

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ČRNOMELJ



O B Č I N A
CRNOMELJ

Občinska celostna prometna strategija občine Črnomelj

Izdala in založila
Občina Črnomelj

Avtorji

Igor Črnugelj, Nina Fabjančič,
Zoran Gajski, Jernej Radovac

Sodelavci

Jelka Hudoklin, Nuša Hudoklin,
Mateja Jazbec, Špela Kos, Vesna
Maksimović, Radovan Nikić, Suzana
Simič, Vane Urh

Izvajalca

Acer Novo mesto d. o. o., Razvojni center
Novo mesto d. o. o.

Fotografije

Arhiv občine Črnomelj, Vane Urh,
Arhiv ACER d.o.o., Tomislav Urh,
Anita Jamšek, Andrej Horvat, Uroš
Raztresen, Jan Kocjan

Oblikovanje in priprava na tisk

Tamara Strnad

Priprava OCPS je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

KAZALO

NAGOVOR ŽUPANA	2	07 STRATEŠKA VODILA IN CILJNE VREDNOSTI	44
01 OBČINA ČRNOMELJ NA POTI K IZBOLJŠANJU DOSTOPNOSTI	4	1. STEBER: Celostno prometno načrtovanje	46
Sofinancerji in izdelovalci.....	6	2. STEBER: Hoja	47
Priprava dokumenta	7	3. STEBER: Kolesarjenje.....	48
Časovni horizont dokumenta	11	4. STEBER: Javni potniški promet	49
Območje obravnave	12	5. STEBER: Motorni promet.....	50
02 TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	14	08 AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT	52
03 VIZIJA RAZVOJA PROMETA	16	Celostno prometno načrtovanje	54
Ovrednoteni cilji	18	Hoja	56
04 DOSEŽKI OBČINE ČRNOMELJ	20	Kolesarjenje.....	58
Hoja	22	Javni potniški promet.....	60
Kolesarjenje.....	23	Motorni promet.....	62
Javni potniški promet.....	24	VIRI	64
Motorni promet.....	25		
05 AMBICIJE ZA PRIHODNOST	26		
06 5 STRATEŠKIH STEBROV: IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE	28		
Celostno prometno načrtovanje	30		
Hoja	32		
Kolesarjenje.....	35		
Javni potniški promet.....	38		
Motorni promet.....	41		

Nagovor župana

Spoštovane občanke in občani, cenjeni gostje,

s ponosom vas nagovarjam ob prenovljeni **Celostni prometni strategiji občine Črnomelj**, ki predstavlja pomemben mejnik v našem skupnem prizadevanju za boljšo dostopnost, večjo prometno varnost in trajnostni razvoj naše občine.



Zavedamo se, da promet ni le vprašanje infrastrukture, temveč tudi kakovosti življenja. Zato smo pri pripravi strategije upoštevali sodobne pristope, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje, izboljšanje javnega prevoza ter zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje. Naš cilj je ustvariti varno in zdravo prometno okolje, ki bo prijazno vsem generacijam – od najmlajših do starejših in ranljivih skupin prebivalstva.

Priprava strategije je potekala v sodelovanju z vami – občani, ključnimi deležniki in strokovnjaki, saj verjamemo, da lahko le z vključevanjem in odprtim dialogom oblikujemo resnično učinkovite in sprejemljive rešitve. Hvaležen sem vsem, ki ste sodelovali s svojimi predlogi, analizami in vizijo za boljši prometni sistem v Črnomlju.

Pred nami je zdaj izziv uresničitve zastavljenih ukrepov. Verjamem, da bomo s skupnimi močmi lahko korak za korakom izboljšali prometne razmere v naši občini, povečali mobilnost in dostopnost ter prispevali k bolj kakovostnemu in trajnostnemu življenju vseh nas.

Naj bo Črnomelj v gibanju – zdravo in varno mesto za vse nas!

Hvala vsem za podporo in sodelovanje!

Andrej Kavšek,
Župan Občine Črnomelj

01

Občina Črnomelj na poti k izboljšanju dostopnosti

V zadnjih desetletjih se je v Sloveniji z razvojem ter željo po hitrejšem in udobnejšem potovanju zgradilo veliko novih cestnih povezav. S tem se je sicer nekoliko povečala prometna varnost, a se je v nasprotju z željo po boljših življenjskih pogojih kakovost življenja znižala.

Novo zgrajene povezave so nam omogočile, da lahko potujemo dlje, s tem so se odmaknili tudi vsakodnevni cilji (delovna mesta, trgovine ...). Na cestah preživimo več časa, mnogokrat ujeti v prometnih zastojih. Zmogljivejše ceste in obsežna nova parkirišča ne ponujajo rešitev za rast avtomobilskega prometa, temveč te težave poglobljajo, saj privabljajo vedno več novih avtomobilov. Izkazalo se je, da s ciljema zagotavljanja največje možne hitrosti potovanj in infrastrukture za predviden obseg prometa vprašanj o prometnem sistemu ne naslavljamo učinkovito, poleg tega pri tem zanemarjamo okoljske, ekonomske in socialne cilje družbe.

S podobnimi težavami so se začeli srečevati tudi drugod, predvsem v zahodnih državah, kar je privedlo do novih vprašanj in dvomov v smiselnost konceptov obstoječih prometnih politik ter spremembe v načelih prometnega načrtovanja. V Sloveniji v prometnem načrtovanju še vedno prevladuje pristop »predvidi in zagotovi«, a je že zaznati začetek prehoda na novo paradigmo »odloči in zagotovi«, pri kateri je v ospredju celovit pristop, ki naslavlja ključne izzive družbe, kot so podnebne spremembe, energetska kriza, racionalno gospodarjenje s prostorom, prevozna revščina, sedeči način življenja ipd., s težnjo po zmanjšanju deleža osebne motorne prometa ter hkrati krepitvi javnega prevoza in alternativnih oblik potovanj. Pri tem je pomembna sinergija med različnimi sektorji - npr. med prometnim sektorjem in učinkovito stanovanjsko politiko z zmanjševanjem razpršene poselitve in omogočanjem lažje dostopnosti (prim. koncept 15-minutnega mesta).

S tako zastavljenim celovitim pristopom in željo po doseganju širših ciljev se vse bolj osredotočamo na vprašanja o kakovosti bivanja in zagotavljanju dostopnosti, ne zgolj na obravnavo prometa in mobilnosti. Večjo dostopnost lahko zagotavljamo tako z zgoščevanjem poselitve, učinkovitim javnim prevozom, pešcem in kolesarjem prijaznimi prostori kot tudi z digitalno dostopnostjo. Čas pandemije je pustil

tehtno izkušnjo o pomenu prostorske bližine in digitalne povezanosti.

Mnogo let je bilo načrtovanje prometa usmerjeno tradicionalno, osrednji predmet obravnave je bila infrastruktura, medtem ko je celostno načrtovanje prometa osredotočeno na človeka. Po vzoru dobro delujočih praks mnogih evropskih mest je Občina Črnomelj že v prejšnji generaciji celostnih prometnih strategij prepoznala dodatno vrednost, k načrtovanju prometa so pristopili celostno ter se zavzeli za strateško, ciljno načrtovanje, transparentnost odločanja, interdisciplinarnost in stroškovno učinkovitost z glavnima ciljema dostopnost in kakovost bivanja. S tem konceptom nameravajo v prihodnjih letih nadaljevati, zato so leta 2024 pristopili k izdelavi nove Občinske celostne prometne strategije občine Črnomelj (OCPS občine Črnomelj).

Občina Črnomelj stremi k trajnostnemu razvoju, zato s to idejo naslavlja tudi prometni sistem, saj ta poleg pretočnosti in dostopnosti vpliva na okolje, zdravje in aktivnost prebivalstva, varnost in nenazadnje na gospodarstvo. Želja je strateško, preudarno, finančno učinkovito in s podporo prebivalcev doseči visoko kakovost bivanja ter dobre pogoje za razvoj.



FOTO: Uroš Raztresen

SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI

IZDELAVA OCPS

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije občine Črnomelj je naročila Občina Črnomelj, sofinancirata jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

JAVNI RAZPIS

Občina Črnomelj se je decembra 2023 prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«. Marca 2024 je bila Občina Črnomelj s sklepom obveščena o nepovratnih sredstvih kohezijske politike.

IZDELOVALCI

Proces priprave je vodilo podjetje Acer Novo mesto, d. o. o., s podizvajalcem Razvojnim centrom Novo mesto, d. o. o.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



PRIPRAVA DOKUMENTA

PODLAGE ZA PRIPRAVO DOKUMENTA

Pri pripravi dokumenta so bile upoštevane Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023), Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij: S široko podporo do optimalno povezane skupnosti (Ministrstvo za infrastrukturo, 2022), Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23 z dne 12.7.2023), Pravilnik o spremembi Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 109/23 z dne 27.10.23), Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021) in Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE, 2024).

POSTOPEK IZDELAVE

V začetnih fazah **vzpostavitve procesa** priprave strategije in **ureditve pogojev za delo** je bila zagotovljena politična podpora, namen in cilji priprave dokumenta so bili predstavljeni na občinskem svetu, sledili so pridobitev zunanje strokovne podpore ter dogovor o vodenju in izdelava delovnega načrta. Oblikovala se je časovnica priprave dokumenta, opredelilo območje obravnave ter izvedla ocena pripravljenosti občine. Potekale so uvodne medsektorske aktivnosti, namen in cilji OCPS so bili predstavljeni občinski upravi, opredelilo se je tudi način sodelovanja s sosednjimi občinami.

Pri pripravi strategije so v vseh fazah izdelave dokumenta sodelovali sektorji na občini, ključni deležniki ter splošna javnost, saj je njihovo vključevanje in sodelovanje bistveno za zagotavljanje transparentnosti, dialoga, sprejemljivih ciljev za vse, podpore, racionalnosti, premišljenosti ter nenazadnje kakovosti in uspešnosti dokumenta, tako bo izvajanje dokumenta hitrejše in lažje. Metode in aktivnosti za vključevanje javnosti z opredeljeno časovnico so bile določene v Načrtu vključevanja javnosti, v katerem so

opredeljeni tudi načini obveščanja. Eden izmed osrednjih ciljev Občine Črnomelj je namreč vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, ki bo izpolnjeval potrebe prebivalstva, zato je proces oblikovanja strategije temeljil na sodelovanju in prenosu znanja med deležniki, občino in izdelovalci OCPS ter vključevanju javnosti.

Uvodnim aktivnostim so sledili **oris zelenega stanja** z oblikovanjem vizije in opredelitvijo ciljev OCPS občine Črnomelj s pomočjo delavnice, na kateri so sodelovali ključni deležniki, javne razprave ter potrditve zasnovane vizije in razvrščenih ciljev OCPS občine Črnomelj v ožji delovni skupini. Oblikovana vizija in opredeljeni cilji OCPS občine Črnomelj so bili javno razstavljeni v prostorih Knjižnice Črnomelj od 21. 8. do 9. 9. 2024 ter v prostorih Zdravstvenega doma Črnomelj od 9. 9. do 14. 11. 2024.

Glede na opredeljeno zeleno stanje in vizijo razvoja prometnega sistema v občini Črnomelj v prihodnjih letih je bila v letu 2024 izvedena obsežna **analiza stanja prometnega sistema v občini**.

Pregledana je bila obstoječa dokumentacija s področja urejanja prometa in prostora, analizirani so bili podatki o podnebnih značilnostih, značilnostih prebivalstva, prometni varnosti, stroških mobilnosti, stopnji motorizacije, kakovosti zraka in zdravju prebivalcev. Izdelan je bil pregled izvedenih, delno izvedenih in neizvedenih ukrepov prve Celostne prometne strategije občine Črnomelj (2017). Opravljeni so bili kordonsko štetje prometa ter terenski ogledi za oceno pogojev pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega potniškega prometa in motornega prometa. Posebna pozornost je bila namenjena razumevanju prometnih značilnosti občanov, zato so bili izvedeni intervjuji s ključnimi deležniki (N=16), ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev in zaposlenih ter anketa za splošno javnost (N=222), v kateri so občani lahko opredelili svoje videnje glede delovanja prometnega sistema v občini, opozorili na izzive in predlagali rešitve.

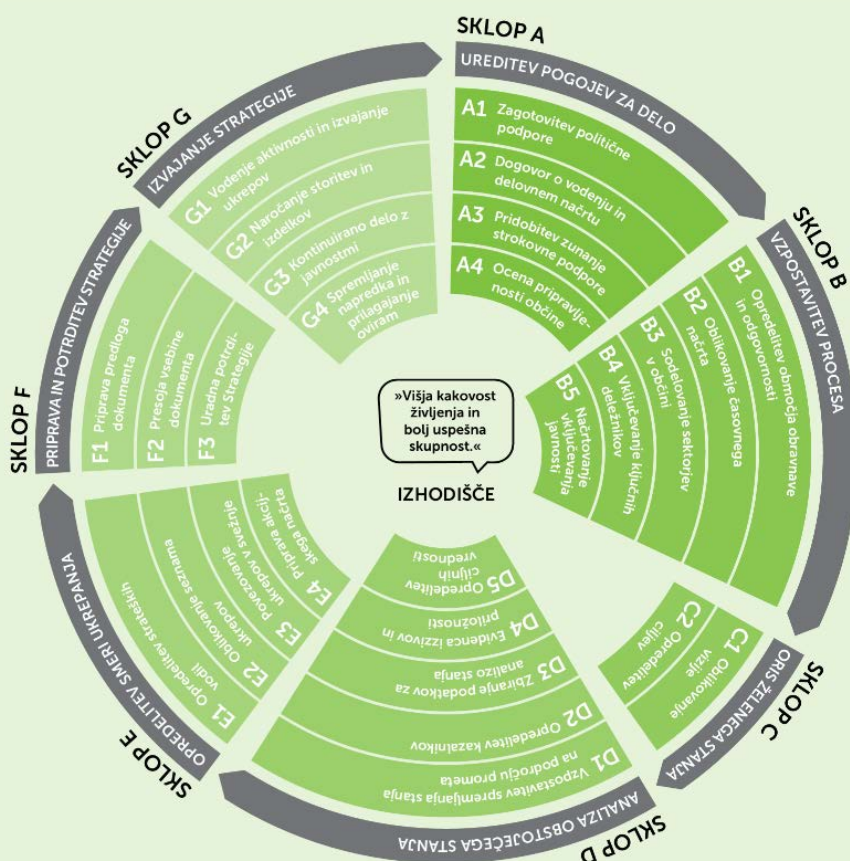
Namen analitičnega dela je bil pridobiti celovit vpogled v delovanje prometnega sistema, prometne navade občanov in priložnosti, ki se ponujajo. Glede na zbrane podatke analitičnega dela so bili opredeljeni ključni izzivi in priložnosti ter ciljne vrednosti za vsak posamezen kazalnik.

