

Gradivo za sejo Občinskega sveta Občine Črnomelj v marcu 2017

Zadeva: **SPREJEM CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE ČRNOMELJ**

UVOD:

V juniju 2016 je zunanji izvajalec podjetje HARPHA SEA, d.o.o. Koper predstavil proces izdelave in zaključke 1. faze izdelave Celostne prometne strategije (CPS) Občine Črnomelj. Z mesecem oktobrom 2016 se je zaključila 2. faza izdelave CPS – Racionalno zastavljanje ciljev, v marcu 2017 se je projekt zaključil in potrebna je še potrditev in sprejem dokumenta na Občinskem svetu.

OBRAZLOŽITEV:

V postopku izdelave CPS, ki je trajal 11 mesecev, so bile izvedene številne delavnice, javne razprave, sestanki, terenski ogledi, razstava, prireditve na prostem, nagradna anketa in intervjuji. Pri celotnem procesu so sodelovali številni strokovnjaki, predstavniki podjetij in organizacij, ki v občini Črnomelj delujejo na posameznih področjih povezanih s prometom ter tudi številni občani. V zadnji 3. fazi načrtovanja izvajanja in vzpostavitve nadzora so bili opredeljeni viri financiranja posameznih ukrepov in določena odgovornost za le te.

CPS je strateški dokument za trajnostno mobilnost, ki vključuje načela trajnostnega razvoja na področju prometa. Trajnostna mobilnost tako pomeni zagotoviti mobilnost za vse in obenem zmanjšati promet ter njegove negativne vplive na okolje. To lahko dosežemo z več hoje, kolesarjenja ter z ekološko sprejemljivejšimi energenti. CPS ne pomeni le celovito zasnovanega cestnega omrežja, je mnogo več od tega, saj se na eni strani poleg avtomobilov ukvarja tudi s pešci, kolesarji in z javnim potniškim prometom, na drugi pa so ureditve, ki jih ponuja, neizogibno povezane z izboljšavami tudi na drugih področjih, kot je npr. urbanizem, zeleni sistem mesta, pravilno razmeščene vsebine v naseljih ter življenje in živahnost mesta na splošno. Tako se bodo skozi ukrepe CPS postopoma zagotovili optimalni pogoji za pešce in kolesarje ter uvedle cone z umirjenim prometom in ukinitvijo tovornega prometa skozi mestno jedro Črnomlja. Poleg naštetega Občina Črnomelj načrtuje še celo vrsto drugih ukrepov, kot npr. dogradnjo in ureditev manjkajočih peš in kolesarskih povezav v občini, ureditev parkirišč izven mestnega jedra, ureditev avtobusnih postajališč in podobno.

CPS predvideva izvedbo številnih ukrepov, ki so opredeljeni v akcijskem načrtu posameznega strateškega stebra. **Strateški stebri so:** 1. Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja; 2. Spodbujanje hoje kot pomembnega potovalnega načina; 3. Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja; 4. Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prevoza; 5. Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa.

Pešačenje je najcenejši in najbolj dostopen način mobilnosti za vse generacije, pozitivno vpliva na počutje in ne povzroča emisij v okolje, gradnja in vzdrževanje infrastrukture pa je nezahtevna, zato mu bomo v prihodnje namenjali bistveno več pozornosti kot doslej. Kolesarjenje je najučinkovitejši način prevoza v urbanih območjih, ki ugodno vpliva na okolje in zdravje ljudi, je cenovno dostopen in ne zaseda veliko prostora. Vse bolj se uporabljajo tudi električna kolesa. Glede javnega potniškega prometa (JPP) je v Občini Črnomelj najprej potrebno preučiti možnost in način ter ekonomičnost veljave JPP. Tudi v motornem prometu se trendi oblikujejo na novo, vse več je souporabe avtomobilov, bolj ekoloških in manj potratnih avtomobilov z manj ali celo nič izpusti. S tem, ko se bo krepilo pešačenje in kolesarjenje, se bo v prihodnje zmanjševala tudi potreba po uporabi avtomobila na splošno, dihali bomo čistejši zrak in živeli prijetnejše življenje brez hrupa in prometne gneče. V dokumentu CPS je navedenih preko 70 konkretnih ukrepov trajnostne mobilnosti.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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

PREDLOG SKLEPA:

Občinskemu svetu Občine Črnomelj se predlaga, da potrdi in sprejme Celostno prometno strategijo občine Črnomelj.

Gradivo pripravil:
HARPHA SEA, d.o.o. Koper

Obrazložitev pripravila:
mag. Anita Jamšek, OU

Predlagateljica

Županja
Mojca Čemas Stjepanovič, univ. dipl. ekon., l.r.

