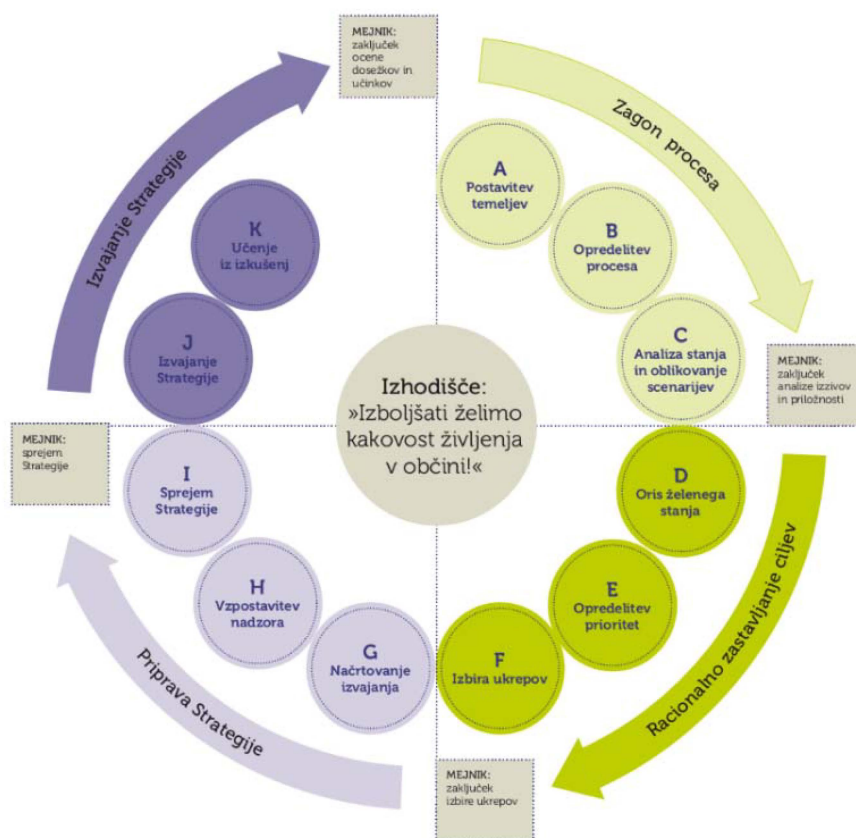
S sprejetjem namere, da izdela Celostno prometno strategijo, se je Občina Črnomelj odzvala na potrebo po spremenjenem konceptu načrtovanja mobilnosti. Izdelan dokument namreč pomembno prispeva k razvoju urbane mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka ter k boljši povezanosti urbanih območij z njihovim zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora in povečanju prometne varnosti na območju občine Črnomelj. S sprejetjem Strategije se vzpostavljajo pogoji za trajnosten razvoj občine na področju mobilnosti, poleg tega pa je z njim povezano tudi črpanje evropskih sredstev za izvajanje ukrepov (npr. vzpostavitev in ureditev kolesarskih in peš povezav, večja prometna varnost otrok, boljša povezanost z ostalimi naselji ...).

Proces priprave Celostne prometne strategije občine Črnomelj temelji na Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012), na določenih projektne naloge (NMV979/2016, z dne 18. 2. 2016) ter ob upoštevanju minimalnih standardov in aktivnostih, ki so opredeljeni v projektni nalogi za izdelavo Strategije.

Priprava CPS se je izvajala v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: *Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja*, prednostne naložbe št. 4.4: *Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi* v okviru specifičnega cilja *Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih*. »Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«.

Proces priprave dokumenta

Izdelava Celostne prometne strategije je temeljila na štirih fazah, od katerih so zaključene prve tri: zagon procesa, racionalno zastavljanje ciljev in priprava Strategije. Vse faze so razdeljene na delovne korake. Tako je prva faza »Zagon procesa« obsegala postavitve temeljev, opredelitev procesa ter analizo stanja in oblikovanje scenarijev. Druga faza »Racionalno zastavljanje ciljev« je zajemala oris zelenega stanja, opredelitev prioritet in izbiro ukrepov. Tretja, zadnja faza, »Priprava Strategije«, je načrtovala njeno izvajanje, vzpostavitev načrta nadzora in na koncu tudi sprejetje Strategije na Občinskem svetu Občine Črnomelj.



Koraki priprave Celostne prometne strategije (vir: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012).

Metode dela so zajemale v prvi vrsti **pregled obstoječih veljavnih dokumentov s področja urejanja prostora in načrtovanja prometa**. Občina Črnomelj ima sprejet Občinski prostorski načrt (OPN), v katerem so opredeljeni ključni infrastrukturni projekti, ki jih občina načrtuje v naslednjih desetletjih tudi na področju prometa.

Nujen predpogoj za pripravo dokumenta je poznavanje **obstoječih načrtov in strategij**, vezanih na CPS, ki so bili sistematično pregledani ter obravnavani z glavnimi **oblikovalci politik** na lokalnem nivoju.

Pristop celostne prometne strategije predvideva tudi zgodnje vključevanje relevantnih deležnikov in javnosti. **Poznavanje in vključevanje deležnikov** je omogočilo izkoristek znanj, ki so na voljo, prepoznavanje možnih konfliktov in koalicij med deležniki ter s tem lažje sprejemanje pretehtanih odločitev v sodelovanju z javnostmi. Takšen pristop je in bo povečal transparentnost delovanja in okrepil javni interes. Ozaveščanje o

pomenu celostnega prometnega načrtovanja in pridobivanje povratnih informacij o stanju prometa in pobudah je potekalo prek javnih razprav, rednega obveščanja občanov prek lokalnega glasila, spleta in drugih medijev ter izvedbe intervjujev s pomembnimi deležniki in ankete z občani.

Izvedena je bila **analiza stanja na področju prometa** (pešačenje, kolesarjenje, vožnja z avtomobilom in JPP v mestu in občini Črnomelj), ki je podala tudi izhodiščno stanje. Z **razvojem scenarijev** so bili preučeni in ponazorjeni vplivi, ki bi jih sprejete strategije in ukrepi lahko imeli v prihodnosti. Metode so zajemale pregled obstoječe literature o mestnem prometu in mobilnosti, učinkih preteklih načrtov in z njimi povezanih sektorskih dokumentov, zbiranje razpoložljivih podatkov (občina, GURS ...), njihovo združitve, izbor postopkov za analizo in vrednotenje rezultatov, analizo povezav med razvojnimi trendi, načrtovanimi ukrepi in



trenutnimi politikami ter oblikovanje scenarijev (integracija podatkov, sodelovanje z deležniki, sinteza pridobljenih znanj).

Oblikovanje vizije in prioritet je bila osnova za vse nadaljnje korake. Oblikovana je bila skupaj z deležniki (delavnice, vprašalniki) in občanom predstavljena v medijih. Na podlagi predstavitve mnenj občanov na javni razpravi se je vizija dopolnila in nadgradila. Vizija, prioritete, cilji in ukrepi so osnovani tudi na mnenjih občanov, ki so jih podali prek elektronske ankete in spletne strani na občinski strani. Upošteevane so bile tudi že obstoječe pobude Občini Črnomelj.

Z oblikovanjem **ciljev in njihovih ciljnih vrednosti** so bila določena področja izboljšav in njihov želeni obseg, ki bodo vodili do uresničitve vizije.

Ukrepi so bili izbrani tako, da bodo služili doseganju teh ciljev. Cilji in ukrepi so bili postavljeni skupaj z deležniki in predstavljeni občanom ter širši javnosti na javni razpravi.

Strategija je operativna s pomočjo **akcijskega načrta**, ki vsebuje podroben seznam ukrepov, hierarhijo njihovega izvajanja, odgovorne osebe, vire financiranja in njihov časovni raspored. Akcijski načrt je bil postavljen skupaj s ključnimi deležniki, ki bodo imeli pomembne vloge pri oblikovanju in izvajanju ukrepov. Z **delovnim načrtom spremljanja in vrednotenja**, usklajenim s časovnim rasporedom predvidenih ukrepov, pa so oblikovani kvalitativni in kvantitativni kazalniki, katerih spremljanje bo prikazalo uspešnost oblikovane Strategije.

Območje izdelave

Celostna prometna strategija se je osredotočila na prometni sistem in širši prostor občine Črnomelj, zato je njena izdelava zajemala območje celotne občine Črnomelj, vključno z mestom Črnomelj, ki je središče občine. Zaradi prepletenosti migracijskih in prometnih tokov so bile v pripravo strategije vključene tudi sosednje občine ter v širšem okvirju celotna regija Jugovzhodna Slovenija. Občina Črnomelj ima zaradi obmejne lege tudi pomembno prehodno in ciljno območje prometnih tokov med Republiko Hrvaško in Republiko Slovenijo. Zato so se pri izdelavi Strategije upoštevali tudi vplivi mejnih območij v Republiki Hrvaški.

Časovni potek

Proces izdelave dokumenta se je pričel z dnem podpisa pogodbe med naročnikom in izvajalcem, in sicer 3.5.2016. Prva faza projekta, zagon procesa, je tako potekala med majem in julijem 2016. Druga faza, racionalno zastavljanje ciljev, se je pričela avgusta in zaključila konec oktobra 2016. Zadnja, tretja faza, to je potrditev Strategije na Občinskem svetu Občine Črnomelj, se je zaključila 30.3.2017.



Sodelovanje javnosti pri izdelavi Celostne prometne strategije občine Črnomelj.



