



# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOSTANJEVICA NA KRKI





# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOSTANJEVICA NA KRKI



OBČINA  
KOSTANJEVICA  
NA KRKI



**Občinska celostna  
prometna strategija  
občine Kostanjevica na Krki**

*Priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) za Občino Kostanjevica na Krki je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.*

**Izdala in založila**

Občina Kostanjevica na Krki,  
2025

**Avtorji (po abecedi)**

Nina Fabjančič, Zoran Gajski,  
Jernej Radovac, Suzana Simič

**Sodelavci (po abecedi)**

Igor Črnugelj, Andraž Hudoklin,  
Jelka Hudoklin, Špela Kos,  
Radovan Nikić

**Izvajalec**

Acer Novo mesto, d.o.o.

**Fotografije**

Arhiv Občine Kostanjevica na Krki,  
Arhiv ACER Novo mesto, d.o.o.,  
Arhiv TIC Kostanjevica na Krki,  
Luka Esenko, Avtobusni prevozi  
Novak BUS, d.o.o.

**Oblikovanje**

Acer Novo mesto, d.o.o.

**Jezikovni pregled**



# VSEBINA

OBČINA KOSTANJEVICA NA KRKI	4
PRIPRAVA DOKUMENTA	6
ČASOVNI HORIZONT DOKUMENTA	8
OBMOČJE OBRAVNAVE	9
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	11
VIZIJA RAZVOJA PROMETA	12
CILJNE VREDNOSTI	14
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE V OBČINI KOSTANJEVICA NA KRKI	17
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	18
HOJA	19
KOLESARJENJE	20
JAVNI POTNIŠKI PROMET	22
MOTORNI PROMET	23
STRATEŠKA VODILA	25
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	26
HOJA	27
KOLESARJENJE	28
JAVNI POTNIŠKI PROMET	29
MOTORNI PROMET	30
AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT	31
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	32
HOJA	34
KOLESARJENJE	36
JAVNI POTNIŠKI PROMET	38
MOTORNI PROMET	40
VIRI	42

# OBČINA KOSTANJEVICA NA KRKI

## Modra skrb za zeleno prihodnost.

V zadnjih desetletjih je v Sloveniji zaradi razvoja in želje po hitrejšem ter udobnejšem potovanju nastalo veliko novih cestnih povezav. Čeprav je to nekoliko pripomoglo k večji prometni varnosti, pa je kljub pričakovanemu izboljšanju življenjskih pogojev kakovost življenja upadla.

Novo zgrajene cestne povezave so nam omogočile daljša potovanja, kar je povzročilo, da so se odmaknili tudi naši vsakodnevni cilji (delovna mesta in trgovine,...). Posledično preživimo več časa na cestah, pogosto ujeti v prometnih zastojih. Zmogljuje se te in večja parkirišča sicer ne rešujejo problema rastočega avtomobilskega prometa, temveč ga še poslabšajo, saj privabijo vedno več novih vozil. Izkazalo se je, da se z zagotavljanjem večje hitrosti potovanj in izgradnjo infrastrukture za pričakovani promet ne rešuje vprašanj prometnega sistema, poleg tega pa se zanemarija širše okoljske, ekonomske in socialne cilje.

Podobne težave se pojavljajo tudi v drugih državah, kar je sprožilo vprašanja in dvome o smiselnosti obstoječih prometnih politik ter potrebo po spremembah v načinu prometnega načrtovanja. V Sloveniji še vedno prevladuje pristop »predvidi in zagotovi«, počasi pa je že zaznaven premik k novi paradigmi »odloči in zagotovi«, ki se osredotoča na celovit pristop in obravnava ključne družbene izzive, kot so podnebne spremembe, energetska kriza, racionalno gospodarjenje s prostorom, prevozna revščina in sedeči način življenja. Ta pristop stremi k zmanjšanju uporabe osebnih vozil ter krepitvi javnega prevoza in alternativnih oblik prevoza. Pomembno je tudi ustvarjanje sinergije med različnimi sektorji, kot je povezovanje prometne politike z učinkovito stanovanjsko politiko, ki zmanjšuje razpršeno poselitev in omogoča večjo dostopnost.