POSTOPEK IZDELAVE

Smer ukrepanja je bila določena z oblikovanjem strateških vodil, ki izhajajo iz predhodno opredeljenih ključnih izzivov, priložnosti, prioritet in ciljev OCPS občine Črnomelj. Seznam možnih ukrepov je bil oblikovan na delavnici ožje delovne skupine. Glede na razpoložljive kadrovske zmogljivosti in sredstva je sledilo oblikovanje možnih scenarijev izvajanja ukrepov. Prednosti in slabosti vsakega so bile preverjene v širši delovni skupini. Na podlagi izbranega scenarija je na delavnici širša delovna skupina opredelila končni zbir ukrepov in svežnjev kot osnovo za oblikovanje akcijskega načrta. Sledila je priprava akcijsko-finančnega načrta z opredelitvijo odgovornosti za izvedbo, zahtevnostjo izvedbe, stroškov občine, virov financiranja in rokov izvedbe. Vsebinsko akcijskega načrta sta preverili in potrdili ožja in širša delovna skupina.

Vsem predhodnim korakom in oblikovanemu akcijskemu načrtu sta sledili **priprava in potrditev dokumenta strategije**. V času priprave strategije je bila kakovost dokumenta dvakrat presojana s strani ministrstva, in sicer prvič po opredelitvi strateških vodil in drugič po pripravi predloga dokumenta. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je obakrat izdalo pozitivno mnenje o ustreznosti

Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije



POTRDITEV OCPS

gradiva in kakovosti vsebine OCPS občine Črnomelj.

Strategija je bila uradno potrjena s sprejemom na Občinskem svetu Občine Črnomelj, 10. 4. 2025. Zastavljena je kot prilagodljiv dokument, ki ga bo treba redno preverjati in posodabljati ter vsakič znova preverjati ustreznost, učinkovitost in smotrnost izvedenih ukrepov.

Na osnovi sprejete Občinske celostne prometne strategije občine Črnomelj bo občina lahko kandidirala za sredstva na nadaljnjih razpisih za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti.



Delavnica oblikovanja vizije in vrednotenja ciljev OCPS občine Črnomelj, maj 2024

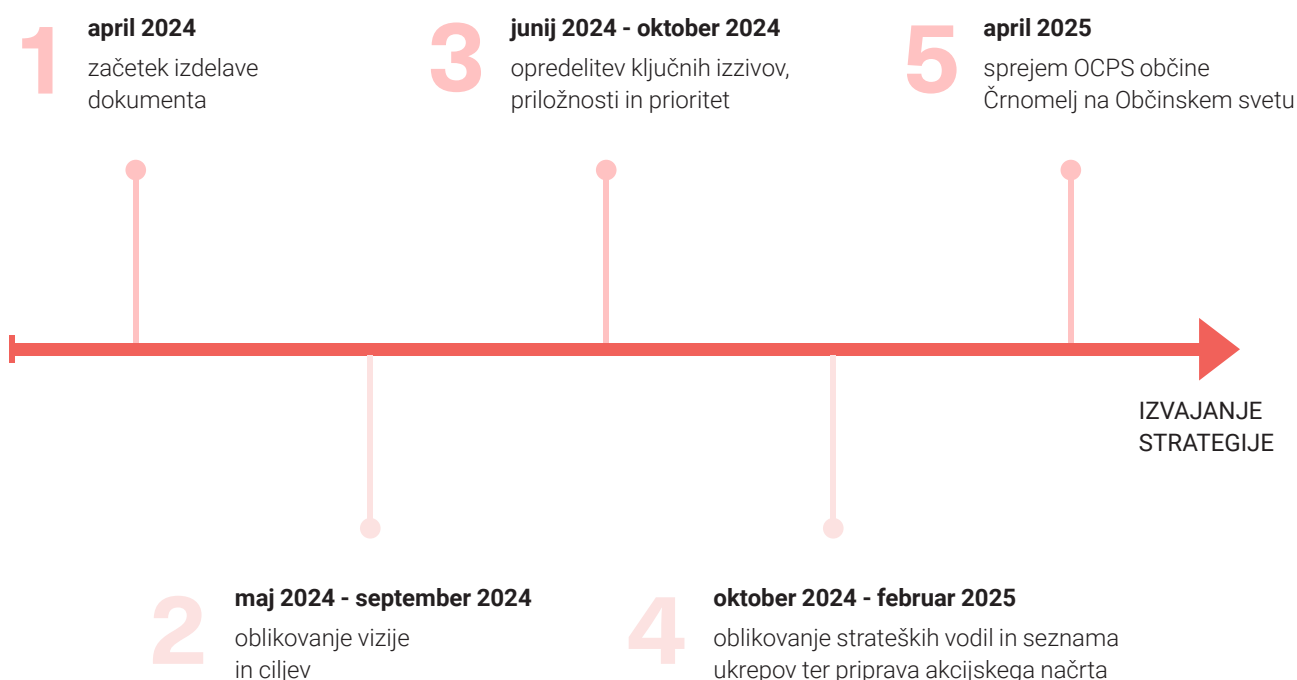
ČASOVNI HORIZONT DOKUMENTA

ČASOVNICA

V časovnem načrtu OCPS, ki je bil izdelan v začetnih fazah priprave strategije, je opredeljen ritem izvajanja in priprave dokumenta.

Akcijsko-finančni načrt vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednje 7-letno obdobje (do leta 2032) in je osnova za uresničevanje zastavljenih ciljev OCPS občine Črnomelj. Poročilo o spremljanju izvajanja OCPS je potrebno posredovati na pristojno ministrstvo. Poročanje poteka vsako leto (enotni kazalniki učinka) in sicer se prvič posreduje podatke o izhodiščnem stanju v fazi priprave OCPS po analizi stanja. Zatem se vsako leto naslednjih 7 let posreduje podatke za pet obveznih kazalnikov, ki so bili pridobljeni z uporabo enotne metodologije za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov OCPS ter v enakem časovnem obdobju in na enak način kot za izhodiščno stanje. Občina mora pristojnemu ministrstvu poročati tudi o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta sprejete OCPS občine Črnomelj (enotni kazalnik izvedbe) in sicer tretje (2028), peto (2030) in sedmo (2032) leto po sprejetju OCPS.

Posodobitev OCPS je predvidena do leta 2032, zajemala bo pregled akcijsko-finančnega načrta in morebitno prilagoditev nabora ukrepov. Spremljani bodo tudi obvezni kazalniki učinka in izvedbe OCPS občine Črnomelj.



OBMOČJE OBRAVNAVE



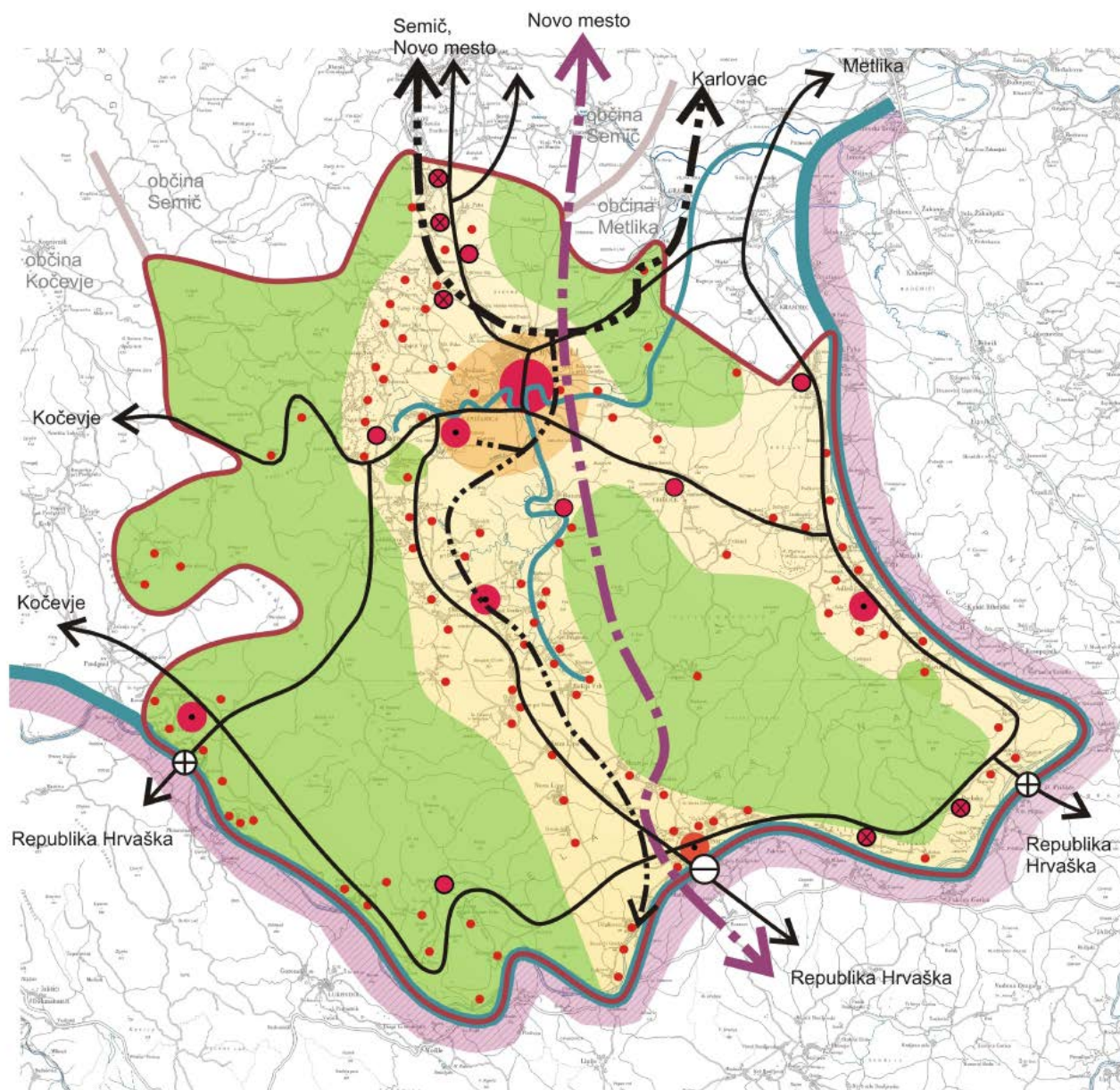
Občina Črnomelj leži ob državni meji s Hrvaško in je del regije Jugovzhodna Slovenija. OCPS obravnava celotno območje občine Črnomelj s poudarkom na naselju Črnomelj. Upoštevani so prometni vplivi širšega območja obravnave, vpliv prometa iz sosednjih občin in na ravni regije.

Občino Črnomelj poleg dotrajane in še neurejene cestne infrastrukture (3. razvojna os) ter zastarelega železniškega (tako potniškega kot tovornega) prometa pestijo predvsem pomanjkanje varnih poti za pešce, neizkoriščen potencial za kolesarjenje, slaba ponudba javnega potniškega prometa, neurejenost mirujočega prometa ter nizka stopnja ozaveščenosti o trajnostni mobilnosti in nezdrave potovalne navade ljudi. Vse to ovira tudi njen gospodarski razvoj.

Število prebivalcev v občini Črnomelj stagnira, prebivalstvo se stara, kar vpliva na drugačne načine mobilnosti in ukrepe. Poselitev je gostejša v Črnomlju in okolici ter naseljih Dragatuš in Vinica, ostalo so gručaste in slabo dostopne vasi, razpršena poselitev pomeni izziv za zagotavljanje dobre dostopnosti vsem prebivalcem, nova območja za poselitev je smiselno načrtovati tam, kjer je možna dobra povezava z javnim potniškim prometom.



OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT - STRATEŠKI DEL



Legenda:

	reka Kolpa		železniška proga Ljubljana - Karlovac		pomembnejše lokalno središče		podeželje s tradicionalno kulturno krajino in razpršeno poselitvijo
	reki Lahinja in Dobličica		predvidena trasa Vrbovske železnice		lokalno središče		območje prepoznavnosti prostora
	državna meja		mejni prehod za mednarodni prehod / mejni prehod za obmejni promet		manjši oskrbni center / zaposlitveno središče		
	meja občine Črnomelj		Črnomelj z vplivnim območjem (občinsko središče regionalnega pomena) -urbanistični načrt		drugo naselje		
	regionalne ceste						
	koridor tretje razvojne osi in državne povezovalne ceste (informativni prikaz)						

Vir: Spremembe in dopolnitve Občinskega prostorskega načrta (SD OPN 1), oktober 2018

02

Trajnostno načrtovanje prometa

Trajnostno načrtovanje prometa je pristop k izzivom prometa, ki nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse (jih ne zavrača) s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev. Težnja je spremeniti potovalne navade v občini, izboljšati pogoje za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter alternativne oblike mobilnosti zaradi zmanjšanja obsega motornega prometa. Prednost imajo mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov.

Ključni korak v smeri trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja je priprava občinske celostne prometne strategije, ki je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in posledično doseči boljšo kakovost bivanja.

Občina Črnomelj pozna koncept celostnega prometnega načrtovanja, saj že ima izdelano Celostno prometno strategijo občine Črnomelj, a izkušnje po Evropi kažejo, da šele druga ali tretja generacija celostne prometne strategije doseže prave učinke v prometnem sistemu in opazne spremembe v potovalnih navadah prebivalcev. Praviloma je vsaka naslednja strategija bolj ambiciozna predvsem pri zagotavljanju alternativ avtomobilom, omejevanju prostora, namenjenega avtomobilom, in nižanju hitrosti.



Neposredni cilji so: izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti; znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa; bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci; vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost; okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo; večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu; izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in dejavnosti.

Posredni cilji so: Učinkovito naslavljanje obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi glede nadzora nad hrupom. Celostna obravnava področja prometa omogoča nastanek nove, celovite, premišljene, dolgoročne vizije zagotavljanja mobilnosti. Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za nacionalna in evropska finančna sredstva.

V zadnjih nekaj letih je Evropska komisija izdala kar nekaj priporočil, usmeritev in spodbud na temo celostnega prometnega načrtovanja ter celostnih prometnih strategij. Ministrstvo za infrastrukturo razmišlja podobno, zato občine že nekaj let spodbuja k izdelavi in izvajanju strategij. Obe instituciji dodelitev sredstev za naložbe v promet vse pogostejše pogojujeta prav z obstojem področnega strateškega dokumenta v občini. Strategija pa je skoraj nujna za merljivo zmanjšanje uporabe avtomobilov, števila smrtnih žrtev na cestah in vpliva prometa na okolje ter spremembo občine v konkurenčnejšo oziroma privlačnejšo.

03

Vizija razvoja prometa

»Občina Črnomelj bo vzpostavila učinkovit in varen prometni sistem, ki bo zagotavljal dostopnost do osnovnih storitev za vse prebivalce. S povečanim informiranjem o trajnostnih načinih potovanja bomo spodbujali spremembo potovalnih navad, izboljšali kakovost bivanja in zmanjšali vpliv prometa na okolje. Skupaj bomo dosegli 'Črnomelj v gibanju – zdravo in varno'.«

Vizija občine Črnomelj se osredotoča na vzpostavitev učinkovitega in varnega prometnega sistema, ki bo zagotavljal dostopnost do osnovnih storitev za vse prebivalce. Osnovni cilj je omogočiti vsakomur enakopraven dostop do izobraževalnih in zdravstvenih ustanov, trgovin in drugih ključnih storitev, kar je temelj za socialno pravičnost in izboljšanje kakovosti življenja v občini.