Stanje prometa v občini Črnomelj

KLJUČNI IZZIVI OBČINE

Analiza stanja na področju prometa na območju občine Črnomelj je podala več sklopov težav in izzivov, s katerimi se srečujejo udeleženci v prometu. Zaradi preglednosti so razdeljeni v pet sklopov, in sicer v sklop izzivov za pešačenje, kolesarski promet, javni potniški promet, osebni motorni promet ter splošno prometno načrtovanje. Pri celostnem načrtovanju jih treba obravnavati skupno, saj se med seboj povezujejo in sooblikujejo današnjo podobo celotne občine.

Pomanjkanje varnih poti za pešce

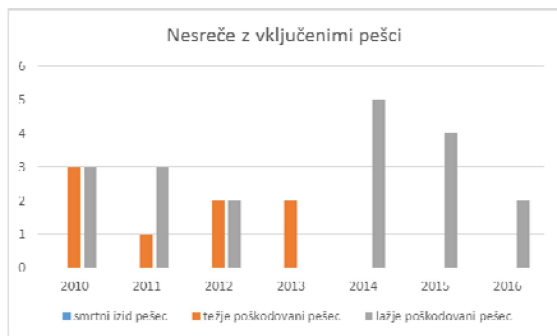
Obstoječi sistem cest in ulic v Črnomlju ima slabo urejene razmere za pešce. V mestu so pešci v podrejenem položaju in pogosto izpostavljeni nevarnostim v prometu. Kljub odprtju črnomaljske obvoznice je mestno jedro še vedno močno obremenjeno z motornim prometom. Največjo težavo predstavljajo tovornjaki, ki vozijo skozi mesto in ogrožajo pešce. Prometno najbolj obremenjena je Kolodvorska cesta in ulica Staneta Rozmana, ob katerih na obeh straneh ceste potekajo pločniki za pešce. Ti so na veliko odsekih preozki, se naključno zožijo ali popolnoma izginejo. Ozka grla (Ajdovo zrno, ulica Staneta Rozmana, Grajska cesta) so še posebej nevarna za mamice z vozički, osebe z gibalnimi ovirami in otroke.

Prehodi čez cesto so označeni s talnimi označbami. Osvetlitev prehodov za pešce z LED talno osvetlitvijo v občini ni prisotna. Umirjanje prometa z dvignjeno ploščadjo je urejeno pred Osnovnima šolama Mirana Jarca in Loka. Za večjo varnost šolarjev je poskrbljeno s strani šol, ki imajo izdelane načrte varnih poti.

Z vidika varnosti pešcev je v mestu dobro urejena osvetlitev peščevih površin, razen na odseku Kolodvorske ceste pod Osnovno šolo Mirana Jarca. Slabše je stanje tlaka v večjem delu starega mestnega jedra. Pojavljajo se razpoke in luknje, ki

onemogočajo nemoteno hojo. Peščeve površine v mestu so slabo opremljene z mestno drevnino, ki bi nudila senco vzdolž ulic. Zelo malo je tudi klopi, ki bi pešcem ponujale možnost počitka. K manj privlačnemu videzu mesta prispeva tudi neenotna in slabo vzdrževana urbana oprema. V slabem stanju je tudi most, ki povezuje mestno jedro z Majerjem.

Peščeve infrastruktura v ostalih naseljih občine Črnomelj (Stari trg ob Kolpi, Adlešiči, Dragatuš) je v primerjavi z mestom bolje urejena, a se tudi tam pojavljajo težave z varnostjo pešcev. Še posebej je to opazno v prometno bolj obremenjeni Vinici, kjer so pešci ogroženi zaradi ožjih cest, kar posledično pomeni, da na takšnih zožanih odsekih tudi ni možno umestiti pločnika v prostor. Za prometno varnost šolarjev je slabše poskrbljeno v Vinici in Dragatušu, kjer ni pločnikov, zato otroci hodijo do šole ob ali po cestišču.



Nesreče z vključenimi pešci na območju občine Črnomelj v izbranih letih (vir: Policijska postaja Črnomelj 2016).

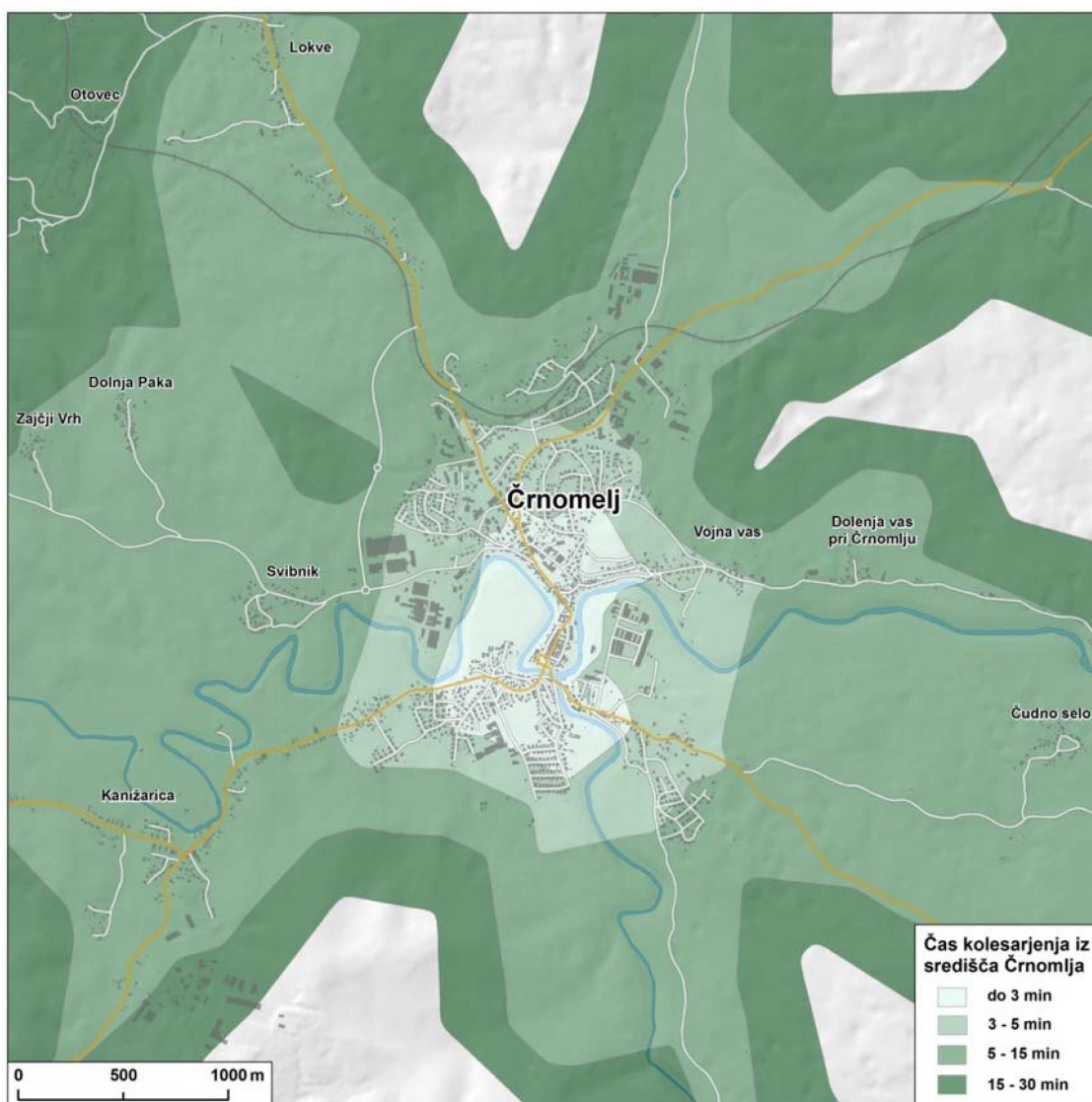
Neizkoriščen potencial kolesarjenja

Kolesarski promet v občini Črnomelj v splošnem ocenjujemo kot slabo razvitega, kar je povezano predvsem s pomanjkljivo in neprimerno prometno infrastrukturo. Stanje kolesarskih površin je pomanjkljivo. Zaradi pomanjkanja in neprimerne urejenosti kolesarskih poti je vožnja s kolesom neprijetna in nevarna.

Kolesarji si večinoma delijo cestišče z motornim prometom, kar se izrazito kaže v mestnem jedru, kjer je veliko cestnih odsekov, ki so nevarni tako za kolesarje kot pešce. Zaradi gostega prometa in ozkih odsekov ceste so v središču mesta Črnomelj med bolj nevarnimi cestami Kolodvorska cesta in ulica Staneta Rozmana, vključno z njunimi vpadnicami. Podobna problematika je opazna tudi v okolici mesta, kjer si kolesarji večino cest delijo z ostalim udeleženci v prometu (mešani profil). Ker je kolesarstvo vsak dan bolj prepoznano kot trajnostna oblika prometa in rekreacije, je razvoj tega načina potovanja pomemben za vse napredne občine, tudi občino Črnomelj. Po mnenju prebivalcev bi namreč več ljudi uporabljalo kolo kot avto, če bi bila infrastruktura za kolesarje v Črnomlju bolj varna. Prav tako bi z razvojem prometne infrastrukture za kolesarje še povečali prihod rekreacijskih kolesarjev ter tako spodbudili turistično ponudbo v regiji.



Kolesarji si večinoma delijo cestišče z motornim prometom.



Dostopnost okolice Črnomlja iz središča mesta s kolesom (15 km/h).