S 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 dosežemo z zgostitvijo poselitve, učinkovitim javnim prevozom, pešcem in kolesarjem prijaznimi prostori kot tudi z izboljšano digitalno dostopnostjo. Izkušnje iz časa pandemije so poudarile pomen prostorske bližine in digitalne dostopnosti, ki sta postala ključna za kakovost življenja.

Več let je bilo prometno načrtovanje tradicionalno, osredotočeno predvsem na infrastrukturo, medtem ko celostno načrtovanje prometa danes v središče postavlja človeka.

Po vzoru evropskih mest z dobro delujočo prakso si občina Kostanjevica na Krki s trajnostnimi načeli želi občanom zagotoviti udobnejša potovanja in boljša življenja. V izdelavi Občinske celostne prometne strategije je občina prepoznala dodatno vrednost. K načrtovanju prometa si želijo pristopiti celostno in se zavzemati za strateško, ciljno načrtovanje, transparentnost odločanja, interdisciplinarnost ter stroškovno učinkovitost.

**Občina Kosatanjevica na Krki podpira trajnostni razvoj in želi to načelo vključiti tudi v načrtovanje in oblikovanje prometnega sistema. Zavedajo se, da poleg zagotavljanja pretočnosti in dostopnosti, razvoj prometa vpliva na okolje, zdravje, varnost in aktivnost prebivalcev ter nenazadnje na gospodarstvo. S pomočjo Občinske celostne prometne strategije si želi na strateško, preudarno in finančno učinkovit način s podporo prebivalcev ustvariti dobre pogoje za razvoj in doseči visoko kakovost življenja.**

## SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije občine Kostanjevica na Krki (OCPS KnK) je naročila Občina Kostanjevica na Krki, sofinancira jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

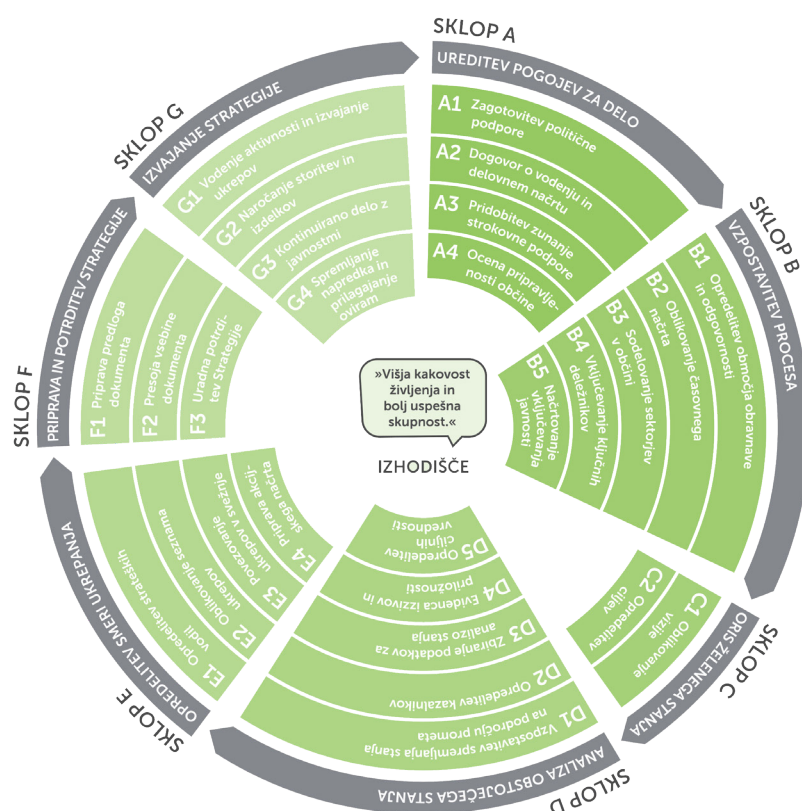
Občina Kostanjevica na Krki se je decembra 2023 prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in poveztljivost«, specifičnega 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 Kostanjevica na Krki s sklepom obveščena o nepovratnih sredstvih kohezijske politike.

Proces priprave Strategije je vodilo podjetje Acer Novo mesto d.o.o..





# PRIPRAVA DOKUMENTA



HEMATSKA PREDSTAVITEV KLJUČNIH KORAKOV PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2021

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).