Poseben poudarek je na trajnostni mobilnosti, kjer bomo z informiranjem in izobraževanjem prebivalcev spodbujali uporabo javnega prevoza, hoje in kolesarjenja. To bo prispevalo k zmanjšanju uporabe avtomobilov, kar bo imelo pozitivne učinke na okolje, zmanjšalo emisije toplogrednih plinov in izboljšalo kakovost

zraka. Trajnostne oblike mobilnosti bodo tudi povečale telesno aktivnost in s tem izboljšale zdravje prebivalcev.

Naš cilj je ustvariti varno in prijazno okolje za vse prebivalce, še posebej pa za mlade, starejše in ranljive skupine. Z uvajanjem preventivnih ukrepov bomo povečali prometno varnost in zmanjšali število prometnih nesreč.

Vizija, izražena v sloganu »Črnomelj v gibanju – zdravo in varno«, odraža našo zavezanost k ustvarjanju zdrave, varne in povezane skupnosti, v kateri je vsak ukrep usmerjen k boljšemu življenju vseh prebivalcev.



Ovrednoteni cilji:

1. CILJ

Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti: Cilj je zagotoviti, da prebivalci občine Črnomelj lahko enostavno dostopajo do družbenih, upravnih in storitvenih dejavnosti, kot so trgovine, šola, pošta, lekarna, banka ali kulturni center, in da so te ustrezno razporejene na območju občine (npr. ohranitev ali uvedba banke v manjšem naselju).

2. CILJ

Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti: Cilj je ustvariti okolje, ki bo prijetno za življenje in bo spodbujalo medsebojno povezanost med prebivalci.

3. CILJ

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa: Cilj je zagotoviti varnejše ceste in ulice za vse udeležence, vključno s pešci, kolesarji in z vozniki, ter zmanjšati število prometnih nesreč.

4. CILJ

Spreminjanje miselnosti o potovalnih navadah: Cilj je usmerjen v spremembo vedenja v prometu in prispevek k bolj zdravemu in okolju prijaznemu načinu življenja v naši skupnosti.

5. CILJ

Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo: Cilj je spodbujati gospodarski razvoj v občini, ki bo prinesel nove priložnosti za zaposlovanje in rast lokalnega gospodarstva.

6. CILJ

Izboljšanje informacij in promocija različnih načinov potovanja (JPP, sopotništvo, vlak): Cilj je usmerjen v zagotavljanje dostopnih informacij o različnih možnostih prevoza, kot so javni potniški promet, souporaba vozil in vlak. S promocijo teh možnosti želimo spodbuditi prebivalce k izbiri trajnostnih načinov potovanja.

7. CILJ

Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost: Cilj je zagotoviti, da ima vsak prebivalec ne glede na socialne, ekonomske ali fizične omejitve dostop do prometnega sistema in možnosti potovanja. To vključuje dostop do cest, kolesarskih povezav, pešpoti, železnice, avtobusnih postaj ter omogoča šolarjem, zaposlenim, starejšim, invalidom in prebivalcem brez prevoznih sredstev ali vozniškega izpita enake možnosti mobilnosti.

8. CILJ

Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci: Cilj je spodbujati zdrav življenjski slog ter dejavno preživljanje prostega časa, kar bo koristilo zdravju in dobrobiti vseh prebivalcev.

9. CILJ

Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa: Cilj je zmanjšati onesnaževanje zraka in prispevati k bolj čistemu in zdravemu okolju.

RAZSTAVA OCPS

Vizija in cilji OCPS občine Črnomelj so bili oblikovani in ovrednoteni na delavnici širše delovne skupine, sledili sta javna razprava o predlogu vizije in ciljev ter potrditev vizije in ciljev v ožji delovni skupini. Vizija in cilji OCPS občine Črnomelj so bili javno razstavljeni v prostorih Knjižnice Črnomelj in Zdravstvenega doma Črnomelj od avgusta do novembra 2024.

Oblikovana vizija in opredeljeni cilji so osnova za vse nadaljnje korake, saj opredeljujejo dolgoročen pogled na razvoj občine in področje prometa v njej. Z namenom, da so cilji občinskih strategij usklajeni s prizadevanji na nacionalni ravni, je bil pripravljen zbir sedmih obveznih ciljev. Ob teh se lahko v OCPS določi še druge cilje, ki so specifični za posamezno občino ali območje. Kot specifična za občino Črnomelj sta bila izbrana cilja:

DRUGI CILJI

- izboljšanje informacij in promocija različnih načinov potovanja (JPP, sopotništvo, vlak) in
- spreminjanje miselnosti o potovalnih navadah.

Oblikovana vizija in opredeljeni cilji so postavili okvir in usmeritve za pripravo OCPS, saj so bili merilo za ocenjevanje relevantnosti vhodnih podatkov in usmerjanje poteka priprave OCPS, vključno z analizo stanja.



04

Dosežki občine Črnomelj

Občina Črnomelj je po sprejetju prve celostne prometne strategije 30. 3. 2017 na Občinskem svetu Občine Črnomelj vsako leto ob pripravi proračuna pregledala zapisane ukrepe CPS in njihovo izvajanje. Vsakokrat so ugotovili, da **ukrepe iz strategije uspešno zasledujejo**, da se ti ne spreminjajo, le časovno nekoliko zamikajo. Po petih letih od sprejetja CPS se je Občina Črnomelj odločila za **prenovo celostne prometne strategije**.

V občini Črnomelj so v sklopu prve celostne prometne strategije izvajali tako mehke kot trde ukrepe in tako **izboljšali pogoje ter postavili temelje za večjo uporabo trajnostnih potovalnih načinov**. Večje vidne spremembe so pričakovane s prevetritvijo starih in uvedbo novih ukrepov v prenovljeni občinski celostni prometni strategiji in postavitvijo osnov drugačnega razmišljanja v občini.

Občina Črnomelj se je s pomočjo CPS redno in **uspešno prijavljala na evropske razpise za pridobivanje sredstev na področju trajnostne mobilnosti**. Zastavljeni cilji CPS so Občino Črnomelj vodili tudi v pripravo prometnega modela oziroma **študije mesta Črnomelj**.

Koncept celostnega prometnega načrtovanja je v občini Črnomelj poleg zakonsko določenih uvedel **nove principe vključevanja javnosti**, tako so izvedli več posvetov s širšo javnostjo v zvezi z začasnimi ali s stalnimi spremembami prometnega režima.

Pozornost so namenili tudi **promociji trajnostne mobilnosti in izobraževanju občanov**, predvsem v sklopu Evropskega tedna mobilnosti, s sodelovanjem z javnimi ustanovami, z ustvarjenimi aplikacijami (aplikacija nevarnih točk, aplikacija CŠOD Misija v mestnem jedru in ob Lahinji, aplikacija CŠOD Misija – Sprehod po Črnomlju), ozaveščanjem, izobraževanju, razstavami, oglaševanjem ter s predstavami in predstavitvami.



HOJA



Izvedenih je bilo veliko ukrepov za izboljšanje obstoječe infrastrukture za pešce: pločniki, javna razsvetljava, karta varnih pešpoti po mestu Črnomelj, prenovljeni trije prometno varnostni načrti OŠ, izboljšani pogoji za dostopnost (npr. nove klančine, poglobljeni pločniki za lažji prehod invalidov, nova parkirišča za invalide, povezovalni hodnik med OŠ Milke Šobar Nataše (OŠ MŠN) in stavbo nekdanjega Dijaškega doma Črnomelj, povezovalna pot od igrišča pri telovadnici OŠ MJ do OŠ MŠN za otroke s posebnimi potrebami), uvedenih več območji umirjenega prometa in postavljene hitrostne ovire.

Delež hoje med opravljenimi potmi po mestu **so uspeli leta 2022** glede na izhodiščno leto 2016 **povečati za 31 %**. Rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah v letu **2024** kažejo, da večina vprašanih, **poti do 1 km že sedaj opravlja peš (54 %)**.

Podatki kordonskega štetja pešcev leta 2017 in 2019 so pokazali, da je **največ pešcev na poti od avtobusne postaje v centru mesta Črnomelj do OŠ Loka in SŠ Črnomelj**, zato so uredili pločnik na začetku Grajske ceste (od Viniške ceste proti bloku na Grajski cesti) - varna pešpot za OŠ Loka, srednjo šolo ter Vrtec Loka. Podatki kordonskega štetja v letu 2024 so pokazali, da pešci predstavljajo 4,8 % udeležencev v prometu.



KOLESARJENJE



Občina Črnomelj si prizadeva **zagotoviti pogoje za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu** in **povečanje deleža kolesarjenja na kratkih poteh**. Izboljšali so že nekaj obstoječe infrastrukture za kolesarje, zasnovali kolesarsko omrežje, zagotovili pogoje za varno parkiranje koles po mestu, izboljšali pogoje za načrtovanje, promovirajo kolesarjenje in izobražujejo občane.

Izdelali so **idejno zasnovo in projektno nalogo za kolesarsko povezavo** med mestom Črnomelj in Kanižarico ter od obvoznice Črnomelj pri podjetju Akrapovič, d. o. o., do podjetja Livar, d. d., idejno zasnovo za kolesarske povezave znotraj mesta Črnomelj, DRI je v navezavi z Občino Črnomelj izdelal projektno dokumentacijo za odsek Ručetna vas – Črnomelj (D8) in v teku je izdelava projektne dokumentacije za odsek Črnomelj – Vinica (R19).

V občini Črnomelj so **povečali delež kolesarskih površin** oziroma uredili 300 m nove kolesarske povezave med obvoznico Črnomelj iz smeri Lokev po Ul. 21. oktobra proti mestu Črnomelj do železniškega podvoza, 485 m nove dvostranske enosmerne kolesarske steze na ulici Moša Pijade, 615 m enostranske dvosmerne kolesarske steze od konca obvoznice v Kočevju do križišča v Kanižarici in 80 m dvostranske enosmerne kolesarske steze od križišča v Kanižarici proti Blatniku.

Postavili so **nova parkirna mesta za kolesa** pri Zdravstvenem domu Črnomelj, vrtcu Črnomelj, Spominski hiši Otona Župančiča na Vinici, v mestu Črnomelj, naselju Dragatuš, pri OŠ Mirana Jarca Črnomelj, OŠ Dragatuš in na dveh lokacijah v Poslovno storitveni coni Majer v Črnomlju ter polnila mesta za električna kolesa pri gradu Črnomelj ter Podjetniškem inkubatorju RIC Bela krajina.

Izvedli so **več tečajev varne vožnje s kolesom in ozaveščevalnih akcij**.

Dosegli so **povečanje s kolesom opravljenih poti** na kratkih razdaljah lokalnih poti iz 2 % na 3,66 % (podatek iz leta 2018). Rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah v letu 2024 kažejo, da poti do 3 km s kolesom opravlja 13% anketirancev.

Podatki kordonskega štetja prometa so pokazali, da je **kolesarjev zelo malo**, verjetno zaradi neobstoječe infrastrukture za kolesarje na območju mesta Črnomelj. **Največ kolesarjev** je bilo zabeleženih na obvoznici, **kjer je urejena kolesarska steza**.

JAVNI POTNIŠKI PROMET

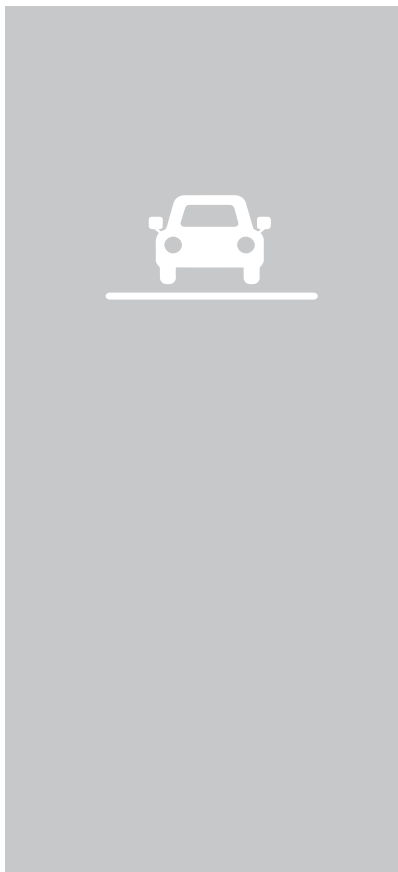


Občina Črnomelj si je v prvi celostni prometni strategiji zadala cilja preučiti potrebe po vzpostavitvi učinkovitega javnega potniškega prometa v mestu in zaledju in izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa. Študije, ki bi pokazala rešitve za javni potniški promet jim do sedaj še ni uspelo izdelati.

Lotili so se prenove avtobusnih postajališč s čimer je smiselno nadaljevati, v prvi strategiji so načrtovali študijo možnosti razvoja JPP na območju mesta Črnomelj in njegovega bližnjega zaledja na rezultate katere v veliki meri vpliva tudi **informiranje in ozaveščanje prebivalcev**. Občina Črnomelj ima nazorno opredeljen **zemljevid šolskih poti** osnovnih šol z označenimi urejenimi in neustreznimi avtobusnimi postajališči ter točkami brez avtobusnih postajališč, kar je pregledna osnova za načrtovanje potrebnih ukrepov OCPS.



MOTORNI PROMET



Občina je izvedla ukrepe za odpravo tovrnega tranzitnega prometa skozi mestno jedro, spodbude za okolju prijazna vozila ter delno za umirjanje motoriziranega prometa in ureditev parkirnih mest izven mestnega in krajevnih jeder, a se **količina cestnega prometa** kljub vsemu **ni zmanjšala**.

V letih po sprejemu CPS Črnomelj je bilo na novo zgrajenih skupno 83 parkirišč izven mestnega jedra, in sicer v PC Majer, Loki (območje OŠ Loka, Vrtec Otona Župančiča Črnomelj) in na degradiranem območju med mestom Črnomelj in naseljem Kanižarica. V pripravi je sprememba OPPN Majer, ki bo opredelila dodatna parkirna mesta izven mestnega jedra - to je na lokaciji Majer.

Občina je po sprejetju CPS uvedla nova območja umirjenega prometa, in sicer eno območje z omejitvijo 10 km/h, devet novih območji z omejitvijo 30 km/h in eno razširitev obstoječega območja z omejitvijo 30 km/h ter postavila šest novih hitrostnih ovir.

V letu 2020 je bil sprejet nov Odlok o prometni ureditvi v Občini Črnomelj, ki pokriva tudi novo parkirno politiko v mestu Črnomelj.



05

Ambicije za prihodnost

Občina želi **nadaljevati z zastavljenimi ukrepi iz prve celostne prometne strategije ter jih nadgraditi.** Večina izvedenih ukrepov strategije je bilo namenjenih hoji in kolesarjenju, zato želi Občina Črnomelj v novi strategiji predvsem poudarek na izvajanju ukrepov iz stebra javni potniški promet. Ob vzpostavitvi podporne infrastrukture za pešce, kolesarje in javni prevoz bo tako mogoče bolj ambiciozno izvajanje ukrepov za zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov.