Slaba ponudba javnega potniškega prometa

Tako za občino Črnomelj kot tudi širšo Jugovzhodno Slovenijo, ki je zaradi slabe infrastrukturne opremljenosti in gospodarske razvitosti v preteklosti doživela intenzivne procese odseljevanja, je slaba razvitost javnega potniškega prometa še danes bistvena značilnost. V zadnjih letih se je ponudba javnega potniškega prometa precej zmanjšala, ker je veliko linij ukinjenih ali pa se je zmanjšalo število voženj na določeni liniji. Posledično se je v tem obdobju strmo zmanjševalo tudi število potnikov. Javni potniški promet je namreč slabo organiziran in je v primerjavi s preteklostjo zanemarljiv. Javni potniški promet v Črnomlju je obstajal že pred več kot 30 leti, ko so bile vzpostavljene tudi niše za postajališča ter prometni znaki. Sam javni promet ni nikoli zares zaživel. Zdaj ta postajališča služijo kot začasna počivališča in postajališča za avtobuse za organiziran prevoz. Prevozniki so se tako usmerili v male kombije, saj se ljudje le redko poslužujejo uporabe javnega potniškega prometa. Ker so njihovi delovniki gibljivi, so večinoma vezani na osebni prevoz. Iz tega sledi, da na območju občine Črnomelj prevladuje intervalen individualni promet z visokimi obremenitvami. Javni potniški promet je boljše organiziran le za šolarje, tako da so uporabniki avtobusnih prevozov, kakor tudi železniškega prevoza, večinoma šolo obvezni otroci.

Kljub prevladujočemu individualnemu prometu se v javnosti pojavljajo zahteve in predlogi za oblikovanje javnega prometa. Slednji se navezujejo predvsem na manjša električna vozila, ki bi vozila v mestu Črnomelj in povezovala najbolj obiskane dele mesta. Večji sistemi linij avtobusnega prometa se po mnenju ljudi najverjetneje ne bi prijeli, saj je razporeditev storitev znotraj mesta zelo razpršena. V Črnomlju ni strogo ločenih delov za stanovalce, industrijo in trgovino, da bi lahko predvideli gravitacijska jedra. Razpršenost je eden ključnih problemov pri urejanju mobilnosti v mestu, saj je uporabnik (da bi zadostil ekonomsko upravičenost nakupa)

naravnano, da razprši določene nakupe v trgovinah, ki so na različnih lokacijah. Javni prevoz bi moral biti zelo ugoden ali celo zastonj.

Nižanje kakovosti bivanja zaradi cestnega prometa

Kljub novozgrajeni obvoznici se del tovornega tranzita še zmeraj odvija skozi mestno jedro Črnomlja in ga obremenjuje. K tem težavam veliko prispevajo tudi sami občani, saj uporabljajo avtomobil tudi takrat, ko za to ni pravega razloga. V mestnem jedru je tako najbolj obremenjena prometnica Kolodvorska cesta in v nadaljevanju ulica Staneta Rozmana ter Viniška cesta. Preobremenjenost mestnega jedra z motornimi vozili se kaže tudi v veliki gostoti motornih vozil, predvsem v prometnih konicah. Zaradi velike obremenitve teh cest obstaja višja stopnja nevarnosti za pešce in kolesarje, predvsem v ožjih odsekih cestišč, ki se nahajajo v strnjenem delu mestnega jedra. Prav tako obstaja visoko tveganje nesreč za motorna vozila, predvsem med tovornjaki. Tudi v okoliških naseljih so vaške ceste nevarne, predvsem zaradi nepreglednosti v križiščih. Pregled na cestišče je oviran zaradi visokih živih mej na zasebnih zemljiščih, nevarnost za vožnjo pa mnogokrat predstavljajo pešci in kolesarji na cestišču, kar je povezano s pomanjkanjem pločnikov in kolesarskih poti, tako v mestnem jedru kot v ostalih naseljih.

Pereča problematika so tudi parkirna mesta za avtomobile, kar zajema nezadostno število parkirnih mest ter neurejenost parkiranja. Iz tematskih ogledov in javnih razprav izhaja, da so parkirna mesta težava predvsem v mestnem jedru, kar je povezano s potovalnimi navadami in nameni potovanja prebivalcev iz okolice Črnomlja v mestno jedro. Primer tega so prezasedene parkirne površine in zastoji zaradi začasnega parkiranja v bližini šol in vrtcev (Kidričeva ulica, Cankarjeva ulica in ulica Otona Župančiča).

Odsotnost celostnega načrtovanja

Občina Črnomelj se srečuje s pomanjkanjem celostnega strateškega načrtovanja prometa.



Strateške prometne odločitve so bile do sedaj oblikovane znotraj prostorskih aktov občine, kjer je poudarek na infrastrukturi za cestni motorni promet, prometnega načrtovanja kot takšnega pa se niso lotevali celostno in trajnostno. Prometno načrtovanje je tako še vedno preveč osredotočeno na povečevanje zmogljivosti oziroma pretočnosti cestne infrastrukture, kar posledično vpliva na nižjo kakovost bivanja. Prav tako se javna sredstva namenjajo gradnji cestne infrastrukture, ki v končni fazi ne izboljšuje stanja, saj ljudje potujejo dlje, vedno pogosteje uporabljajo osebni avto in s tem ohranjajo nezdrave potovalne navade, ki so še ena izmed ključnih težav, s katerimi se srečuje občina Črnomelj.

Nezdrave potovalne navade

Analiza potovalnih navad je pokazala, da občani občine Črnomelj sledijo trendom potovalnih

navad v državi oziroma je trend še nekoliko slabši. Tako občani večji delež poti opravijo z avtom ali drugim motornim vozilom, tudi takrat, ko za to ni potrebe in bi jih lahko opravili peš ali s kolesom. Med trajnostnimi načini mobilnosti je najbolj priljubljena hoja, kolo kot prevozno sredstvo pa uporablja zanemarljiv odstotek občanov. Nihče od anketirancev za poti po mestu običajno ne uporablja javnega potniškega prometa, ker le ta ne obstaja. Take potovalne navade so zdravju škodljive, saj še dodatno zmanjšujejo telesno aktivnost prebivalcev, ki je pogosto že tako nizka zaradi prevladujočega sedečega načina bivanja. Poleg tega je splošno znano, da motoriziran promet povzroča izpuste plinov in s tem onesnažuje zrak, kar dodatno negativno vpliva na zdravje ljudi. Kljub temu, da motoriziran promet ni edini vir izpustov, so ljudje, še posebej udeleženci v prometu, ves čas v stiku z njim in tako neposredno izpostavljeni onesnaženju.



Pomanjkanje varnih pešpoti vodi udeležence v prometu k nevarnim praksam.



STRATEGIJA PROMETA V OBČINI ČRNOMELJ

Vizija celostne ureditve prometa

Občina Črnomelj bo svojim občanom postopno zagotovila uravnotežen, učinkovit in sodobno oblikovan prometni sistem, ki zadovoljuje potrebe ljudi, podjetij in okolja. Z jasnimi strateškimi usmeritvami trajnostne mobilnosti, kjer bo v ospredju zmanjšana uporaba avtomobila ter spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporaba javnega potniškega prometa, bo občina Črnomelj postala prijetnejša za bivanje. Prometno načrtovanje bo osredotočeno na človeka in na zagotavljanje njegove varnosti, zdravja ter dostopnosti do posameznih območij in storitev. Do sedaj je bilo tradicionalno načrtovanje prometa osredotočeno na gradnjo infrastrukture in avtomobile. Sedaj pa se strateški stebri strategije med seboj povezujejo, dopolnjujejo in usmerjajo v učinkovite, naložbeno in okoljsko manj sporne izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočene na človeka.

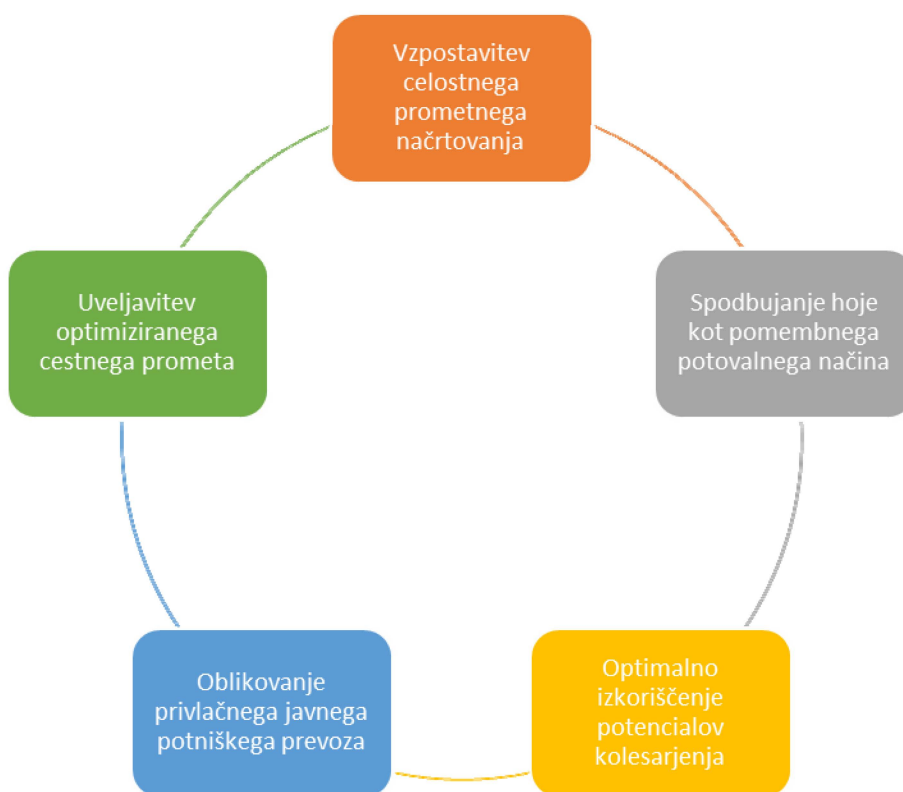


Vizija trajnostne mobilnosti v Črnomlju.