Okvirni časovni načrt OCPS občine Kostanjevica na Krki je bil opredeljen s projektno nalogo, v sklopu priprave dokumenta je bil v začetnih fazah oblikovan še podrobnejši časovni načrt s podrobno opredeljenimi sklopi in dejavnostmi.

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, sledila je 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, opredelil se je tudi način sodelovanja s sosednjimi občinami. Trajnostni prometni sistema, ki izpolnjuje potrebe prebivalstva, lahko dosežemo le z aktivnim vključevanjem javnosti, tako v procesu priprave, kot izvajanja Strategije, zato so v vseh fazah izdelave dokumenta sodelovali sektorji na občini, ključni deležniki ter splošna javnost. S tem smo dosegli transparentnosti, dialog, sprejemljive cilje za vse, podporo, racionalnost, premišljenost in nenazadnje kakovost in uspešnosti dokumenta, kar bo omogočilo hitrejšo in lažjo izvedbo zastavljenih ukrepov. V Načrtu vključevanja javnosti so določene metode in aktivnosti za vključevanje javnosti z opredeljeno časovnico, opredeljeni so tudi načini obveščanja.

Uvodnim aktivnostim je sledil **oris zelenega stanja** z oblikovanjem vizije in opredelitvijo ciljev OCPS občine Kostanjevica na Krki z izvedbo delavnice s ključnimi deležniki, javne razprave ter potrditve zasnovane vizije in razvrščenih ciljev OCPS občine Kostanjevica na Krki v ožji delovni skupini. Oblikovana vizija in opredeljeni cilji OCPS občine Kostanjevica na Krki so bili v septembru 2024 javno razstavljeni v prostorih Zdravstvene postaje Kostanjevica na Krki.

Po opredelitvi zelenega stanja in viziji razvoja prometnega sistema v občini Kostanjevica na Krki v prihodnjem obdobju se je izvedla 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. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa ter terenski ogledi, kjer so bili ocenjeni pogoji

za pešce, kolesarje, uporabnike javnega potniškega prometa in motornega prometa. Posebna pozornost je bila namenjena razumevanju prometnih značilnosti občanov, zato so bili izvedeni intervjuji s ključnimi deležniki, ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev in zaposlenih ter anketa za splošno javnost, kjer so občani lahko opredelili svoja mnenja glede delovanja prometnega sistema v občini, izpostavili so 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.

**Smer ukrepanja** je bila določena z oblikovanjem strateških vodil, ki izhajajo iz predhodno opredeljenih ključnih izzivov, priložnosti, prioritet in ciljev OCPS občine Kostanjevice na Krki. Seznam možnih ukrepov je bil oblikovan na delavnici ožje delovne skupine. Glede na razpoložljive kadrovske kapacitete 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. Preverila se je uravnoteženost seznama ukrepov ter podpora s strani svetnikov in širše javnosti. 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 je sledila **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 gradiva in kakovosti vsebine OCPS občine Kostanjevica na Krki.

**Strategija je bila potrjena s sprejemom na občinskem svetu 26.2.2025. Zastavljena je kot fleksibilen dokument, ki ga bo potrebno redno preverjati in posodabljati ter vsakič znova preverjati ustreznost, učinkovitost in smotrnost izvedenih ukrepov.**