Z mehкими ukrepi, kot so na primer ozaveščanje in spodbujanje prebivalstva k trajnostni mobilnosti, se ustvari potreba po infrastrukturi za pešce, kolesarje in javni potniški promet, s trdimi ukrepi pa pogoji in infrastruktura, namenjena trajnostni mobilnosti, ki bo privlačna in konkurenčna uporabi osebnih avtomobilov.



06

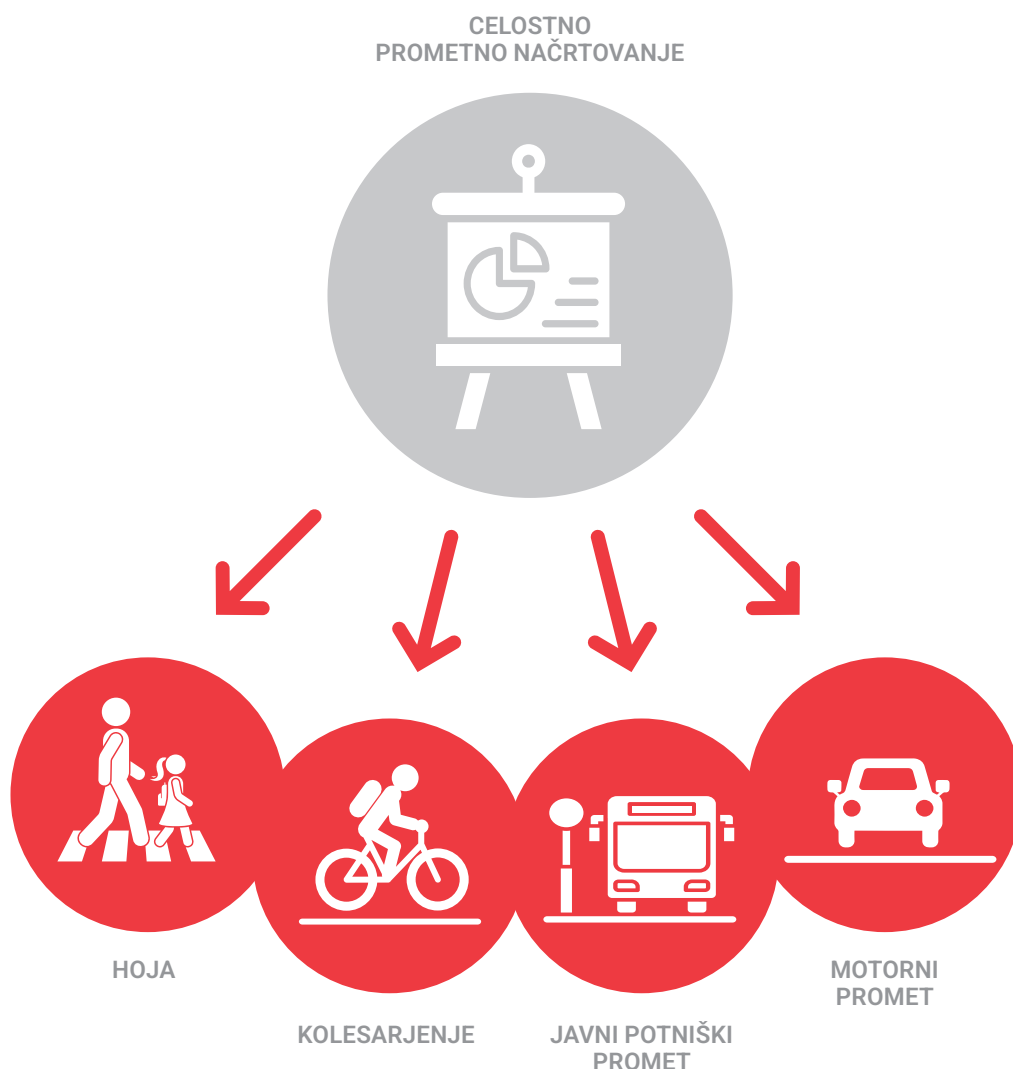
5 Strateških stebrov: izzivi, priložnosti in prioritete

Kakovost bivanja je pojem, na katerega vpliva veliko raznovrstnih dejavnikov, pri čemer je med pomembnejšimi zagotavljanje ustrezne **dostopnosti**, kar je posledica urejanja prostorskega in prometnega sistema.

Analiza stanja je zajemala tako objektivne (dostopnost, mobilnost, kakovost bivalnega okolja, opremljenost z infrastrukturo, oddaljenost delovnih mest ...) kot subjektivne (zadovoljstvo, ugodje ...) dejavnike in pokazala nekaj ključnih težav, s katerimi se srečujejo v občini Črnomelj.

V primerjavi z ostalimi evropskimi državami sta posebnosti Slovenije in prav tako občine Črnomelj **razpršena poselitev in reliefna razgibanost površja**. To predstavlja pomemben izziv za zagotavljanje dobre dostopnosti, saj prebivalcem v veliki večini avtomobil predstavlja edino možno sredstvo za potovanja, zato imamo v Sloveniji najvišji delež izdatkov za osebno mobilnost v vseh državah EU.

Gost motorni promet ne prinaša **zgolj negativnih vplivov na okolje in zdravje ljudi**, porablja tudi veliko prostora, poleg tega **visoki izdatki za mobilnost** povečujejo družbeno neenakost, kar vse vpliva na **slabšo kakovost bivanja** in odpira aktualno temo prevozne revščine, ki ji je treba nameniti posebno pozornost tako z ukrepi v prometnem sektorju kot tudi s širšimi družbenimi in prostorskimi ukrepi.



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE



Celostno prometno načrtovanje v občini je podprto, občina ga izvaja. S prvo strategijo so v občini Črnomelj vzpostavili celostno prometno načrtovanje tako, da so zagotovili sistemske, finančne in upravne pogoje za izboljšanje urejanja mobilnosti, transparentnost odločanja z vidika vključevanja javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti in uvedli orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti.

Ključni izzivi:

- Premalo vključevanja javnosti.
- Premalo vključevanja ključnih deležnikov.
- Premalo sodelovanja sektorjev na občini.
- Zagotavljanje politične podpore.
- Zagotavljanje financiranja.

Priložnosti:

- Vključevanje javnosti z javnimi razpravami, anketami, delavnicami, v sklopu ETM ...
- Vključevanje ključnih deležnikov z javnimi razpravami, delavnicami, anketami.
- Aktivno vključevanje vodstva občine v proces priprave OCPS.
- Vključevanje ukrepov OCPS pri pripravi proračuna občine.

Prioriteta: Zagotovitev financiranja ter aktivno vključevanje vodstva občine in javnosti.

Povezava s cilji OCPS:

Celostno prometno načrtovanje omogoča **boljšo kakovost bivanja**, pozitivne učinke na okolje in zdravje, manj onesnaževanja, manj zastojev, privlačnejšo podobo, uspešnejšo skupnost, **izboljšano mobilnost in dostopnost, večjo prometno varnost**, nižje stroške za mobilnost, nižanje prevozne revščine, nove politične vizije, **spreminjanje potovalnih navad**, učinkovito naslavljanje obveznosti ter nenazadnje olajšan dostop do sredstev za naložbe v promet. S tem lahko uresničimo vse zgoraj našteje cilje.



Podatki spletne ankete za splošno javnost o potovalnih navadah v občini Črnomelj, ki je potekala od 11.7.2024 do 12.9.2024 in je bila dostopna preko povezave objavljene na spletni strani občine Črnomelj (<https://www.crnornelj.si/>) so pokazali, da **javnost podpira že izvedene ukrepe trajnostne mobilnosti**, med njimi v največjem deležu podpirajo prevoze na klic za starejše (90%), ureditev krožišč (87,5%) in ureditev kolesarskih površin (82%) ter **potencialne ukrepe trajnostne mobilnosti nove OCPS**, med njimi v največjem deležu podpirajo boljše pogoje za hojo in kolesarjenje v okolici šol in delovnih mest (89%) ter ureditev novih kolesarskih poti (85 %). Vključevanje javnosti in s tem zagotavljanje podpore izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti je ključno za zagotavljanje uspeha OCPS Črnomelj.

Ureditev krožišč.

● Podpiram	87.5%
● Ne poznam/brez odgovora	8.3%
● Ne podpiram	4.2%

Možnost prevozov na klic za starejše prebivalce.

● Podpiram	90%
● Ne poznam/brez odgovora	8.6%
● Ne podpiram	1.4%

Ureditev kolesarskih površin v mestu Črnomelj in izgradnja povezave do Križanice

● Podpiram	82%
● Ne poznam/brez odgovora	8.3%
● Ne podpiram	9.7%

Grafikon 2: Podatki spletne ankete za splošno javnost, ki je potekala med 11.7.2024 in 12.9.2024, o deležu podpore že izvedenim ukrepom trajnostne mobilnosti prve CPS občine Črnomelj

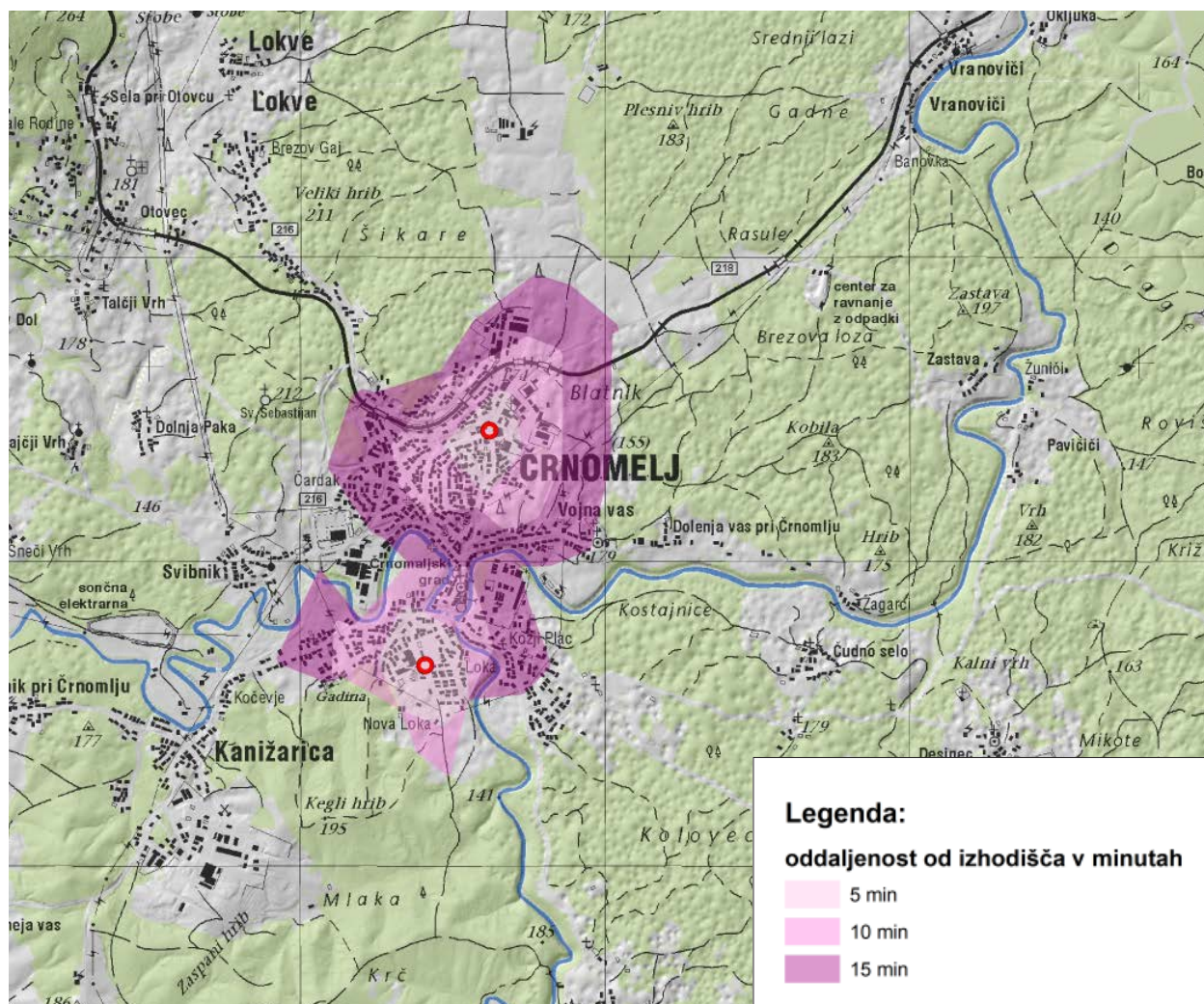


HOJA



Potencial za hojo je velik. Mesto Črnomelj je majhno, zato je v 15 minutah hoje dostopna večina javnih storitev, izjema je jugozahodni del mesta. Manjša naselja so v celoti dostopna peš, a so težava trajnostne povezave manjših naselij s središčem občine. Občina Črnomelj ima dobro oceno na lestvici kakovosti zraka (indeks kakovosti zraka AQI ima vrednost 42), kar pomeni, da **za nobeno skupino ljudi ni omejitev za gibanje na prostem**. Z ukrepi trajnostne mobilnosti **spodbujamo gibanje**, kar prispeva k zmanjšanju prekomerne prehranjenosti prebivalstva in **bolj zdravemu prebivalstvu**. Pregledna osnova za načrtovanje potrebnih ukrepov OCPS v občini Črnomelj je **nazorno opredeljen zemljevid šolskih poti osnovnih šol z označenimi nevarnimi in neustreznimi odseki in točkami**.

Rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih so pokazali, da 15,7% anketiranih zaposlenih živi na razdalji do 2 km od doma do dela, kar je primerna razdalja za hojo, v službo jih hodi 8%, potencial za povečanje deleža hoje med zaposlenimi je 7,7%.