Priloge:

- Celostna prometna strategija občine Črnomelj

MNENJE ODBORA ZA GOSPODARSTVO IN KOMUNALNO INFRASTRUKTURO:

Odbor za gospodarstvo in komunalno infrastrukturo je na svoji 17. seji, dne 20.03.2017 obravnaval gradivo »Sprejem Celostne prometne strategije Občine Črnomelj«. Odbor na gradivo ni imel pripomb in Občinskemu svetu občine Črnomelj predlaga, da gradivo obravnava, in v kolikor nanj ne bo imel bistvenih pripomb, sprejme Celostno prometno strategijo Občine Črnomelj v predlagani vsebini.

Po pooblastilu predsednice
Odbora za gospodarstvo in komunalno infrastrukturo:
Stanislav Starešinič, l.r.



Skupaj do privlačnega okolja in zadovoljne skupnosti



Prostorski prikaz Kolodvorske ulice pri OŠ Mirana Jarca



Celostna prometna strategija občine Črnomelj



Nagovor Županje





Kazalo

SKUPAJ OBLIKUJEMO PRIHODNOST	4
CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	6
NARAVA IN VLOGA DOKUMENTA	10
STANJE PROMETA V ČRNOMLJU	14
VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA	19
PET STRATEŠKIH STEBROV	20
PRVI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	21
DRUGI STEBER: SPODBUJANJE HOJE KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA	28
TRETJI STEBER: OPTIMALNO IZKORIŠČENJE POTENCIALOV KOLESARJENJA	34
ČETRTI STEBER: OBLIKOVANJE PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA	38
PETI STEBER: UVELJAVITEV OPTIMIZIRANEGA CESTNEGA PROMETA	41



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 vplivanjem na učinkovito premikanje ljudi ter dobrin sooblikujeta prostor, v katerem živimo ter s tem vplivata na kakovost življenja cele občine. Načrtovanje prometa je tako bistvenega pomena pri ustvarjanju privlačnega okolja in zadovoljne skupnosti, a je žal slednje 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 Črnomlja.

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 planiranja. V nasprotju s tradicionalnimi pristopi planiranja 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 in 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 planih občine, kjer pa so 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 najoptimalnejše 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 na okolje in zdravje, zagotavlja boljšo mobilnost in dostopnost ter 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 in omogoča doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih) in ne nazadnje, Celostna prometna strategija pripomore k izboljšanju dostopa do sredstev za inovativne rešitve in poveča konkurenčnost Občine pri prijavih za evropska sredstva.

Spremembe prometnih sistemov in mobilnostnih navad prebivalstva in podjetij terjajo spodbude, ki se izvajajo preko premišljenih in skrbno izbranih ukrepov. Rešitve se nanašajo na osnovanje učinkovitega, integriranega mobilnostnega sistema, ki omogoča organizacijo in nadzor zveznega prometa. Med spodbude za urejanje prometa prištevamo v prvi vrsti najprej mehke ukrepe, kot na primer spodbujanje hoje in kolesarjenja, in na koncu, ko so izčrpani že vsi možni mehki ukrepi 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 promet. To se odraža na primer 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.

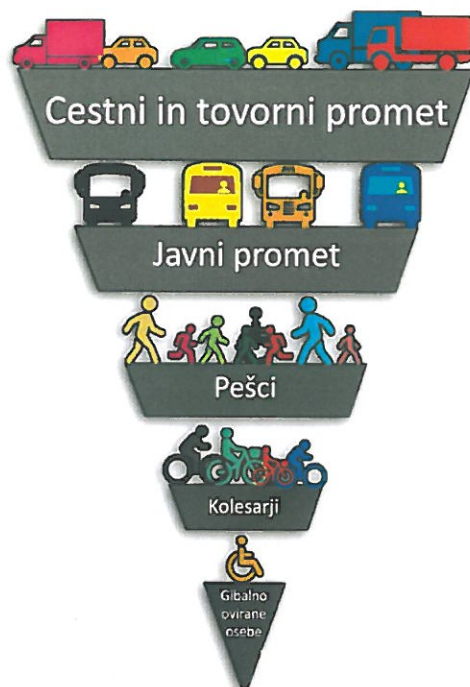
Nove in celovite politične vizije

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 tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