Nabor nujnih korakov PET STRATEŠKIH STEBROV

Celostne prometna strategija občine Črnomelj predvideva pet strateških stebrov načrtovanja, z uresničitvijo katerih bo Občina dosegla sodobno urejen promet in boljšo kakovost bivanja. Strateški stebri strategije se med seboj povezujejo in dopolnjujejo, vsem pa je skupen odmik od tradicionalnega načrtovanja prometa, ki je osredotočeno na gradnjo infrastrukture in avtomobile, ter usmeritev v učinkovite, naložbeno in okoljsko manj sporne izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočene na človeka.



Strateški stebri Celostne prometne strategije v občini Črnomelj.



Kolesarska infrastruktura na novozgrajeni obvoznici.



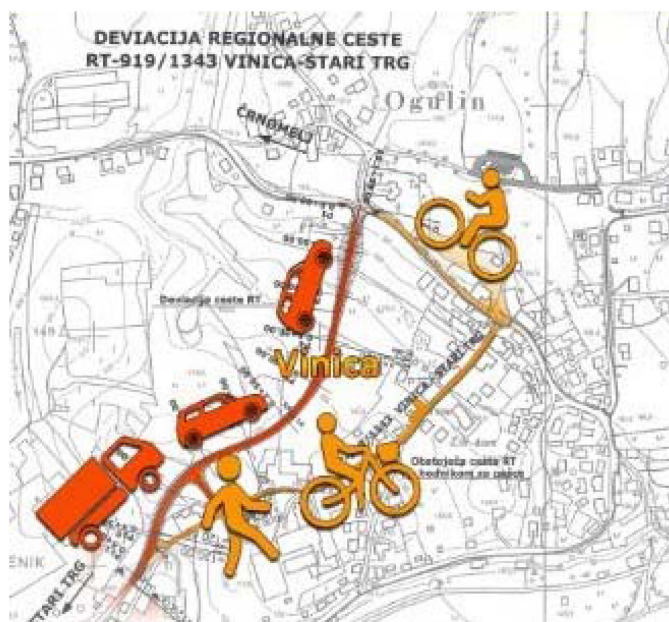
Pet strateških stebrov

PRVI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Zaradi odsotnosti strateškega načrtovanja prometa v občini je bila večina dosedanjih strateških prometnih odločitev oblikovana znotraj prostorskih aktov občine, ki se osredotočajo na infrastrukturo za cestni motorni promet in prometnega sistema ter njegovega upravljanja ne obravnavajo celostno. Zato je delež motornega prometa v občini v porastu, delež javnega potniškega prevoza, kolesarjenja in hoje pa upada. Ključ za spremembo sedanjih trendov je celostno načrtovanje prometa, ki se usmerja na spodbujanje hoje, kolesarjenja, uporabo javnega prevoza in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti na račun omejevanja motornega prometa.

Občina Črnomelj je s pristopom k izdelavi Celostne prometne strategije že naredila prvi korak k vzpostavitvi celostnega prometnega načrtovanja, saj je področje mobilnosti uvrstila med strateške priložnosti občine Črnomelj. Z izdelavo in sprejetjem Celostne prometne strategije bo obstoječe načrtovanje mobilnosti nadgrajeno, in sicer bo sledilo doseganju ciljev trajnostne mobilnosti. Vzpostavljena občinska platforma za mobilnost bo na podlagi uvedenih orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti skrbela za redno spremljanje ter vrednotenje kazalcev stanja mobilnosti, poleg tega pa bo tudi urejala področje financiranja. Sredstva za izboljšave bo pridobivala iz evropskih sredstev na temo trajnostne mobilnosti, v katere se bo aktivno vključevala (samostojno oziroma v povezavi na regionalni/državni/evropski ravni), kot tudi iz drugih virov. Za transparentnost odločanja bo poskrbelo redno vključevanje javnosti v faze načrtovanja mobilnosti, saj je ključna značilnost celostnega načrtovanja prometa osredotočenost na človeka in odziv na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti in promocijo celostnega

prometnega načrtovanja bo Občina naredila velik korak k spreminjanju potovalnih navad ter postopnemu prehodu na trajnostne oblike mobilnosti.



Učinki spremenjenega prometnega načrtovanja.



CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.	• Revizija CPS-ja vsaki 2 leti, prenova vsakih 5 let. • Redna prijava na evropske razpise za pridobivanje sredstev na področju trajnostne mobilnosti. • Prometni model oziroma študija mesta Črnomelj do l. 2018.
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vidika vključevanja javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti.	• Za vse (večje) investicije, poleg zakonsko predvidenega vključevanja javnosti, se opravijo tudi posveti s prebivalci.
Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti.	• Do l. 2018 uvedba spremljanja potovalnih navad prebivalcev. • Spremljanje učinkov investicij ter ukrepov v prometnem sistemu.

Predvideni ukrepi

1. Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije

S sprejetjem Celostne prometne strategije bo Občina Črnomelj začela proces celostnega načrtovanja prometa, ki predstavlja spremembo in nadgradnjo sedanjega tradicionalnega načrtovanja prometa. S tem bo omogočeno lažje sprejemanje ključnih odločitev, ki sooblikujejo prihodnost občine. Proces celostnega načrtovanja je dolgoročni proces, zato bo sprejeta Strategija vsake dve leti pregledana, zaradi nenehnih sprememb v prostoru in prometu pa bo vsakih pet let tudi prenovljena. Občina bo za izbrane ukrepe in predvidene akcije vpeljala proračun, ki bo zagotavljal uravnotežena sredstva za vse prevozne načine. Ker je eden izmed ciljev Celostne prometne strategije tudi vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja, bo s sprejetjem, revizijami in prenovami slednja vključena v upravljanje prometnega sistema, kar bo nadgradilo dosedanje načrtovalsko prakso.

2. Letno spremljanje kazalcev ciljnih vrednosti

S sprejetjem CPS bo Občina uvedla orodje za sistematično spremljanje področja mobilnosti in s tem vzpostavila redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti v občini. Orodja bodo obsegala kordonska štetja pešcev in kolesarjev na ključnih točkah, izvajanje ankete o potovalnih navadah občanov, terenske preglede ipd.

3. Promocijske in izobraževalne akcije

Občina Črnomelj bo v sodelovanju z drugimi ustanovami redno in sistematično izvajala promocijske, ozaveševalne in izobraževalne akcije za vse ciljne skupine prebivalstva na teme trajnostne mobilnosti. Za otroke bodo promocijske in izobraževalne akcije organizirane v sklopu vrtcev in šol, medtem ko se bodo za odrasle organizirale delavnice o pomenu hoje ali kolesarjenja za zdravje.



4. Mobilnostni načrt

Z novim načinom upravljanja mobilnosti, ki predvideva »mehke« ukrepe, bo Občina skušala izboljšati stanje prometne ureditve v občini. Za določena območja, kjer »mehki« ukrepi ne bodo dovolj učinkoviti, bo izpeljala nove infrastrukturne posege (ureditev novih območij za pešce, kolesarske steze ...) v povezavi z obveščanjem in vključevanjem javnosti, koordinacijo med različnimi dejavnostmi itd. Na ta način bo poiskala najprimernejše trajnostne rešitve in s tem »mehke« ukrepe vključila v krepitev učinkovitosti večjih infrastrukturnih posegov. Z izdelavo mobilnostnih načrtov bo

Občina celovito reševala probleme zahtevnejših območij.

5. Ureditev primarnega mestnega prometnega omrežja

6. Aktivno sodelovanje v EU projektih

Načrtovanje mobilnosti bo v občini Črnomelj povezano z vsemi sektorji načrtovanja, predvsem s prostorskim načrtovanjem. Načrtovalske povezave ne bodo obstajale le znotraj občine, temveč se bo Občina skušala povezovati tudi regionalno kot tudi z državo. Posamezno ali regijsko se bo še naprej prijavljala in aktivno sodelovala v projektih EU.