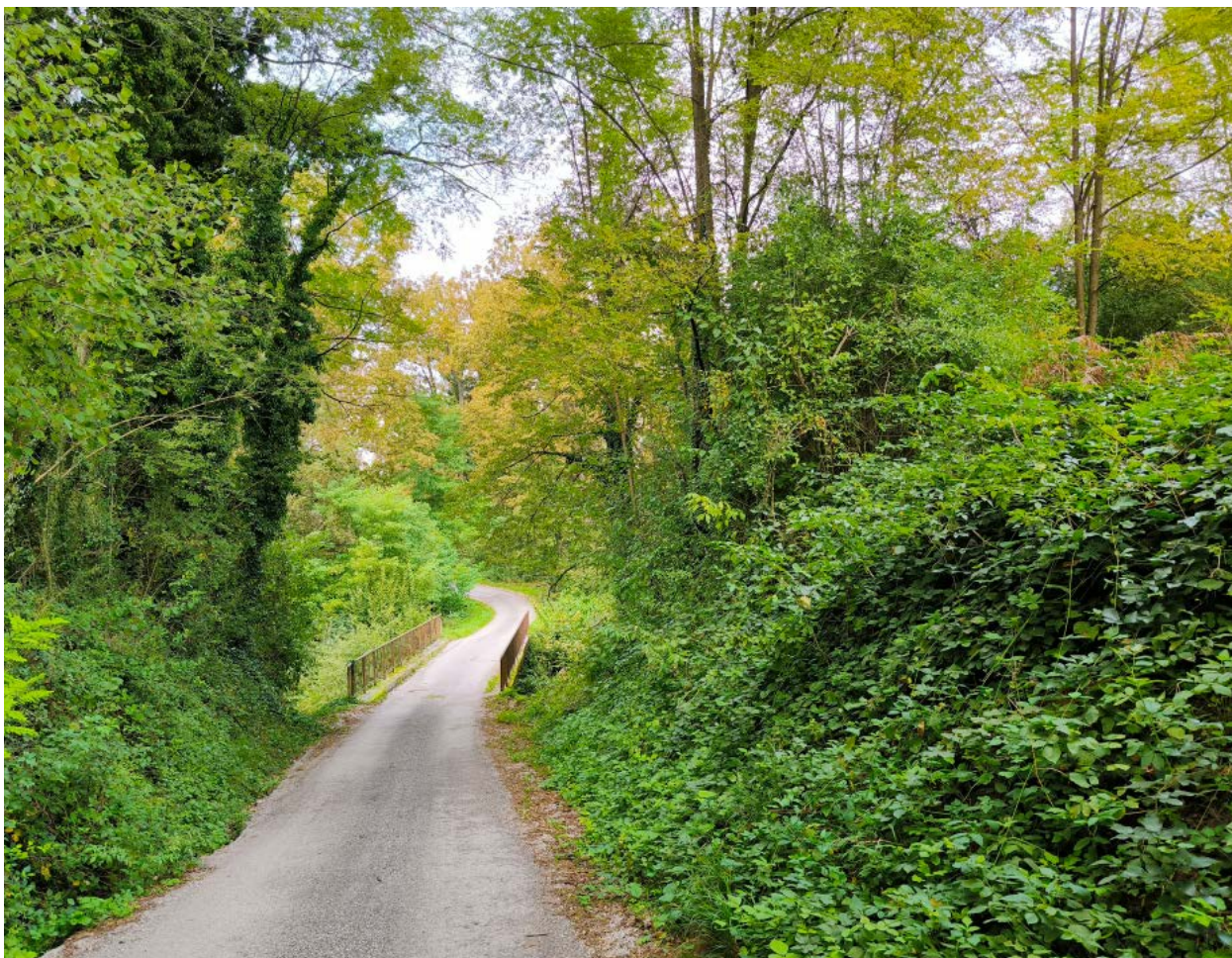


37% anketiranih osnovnošolcev hodi v šolo peš, rezultati ankete na državni ravni (na platformi Kako hodimo v šolo?) kažejo, da obstaja velik razkorak med željami in dejanskimi prihodi v šolo peš ali s kolesom. Aktivno (peš, s kolesom, ...) si v šolo želi hoditi 72% otrok, a jih na ta način hodi le 37% tako v občini Črnomelj kot v Sloveniji.

Glede na podatke kordonskega štetja so pešci predstavljali 4,8% udeležencev v prometu.

Rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo da večina vprašanih, poti do 1 km že sedaj opravlja peš (54%), od 221 anketirancev je 33 takih, ki poti do 1 km ne opravljajo peš, a bi jih v primeru, da bi bile poti urejene in varnejše. Tu se kaže potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 1 km vsaj za 15 %. Dodaten potencial za povečanje deleža hoje se kaže tudi pri omejevanju parkiranja, a le za 2 %.

OCPS naslavlja izzive kot so pomanjkanje pločnikov in javne razsvetljave po območju celotne občine, mestoma ozki pločniki, ki onemogočajo uporabo invalidom ter ozka grla brez pločnikov, kar so med drugim glavne težave tudi pri zagotavljanju varnih šolskih poti.





Ključni izzivi:

- Potencial za hojo, ki se ponuja v Črnomlju ni izkoriščen, delež aktivno potujočih potnikov je majhen.
- Premajhna varnost pešcev na odsekih brez pločnikov.
- Pomanjkanje urejenih poti za pešce.

Priložnosti:

- Promocija pešačenja za povečanje deleža pešcev in izkoristiti potencial za hojo.
- Z ureditvami, ki povečujejo varnost pešcev, spodbuditi uporabo tega potovalnega načina.
- Spodbuda zdravega življenjskega sloga in gibanja.
- Potencial za povečanje deleža hoje med zaposlenimi glede na oddaljenost doma od zaposlitve je 7,7 %.
- Z zagotovitvijo varnih in urejenih poti za pešce je potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 1 km 15 %.

Prioriteta: Zagotovitev varnih in urejenih pešpoti ter promocija pešačenja.

Povezava s cilji OCPS:

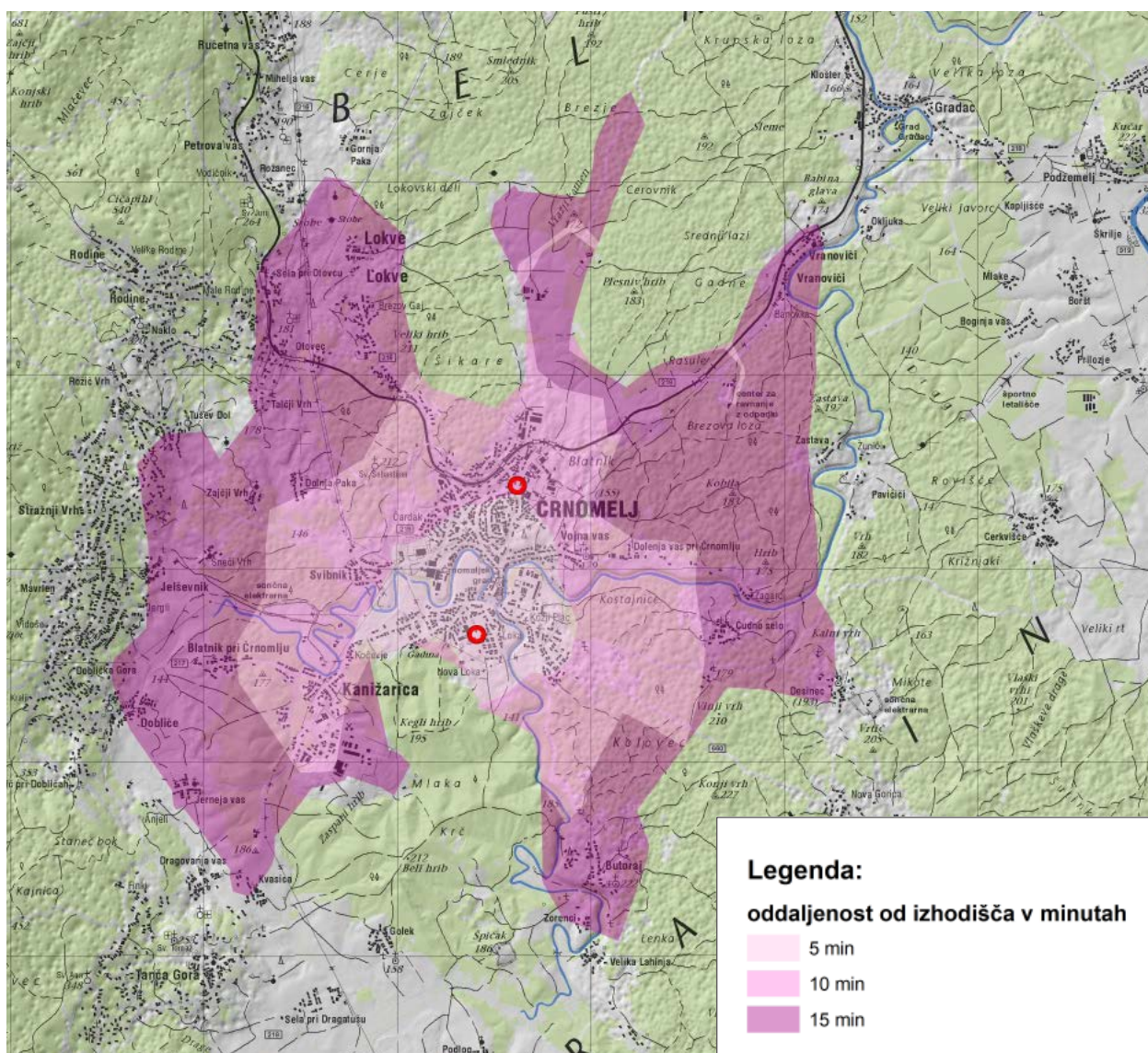
S spodbujanjem hoje omogočamo bolj dejavno življenje, **boljšo dostopnost, spreminjanje potovalnih navad, večjo kakovost bivanja**, manj onesnaženja, hrupa, privlačnejšo podobo in večjo socialna vključenost. Z urejenimi površinami za pešce izboljšujemo **prometno varnost**.



KOLESARJENJE



Mesto Črnomelj z okolico ima **velik potencial za kolesarjenje**, ob uporabi električnih koles se ta možnost ponuja tudi za nekatera nekoliko bolj oddaljena naselja. **Vse pomembne javne storitve v Črnomlju je moč doseči v 10 minutah kolesarjenja**, iz Črnomlja so s kolesom **sosednja naselja** (Lokve, Blatnik pri Črnomlju, Čudno selo, Butoraj) **dostopna v 15 minutah**. **Podnebje v občini Črnomelj je primerno** za vsakodnevno kolesarjenje širokega spektra uporabnikov, manj ugodno je le zaradi večje količine padavin jeseni in pozimi, vendar se zaradi podnebnih sprememb temperature dvigujejo, količina padavin pa zmanjšuje, zato lahko v primeru, da se bo ta trend nadaljeval, pričakujemo še ugodnejše pogoje za kolesarjenje tudi v jesenskih in zimski mesecih. K ugodnim razmeram za kolesarjenje pripomore tudi **dobra ocena na lestvici kakovosti zraka** (indeks kakovosti zraka ima vrednost 42).



Slika 2: Dostopnost s kolesom v Črnomlju, Vojni vasi in Vražjem kamnu (Podlogi: Državna topografska karta 2014-2023, GURS in spletni Lidar hillshade (<https://gis.arso.gov.si/arcgis/services>), MOPE ARSO; narejeno s programom QGIS.)



Potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi je 16,8%, saj je glede na anketo o potovalnih navadah zaposlenih 19,8% anketiranih zaposlenih od doma do dela oddaljenih od 2 do 5 km, kar je primerna razdalja za kolesarjenje, v službo jih kolesari 3%.

Rezultati ankete med osnovnošolci so pokazali, da učenci v šolo ne prihajajo s kolesom, tu je velik potencial za spremembo potovalnih navad ob izboljšanju pogojev za kolesarjenje.

Glede na kordonsko štetje je delež aktivno kolesarjev leta 2024 znašal 0,1% potnikov.

Rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo da poti do 3 km s kolesom opravlja 13 % anketirancev, glede na rezultate ankete bi lahko delež kolesarjev povečali za 18 % v primeru, da se poti uredi in zagotovi večjo varnost. V primeru, se postavi še več postaj v sistemu za izposajo e-koles, da bi bilo več varnih javnih kolesarnic v središču občine in da bi bila varna javna kolesarnica na železniški in avtobusni postaji, bi se lahko, glede na rezultate ankete, delež kolesarjev povečal še za 27 %. Dodaten potencial za povečanje deleža kolesarjenja se kaže tudi pri omejevanju parkiranja, a le za 5 %.

Izziv so manjkajoče in prekinjene (nesklenjene) urejene kolesarske povezave, ki uporabnika z vidika varnosti in udobja lahko odvrnejo od kolesarjenja kot potovalnega načina. Ukrepi OCPS so oblikovani v skladu z vizijo občine Črnomelj in željo s kolesarskimi stezami in potmi bolj povezati občino, urediti površine za kolesarje v mestu in drugod, zagotoviti več parkirišč za kolesa in kolesarnic za varno shranjevanje koles ter postaj za e-kolesa ter zagotoviti večjo prometno varnost kolesarjev.

Z ukrepi trajnostne mobilnosti ustvarjamo razmere za povečanje števila kolesarjev, kar prispeva k zmanjšanju prekomerne prehranjenosti prebivalstva in **bolj zdravemu prebivalstvu.**





Ključni izzivi:

- Potencial za kolesarjenje, ki se ponuja v Črnomlju ni izkoriščen, delež aktivno potujočih potnikov je majhen.
- Premajhna varnost kolesarjev (kolesarji na vozišču skupaj z motornim prometom).
- Premalo urejenih površin za kolesarje.

Priložnosti:

- Promocija kolesarjenja za povečanje deleža kolesarjev in izkoristiti potencial za kolesarjenje.
- Z ureditvami, ki povečujejo varnost kolesarjev, spodbuditi uporabo tega potovalnega načina.
- Spodbuda zdravega življenjskega sloga in gibanja.
- Potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi glede na oddaljenost doma od zaposlitve je 16,8 %.
- Z zagotovitvijo varnih in urejenih poti za kolesarje je potencial za povečanje deleža kolesarjenja na razdaljah do 3 km 18 %.

Prioriteta: Zagotovitev varnih in urejenih kolesarskih poti ter promocija kolesarjenja.

Povezava s cilji OCPS:

Kolesarjenje omogoča, da so prebivalci aktivni in bolj zdravi, **imajo večjo kakovost življenja**, kolesarjenje prispeva k čistejšemu okolju ter nižjim stroškom za mobilnost, z urejenimi kolesarskimi povezavami se **izboljšuje dostopnost** in **povečuje varnost** kolesarjev, kar vodi v **spremenbe potovalnih navad** prebivalcev.