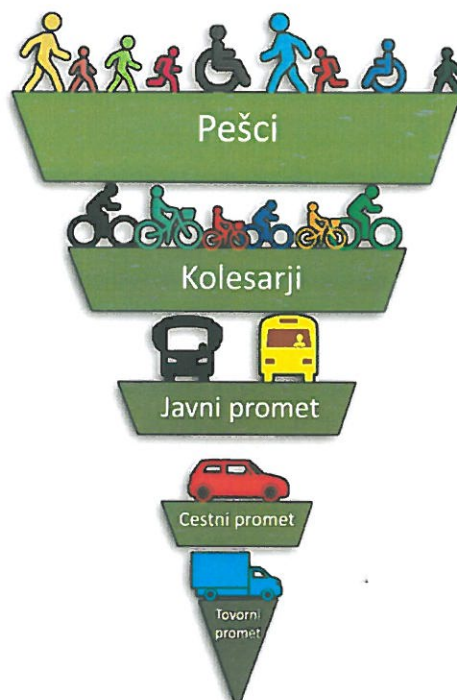
Izboljšanje dostopa do sredstev

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



Slika 1: 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 ter s tem začrtala pot k trajnostni mobilnosti. S tem je pridobila strateški dokument, ki ob upoštevanju in nadgrajevanju obstoječih strateških dokumentov mesta, občine, regije in trenutnih načrtovalskih praks, ponuja učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki bodo vodili v celostne spremembe v luči doseganja višje kakovosti bivanja.

Izhodišča za pripravo dokumenta

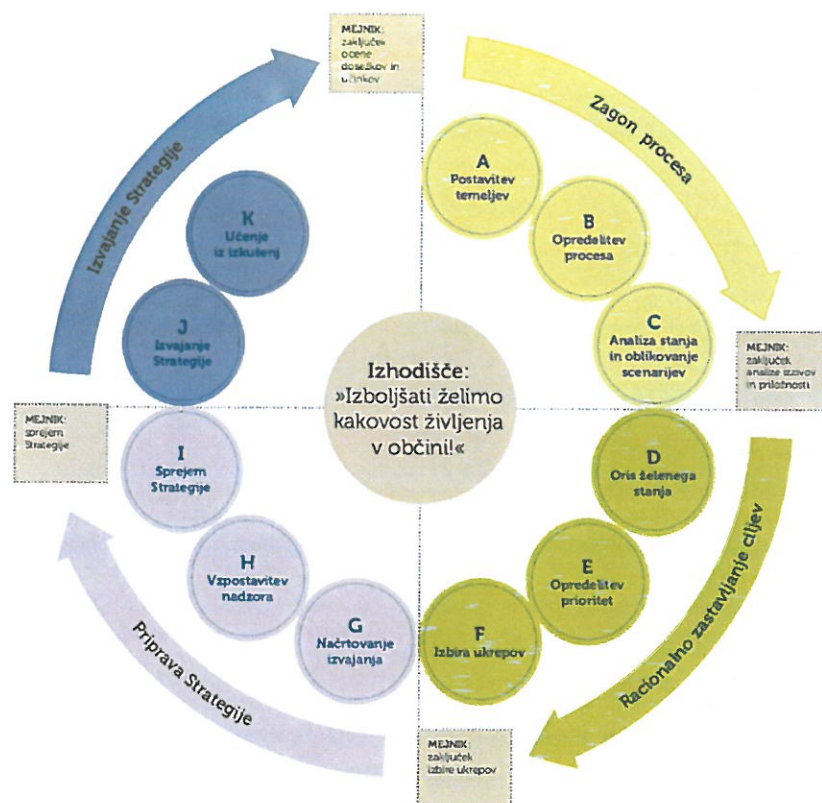
S sprejetjem namere, da izdela Celostno prometno strategijo, se je Občina Črnomelj odzvala na potrebo po spremenjenem konceptu načrtovanja mobilnosti. Izdelan dokument namreč pomembno prispeva k razvoju urbane mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka ter k boljši povezanosti urbanih območij 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 evropski 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 določilih 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 načrt nadzora in na koncu tudi sprejetje Strategije na Občinskem svetu Občine Črnomelj.



Slika 2: 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 diskutirani 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. Upoštevane so bile tudi že obstoječe pobude Občini Črnomelj.

Z oblikovanjem **ciljev in njihovih ciljnih vrednosti** so bila določena področja izboljšav in njihov zeleni 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 in 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 **XX.3.2017**



Slika 3: Sodelovanje javnosti pri izdelavi Celostne prometne strategije občine Črnomelj



Stanje prometa v Črnomlju 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. Največji problem 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 površine za pešce v obliki pločnika. 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.

Peščeva infrastruktura v ostalih naseljih občine Črnomelj (Stari trg ob Kolpi, Adlešiči, Dragatuš) je v primerjavi z mestom bolj 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.