STRATEŠKI STEBER	CILJNA VREDNOST	KAZALEC	NAČIN ZBIRANJA PODATKOV	ČASOVNI OKVIR
HOJA	Pogoji za pešačenje	Število kilometrov novih peš povezav	terenski pregled	letno
	Pogoji za pešačenje	Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo	terenski pregled	letno
	Prometna varnost - pešci	Število lažje/težje poškodovanih in umrlih pešcev v prometnih nesrečah	statistika prometnih nesreč	letno
	Prometna varnost - pešci	Število prenovljenih načrtov šolskih poti	pregled prenovljenih načrtov šolskih poti	letno
	Delež hoje v mestnih potovanjih	Delež potovanj po mestu, ki se opravijo peš	anketa o potovalnih navadah	na 2 leti
KOLESARIJENJE	Pogoji za kolesarjenje	Število kilometrov novih kolesarskih povezav	terenski pregled	letno
	Pogoji za kolesarjenje	Število novih parkirnih mest za kolesarje v centru mesta	terenski pregled	letno
	Delež kolesarjev na kratkih lokalnih poteh	Delež potovanj po mestu, ki se opravijo s kolesom	anketa o potovalnih navadah	na 2 leti
JPP	Preučitev potreb po JPP	Izdelana študija	študija	
	Izboljšanje infrastrukture JPP	Število urejenih avtobusnih postajališč	terenski pregled	letno
CESTNI PROMET	Parkirne razmere	Število parkirnih mest izven mestnega in krajevnih središč	terenski pregled	letno
	Prometna varnost	Število na novo urejenih območij umirjenega prometa	terenski pregled	letno
	Delež okolju prijaznih vozil	Število električnih polnilnic	terenski pregled	letno
PROMETNO NAČRTOVANJE	Spremljanje mobilnosti	Pogostost uporabe posameznih načinov potovanj	anketa o potovalnih navadah	na 2 leti
	Sistemi, finančni in upravni pogoji za izboljšanje mobilnosti	Učinkovito črpanje sredstev EU	pregled izvedenih projektov	letno
	Transparentnost odločanja	Uravnotežen proračun	proračun	letno

Ključni kazalci vrednotenja mobilnosti.



UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
1. SPREJETJE, ZAGON, REVIZIJE IN PRENOVA STRATEGIJE.	5.000 € za revizije / 2 leti 40.000 € za prenovo / 5 let	srednja	OČ	2017 - sprejetje, 2019 - prva revizija, 2022 - prva prenova
2. LETNO SPREMLJANJE KAZALCEV CILJNIH VREDNOSTI.				
2a. Kordonsko štetje na ključnih točkah.	500,00	srednja	OČ, Srednja šola Črnomelj	letno
2b. Izvedba ankete o potovalnih navadah.	1.000,00	srednja	OČ, Srednja šola Črnomelj	1x / 2 leti
2c. Pregled izvedenih projektov oziroma metrov pločnikov, kolesarskih poti...	brez	srednja	OČ	letno
3. PROMOCIJSKE IN IZOBRAŽEVALNE AKCIJE.				
3a. Promocijske in izobraževalne akcije za vse stebre (2 akciji na leto).	1.000 €	srednja	OČ, SPVCP, AVP	letno
4. MOBILNOSTNI NAČRT.				
4a. Idejna zasnova prometne ureditve v Dragatušu od državne ceste v smeri Podloga.	7.000,00	srednja	OČ	2017
4b. Prometna študija mesta Črnomelj.	40.000,00	velika	OČ	do 2018
5. UREDITEV PRIMARNEGA MESTNEGA PROMETNEGA OMREŽJA.				
5a. Ureditev križišča med Ul. 21. oktobra in Ul. Moša Pijade.	125.000,00	velika	OČ	2018
6. AKTIVNO SODELOVANJE V EU PROJEKTIH.	brez	srednja	OČ	letno

Akcijski načrt za Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja v občini Črnomelj (OČ – Občina Črnomelj, SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, AVP – Agencija za varnost v prometu).



Varnost pešcev v prometu je eden izmed najbolj perečih problemov v občini.



Pet strateških stebrov

DRUGI STEBER: SPODBUJANJE HOJE KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA

Hoja je najenostavnejša oblika transporta in edina oblika potovanja, ki je neodvisna od kakršnekoli naprave. V preteklosti je predstavljala glavni način potovanja, njen pomen pa je z razmahom motorizacije začel slabeti. Kljub tehnološkemu napredku, ki je povzročil razvoj in napredek ostalih oblik mobilnosti, ohranja hoja svojo primarno obliko. Z ničelno emisijo in kot najmanjši porabnik prostora tudi danes uspešno zagotavlja trajnostno mobilnost, hkrati pa kot oblika telesne aktivnosti pozitivno vpliva na ljudi. Vsak izmed nas je pešec, saj se vsako potovanje začne in konča s hojo. In ravno to so glavni motivi, zakaj je vredno prednostno umestiti hojo med osnovne načine potovanja in zanjo zagotoviti dobre pogoje.

Tudi Občina Črnomelj prepozna hojo kot pomemben potovalni način pri načrtovanju prometa v občini. S kakovostnimi in atraktivnimi ureditvami peš površin, skupaj z umiritvijo motornega prometa, se bo izboljšala varnost pešcev, prav tako pa bo Občina poskrbela za nadgradnjo varnih poti v šolo, saj so otroci ena izmed najbolj ogroženih skupin v prometu.

Z izboljšanjem kakovosti prometne infrastrukture in z njeno prilagoditvijo gibalno oviranim osebam bo zagotovila pogoje, da bo čim več prebivalcev krajše poti opravljalo peš. Občina bo s spremljanjem števila in navad pešcev načrtovala peš povezave posameznih delov mesta. S spodbujanjem in promocijo hoje med prebivalci bo hoja prepoznana kot zdrav in trajnosten način potovanja po mestu.



CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš.	- Izboljšanje infrastrukture za pešce v občini Črnomelj do l. 2030. - Postopno prilagajanje infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v ožjem središču in zaledju do l. 2022. - Ozelenitev obstoječih (glavnih) prometnih koridorjev do l. 2030. - Vzpostavitev območij celovitega umirjanja prometa v mestu in ostalih naseljih občine Črnomelj do l. 2025.
Povečanje deleža hoje v mestnih potovanjih.	Povečanje deleža hoje med opravljenimi mestnimi potmi na 20% do l. 2025 (izhodišče l. 2016 – 14%).
Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev v mestnem prostoru.	- Dograditev obstoječih omrežij šolskih poti do leta 2022. - Vpeljava inovativnih mehkih pristopov trajnostne mobilnosti pri najmlajših do l. 2022.
Spremljanje števila in navad pešcev.	- Kordonsko štetje na ključnih točkah. - Izvedba ankete o potovalnih navadah 1x na 2 leti.

Ukrepi

1. *Sistematično izboljšanje obstoječe infrastrukture za pešce*

Da bi zagotovili pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših dnevnih poti peš, in s tem povečali delež pešačenja v mestnih potovanjih, bo Občina pričela s sistematičnim izboljšanjem obstoječe infrastrukture za pešce. V ta namen bo obnovila in uredila pločnike ter uredila prehode za pešce. V povezavi z

umirjanjem prometa v mestnem jedru Črnomlja in ureditvijo parkirišč zunaj mestnega jedra bo izboljšala tudi peš povezave med ključnimi točkami, predvsem z isto-nivojsko povezavo med mestnim jedrom in Majerjem. Ta ukrep bo pripomogel k večjemu pešačenju in umirjanju prometa v mestnem jedru.

2. Zasnova in vzpostavitev omrežja pešpoti

Poleg obnavljanja obstoječe infrastrukture za pešce bo Občina zasnovala in vzpostavila omrežje pešpoti. Omrežje bo sestavljeno iz poti, ki bodo smiselno povezane, brez ovir za pešce ter gibalno omejene povsod tam, kjer je to zaradi konfiguracije terena možno izvesti, prav tako pa bodo primerno osvetljene in s tem varne ter prijetne za hojo. Skladno s tem bo Občina pridobila projektno dokumentacijo za načrtovane pešpoti, z njihovim načrtom pa izdelala karto varnih pešpoti po mestu Črnomelj.

3. Prenova prometno varnostnih načrtov OŠ in ureditev problematičnih prečkanj čez cesto

Za izboljšanje varnosti pešcev v prometu, ki je eden izmed najbolj perečih problemov v občini Črnomelj, bo Občina, skupaj z osnovnimi šolami in Svetom za preventivo in varnost v cestnem prometu, v prvi vrsti prenovila prometno varnostne načrte osnovnih šol in s tem poskrbela za varnost pri eni izmed najbolj ogroženih skupin prebivalcev. Z ureditvijo prehodov za pešce, ki bodo smiselno umeščeni in dobro osvetljeni, bo Občina uredila problematična prečkanja čez cesto. V sklopu tega bo Občina pripravila dokumentacijo za umirjanje prometa (grbine in ploščadi) z ustrezno signalizacijo in njihovo realizacijo.

4. Prilagoditev infrastrukture v mestu gibalno oviranim osebam

Celostna prometna strategija občine Črnomelj namenja poseben poudarek zagotavljanju dobrih pogojev za gibalno ovirane osebe, med katere ne sodijo le invalidi, temveč tudi starejši občani in

družine z majhnimi otroki. Zanje bo poskrbljeno s prilagoditvijo infrastrukture za pešce, in sicer bo Občina uredila klančine na prehodih za pešce ter razširila pločnike, kjer bo to mogoče. Tako bodo sprehajalne poti prilagojene vsem skupinam uporabnikov.

5. Izboljšanje pogojev za načrtovanje

Občina bo izboljšala pogoje za načrtovanje z zbiranjem podatkov na področju hoje. V ta namen bo izvajala kordonska štetja pešcev na ključnih točkah, katere bo priporočila Policijska postaja Črnomelj. S tem bo dobila osnovne podatke o hoji. Z izvajanjem anket med učenci v šoli ali med drugimi skupinami prebivalstva bo poleg osnovnih podatkov pridobila tudi podatke o gibalnih navadah občanov. Ankete bodo nadaljevale niz zbiranja podatkov, kot je bil uporabljen že za potrebe analize stanja pri izdelavi CPS. Tako bo Občina lahko natančno spremljala spremembe na področju hoje, kar bo upoštevala pri nadaljnjem načrtovanju prometa.