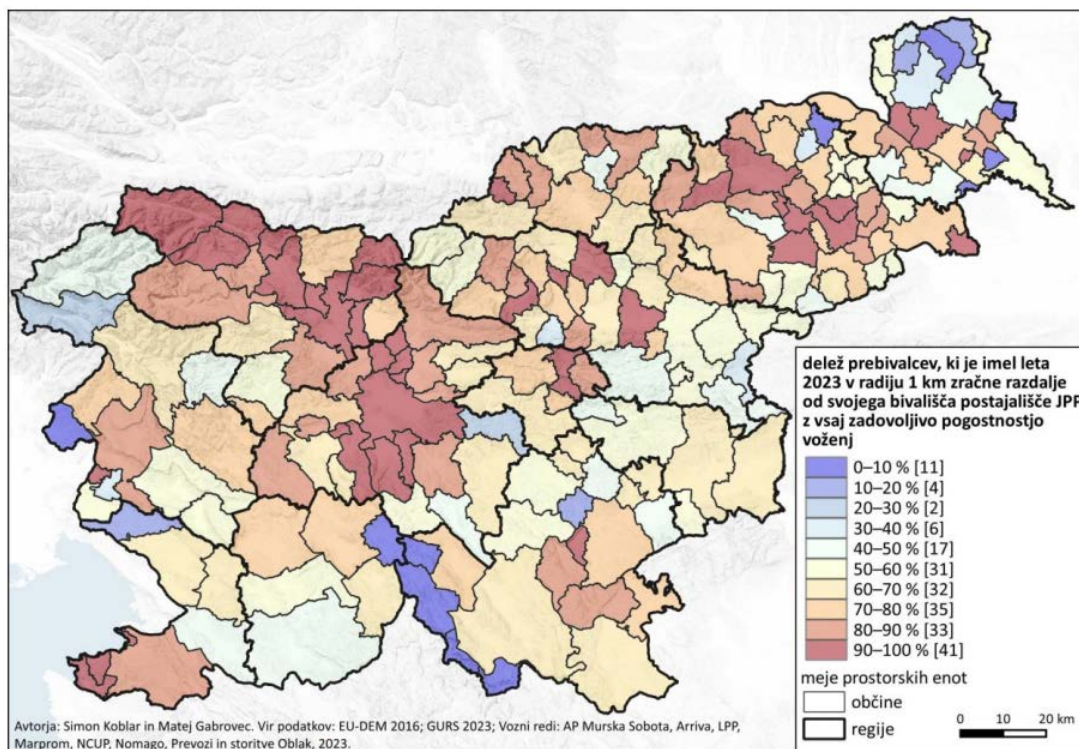


JAVNI POTNIŠKI PROMET



Javni potniški promet (JPP) **je vzpostavljen, a zaradi slabše dostopnosti in frekvenca voženj ni konkurenčen osebnemu vozilu.** V Črnomlju **ni glavne avtobusne postaje.** Nekatera **avtobusna postajališča nimajo ustrezne opreme** ali celo **niso označena kot postajališča.** Vzpostavljene so avtobusne povezave, vendar ima večina premajhno frekvenco voženj. Zadovoljive avtobusne povezave ima z Ljubljano in Vinico, z Novim mestom in Metliko le med delavniki, število avtobusnih povezav med Črnomljem in Kočevjem je nezadovoljivo, razen ob nedeljah. *

Skoraj polovica prebivalcev občine Črnomelj v radiju 1 km zračne razdalje od svojega prebivališča nima JPP z zadovoljivo pogostostjo voženj, velik razlog je tudi razpršena poselitev. **Frekvenca voženj avtobusov** ne dosega takega standarda, da bi to pritegnilo tiste, ki od njega kot lastniki avtomobilov niso neposredno odvisni, poleg tega **so potovalni časi avtobusnih prevozov** v primerjavi z osebnim vozilom **manj ugodni.**



Slika 3: Delež prebivalcev, ki je imel leta 2023 v radiju 1 km zračne razdalje od svojega bivališča postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostostjo voženj (vir: Prevozna revščina v Republiki Sloveniji, UIRS, FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj, 2024)

* OB DELAVNIKI:

23 – primerno oz. 8 – zadovoljivo število parov voženj.

* OB NEDELJAH:

8 - primerno oz. 4 – zadovoljivo število parov voženj

(vir: Dostopnost do avtobusnih postajališč, Gabrovec, Bole, 2006)



Železniške povezave so neučinkovite, saj je povezav malo in vlak vozi zelo počasi. Glede na podatek o številu voženj in standarde dostopnosti do JPP ugotavljamo, da je **število parov voženj vlakov med delavniki in ob nedeljah le zadovoljivo.**

Spodbudno je, da **starostnikom nudijo brezplačen prevoz** do zelene lokacije in nazaj (Senior).

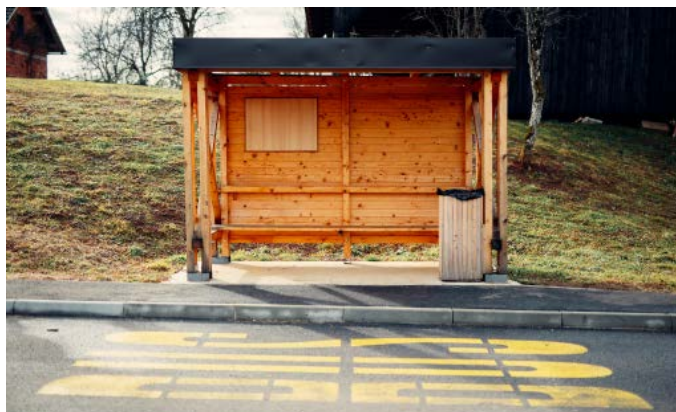
Anketa o potovalnih navadah zaposlenih je pokazala, da javni potniški promet za pot na delo uporablja 2% zaposlenih, delež tistih, ki za pot na delo premagujejo razdaljo večjo od 5 km je 64,8 % zaposlenih, potencial za povečanje deleža uporabe javnega prevoza med zaposlenimi je kar 62,8%.

34% anketiranih osnovnošolcev se pripelje v šolo z avtobusom ali kombijem, kar je spodbudno, saj je delež otrok, ki v šolo prihaja z JPP višji od tistega, ki kot potovalni način uporabljajo avtomobil (29 %).

Podatki kordonskega štetja kažejo, da je le 12 % potnikov potovalo z avtobusom.

Rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah so pokazali, da anketiranci JPP uporabljajo v zelo malem deležu (vlak do 1,4 %; avtobus do 7,2 %), največ avtobus pri poteh v šolo.

Izziv zagotavljanja rednih linij javnega prevoza predstavlja **upadanje števila prebivalcev** (število prebivalcev je v zadnjih desetih letih upadlo za 2,4 %), ozaveščanje, spodbujanje in **navduševanje** prebivalcev o koristih javnega potniškega prometa, da bo smiselno povečati frekvenco voženj JPP, vzpostaviti povezave JPP tam kjer jih ni ter **omogočanje javnega potniškega prevoza čim več prebivalcem**, tudi izven mesta Črnomelj (prevozi na klic, car sharing...) in se z vsem tem **boriti proti prevozni revščini.**





Ključni izzivi:

- Premajhna frekvenca voženj javnega potniškega prometa.
- Majhen delež uporabe javnega potniškega prometa.
- Posamezna postajališča niso primerno opremljena.

Priložnosti:

- Promocija za povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa.
- Izboljšati ponudbo javnega potniškega prometa.
- S primerno urejenimi postajališči in dostopi do postajališč spodbuditi uporabo tega potovalnega načina.
- Potencial za povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa med zaposlenimi glede na oddaljenost doma od zaposlitve je kar 62,8 %.

Prioriteta: Zagotovitev primerno urejenih postajališč, izboljšanje ponudbe ter promocija javnega potniškega prometa.

Povezava s cilji OCPS:

Večja uporaba javnega potniškega prometa je odvisna od dobre povezanosti naselij in primerne pogostosti voženj. JPP omogoča nižje stroške za mobilnost, s tem nižji delež prevozne revščine, kar **izboljšuje dostopnost**, hkrati zagotavlja **večjo varnost** in **kakovost bivanja** ter vpliva na **spreminjanje potovalnih navad**.



MOTORNI PROMET



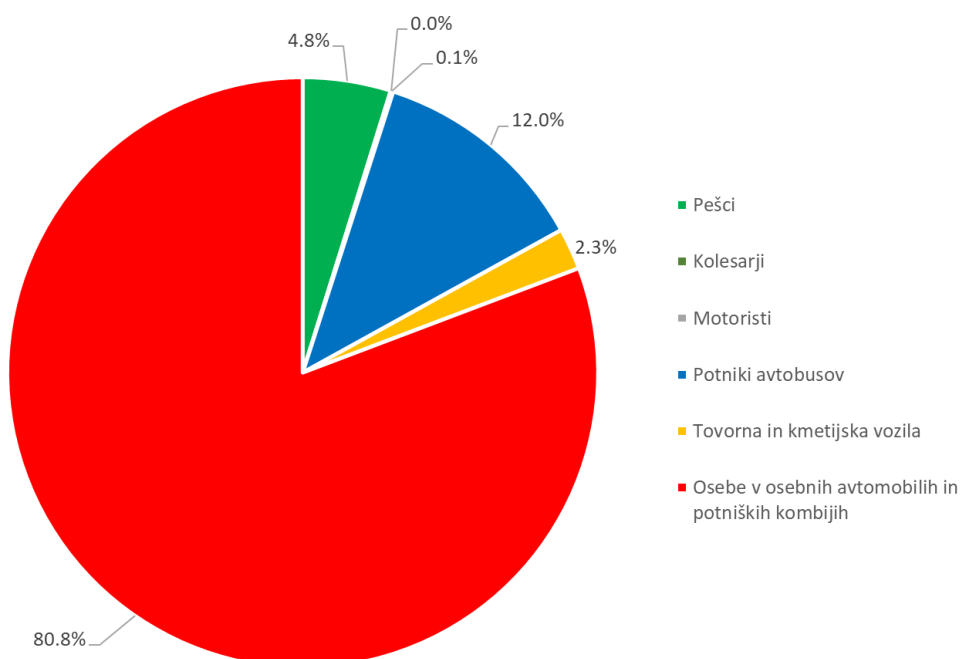
Stopnja motorizacije v občini Črnomelj narašča, je nad slovenskim povprečjem, poleg tega se povečuje hitreje od slovenskega povprečja. Pri uporabi potovalnih načinov je v občini Črnomelj še vedno **v največjem deležu prisotna uporaba osebnega avtomobila.**

Anketa o potovalnih navadah zaposlenih je pokazala, da je pri uporabi potovalnih načinov je v občini Črnomelj še vedno v največjem deležu prisotna uporaba osebnega avtomobila (85,2%), od tega je približno desetina (13%) sopotnikov v avtomobilih.

29% anketiranih osnovnošolcev pripeljejo v šolo z avtomobilom.

Iz rezultatov ankete za splošno javnost o potovalnih navadah ugotovimo, da ne glede na to, kam potujejo, anketirani izmed vseh potovalnih načinov v največjem deležu uporabljajo avtomobil: do središča občine Črnomelj z avtomobilom potuje 71,6% (na trajnostni način jih potuje 24,7%), kljub temu, da je 60,9% anketirancev od storitev v središču občine Črnomelj oddaljenih manj kot 5 km.

Iz kordonskega štetja je razvidno, da je največ potnikov potovalo z osebnim avtomobilom (80,8%), pri tem večjih razlik med deleži potovalnih načinov v jutranji in popoldanski konici ni zaznati. Povprečna zasedenost osebnih avtomobilov je glede na podatke kordonskega štetja znašala 1,42 osebe na vozilo.



Grafikon 3: Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih, 12. junij 2024



Občina si prizadeva **izboljšati prometne razmere, povečati prometno varnost in delež okolju prijaznih vozil.** Priložnost za zmanjšanje motornega prometa predstavlja **možnost dela od doma.** Zaradi razpršene poselitve in razgibanega terena izziv predstavlja osebni avtomobil v bolj odročnih krajih, kjer je pričakovati, da bo to tudi v prihodnje glavno prevozno sredstvo. Tu se kaže priložnost spremljanja razvoja na področju **okolju prijaznih pogonov** in spodbujanja njihove uporabe ter **spodbujanja k souporabi vozil.** Z motiviranjem in **spremembo miselnosti** je smiselno začeti že pri majhnih otrocih, saj tako razvijejo bolj trajnostne potovalne navade, hkrati pa motivirati tudi ostalo populacijo. Priložnosti za razbremenitev mestnega jedra s prometom so ureditev parkirišč izven mestnega središča ter nato uporaba alternativnih oblih mobilnosti v mestnem središču (JPP, kolesa, hoja) oziroma vsistema P+R ter tudi mehki ukrepi.

Ključni izzivi:

- Velik delež motornega prometa.
- Neustrezno parkiranje.
- Povečan tranzitni in tovorni promet v naseljih.
- Premalo ukrepov za umirjanje prometa.

Priložnosti:

- Promocija drugih potovalnih načinov in posledično zmanjšanje deleža uporabe motornega prometa.
- Nadgradnja parkirne politike in nadzor nad parkiranjem.
- Vzpostavljanje območij umirjenega prometa.
- Omejevanje hitrosti na kritičnih območjih.

Prioriteta: Zmanjšanje deleža uporabe motornega prometa in ustvarjanje manj ugodnih pogojev za motorni promet.





Povezava s cilji OCPS:

Z vzpostavitev ustrezne podporne infrastrukture za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet ter ozaveščanjem o trajnostni mobilnosti se lahko delež avtomobilskega prometa zmanjša in hkrati **povečata prometna varnost** in **dostopnost**. Z zmanjšanjem deleža avtomobilskega prometa se zmanjšajo delež motorizacije v občini in stroški za mobilnost, hkrati to vpliva na boljšo kakovost zraka, bolj zdravo življenjsko okolje in **višjo kakovost bivanja**. Tako se ustvarijo možnosti za **spreminjanje potovalni navad** v smeri trajnostne mobilnosti.



07

Strateška vodila in ciljne vrednosti

Občina Črnomelj bo zagotavljala trajnostno urejeno mobilnost in boljšo kakovost bivanja z uresničitvijo 5 področij – strateških stebrov, ki jih vključuje Občinska celostna prometna strategija občine Črnomelj.

Strateška vodila povzemajo spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem stebru OCPS (celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, JPP in motorni promet). Za uresničevanje zastavljenih ciljev in spreminjanje potovalnih navad so oblikovane okoljsko bolj sprejemljive in finančno sprejemljivejše rešitve urejanja prometnega sistema, ki se med seboj povezujejo, nadgrajujejo in dopolnjujejo ter zagotavljajo boljšo kakovost bivanja različnim skupinam uporabnikov. Upoštevan je razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji. Vsako vodilo je opremljeno s kvantifikacijo ambicij.



Dovoljeno za
uporabnike S2

NOVO KOLBO

1. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. - Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti. - Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. - Spreminjanje miselnosti o potovalnih navadah.	Zagotovitev politične podpore, kadrovskih in finančnih pogojev za koncept celostnega prometnega načrtovanja ter spodbujanje participativnega pristopa s sodelovanjem sektorjev na občini, z vključevanjem ključnih deležnikov, splošne javnosti in sodelovanje s sosednjimi občinami.	- Vsakoletno vključevanje ukrepov OCPS v pripravo občinskega proračuna - Vključevanje v medobčinske sestanke in projekte s področja celostnega prometnega načrtovanja - Povečati delež izvedenih ukrepov v sklopu celostnega prometnega načrtovanja (izhodiščna vrednosti deležev izvedenih ukrepov prve CPS so: CPN 85 %, hoja 50 %, kolesarjenje 67 %, JPP 12,5 % in motorni promet 69 %)

2. STEBER: Hoja

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 HOJA	- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. - Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti. - Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. - Spreminjanje miselnosti o potovalnih navadah.	Povečati delež hoje na glavnih prometnicah, pri poteh na delo in v šolo s promocijo hoje, z urejenimi površinami za pešce ter zagotavljanjem večje varnosti pešcev.	- Povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 8,8 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 4,8 %). - Povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 42 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 37 %). - Povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihajajo peš brez spremstva odraslih na 41 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 36 %). - Povečati delež hoje pri poteh na delo na 13 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 8 %).