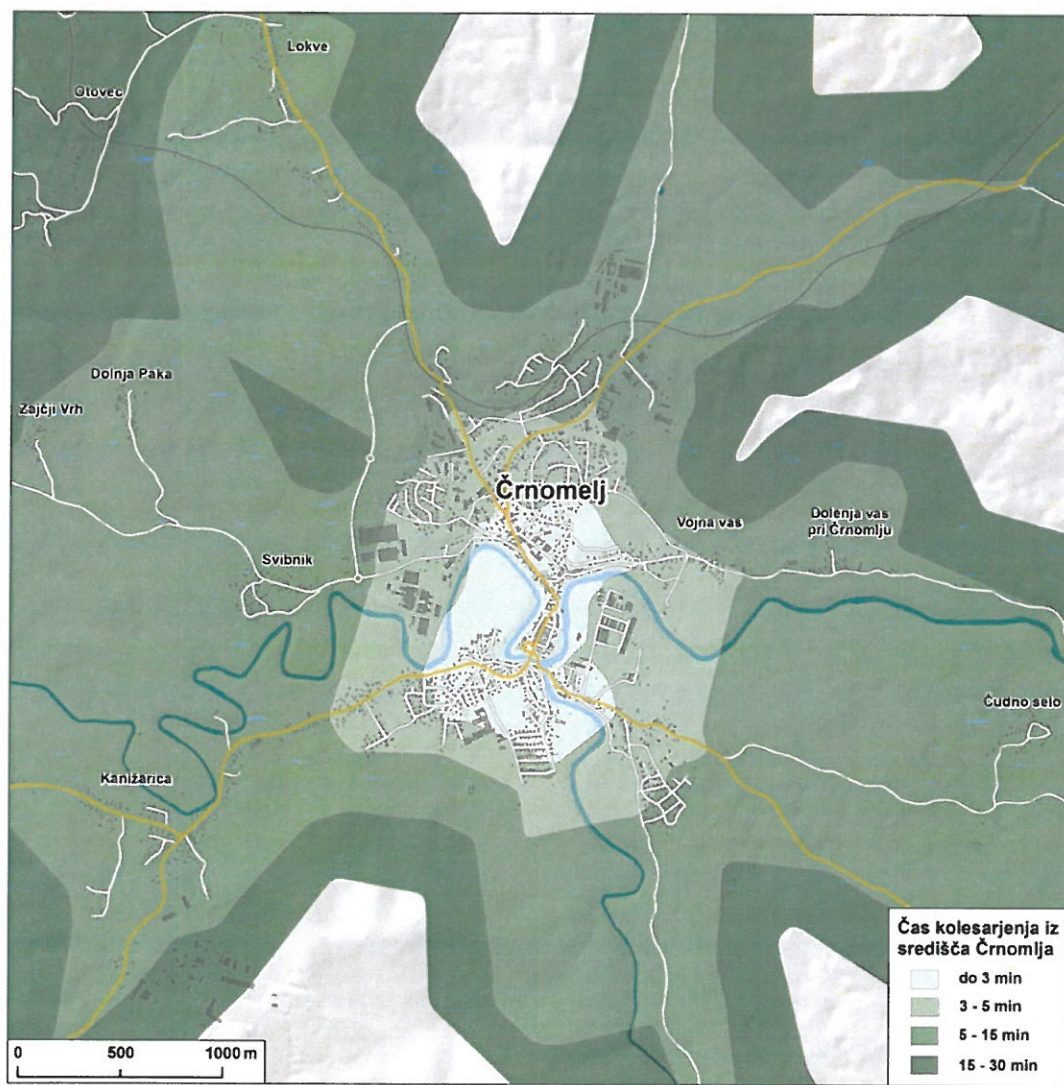
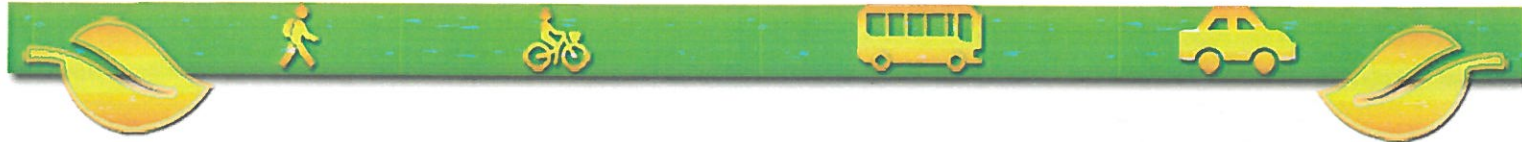
Slika 4: Nesreče z vključenimi pešci na območju občine Črnomelj v izbranih letih (vir: Policijska postaja Črnomelj 2016)

Neizkoriščen potencial kolesarjenja

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

Kolesarji si večinoma delijo cestišče z drugimi prometnimi udeleženci z motornim pogonom, 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 večinoma cest kolesarji delijo z ostalim udeleženci v prometu (mešani profil). Ker je kolesarstvo vsak dan bolj prepoznano kot trajnostna oblika prometa in tudi rekreacije, je razvoj tega prometnega transporta pomemben za vse napredne občine, tudi občino Črnomelj. Po mnenju prebivalcev bi namreč več ljudi uporabljalo kolo kot avto, če bi bila infrastruktura v Črnomlju bolj varna za kolesarje. Prav tako pa bi z razvojem prometne infrastrukture za kolesarje še povečali prihod rekreacijskih kolesarjev ter tako spodbudili turistično ponudbo v regiji.