6. Promocija hoje in izobraževanje občanov

Občina bo za namen povečanja deleža hoje med občani ustrezno promovirala hojo ter izobraževala občane o njenem pomenu. Promocijske in izobraževalne akcije bodo namenjene vsem ciljnim skupinam prebivalstva. Za otroke bodo promocijske in izobraževalne akcije organizirane v sklopu vrtcev in šol, kjer bo poudarek na izvajanju zanimivih in preprostih aktivnosti kot so Prometna kača, Beli zajček ipd., medtem ko se bodo za odrasle enkrat letno organizirale delavnice na temo hoje in zdravja. Tako kot prejšnja leta bo Občina skrbela za ozaveščanje občanov o pomenu hoje tudi v okviru Evropskega tedna mobilnosti.



UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
1. SISTEMATIČNO IZBOLJŠANJE OBSTOJEČE INFRASTRUKTURE ZA PEŠČE				
1a. Pločnik in javna razsvetljava na Kidričevi ulici.	165.000,00	velika	OČ	2017
1b. Pločnik od obvoznice Črnomelj do železniškega podvoza na Semiški cesti.	140.000,00	srednja	OČ	2017
1c. Stopnice pod OŠ Mirana Jarca.	100.000,00	majhna	OČ	2017
1d. Obnova lesenega mostu na Dobličici pri Okljuku proti Kanižarici.	15.000,00	srednja	OČ	2017
1e. Obnova betonskega mostu čez Dobličico pri bivšem Belsadu.	15.000,00	srednja	OČ	2017
1f. Dokončna ureditev pločnika in usmeritev pešcev na Delavski poti - od zdravstvenega doma proti ul. 21. oktobra.	5.000,00	majhna	OČ	2018
1g. Pločnik na Grajski cesti (od Viniške ceste do hišne št. Grajska cesta 3) - varna pešpot za OŠ Loka, Srednjo šolo ter Vrtec Loka.	40.000,00	srednja	OČ	2018
1h. Pločnik od začetka Viniške ceste pri velikem mostu do hišne št. Kanižarica 15a.	80.000,00	velika	DRSI, OČ	do 2018
1i. Pločnik na cesti Vinica - Zilje (Vinica od h. št. 80 do Vinica h. št. 56 - med križiščem pri bencinski črpalki in gostilno Pavlič).	80.000,00	velika	DRSI, OČ	2019
1j. Dostopna pot do hiše Otona Župančiča in izogibalnice za avtobuse - povezovalna pot med cestama R1 218/1153 in RT 919/1466 (med h. št. Vinica 9 in Vinica 75).	50.000,00	srednja	OČ, DRSI	2019
1k. Ureditev stopnic na Sadež.	10.000,00	majhna	OČ	2019
1l. Obnova lesenega mostu čez Lahinjo proti Majerju (pod Mestno muzejsko zbirko Črnomelj).	25.000,00	srednja	OČ	2019
1m. Ureditev platoja pred Kulturnim domom Črnomelj za pešce - skupaj s počivališčem.	100.000,00	velika	OČ, MK	2019
1n. Pridobitev PZI s semaforizacijo prehoda pod železniško progo.	5.000,00	srednja	OČ	do 2020
1o. Pločnik od obvoznice Črnomelj do odcepa za Otovec skupaj z ureditvijo avtobusnega postajališča na Lokvah.	705.000,00	velika	DRSI, OČ	do 2022
1p. Pločniki ob občinskih cestah v mestu (Nova loka, ul. heroja Jožeta Mihelčiča, ul. Danila Bučarja, Čopova ulica, Vodnikova ulica, Nazorjeva ulica, Belokranjska cesta proti Komunalni, od Cankarjeve ulice na Zeleno pot, ul. Belokranjskega odreda, Semiška cesta proti Železniški cesti) - opomba: vrstni red realizacije je odvisen od pridobivanja lastništev.	100.000,00 - 2019 100.000,00 - 2020 100.000,00 - 2021 100.000,00 - 2022 100.000,00 - po 2022	velika	OČ	2019-2022 in po 2022
2. ZASNOVA IN VZPOSTAVITEV OMREŽJA PEŠPOTI				
2a. Pridobivanje dokumentacije za pešpot ob Lahinji in Dobličici	15.000,00	srednja	OČ	do 2018
2b. Karta varnih pešpoti po mestu Črnomelj	5.000,00	majhna	OČ	do 2020



UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
2c. Pridobivanje projektne dokumentacije za pločnik od poslovne cone TRIS Kanižarica do konca naselja Kanižarica ob glavni cesti proti Vinici	15.000,00	srednja	OČ, EU sredstva za romsko problematiko, DRSI	do 2020
2d. Pridobivanje projektne dokumentacije za pločnik od glavnega križišča v Kanižarici do odcepa za romsko naselje Jama v Kanižarici	15.000,00	srednja	OČ, EU sredstva za romsko problematiko, DRSI	do 2021
2e. Pridobivanje projektne dokumentacije za pločnik, avtobusno postajališče in prehod za pešce v naselju Dobliče	40.000,00	srednja	DRSI, OČ	do 2021
2f. Pridobivanje projektne dokumentacije za pločnik, avtobusno postajališče na Kvasici	20.000,00	srednja	DRSI, OČ	do 2021
2g. Pridobivanje projektne dokumentacije za ureditev peš območja v mestnem jedru	30.000,00	velika	OČ	do 2022
3. PRENOVA PROMETNO VARNOSTNIH NAČRTOV OŠ IN UREDITEV PROBLEMATIČNIH PREČKANJ ČEZ CESTO				
3a. Prenova 3-eh prometno varnostnih načrtov OŠ	brez	srednja	OŠ Loka, OŠ Vinica, OŠ Mirana Jarca Črnomelj, SPVCV, OČ	od 2017 letno enega
3b. Ureditev problematičnih prečkanj čez cesto na občinskih cestah: - zaris prehoda na ulici Kočevje - pri Petrolu, - zaris prehoda na Ulici 21. oktobra (pri Tušu)	5.000,00	majhna	OČ	2017
3c. Ureditev platoja s preходом za pešce na Cankarjevi ulici pri vrtcu Čardak	4.000,00	majhna	OČ	2017
3d. Ureditev stopnic pod velikim mostom (ulica Na Bregu)	20.000,00	srednja	OČ	2018
3e. Ureditev pločnika oziroma celostna ureditev Kurirske steze pri OŠ Milke Šobar Nataše za gibalno ovirane otroke	50.000,00	srednja	OČ	do 2020
3f. Ureditev problematičnih prečkanj čez cesto na državnih cestah: - ureditev prehoda na Trgu svobode - pri Gradu, - ureditev prehoda med ulico Na bregu in Ločko cesto.	50.000,00	velika	DRSI, OČ	do 2022
4. PRILAGODITEV INFRASTRUKTURE GIBALNO OVIRANIM V MESTU				
4a. Prehod za pešce in poglobitev robnikov za invalidske vozičke: - cesta Majer, - med ulico Na bregu in Ločko cesto, - Delavska pot, - Ureditev prehoda za invalide iz pločnika na Ulici Staneta Rozmana k banki oziroma glasbeni šoli.	Prvi trije - 5.000,00 20.000,00	majhna srednja	OČ	2017 2018 2018 2018
4b. Ureditev dostopa do knjižnice s klančino	30.000,00	velika	OČ	do 2020
5. IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA NAČRTOVANJE				



UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
5a. Letno kordonsko štetje pešcev na ključnih točkah	1.000,00	majhna	OČ, Srednja šola Črnomelj	letno
6. PROMOCIJA HOJE IN IZOBRAŽEVANJE OBČANOV				
6a. Prometna kača, Beli zajček	2.000,00	majhna	OČ, OŠ, SPVCP, ZD	letno
6b. Delavnica 1x/leto v povezavi s pomenom hoje in zdravja	500,00	majhna	OČ, OŠ, SPVCP, ZD	letno
6c. Izvedba letne ankete o potovalnih navadah	zajeto v ukrepih petega stebra	srednja	OČ, Srednja šola Črnomelj	1x / 2 leti

Akcijski načrt za Spodbujanje hoje kot pomembnega potovalnega načina v občini Črnomelj (OČ – Občina Črnomelj, DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo, MK – Ministrstvo za kulturo, OŠ – Osnovne šole SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ZD – Zdravstveni dom).



Tečaji varne vožnje za spodbujanje kolesarjenja med prebivalci.



Pet strateških stebrov

TRETJI STEBER: OPTIMALNO IZKORIŠČENJE POTENCIALOV KOLESARJENJA

Kolesarjenje predstavlja enega izmed načinov spodbujanja trajnostne mobilnosti. Uporaba kolesa namreč pozitivno vpliva tako na družbo kot na posameznika. Kolo ne onesnažuje in ne povzroča hrupa, je varčno in dostopno vsem prebivalcem. Poleg tega je kolo najhitrejši prevozni sredstvo na kratke razdalje, celo hitrejši od avtomobila. Zaradi naštetih pozitivnih lastnosti in vpliva na kakovost bivanja se je kolesarjenje v mnogih evropskih mestih uveljavilo kot enakovreden način opravljanja vsakodnevnih poti. Zaradi kratkih razdalj znotraj mesta in bližnjega zaledja bi bilo to mogoče doseči tudi v Črnomlju.