3. STEBER: Kolesarjenje

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 KOLESARJENJE	- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. - Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti. - Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. - Spreminjanje miselnosti o potovalnih navadah.	Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah, pri poteh na delo in v šolo s promocijo kolesarjenja, z urejenimi površinami za kolesarje, zagotavljanjem večje varnosti kolesarjev, s sistemom izposoje koles ter z ustreznimi parkirišči za kolesa in kolesarnicami.	- Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini vsaj na 5,1 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,1 %). - Povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0 %). - Povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 8 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 3 %).

4. STEBER: Javni potniški promet

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 JAVNI POTNIŠKI PROMET	- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. - Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti. - Spreminjanje miselnosti o potovalnih navadah.	Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah, pri poteh na delo in v šolo z izboljšanjem ponudbe JPP, s promocijo uporabe JPP, z zagotovitvijo večje varnosti z ureditvijo avtobusnih postajališč ter s promocijo brezplačnih prevozov za starejše kot alternativne rešitve za območja razpršene poselitve z namenom zmanjševanja prevozne revščine.	- Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah v občini vsaj na 17 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 12 %). - Povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtobusom ali s kombijem na 40 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 34 %). - Povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 7 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 2 %).

5. STEBER: Motorni promet

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 MOTORNI PROMET	- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. - Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. - Spreminjanje miselnosti o potovalnih navadah.	Zmanjšanje deleža motornega prometa s promocijo trajnostne mobilnosti, z upravljanjem in zmanjšanjem ponudbe parkiranja, ustvarjanje manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni promet v naseljih ter zagotavljanje večje prometne varnosti z ukrepi za umirjanje prometa, znižanjem hitrosti in delavnicami na temo večje prometne varnosti.	- Zmanjšati delež motornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 70,8 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 80,8 %). - Zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom, na 24 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 29 %). - Zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom, na 75,2 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 85,2 %).



08

Akcijsko-finančni načrt

Akcijsko-finančni načrt je konkretizacija predhodnih korakov izdelave OCPS občine Črnomelj, ki jih je vodila strokovna ekipa za pripravo OCPS, dejavno so bili v proces vključeni tudi predstavniki občine, ključni deležniki ter splošna javnost.

Akcijsko-finančni načrt zajema aktivnosti, s katerimi bo občina v obdobju sedmih let (od 2025 do 2032) naslavljala vse potovalne načine in je osnova za učinkovito izvajanje strategije. V akcijsko-finančnem načrtu so opredeljene naloge, nosilci, roki, viri in tveganja.

Vire financiranja ukrepov zagotovi Občina Črnomelj. Morebitno sofinanciranje s strani pristojnih ministrstev je označeno v stolpcu viri financiranja in opombe v tabelah pri posameznih ukrepih glede na pogoje javnih razpisov za dodelitev sredstev.

Iz opredeljenih strateških vodil so oblikovani ukrepi za celostno prometno načrtovanje, ki so razdeljeni po stebrih in medsebojno oblikovani v svežnje, saj so tako sinergično povezani in medsebojno okrepljeni, zato lahko dosežejo večje število ciljev hkrati.



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Sveženj 1: Izvajanje in posodobitev OCPS

Trajnostni pristop k prometnemu načrtovanju se je začel že s sprejetjem Celostne prometne strategije občine Črnomelj leta 2017. Izvajanje ukrepov je bilo zagotovljeno vsakoletno s sprejemanjem občinskega proračuna in vključevanjem dokumenta strategije v njegovo pripravo.

Predvideno je nadaljevanje urejanja prometnega sistema z zastavljenim sistemom, a s posodobljenim dokumentom strategije. Kot predhodni dokument tudi nova Občinska celostna prometna strategija občine Črnomelj velik pomen pripisuje vključevanju javnosti.

Izdelan je bil Načrt spremljanja kazalnikov OCPS Črnomelj, ki opredeljuje način spremljanja kazalnikov izvedbe in učinka ter poročanje ministrstvu. Redno spremljanje kazalnikov OCPS bo zagotovilo pomembne podatke in usmeritve za posodobitev OCPS, poleg tega bo omogočalo učinkovito učenje iz izkušenj in prepoznavanje tako ukrepov, ki se v občini obnesejo, kot tistih, ki se ne.

Sveženj 2: Krepitev občinske uprave

Izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti je redna aktivnost in eden izmed osnovnih pogojev za uspešno izvajanje trajnostne mobilnosti.

Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja

Aktualno spremljanje novih pristopov in praks, upoštevanje novih principov trajnostne mobilnosti tudi v drugih sektorjih, integracija ukrepov OCPS v prostorske akte ter povezovanje in sodelovanje z občinami v regiji so gonilna sila razvoja in pot do prostorov po meri človeka ter boljše kakovosti bivanja.

Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti

Za uspešno izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti bo Občina Črnomelj aktivno nadaljevala s promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami ter vključevanjem v projekte EU na temo trajnostne mobilnosti. Prostorski in prometni razvoj bo potekal sočasno in integrirano, dejavnosti se bodo umeščale smiselno in premišljeno, območja se bodo urejala z namenom, da se poveča varnost za vse uporabnike prometnega omrežja. (območja prijaznega prometa, ureditve neustreznih cestnih priključkov,...). Načrtovana je prometna ureditev priključka na državno cesto iz smeri Pusti Gradec. Predvideno je načrtovanje prometnih sistemov v lokalnih središčih (ureditev v naselju Dragatuš, Adlešiči, Griblje, Dobliče, Kanižarica,...). Uredi se primarno mestno prometno omrežje, vključno z načrtom vodenja prometa (npr. enosmerna ureditev ulice Staneta Rozmana, ureditve Zadružne ulice, Grajske ceste,...) Spodbujala se bo izdelava mobilnostnih načrtov javnih ustanov.

SVEŽENJ 1

SVEŽENJ 2

SVEŽENJ 3

SVEŽENJ 4

1. STEBER: Tabela ukrepov - celostno prometno načrtovanje

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Izvajanje in posodobitev OCPS					
1.1 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje pristojnemu ministrstvu*	brez	majhna	OČR	letno	*Zahtevano po pogodbi s pristojnim ministrstvom
1.2 Posodobitev OCPS	50.000*	srednja	OČR in zunanji izvajalec	2032	*Sofinanciranje EU in RS
1.3 Vključevanje javnosti v faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov*	brez	majhna	OČR in po potrebi zunanji izvajalec	redna aktivnost	*V okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
1.4 Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	brez	srednja	OČR	letno	
Sveženj 2: Krepitev občinske uprave					
2.1 Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	5.000	majhna	OČR	redna aktivnost	
Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja					
3.1 Integracija ukrepov OCPS v prostorske akte*	brez	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*V okviru priprave prostorskih aktov
3.2 Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v načrtovanje drugih sektorjev v OČR	brez	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.3 Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regionalne OCPS	1.500/leto	srednja	OČR, pristojno ministrstvo in zunanji izvajalec		
Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti					
4.1 Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vse stebre, npr. Evropski teden mobilnosti	2.000 / leto*	srednja	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Sofinanciranje EU in RS
4.2 Ureditev območij za povečanje varnosti za vse uporabnike prometnega omrežja, vključno z območji prijaznega prometa	400.000*	velika	OČR, DRSI in zunanji izvajalec	do 2032	*Sofinanciranje EU in RS
4.3 Smiselno in premišljeno prostorsko umeščanje dejavnosti	brez	srednja	OČR	ob pripravi prostorskih aktov	
4.4 Načrtovanje prometnih sistemov v lokalnih središčih	50.000*	velika	OČR, DRSI in zunanji izvajalec	letno	*Sofinanciranje EU in RS
4.5 Ureditev primarnega mestnega prometnega omrežja, vključno z načrtom vodenja prometa	100.000*	srednja	OČR, DRSI in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Sofinanciranje EU in RS
4.6 Spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov javnih ustanov	brez	majhna	OČR in javne ustanove	redna aktivnost	
4.7 Vključevanje v projekte EU na temo trajnostne mobilnosti	brez	srednja	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

HOJA

Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo

SVEŽENJ 1

Temeljna osnova prihodnjega izboljševanja infrastrukture za hojo bo zasnova omrežja peš povezav v Črnomlju z zaledjem, ki bo podala usmeritve za sistematično izboljšanje pogojev za pešačenje. Nadaljevalo se bo z rednim vzdrževanjem površin in infrastrukture za pešce, sistematičnim odpravljanjem nevarnih odsekov in lokacij ter urejanjem novih povezav za pešce in gibalno ovirane osebe (povezave ob vodah, glede na možnosti tudi ločene od vozišča, ozelenitev posameznih odsekov, ...). Primeri nekaterih ukrepov: pručitev možnosti za ureditev površin za pešce, označevanje, postavljanje ograj, javne razsvetljave, odprava nevarnih mest, širitve pločnikov, odprava ovir za gibalno ovirane,... Strmelo se bo k preureditvi obstoječih prometnih in parkirnih površin v kakovosten javni prostor po meri ljudi (preureditev tudi v zelene površine, sprememba uličnih profilov, počivališča za pešce, tematske poti, ...). Eden izmed prednostnih ukrepov je nivojska peš in kolesarska povezava Majerja in mestnega jedra, saj bo to ustvarilo pogoje za izvajanje preostalih ukrepov trajnostne mobilnosti, ustvarilo sinergijo in omogočilo izpolnjevanje več ciljev OCPS hkrati.

Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje

SVEŽENJ 2

Promocijske in izobraževalne aktivnosti bodo potekale redno za vse ciljne skupine prebivalstva. Za otroke v vrtcih in šolah ter posledično njihove starše bodo potekale aktivnosti v sklopu akcij kot so pešbus, bicivlak, prometni zajček in kokoška, za ostale ciljne skupine pa bodo organizirane dejavnosti z argumenti zdrave koristi hoje.

2. STEBER: Tabela ukrepov - hoja

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo					
1.1 Izdelava zasnove omrežja peš povezav v Črnomlju z zaledjem	20.000	srednja	OČR in zunanji izvajalec	do 2029	
1.2 Sistematično odpravljanje nevarnih odsekov in lokacij ter urejanje novih povezav za pešce in gibalno ovirane osebe	400.000 / leto*	velika	DRSI, OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Sofinanciranje EU in RS
1.3 Redno investicijsko vzdrževanje površin in infrastrukture za pešce*	50.000 / leto	srednja	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Vključuje tudi zimsko službo in angažiranje nevladnih organizacij z namenskimi sredstvi za delovne akcije čiščenja javnih pešpoti
1.4 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor za pešce in kolesarje*	260.000**	velika	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	*Ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje **Sofinanciranje EU in RS
1.5 Nivojska peš in kolesarska povezava Majerja in mestnega jedra*	2.500.000**	velika	OČR in zunanji izvajalec	2032	*Ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje **Sofinanciranje EU in RS
Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje					
2.1 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke – z organizacijo dogodkov*	2.000 /leto	majhna	OČR, OŠ, vrtci in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
2.2 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle, predvsem z argumenti zdravstvenih koristi hoje, izvedba vsaj dveh aktivnosti na leto*	2.000 /leto	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Možno sodelovanje v kampanjah zdravstvenega resorja.

OČR – Občina Črnomelj, DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija,
OŠ – osnovne šole

KOLESARJENJE

Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav

SVEŽENJ 1

Pomemben prispevek k izboljšanju infrastrukture za kolesarje bo zagotovljen z urejanjem sklenjene mreže kolesarskih poti, tako z gradnjo novih odsekov, kot dograditvijo manjkajočih odsekov (glede na možnosti ločeno od vozišča, posledično sprememba uličnih profilov, povezave ob vodah, ozelenitev posameznih odsekov, skupaj s spremljajočo kolesarsko infrastrukturo, umestitvijo signalizacije, usmerjevanjem kolesarjev,...), npr. gradnje kolesarskih površin od uvoza v PC TRIS do konca naselja Kanižarica proti Vinici, od Belokranjske ceste do Vražjega kamna,... Predvideno je sistematično odpravljanje nevarnih odsekov in lokacij za kolesarje (ureditev javne razsvetljave, glede na možnosti tudi ureditev ločeno od vozišča,...). Predvidena je umestitev in ureditev točk za izposajo e-koles, širitev mreže postajališč za e-kolesa (pri železniški postaji, športni dvorani Črnomelj, v PC TRIS Kanižarica, v naselju Veliki Nerajec, Vinica, Stari trg ob Kolpi, Adlešiči, Griblje,...) in sodelovanje občine pri vzpostavitvi državnih daljinskih in regionalnih kolesarskih povezav. Obstoječe prometne in parkirne površine so bodo uredile v kvalitetni javni prostor za kolesarje (pretlakovanje površin, ureditev zelenih površin, ureditev površin za pešce in kolesarje,...), npr. pilotni projekt enosmerne ulice na Ulici Staneta Rozmana z uvedbo pasu za kolesarje v obe smeri. S temi ukrepi se bo okrepila mreža varnih kolesarskih povezav, ki bo prikazana na karti kolesarskih povezav skozi mesto in povezavami z zaledjem.

SVEŽENJ 2

Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje

V sklopu širitve mreže postajališč za e-kolesa in z ureditvijo točk za izposajo e-koles se bo izvedel tudi nakup dodatnih e-koles, poleg tega se bodo pri ključnih poteh v Črnomlju uredila parkirišča ali kolesarnice za kolesa vključno s servisnimi točkami (ob javnih ustanovah,...).

SVEŽENJ 3

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja

S ciljem, da bi kolesarjenje približali več ciljnim skupinam, bodo potekale promocijske in izobraževalne aktivnosti za vse generacije, treningi in tradicionalni kolesarski izleti (v času Jurjevanja, vzpon na Mirno goro). Še več vzpodbude pri kolesarjenju na vsakodnevni poteh in povezovanja se bo doseglo s sodelovanjem v nacionalnih kampanjah in podeljevanjem priznanja Kolesarjem prijazno podjetje.