Slika 5: 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 odseljavanja, je slaba razvitost javnega potniškega prometa še danes bistvena lastnost. 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 pred 30 in več 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 pogosto ne poslužujejo uporabe javnega potniškega prometa. Ker so njihovi delovniki gibljivi, se 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 obiskovane 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 zastoj.

Nižanje kakovosti bivanja zaradi cestnega prometa

Kljub novozgrajeni obvoznici se del tovornega tranzita še zmeraj odvija skozi mestno jedro Črnomlja ter 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 v veliki gostoti motornih vozil predvsem v prometnih konicah. Zaradi velike obremenitve teh cest je višja stopnja nevarnosti npr. za pešce in kolesarje, predvsem v ožjih odsekih cestišča, 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 do sedaj bile 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 Črnomlja 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 gibanje 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 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 zaradi tega neposredno izpostavljeni onesnaženju.



Slika 6: 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 občina prijetnejša za bivanje. Prometno načrtovanje bo osredotočeno na človeka in na zagotavljanje njegove varnosti, zdravja ter dostopnosti do posameznih območij in storitev. Z zagotavljanjem transportnih možnosti in neoviranega dostopa do ključnih destinacij in storitev vsem prebivalcem, z izboljšanjem varnosti in učinkovitosti prevoza ljudi in blaga ter zmanjšanjem onesnaženja bo občina prispevala k povečanju atraktivnosti in kakovosti okolja, kar bo privabljalo prebivalce in podjetja, saj jim bo nudila pogoje za njihov trajnostni razvoj. Tako je Črnomelj s preходом na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost.

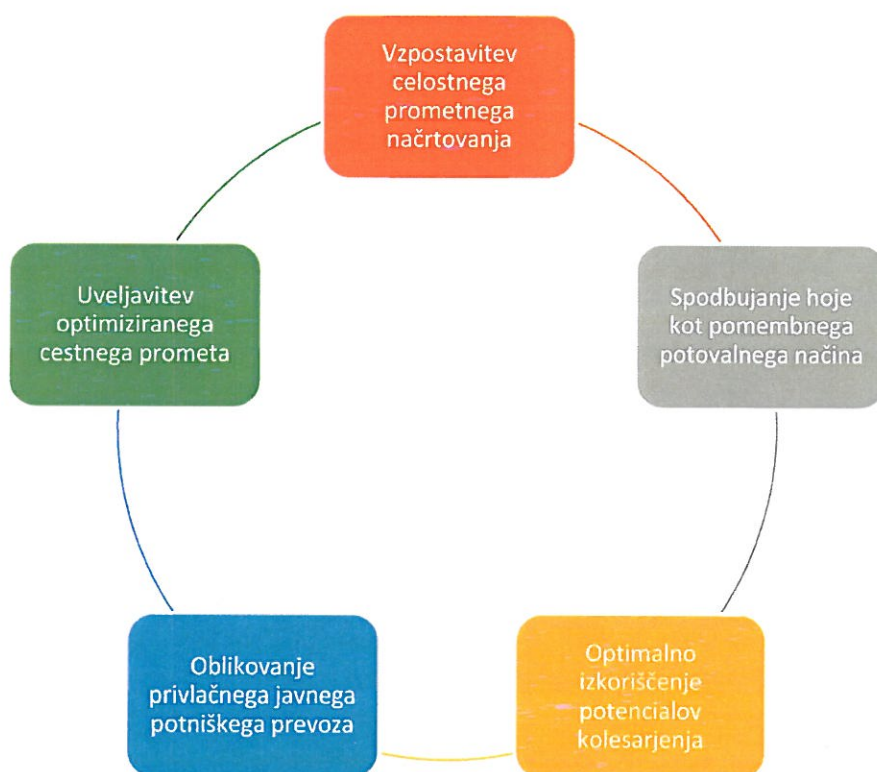


Slika 7: Vizija trajnostne mobilnosti v Črnomlju



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. Do sedaj je bilo tradicionalno načrtovanje prometa osredotočeno na gradnjo infrastrukture in avtomobile. Sedaj pa se strateški stebri strategije med seboj povezujejo in dopolnjujejo ter usmerjajo v učinkovite, naložbeno in okoljsko manj sporne izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočene na človeka.