Občina Črnomelj bo postala občina z urejenim kolesarskim omrežjem, ki bo omogočalo kolesarjem enostavno in varno gibanje v prometu. Občina bo načrtovala tako povezave posameznih predelov mesta kot tudi v celotni občini, tako da bodo kolesarji varno in udobno dostopali do vseh ključnih ciljev poti. Kolesarske poti bodo jasno označene, urejena bodo parkirna mesta za kolesa, predvsem na vzpostavljenih multimodalnih vozliščih. Dobra kolesarska infrastruktura bo poskrbela tudi za varno, neposredno in priročno kolesarjenje, z

minimalnimi ovirami iz prometa ali s strani pešcev. Kolesarjenje bo tako v občini Črnomelj varno in privlačno, sčasoma pa bo postalo tudi enakovreden način potovanja. Občina Črnomelj bo istočasno spodbujala in promovirala kolesarjenje, tako da bo aktivno podpirala prebivalce pri kolesarjenju z zagotavljanjem izobraževanj in tečajev varnih voženj ter s tem povezanih storitev. S tem bo vplivala na povečanje števila kolesarjev, predvsem pa deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti.



Povečanje deleža kolesarjenja je en izmed ciljev občine Črnomelj.



CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu.	• Zasnova kolesarskega omrežja za mesto in zaledje do l. 2022. • Povečanje deleža kolesarskih površin v občini Črnomelj za 10 % do l. 2020 (izhodiščno stanje l. 2015). • Zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles po mestu do l. 2019 in glavnih kolesarskih točkah do l. 2025. • Jasno označevanje kolesarskih površin vključno s »sharrow« sistemom do l. 2022.
Povečanje deleža kolesarjenja na kratkih lokalnih poteh.	• Povečanje s kolesom opravljenih poti na kratkih lokalnih poteh na 10% do l. 2022 (izhodišče l. 2016 – 2%).
Spremljanje števila in navad kolesarjev.	• Kordonsko štetje na ključnih točkah. • Izvedba ankete o potovalnih navadah na 2 leti.

Ukrepi

1. Zasnova kolesarskega omrežja

Zaradi nerazvite kolesarske infrastrukture bo Občina Črnomelj z zasnovo in vzpostavitvijo kolesarskega omrežja zagotovila pogoje za kolesarjenje v mestu in s tem povečala delež kolesarjenja med občani. Kolesarsko omrežje bo sestavljeno iz kolesarskih površin, ki bodo ustrezno označene in varne, njihova ureditev pa se bo pričela v mestu Črnomelj in nadaljevala med mestom in večjimi naselji. Vse kolesarske površine bodo ustrezno označene, z izdelavo njihove karte pa bo kolesarjenje še približala občanom.

2. Zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles po mestu in glavnih kolesarskih točkah

Po mestu Črnomelj in glavnih kolesarskih točkah bo Občina postopoma zagotovila pogoje za varno parkiranje koles tako, da bo postopoma postavila parkirna stojala ter kolesarnice, ki bodo ščitile kolesa pred vremenskimi vplivi.



3. Izboljšanje pogojev za načrtovanje

Občina bo izboljšala pogoje za načrtovanje z zbiranjem podatkov na področju kolesarjenja. V ta namen bo izvajala anketo o potovalnih navadah občanov, in sicer vsaki 2 leti. Prav tako bo letno pregledala izvedene projekte oziroma njihovo napredovanje. Na ta način bo Občina lahko natančno spremljala spremembe na področju kolesarjenja, kar bo upoštevala pri nadaljnjem načrtovanju prometa.

4. Promocija kolesarjenja in izobraževanje občanov

Občina bo vzpostavitev kolesarskega omrežja in zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles nadgradila s promocijskimi in izobraževalnimi akcijami, ki bodo občane in obiskovalce spodbujale k varnemu kolesarjenju ter jih ozaveščale o pomenu kolesarjenja za njihovo zdravje in skrb za okolje. Promocijske in izobraževalne akcije bodo namenjene vsem ciljnim skupinam prebivalstva, ozaveščanje pa bo potekalo enkrat na leto v okviru Evropskega tedna mobilnosti ter enkrat na leto v okviru tečaja varne vožnje s kolesom.



Promocijske in izobraževalne akcije bodo občane in obiskovalce spodbujale k varnemu kolesarjenju.



UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
1. ZASNOVA KOLESARSKEGA OMREŽJA.				
1a. Dopolnitev manjkajočih odsekov kolesarskega omrežja v občini Črnomelj - ureditev kolesarskega pasu (npr. sharrow sistem) na: - ulici Kočevje (od hišne št. 8 do hišne št. 19), - ulici Otona Župančiča in Kidričevi ulici skupaj s signalizacijo.	5.000,00	majhna	OČ	2017
1b. Zasnova kolesarskega omrežja v mestu Črnomelj.	V sklopu prometne študije	zahtevna	OČ	2018
1c. Zasnova kolesarskega omrežja med mestom in večjimi naselji.	V sklopu prometne študije	zahtevna	OČ	2018
1d. Dopolnitev manjkajočih odsekov kolesarskega omrežja v občini Črnomelj - pilotni projekt enosmerne ulice z uvedbo pasu za kolesarje.	2.000,00	srednja	OČ	2019
1e. Izdelava karte kolesarskih povezav skozi mesto in povezavo z zaledjem.	5.000,00	srednja	OČ	2020
1f. Dopolnitev manjkajočih odsekov kolesarskega omrežja v občini Črnomelj - navezava mesta na obvoznico (od krožišča pri družbi Akrapovič, po ul. Heroja Starihe proti mestnemu jedru).	100.000,00	srednja	OČ	2022
2. ZAGOTOVITEV POGOJEV ZA VARNO PARKIRANJE KOLES PO MESTU IN GLAVNIH KOLESARSKIH TOČKAH.				
2a. Postavitev parkirnih stojev ob javnih ustanovah.	1.000,00	majhna	OČ	letno
2b. Ureditev kolesarnic.	15.000,00	srednja	OČ	do 2022
3. IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA NAČRTOVANJE.				
3a. Pregled izvedenih projektov oziroma metrov pločnikov, kolesarskih poti...	zajeto v ukrepih petega stebra	srednja	OČ, zunanji izvajalci	letno
3b. Izvedba ankete o potovalnih navadah.	zajeto v ukrepih petega stebra	srednja	OČ, zunanji izvajalci	1x / 2 leti
4. PROMOCIJA KOLESARJENJA IN IZOBRAŽEVANJE OBČANOV.				
4a. Tečaj varne vožnje s kolesom.	1.000,00	majhna	OČ, policija, Kolesarsko društvo, SPVCP	letno
4b. Ozaveščanje o pomenu kolesarstva v okviru ETM.	1.000,00	majhna	OČ, policija, Kolesarsko društvo, SPVCP	letno

Akcijski načrt za Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja v občini Črnomelj (OČ – Občina Črnomelj, SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ZD – Zdravstveni dom).



Ureditev avtobusnih postajališč ob vseh prometnicah za izboljšanje obstoječe infrastrukture javnega potniškega prometa.



Pet strateških stebrov

ČETRTI STEBER: OBLIKOVANJE PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA

Sodobno oblikovan javni potniški prevoz je ena izmed učinkovitejših oblik trajnostne mobilnosti, saj lahko v kratkem času in z nizkimi stroški prepelje veliko število ljudi. Poleg tega je uporaben za vse skupine prebivalcev. Kljub temu je organizacija 'klasičnega' javnega prevoza otežena, predvsem zaradi razpršene poselitve in navajenosti ljudi na vožnjo z osebnim avtomobilom.

Ureditev javnega potniškega prometa bo v občini Črnomelj temeljila na preučitvi potreb o vzpostavitvi in oblikovanju sodobnega, učinkovitega in poselitvenim vzorcem prilagojenega javnega potniškega prevoza. Občina bo izdelala študijo smiselnosti vzpostavitve javnega potniškega prometa, na kateri bo temeljila odločitev o morebitni uvedbi

javnega potniškega prometa v mestu in zaledju. Z ureditvijo avtobusnih postajališč ob vseh prometnicah bo izboljšala obstoječo infrastrukturo javnega potniškega prometa in s tem zagotovila boljše pogoje za uporabo javnega potniškega prometa, kar bo prispevalo k večji uporabi JPP.

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Preučitev potreb po vzpostavitvi učinkovitega javnega potniškega prometa v mestu in zaledju.	Izdelava rešitev učinkovitega javnega potniškega prometa v mestu in zaledju do l. 2019.
Izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa.	Novogradnja in obnovitev avtobusnih postajališč do l. 2030.

Ukrepi

1. Priprava študije možnosti razvoja JPP na območju mesta Črnomelj in njegovega bližnjega zaledja

Ker je občina Črnomelj po površini zelo velika in ima posledično zelo razpršeno poselitev, ni potreba po javnem potniškem prometu na nivoju občine. Zato je dobro razvit samo prevoz šolskih otrok. Z željo po umiritvi prometa v mestnem jedru Črnomlja in spodbujanjem občanov k uporabi trajnostnih oblik mobilnosti bo Občina Črnomelj pripravila študijo možnosti razvoja javnega potniškega prometa na območju mesta Črnomelj

in njegovega bližnjega zaledja, v kateri bo preučila različne oblike vpeljave JPP.

2. Novogradnja in obnova avtobusnih postajališč

Za ureditev obstoječih avtobusnih postajališč, ki so slabo opremljena, bo Občina pripravila projektno dokumentacijo ter jih obnovila, prav tako bo pripravila projektno dokumentacijo za avtobusna postajališča, kjer še ni avtobusnih čakalnic.

UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
1. PRIPRAVA ŠTUDIJE MOŽNOSTI RAZVOJA JPP NA OBMOČJU MESTA ČRNOMELJ IN NJEGOVEGA BLIŽNJEGA ZALEDJA.	5.000,00	srednja	OČ, zunanji izvajalec	do 2019
2. PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ				
2a. projektne dokumentacije za ureditev postajališča v Malem Nerajcu.	3.000,00	srednja	DRSI, OČ	do 2020
2b. Ureditev postajališča na Blatniku.	3.000,00	majhna	DRSI, OČ	do 2022
2c. Priprava projektne dokumentacije za ureditev postajališča in pločnika v Stari Lipi.	3.200,00	srednja	DRSI, OČ	do 2022
2d. Priprava projektne dokumentacije za ureditev postajališča pri Hrastu.	3.200,00	srednja	DRSI, OČ	do 2022
2e. Priprava projektne dokumentacije za ureditev postajališča v Dolenjem Suhorju.	3.200,00	srednja	DRSI, OČ	do 2022
2f. Priprava projektne dokumentacije za ureditev postajališč na relaciji ceste Črmošnjice - Črnomelj (Mihelja vas, Petrova vas in Rožanec).	10.000,00	srednja	DRSI, OČ	do 2022
2g. Priprava projektne dokumentacije za ureditev postajališča na Talčjem vrhu.	3.200,00	srednja	OČ	do 2022

Akcijski načrt za Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prevoza v občini Črnomelj (OČ – Občina Črnomelj, DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo).



Velike obremenitve cest na ožjih odsekih cestišča in neprimerne površine za pešce v strnjnem delu mestnega jedra Črnomlja.



Pet strateških stebrov

PETI STEBER: UVELJAVITEV OPTIMIZIRANEGA CESTNEGA PROMETA

Uporaba osebnih avtomobilov ima v določenih pogojih svoje prednosti, a kljub temu se moramo zavedati, da z naraščanjem cestnega prometa narašča tudi poraba goriv, število nesreč, zastojev, degradacija okolja ter emisije toplogrednih in drugih zdravju škodljivih plinov. Zato je optimizacija cestnega prometa nujno potrebna, če želimo oblikovati učinkovitejši in ljudem in okolju prijazen prometni sistem.

Umirjanje motornega prometa, predvsem v mestu Črnomelj in ostalih večjih naseljih, bo doprineslo k številnim pozitivnim učinkom. V prvi vrsti se bo povečala prometna varnost, saj bodo mestna središča prednostno namenjena pešcem in kolesarjem, medtem ko bo število motoriziranih voženj minimalno. Mestna središča bodo ponovno oživila, s tem pa se bo tudi povečala njihova privlačnost za bivanje in preživljanje prostega časa, kar bodo še najbolj opazili ljudi z omejeno mobilnostjo. Z ureditvijo parkirnih površin izven mestnega središča se

bodo parkirne razmere v mestnem jedru izboljšale, saj bodo parkirne obremenitve minimalne, prav tako pa se bodo tudi zmanjšali negativni učinki motornega prometa. Večja naselja v občini, kjer se za to izkazuje potreba, bodo imela urejene obvoznice, na katerih bo potekal celotni motorni in tovorni promet ter tako zmanjšal tranzit skozi občutljive dele naselij. Zaradi velikosti občine in razpršenega poselitvenega vzorca je avtomobil velikokrat edino možno prevozno sredstvo, zato bo Občina tudi spodbujala k uporabi okolju prijaznih vozil.

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Izboljšanje parkirnih razmer.	• Povečanje števila parkirnih mest izven krajevnih središč za 60 mest do l. 2025 (izhodiščno stanje l. 2016 – 309 mest). • Nadzorovano parkiranje v mestu Črnomelj do l. 2019.
Povečanje prometne varnosti.	• Povečanje števila območij umirjenega prometa (v mestu Črnomelj in še vsaj enem naselju v občini Črnomelj) za vsaj 3 območja do l. 2022.
Povečanje deleža okolju prijaznih vozil.	• Vzpostavitev vsaj ene električne polnilnice za električna vozila do l. 2018.



Ukrepi

1. Umirjanje motoriziranega prometa

Umirjanje motoriziranega prometa bo en izmed pomembnejših ukrepov Občine. Z uvajanjem območij umirjenega prometa, s preusmeritvami prometa, ureditvami ulic z zamenjavo smeri vožnje in postavitvijo preventivnih radarskih tabel za opozarjanje hitrosti bo zmanjšan obseg motornega prometa v preurejenih območjih povečal varnost in spodbudil hojo ter kolesarjenje.

2. Odprava tovornega tranzitnega prometa skozi mestno jedro

Občina bo prepovedala tovorni tranzitni promet skozi mestno jedro Črnomlja in ga z ustreznimi ukrepi (ustrezna signalizacija in table) speljala na že zgrajeno obvoznico¹. S tem bo prometna ureditev mestnega jedra dala prednost pešcem in kolesarjem.

3. Ureditev parkirnih mest izven mestnega in krajevnih jeder

Ker bo Občina skušala omejiti motorni promet v mestnem in krajevnih jedrih, bo uredila parkirna mesta na njihovem obrobju ter jih z ustreznimi ureditvami pešpoti ali kolesarskih poti povezala.

4. Zaračunavanje stroškov uporabe osebnih vozil

Občina bo izdelala celovito parkirno strategijo, ki bo temeljila na izdelani Celostni prometni strategiji. Z ustreznimi parkirnimi tarifami, ki bodo odvrčale od celodnevne parkiranja, in s preganjanjem nepravilnega parkiranja, kjer bo posebna pozornost namenjena zasedanju parkirišč za gibalno ovirane ljudi, bo Občina skušala občane prepričati k manjši uporabi avtomobilov in s tem spodbujati hojo ter

kolesarjenje. O slednjem se bo aktivno spodbujalo z ozaveščanjem v okviru Evropskega tedna mobilnosti.

5. Spodbujanje k uporabi okolju prijaznih vozil

Občina bo spodbujala okolju prijazna vozila skozi ukrepe parkirne strategije, poleg tega pa bo postavila vsaj eno električno polnilnico.

¹Opomba : Ob prekatégorizaciji državne ceste v občinsko.



UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
1. UMIRJANJE MOTORIZIRANEGA PROMETA.				
1a. Uvajanje območja umirjenega prometa (30 km/h) v naselju Dragatuš na relaciji med pokopališčem in OŠ Dragatuš.	5.000,00	srednja	OČ	2018
1b. Uvajanje območja umirjenega prometa (30 km/h) na Vinici v okolici OŠ Vinica.	30.000,00	velika	DRSI, OČ	2019
1c. Postavitev preventivnih radarskih tabel za opozarjanje hitrosti - na vpadnicah v mesto Črnomelj, Adlešiči, Vinica, Griblje.	15.000,00	majhna	DRSI, OČ	do 2019
1d. Uvajanje območja umirjenega prometa (30 km/h) v mestu Črnomelj - Kidričeva ulica ter ostala območja določena na podlagi potrjene prometne študije.	20.000,00	srednja	OČ	2022
1e. Uvajanje območja umirjenega prometa (30 km/h) v mestnem jedru Črnomlja - Trg svobode.	20.000,00	srednja	DRSI, OČ	2022
2. ODPRAVA TOVORNEGA TRANZITNEGA PROMETA SKOZI MESTNO JEDRO.				
2a. Odprava tovornega tranzitnega prometa skozi mestno jedro Črnomlja.	125.000,00	velika	DRSI, OČ	do 2020
3. UREDITEV PARKIRNIH MEST IZVEN MESTNEGA IN KRAJEVNIH JEDER.				
3a. Ureditev parkirnih mest na Majerju.	37.000,00	majhna	OČ	2018
3b. Ureditev parkirnih mest v Starem trgu.	25.000,00	srednja	OČ	2018
4. PARKIRNA STRATEGIJA.				
4a. Izdelan načrt parkirnega režima v mestu Črnomelj za območja, kjer so urejena parkirišča.	1.000,00	majhna	OČ, MIR	2017
5. SPODBUDE ZA OKOLJU PRIJAZNA VOZILA.				
5a. Postavitev vsaj ene električne polnilnice na območju občine Črnomelj.	10.000,00	majhna	OČ	do 2018

Akcijski načrt za Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa v občini Črnomelj (OČ – Občina Črnomelj, DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo, MIR – Medobčinska inšpekcija in redarstvo).



VIRI IN LITERATURA

- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Črnomelj (Ur. l. RS, št. 82/2011, 105/2011 – tehnični popravek in 10/2013 – obvezna razlaga)
- Odloka o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS, št. 76/2004)
- Veljavni prostorsko izvedbeni akti (OPPN, ZN, LN, DPN, UN, ...)
- Regionalna zasnova prostorskega razvoja Jugovzhodne Slovenije (zaključeno v fazi predloga), 2006
- Strokovne podlage za naselja v občini Črnomelj, 2015
- Strokovne podlage za razvoj kmetijstva v okviru izdelave sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta občine Črnomelj, 2015
- Študija razvoja gospodarstva in turizma občine Črnomelj 2015 -2020, 2015
- Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, 2014/2015



Urednik

Mojca Poklar, Harpha Sea, d.o.o. Koper

Avtorji fotografij in vizualizacij

Anita Jamšek

Andrej Horvat

Barbara Mataković

Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Harpha Sea, d.o.o. Koper

Oblikovanje in postavitve

Adriana Šopič, Harpha Sea, d.o.o. Koper

Mojca Poklar, Harpha Sea, d.o.o. Koper

Naklada: 200 izvodov

Založnik: Občina Črnomelj

Tisk: MITRA - BORŠIČ, reklamni napisi, gradbeništvo in trgovina k.d.