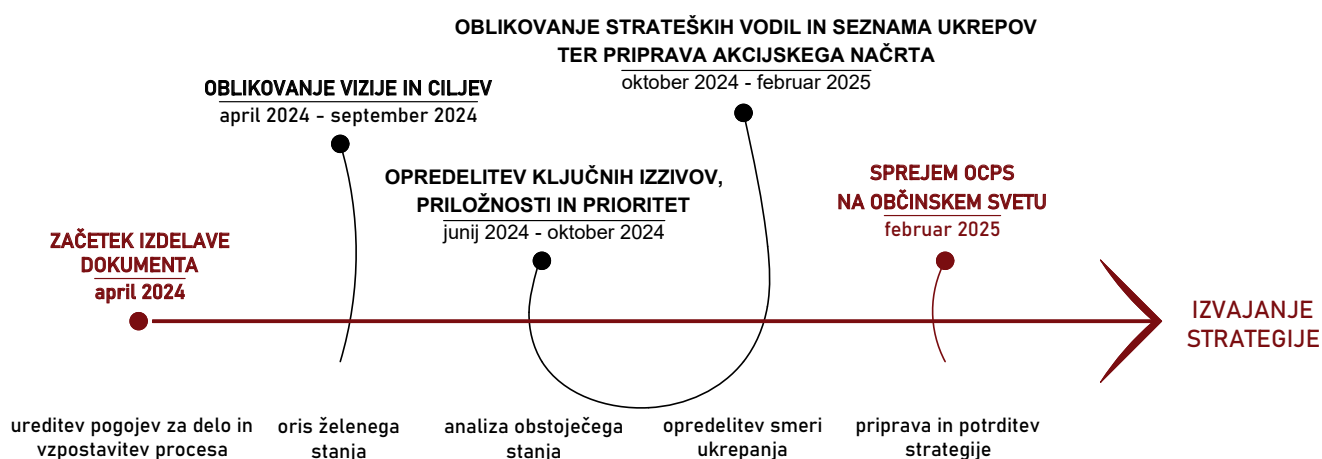
# ČASOVNI HORIZONT DOKUMENTA



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

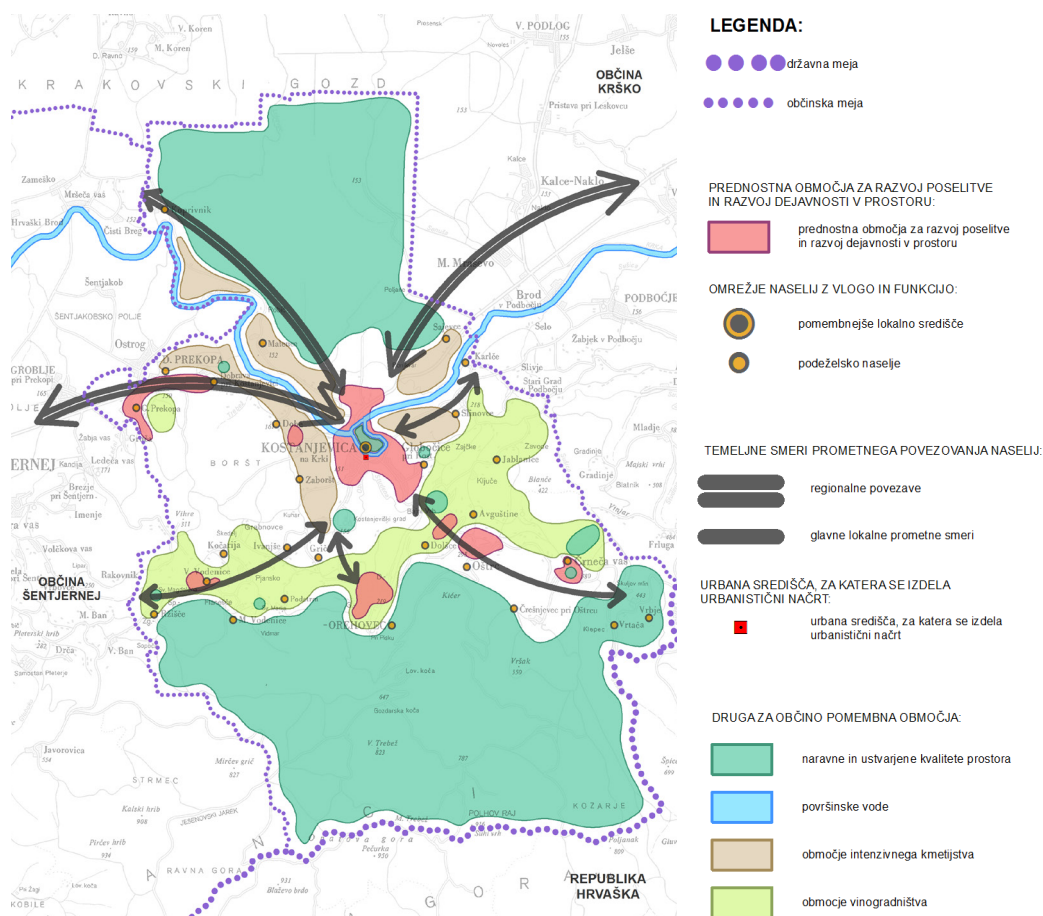
Akcijsko-finančni načrt vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednje 7-letno obdobje (do leta 2032) in je osnova za uresničevanje zastavljenih ciljev OCPS občine Kostanjevica na Krki. Občina mora pristojnemu ministrstvu poročati o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta sprejete OCPS občine Kostanjevica na Krki in spremljanju obveznih kazalnikov, ki so opredeljeni v Načrtu spremljanja kazalnikov, 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. Spremljalo se bo obvezne kazalnike učinka in izvedbe OCPS občine Kostanjevica na Krki.