Slika 8: Strateški stebri Celostne prometne strategije v občini Črnomelj





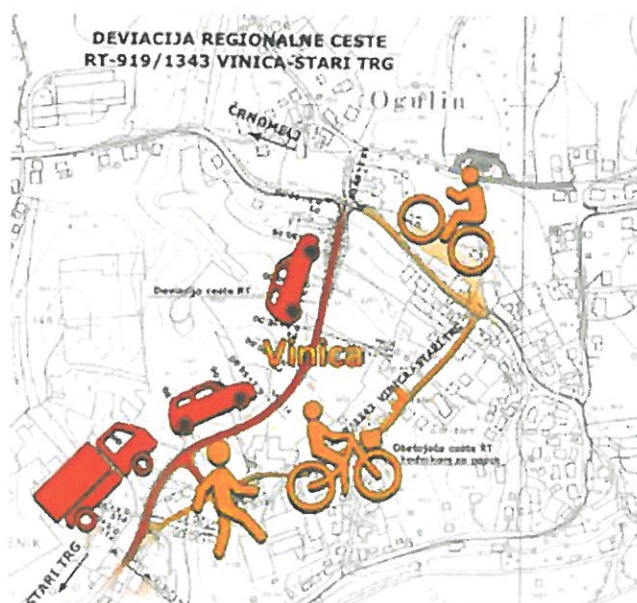
Pet strateških stebrov

PRVI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Zaradi odsotnosti strateškega načrtovanja prometa v občini je večina dosedanjih strateških prometnih odločitev bila oblikovana znotraj prostorskih aktov občine, ki se osredotočajo na infrastrukturo za cestni motorni promet in ne obravnavajo celostno prometnega sistema ter njegovega upravljanja. Zaradi tega 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.



Slika 9: Učinki spremenjenega prometnega načrtovanja



CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.	<ul style="list-style-type: none">• 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.• V vse (večje) investicije, poleg zakonsko predvidenega vključevanja javnosti, se opravijo tudi posveti s prebivalci.• Do l. 2018 uvedba spremljanja potovalnih navad prebivalcev.• Spremljanje učinkov investicij ter ukrepov v prometnem sistemu.
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vidika vključevanja javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti.	
Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti.	

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 na vsake 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 dosedanja 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, ozaveščevalne 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 v povezavi s pomenom hoje ali kolesarjenja in zdravja.

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.





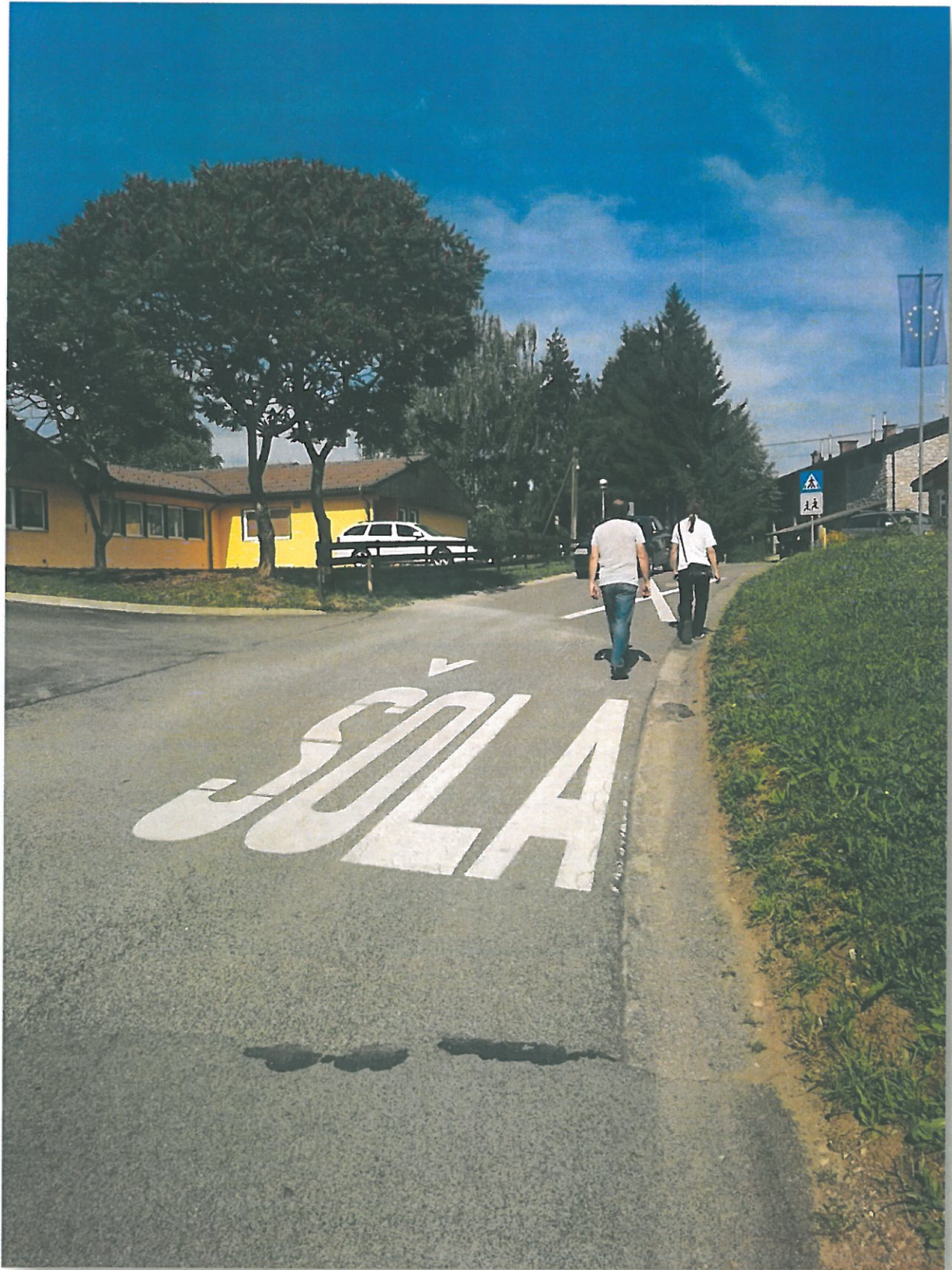
STRATEŠKI STEBER	CILJNA VREDNOST	KAZALEC	NAČIN ZBIRANJA PODATKOV	ČASOVNI OKVIR
HOJA	Pogoji za pešačenje	Število kilometrov novih peš povezav	terenski pregled	letno
	Pogoji za pešačenje	Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo	terenski pregled	letno
	Prometna varnost - pešci	Število 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
KOLESARJENJE	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 potovanja	anketa o potovalnih navadah	na 2 leti
	Sistemske, finančne in upravne pogoje za izboljšanje mobilnosti	Učinkovito črpanje sredstev EU	pregled izvedenih projektov	letno
	Transparentnost odločanja	Uravnotežen proračun	proračun	letno