3. STEBER: Tabela ukrepov - kolesarjenje

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav					
1.1 Sistematično odpravljanje nevarnih odsekov in lokacij za kolesarje*	45.000 / leto	srednja	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Vključuje tudi zimsko službo
1.2 Zagotovitev sklenjene mreže kolesarskih poti - gradnje novih odsekov, dograditve manjkajočih odsekov	2.000.000*	velika	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	*Sofinanciranje EU in RS
1.3 V sodelovanju z regijo in državo doseči vzpostavitev državnih daljinskih in regionalnih kolesarskih povezav	4.000.000*	velika	OČR, DRSI	2029-2032	*Sofinanciranje EU in RS
1.4 Umestitev in ureditev točk za izposajo e-koles, širitev mreže postajališč za e-kolesa	40.000 / leto*	srednja	OČR	redna aktivnost	*Sofinanciranje EU in RS
1.5 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor za pešce in kolesarje*	200.000**	srednja	OČR	2026	*Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
1.6 Izdelava karte kolesarskih povezav skozi mesto in povezavo z zaledjem.	5.000	majhna	OČR in zunanji izvajalec	2026	
Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje					
2.1 Nakup dodatnih e-koles za postajališč	12.000 / leto*	srednja	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Sofinanciranje EU in RS
2.2 Ureditev parkirišč ali kolesarnic za kolesa pri ključnih poteh v Črnomlju vključno s servisnimi točkami	10.000*	srednja	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	*Sofinanciranje EU in RS
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja					
3.1 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke – z organizacijo dogodkov*	3.000 / leto	majhna	OČR, OŠ, vrtci in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
3.2 Promocija kolesarjenja in organizacija kolesarskih treningov in programov za vse generacije	1.000 / leto	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.3 Sodelovanje v nacionalnih kampanjah spodbujanja kolesarjenja	500 / leto	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.4 Podeljevanje priznanja Kolesarjem prijazno podjetje	brez				
3.5 Tradicionalni kolesarski izlet ob večji prireditvi	1.000 / leto	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

OČR – Občina Črnomelj, DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija, OŠ – osnovne šole

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Sveženj 1: Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v občini Črnomelj

SVEŽENJ 1

Javni potniški promet v občini Črnomelj deluje slabo, zato je nujno spodbuditi njegov razvoj in preučiti možnosti za vzpostavitev priročnega sistema. K temu bodo pripomogli tudi okrepljeno sodelovanje z avtobusnim prevoznikom, preučitev ustreznosti umestitve avtobusnih postajališč ter izdelava dokumentacije in ureditev avtobusnih postajališč (Mali Nerajec, Stara Lipa, Hrast, Dolenji Suhor,...) in nenazadnje ureditev avtobusne postaje kot večmodalnega vozlišča s poslovno-storitvenim centrom, saj te v Črnomlju sploh ni.

Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP

SVEŽENJ 2

Cilj večje uporabe javnega potniškega prometa bo dosežen tako, da bo sistem javnega potniškega prometa oblikovan glede na potrebe prebivalcev, zato je treba zagotoviti boljše pogoje za uporabo JPP, kot so zagotavljanje univerzalne dostopnosti do JPP tudi za gibalno ovirane, oprema postajališč JPP v občini, ureditev nadstrešnic in cestne razsvetljave, postavitve stojal za kolesa, višja frekvenca voženj, ažurna objava voznih redov, linije JPP v poletnih mesecih do kopališč, uvedba linije Kanižarica–Center–Lidl–Tuš–železniška postaja–Spar in nazaj ipd. Smiselna je integracija šolskih prevozov v sistem rednega javnega potniškega prevoza.

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP ter pobude

SVEŽENJ 3

Z informiranjem prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi JPP ter s spodbujanjem in promocijo JPP in kombiniranega načina potovanja se bo ta oblika potovanja širila na vse večji krog uporabnikov. Pri tem je pomembno aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za usklajevanje voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami, občina bo podala pobude za povečanje pogostosti linij medkrajevnega avtobusnega prometa, saj je namen JPP, da služi ljudem, zato ga je treba v čim večji meri prilagoditi, uskladiti in nenazadnje povezati z ostalimi trajnostnimi načini potovanja v uporaben in priročen sistem.

4. STEBER: Tabela ukrepov - javni potniški promet

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v občini Črnomelj					
1.1 Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v občini Črnomelj	10.000	majhna	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	
1.2 Okrepiti (regijsko) sodelovanje z avtobusnim prevoznikom	brez	srednja	OČR	2027	
1.3 Preučitev ustreznosti umestitve avtobusnih postajališč ter izdelava dokumentacije in ureditev avtobusnih postajališč	700.000*	velika	OČR, DRSI in zunanji izvajalec	do 2032	*Sofinanciranje in sodelovanje z DRSI
1.4 Urediti avtobusno postajo kot večmodalno vozlišče	2.000.000*	velika	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	*Sofinanciranje EU, RS in sodelovanje z DRSI
Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP					
2.1 Zagotavljanje boljših pogojev za uporabo JPP	40.000*	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Sofinanciranje EU in RS
2.2 Integracija šolskih prevozov v sistem rednega javnega potniškega prometa	2.000	srednja	OČR in zunanji izvajalec	2027	
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP ter pobude					
3.1 Vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za usklajitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami	brez	srednja	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.2 Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanj (v okviru ostalih promocijskih aktivnosti)	5.000	majhna	OČR in javne ustanove	redna aktivnost	
3.3 Informiranje prebivalcev v občini o ponudbi JPP	5.000	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.4 Pobuda o povečanju pogostosti linij medkrajevnega avtobusnega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki	brez	srednja	OČR	2027	
3.5 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše (Senior)	1.000 /leto	srednja	OČR in zunanji izvajalec	Redna aktivnost	

OČR – Občina Črnomelj, DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija

MOTORNI PROMET

SVEŽENJ 1

Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

Urejanje motornega prometa bo usmerjeno v omejevanje uporabe osebnega motornega prometa z ugoditvijo zahtevam sodobnega življenjskega sloga po vse večji mobilnosti ter učinkoviti in enakopravni dostopnosti, zato se bo sledilo ideji, da motorni promet naredi prostor trajnostnim oblikam mobilnosti. Nadaljevalo se bo z rednim vzdrževanjem cestnega omrežja, poleg tega so bodo izvajale rekonstrukcije križišč z elementi umirjanja hitrosti in zagotavljanja čim boljše varnosti za vse udeležence v prometu (krožno križišče, denivelirana križišča, sprememba zavijalnih radijev, sredinski otoki, varno vodenje pešcev in kolesarjev,... npr. ploščad trapezne oblike na Ulici Staneta Rozmana, na Trgu svobode,...).

SVEŽENJ 2

Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa

S ciljem po oživitvi javnih prostorov se bodo vzpostavila območja umirjenega prometa in omejene hitrosti (npr. na Ulici Staneta Rozmana, Trgu svobode, Delavski poti), umeščali se bodo fizični ukrepi za zmanjševanje hitrosti (opozorilne naprave, grbine in ploščadi, zožitve vozišča, zamik osi vozišča,...) in dosledno se bo izvajal nadzor nad kršitvami na problematičnih mestih.

SVEŽENJ 3

Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa

Upravljanje mirujočega prometa bo sledilo Načrtu celovitega urejanja parkiranja v Črnomlju, izvajala se bo parkirna politika in dosleden nadzor kršitev parkirnega režima. Cilj je razbremeniti staro mestno jedro motornega prometa, zato je treba urediti parkirna mesta izven jedra, vključno s postajališči za avtodome. Pripravila se bo dokumentacija za ureditev nivojske povezave z mostom med Majerjem in mestnim jedrom za motorni promet (brez tovornega prometa) - križišče ulice Pod lipo in Vojinske ceste. K znižanju lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa se bo poleg spodbujanja vse manjše uporabe motornih vozil pripomoglo tudi s postavitvijo polnilnic za električne avtomobile.

SVEŽENJ 4

Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu ter pobude

Prebivalce se bo obveščalo tako o izvedenih ukrepih novih ureditev kot inovativnih rešitvah na področju trajnostne mobilnosti. Za izboljšanje varnosti v prometu bodo potekale promocijske in izobraževalne akcije, prilagojene različnim skupinam uporabnikov. OCPS ne načrtuje ukrepov zgolj za prebivalce občine, temveč tudi vse ostale, ki prihajajo v ta prostor (npr. tranzitni promet, turisti, ...), zato se bo državo spodbujalo k ureditvi državnih postajališč za počitek voznikov v tranzitu. Izvajanje posameznih ukrepov je vezano tudi na čimprejšnjo izgradnjo cestnega omrežja 3. razvojne osi, ki je v pristojnosti države. Tako bo tranzitni in tovorni promet umaknjen iz cestnega omrežja v naseljih, ustvarjeni bodo boljši pogoji za umeščanje ustreznih površin za pešce in kolesarje ter za uporabnike JPP. Hkrati se bo povečala prometna varnost za vse udeležence v prometu.

5. STEBER: Tabela ukrepov - motorni promet

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
1.1 Redno vzdrževanje cestnega omrežja*	500.000/leto	srednja	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Vključuje tudi zimsko službo.
1.2 Rekonstrukcije križišč z elementi umirjanja hitrosti in zagotavljanja čim boljše varnosti za vse udeležence v prometu	40.000/leto*	srednja	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Sofinanciranje EU in RS
Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa					
2.1 Umeščanje fizičnih ukrepov za zmanjšanje hitrosti	30.000/leto	srednja	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
2.2 Vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejene hitrosti v Črnomlju	20.000	srednja	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	
2.3 Dosledno izvajanje nadzora kršitev na problematičnih mestih	brez	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa					
3.1 Dosledno izvajanje nadzora kršitev parkirnega režima	brez	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.2 Načrt celovitega urejanja parkiranja v Črnomlju	10.000	srednja	OČR in zunanji izvajalec	2026	
3.3 Izvajanje parkirne politike	brez	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.4 Postavitev polnilnic za električne avtomobile	15.000	majhna	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	
3.5 Priprava dokumentacije za ureditev nivojske povezave z mostom med Majerjem in mestnim jedrom za motorni promet (brez tovornega prometa) - križišče ulice Pod lipo in Vojinske ceste.	150.000*	velika	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	*Sofinanciranje EU in RS
3.6 Razbremeniti staro mestno jedro motornega prometa in v povezavi s tem urediti parkirna mesta izven jedra	600.000*	velika	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	*Sofinanciranje EU in RS
3.7 Razbremeniti naselja motornega prometa in v povezavi s tem urediti parkirna mesta izven jeder naselij	50.000*	srednja	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	*Sofinanciranje EU in RS
3.8 Urediti postajališča za avtodome	50.000*	srednja	OČR in zunanji izvajalec	do 2032	*Sofinanciranje EU in RS
Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu ter pobude					
4.1 Aktivnosti za promocijo in večjo uporabo/sprejemanje izvedenih ukrepov (za parkiranje)	5.000	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
4.2 Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	5.000	majhna	OČR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
4.3 Pobuda državi za ureditev državnih postajališč za počitek voznikov v tranzitu	brez	majhna	OČR	2025	
4.4 Pobuda na pristojno ministrstvo za gradnjo cestnega omrežja 3. razvojne osi	brez	majhna	OČR	2025	

OČR – Občina Črnomelj, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija

VIRI

- Anketa o poteh na delo v večje zaposlovalce v občini Črnomelj, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Anketa o poteh učencev v osnovno šolo v občini Črnomelj, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Črnomelj, 2024. RC Novo mesto, d.o.o.
- Evropska komisija, 2011. Bela knjiga 2011, Načrt za enotni evropski prometni prostor - na poti h konkurenčnemu in z viri gospo-darnemu prometnemu sistemu. Bruselj, 2011.
- Evropska komisija, 2009, 2013, 2015, 2016 in 2021. EU energy and transport in figures - Statistical pocketbook.
- Evropska komisija, 2013. Urban Mobility Package.
- Intervjuji s ključnimi deležniki v občini Črnomelj, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Inštitut za politike prostora, 2016. Trajnostna mobilnost v praksi.
- Javna agencija RS za varnost prometa, 2014. Primeri dobrih praks s področja varnega kolesarjenja v Evropi.
- Javne informacije Slovenije, ARSO - met, 2024.
- Kakovost zraka v Sloveniji v letu 2023, Agencija RS za okolje, Ljubljana 2024.
- Kordonsko štetje prometa v občini Črnomelj, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Marketa Pape, Služba Evropskega parlamenta za raziskave (EPRS), 2016. Moving cycling forward - A coordinated approach to cycling for local and regional authorities in the EU. EU, 2016.
- Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov
- Občinskih celost-nih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021).
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE, 2024).
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Sektor za urejanje prostora na lokalni ravni, 2013. Splošne smernice s področja razvoja poselitve.
- MNVP, UIRS, LUZ, 2024. Participativno urejanje odprtega javnega prostora s poudarkom na manjših krajih.
- MNVP, 2023. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050.
- MOP 2021. Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav.
- Občina Črnomelj, 2017. Celostna prometna strategija občine Črnomelj.
- Občina Črnomelj, 2011. Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Črnomelj (ULRS, št. 82/2011).
- Občina Črnomelj, 2023. Odlok o občinskih cestah v občini Črnomelj (ULRS št. 63/2023).
- Občina Črnomelj, 2023. Odlok o prometnem režimu na območju ob reki Kolpi (ULRS št. 46/2023).
- Občina Črnomelj, 2016. Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Črnomelj (Uradni list RS, št. 49/2016).
- Občina Črnomelj, 2018. Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu občine Črnomelj (Uradni list RS, št. 69/2018).
- Občina Črnomelj, 2018. Strategija razvoja občine Črnomelj 2018-2025.
- Občina Črnomelj, 2018. Strategija razvoja turizma v destinaciji Bela krajina 2018-2022.
- Občina Črnomelj, 2022. Strategija za mlade občine Črnomelj 2022-2027.
- MOPE, 2023. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strate-gije. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana.
- MZI. Predlog načrta vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020-2025.

- MZI, Služba z trajnostno mobilnost in prometno politiko, 2018. Splošne smernice za področje trajnostne mobilnosti.
- MZI, 2022. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti - Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij. Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana.
- Pravilnik o spremembi Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 109/23 z dne 27.10.23).
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23 z dne 12.7.2023).
- RS, 2006. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo).
- RS, 2016. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (Nacionalni program).
- Stroški mobilnosti, EU-STAT, 2022.
- UIRS, FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj, 2024. Prevozna revščina v republiki Sloveniji.
- UIRS, UM FGPA, 2019. Smernice za integracijo prostorskega in prometnega načrtovanja - predlog.
- UIRS, 2022. Prostorska analiza dostopnosti javnega potniškega prometa v Sloveniji.
- Vlada RS, 2015. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji o leta 2030 (Strategija).

Spletni viri:

- Blog (Drawing) Rings around the world. URL: <https://drowingrings.blogspot.com/2013/04/some-simple-economics-of-cycling.html>.
- Podatkovni portal SI-STAT, Statistični urad Republike Slovenije. URL: <https://pxweb.stst.si>.
- Prometne nesreče 2014-2023. Agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Podatkovni vir. URL: <https://avp.rs.si>.
- Spletna platforma Agromet. URL: <https://meteo.arso.gov.si>.
- Spletna platforma NIJZ. URL: <https://nijz.si>.
- Spletna platforma Nomago. URL: <https://nogago.si/vozovnice/vozni-red>.
- Spletni portal Prlekija on net. URL: <https://www.prlekija-on.net/lokalno/12402/uradno-odprli-na-novo-urejeno-stanovan-jko-sosesko-jursovka.html>.
- SPTM, Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. URL: <https://sptm.si>.
- Spletna stran KonsULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, Cycle & pedestrian safety. URL: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/65/>.
- Spletna stran KonsULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, Cycling networks. URL: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/23/>.



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE ČRNOMELJ



O B Č I N A
ČRNO[•]MELJ[•]