# OBMOČJE OBRAVNAVE



Karta strateškega dela OPN (vir: Občinski prostorski načrt Občine Kostonjica na Krki (Uradni list RS, št. 51/13; 10/19; 62/19))

Občina Kostonjica na Krki se nahaja ob reki Krki na obrobju Gorjancev in je del regije Posavska. OCPS obravnava **celotno območje občine Kostonjica na Krki s poudarkom na naselju Kostonjica na Krki**. Upoštevani so prometni vplivi širšega območja obravnave, vpliv prometa iz sosednjih občin in na ravni regije.

Občino Kostonjica na Krki poleg ponekod dotrajane in mestoma neurejene cestne infrastrukture pesti predvsem pomanjkanje varnih poti za pešce, neizkoriščen potencial za kolesarjenje, nezadostna ponudba javnega potniškega prometa, neurejenost mirujočega prometa ter nizka stopnja ozaveščenosti in nezdrave potovalne navade ljudi.

Število prebivalcev v občini Kostonjica na Krki narašča, prebivalstvo se stara, kar vpliva na drugačne načine mobilnosti in ukrepe. Poselitev je gostejša v Kostonjevici na Krki in okolici, ter nekaterih manjših naseljih (Globočice pri Kostonjevici, Avguštinje, Dolšce, Oštrc, Ivanjše in Doljna Prekopa), ostalo so slabo dostopne vasi. Razpršena poselitev pomeni izziv za zagotavljanje dobre dostopnosti vsem prebivalcem, zato je smiselno nova območja za poselitev načrtovati tam, kjer so možne dobre povezave z javnim potniškim prometom.





# TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Trajnostno načrtovanje prometa je pristop k izzivom v prometu, ki ne zavrača obstoječih načrtovalskih praks, vendar jih nadgrajuje in se osredotoča na kakovostno zagotavljanje raznovrstne prometne ponudbe, večje mobilnosti prebivalcev ter boljše dostopnosti različnih območij in storitev.

Cilj je spremeniti potovalne navade v občini, izboljšanje pogojev za pešce, kolesarje in uporabnike javnega potniškega prevoza ter spodbuditi razvoj in uporabo alternativ, ki zmanjšujejo obseg uporabe motornega prometa. Trajnostno načrtovanje prometa poudarja prednost mehkih ukrepov, ki ne vključujejo gradenj ter trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov.

Ključni korak v smeri trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja je priprava Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: OCPS), 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.

## Neposredni cilji:

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 cestnega prometa; izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

## Posredni cilji:

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 priporočila, usmeritve in spodbude na temo celostnega prometnega načrtovanja ter Celostnih prometnih strategij. Na podoben način Ministrstvo za infrastrukturo že nekaj let občine 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 pomembno prispeva k merljivemu zmanjšanju uporabe avtomobilov, števila smrtnih žrtev na cestah in vpliva prometa na okolje ter preoblikovanje občine v bolj konkurenčno oziroma privlačno okolje.





# VIZIJA RAZVOJA PROMETA

## Vizija:

**„Občina Kostanjevica na Krki je prepoznana kot ljudem prijazna, povezana in za življenje varna skupnost. Kot aktivna, ekološko in kulturno ozaveščena občina s svojimi aktivnostmi trajnostno skrbi za dobrobit zdrave družbe, samozadostne lokalne skupnosti, gospodarstva in socialne stabilnosti. V mestu se tudi s počasnimi koraki daleč pride.“**