Slika 10: 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 prenavo / 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

Slika 11: Akcijski načrt za Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja v občini Črnomelj





Pet strateških stebrov

DRUGI STEBER: SPODBUJANJE HOJE KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA

Hoja je najenostavnejša oblika transporta in edina oblika mobilnosti, ki je neodvisna od kakršnekoli naprave. V preteklosti je predstavljala glavni način prometa, 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 premikanja in zanjo zagotoviti dobre pogoje.

Tudi Občina Črnomelj prepoznava 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
<p>Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
<p>Povečanje deleža hoje v mestnih potovanjih.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Povečanje deleža hoje med opravljenimi mestnimi potmi na 20% do l. 2025 (izhodišče l. 2016 – 14%).
<p>Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev v mestnem prostoru.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dograditev obstoječih omrežij šolskih poti do leta 2022. • Vpeljava inovativnih mehkih pristopov trajnostne mobilnosti pri najmlajših do l. 2022.
<p>Spremljanje števila in navad pešcev.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 istonivojskopovezavo 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 in sicer povsod tam, kjer je to zaradi konfiguracije terena možno izvesti, prav tako pa bodo primerno osvetljene in s tem varne in prijetne za hojo. Skladno s tem bo 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, predvsem v večjih krajih, 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. Na takšen način 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. Na ta način 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 Dobljčici pri Okljuku proti Kanižarici.	15.000,00	srednja	OČ	2017
1e. Obnova betonskega mostu čez Dobljčico pri bivšem Belsadu	15.000,00	srednja	OČ	2017
1f. Dokončna ureditev pločnika in usmeritev pešcev na Delavski poti - od zdravstvenega domaproti 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 lastništva.	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 Dobljčici	15.000,00	srednja	OČ	do 2018
2b. Karta varnih pešpoti po mestu Črnomelj	5.000,00	majhna	OČ	do 2020



UKREP	STROŠEK GRČINE	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 Dobljče	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 prehodom 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, SŠ	1x / 2 leti

Slika 12: Akcijski načrt za Spodbujanje hoje kot pomembnega potovalnega načina v občini Črnomelj





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 najhitrejše prevozno sredstvo v krajih na kratke razdalje, celo hitrejše 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 to bilo mogoče doseči tudi v Črnomlju.

Črnomelj bo postala občina z urejenim kolesarskim omrežjem, ki bo omogočalo kolesarjem enostavno in varno gibanje v prometu. Občina bo načrtovala 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, s tem 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.





CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu.	<ul style="list-style-type: none"> • 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.	<ul style="list-style-type: none"> • Povečanje s kolesom opravljenih poti na kratkih lokalnih poteh na 10% do l. 2022 (izhodišče l. 2016 – 2%).
Spremljanje števila in navad kolesarjev.	<ul style="list-style-type: none"> • Kordonsko štetje na ključnih točkah. • Izvedba ankete o potovalnih navadah na 2 leti.

Ukrepi

1. Zasnova kolesarskega omrežja

Zaradi nerazvite kolesarske infrastrukture v občini Črnomelj bo z zasnovo in vzpostavitvijo kolesarskega omrežja Občina 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 s tem, da bo postopoma postavila parkirna stojala ter kolesarnice, kar bo prispevalo k zaščiti 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

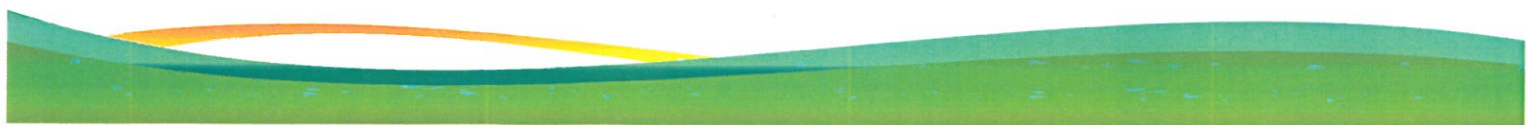
Občina bo vzpostavitev kolesarskega omrežja in zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles nadgradila s promocijskimi in izobraževalnimi akcijami, ki bodo občane in obiskovalce spodbujale k varnemu kolesarjenju ter jih ozaveščale o pomenu kolesarjenja za njihovo zdravje ter skrb za okolje. Promocijske 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.





UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
1. ZASNOVA KOLESARSKEGA OMREŽJA.				
1a. Dopolnitev manjkajočih odsekov kolesarskega omrežja v občini Črnomelj - ureditev kolesarske površine (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 kolesarske površine.	2.000,00	srednja	OČ	2019
1e. Izdelava karte kolesarskih povezav skozi mesto in povezav 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 kolesarskih površin...	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

Slika 13 Akcijski načrt za Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja v občini Črnomelj







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. Predvsem zaradi razpršene poselitve in navajenosti ljudi na vožnjo z osebnim avtomobilom pa je organizacija 'klasičnega' javnega prevoza otežena.

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.	<ul style="list-style-type: none">Izdelava rešitev učinkovitega javnega potniškega prometa v mestu in zaledju do l. 2019.
Izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa.	<ul style="list-style-type: none">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 potreb po javnem potniškem prometu na nivoju občine. Zato je dobro razvit smo 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, katera 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 ZALEDJJA.	5.000,00	srednja	OČ, zunanji izvajalec	do 2019
2. PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ				
2a. Priprava 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 (ob državni cesti).	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

Slika 13: Akcijski načrt za Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prevoza v občini Črnomelj





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 in 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.	<ul style="list-style-type: none">• 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.	<ul style="list-style-type: none">• 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.	<ul style="list-style-type: none">• 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 slednjemse 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 prekategorizacijidržavne 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 centru in 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.	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 2017

Slika 14: Akcijski načrt za Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa v občini Črnomelj



VIRI IN LITERATURA

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. 2012. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Smernice za pripravo Celostne prometne strategije.

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)

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

Strokovne podlage za urejanje območja pod Sinjim vrhom, 2015

Študija razvoja gospodarstva in turizma občine Črnomelj 2015 -2020, 2015

Urbanistična delavnica Črnomelj, 2005

Urbanistična delavnica: Ureditev starega mestnega jedra Črnomelj, 2015

Urbanistično-arhitekturna delavnica za ureditev mestnega jedra Črnomlja, 2001

Urbanistično-arhitekturna delavnica za ureditev območja med Metliško in Belokranjsko cesto, 2007

Urbanistično-arhitekturna delavnica za ureditev območja ob obvoznici, 2006

Urbanistično-arhitekturna delavnica: Urejanje mestnega jedra Črnomlja, 2013



Naročnik: Občina Črnomelj
Trg svobode 3, 8340 Črnomelj
T: 07 306 11 00,
F: 07 306 11 30
E: obcina.crnatelj@siol.net

Ana Pantelin
Darja Blatnik
dr. Rok Soczka Mandac
Boštjan Krapež
dr. Darka Jezeršek
dr. Mojca Poklar
Aljoša Žerjal

Predmet: Celostna prometna strategija občine Črnomelj.

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

Ostali sodelavci:

Uroš Benkovič
dr. Maja Berden Zrimec

Pripravil: HarphaSea, 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

Oblikovanje: HarphaSea, 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

Avtorji fotografij in vizualizacija:

Tisk:

Naklada:

Založnik:

Leto izida:
2017

Delovna skupina:

dr. Nataša Kolega, vodja
projektne skupine
mag. Manuela Varljen

**CIP kataložni zapis o publikaciji, NUK,
Ljubljana:**

Koper, marec 2017