**Slogan: „Modra skrb za zeleno prihodnost.“**



## Obrazložitev vizije:

Vizija izhaja iz strateških usmeritev izbranih ciljev in temeljnih vrednot občine Kostanjevica na Krki. Ljudem prijazna občina nudi prostor po meri človeka, to je kakovostno bivalno okolje, ki omogoča veliko povezovanja in medsebojnega sodelovanja. Pomembno je zagotoviti univerzalno dostopnost do vseh osnovnih storitev in dejavnosti ter spodbujati socialno vključenost. Varnost je temeljna vrednota in hkrati osnova za zagotavljanje aktivnih povezav; z vzpostavitvijo prostora za pešce in kolesarje se zmanjša ogroženost ranljivih udeležencev v prometu. Aktivno življenje prispeva k čistejšemu okolju (uporaba nemotoriziranih prevoznih sredstev) in zdravju posameznikov (gibanje kot osnova zdravega življenja). Skozi kulturno ozaveščenost se krepi pripadnost občini hkrati pa se izboljša razumevanje konteksta trajnostne mobilnosti, kar pripomore k postopnemu spreminjanju potovalnih navad. Poudarek je na trajnostnem pristopu in skrbi za ekološko ozaveščenost in čisto okolje, ki omogoča razvoj zdrave družbe. S cilji, ki spodbujajo razvoj gospodarstva in (tudi s tem) samozadostnost občine, se krepi stabilnost in prožnost družbe, tako njene gospodarske kot socialne in prostorske ter okoljske komponente. Mesto Kostanjevica želi pridobiti status počasnega mesta (Cittaslow), v čemer vidi potencial in dodano vrednost tako za obiskovalce kot za domačine.

## Ovrednoteni cilji:

**1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti:** Cilj je ustvariti prostor po meri človeka, z visokim bivalnim ugodjem, ki bo omogočal veliko mero povezovanja tako med ljudmi kot ljudi s prostorom

**2. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci:** Spodbujanje prebivalcev k aktivnemu življenju (s pešačenjem, kolesarjenjem ipd.) prispeva tako k čistejšemu okolju kot tudi zdravju posameznikov.

**3. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa:** Cilj je zagotoviti varne poti za vse udeležence prometa, predvsem pa za najšibkejše (pešce, kolesarje), ter zmanjšati število prometnih nesreč.

**4. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti:** Namen je zagotoviti univerzalno dostopnost (to je dostopnost za vse občane) do vseh osnovnih storitev in dejavnosti, kot so oskrba, delovno mesto, izobraževanje, zdravstvo ipd.

**5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo:** Z ukrepi trajnostne mobilnosti želimo prispevati k razvoju gospodarstva tako v lokalni skupnosti kot na širšem, regionalnem prostoru.

**6. Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa:** Cilj je zmanjšati onesnaževanje zraka, ki nastane z uporabo motornega prometa, ter s tem prispevati k bolj čistemu in zdravemu okolju.

**7. 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, avtobusnih postajališč, ter omogoča šolarjem, zaposlenim, starejšim, invalidom in prebivalcem brez prevoznih sredstev ali vozniškega izpita enake možnosti mobilnosti.



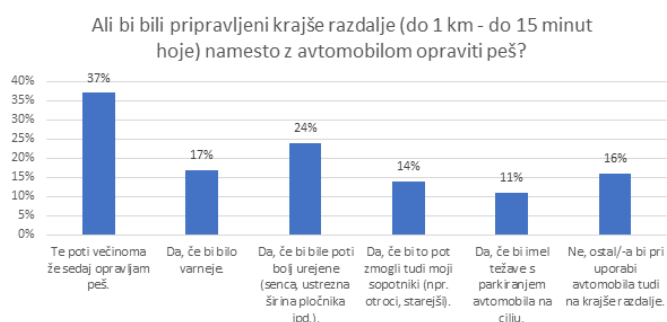
Fotografiji delavnice oblikovanja vizije in ciljev OCPS

Vizija in cilji OCPS občine Kostanjevica na Krki so bili oblikovani na delavnici širše delovne skupine, javnosti predstavljani na javni razpravi, potrjeni z vodstvom občine in javno razstavljeni v prostorih Zdravstvene postaje Kostanjevica na Krki v septembru 2024.

**Opredeljena vizija in cilji so temelj za vse naslednje korake, saj zagotavljajo okvir in smernice za pripravo OCPS. Delujejo kot merilo za oceno ustreznosti vhodnih podatkov ter usmerjajo proces priprave OCPS, vključno z analizo trenutnega stanja.**

# CILJNE VREDNOSTI

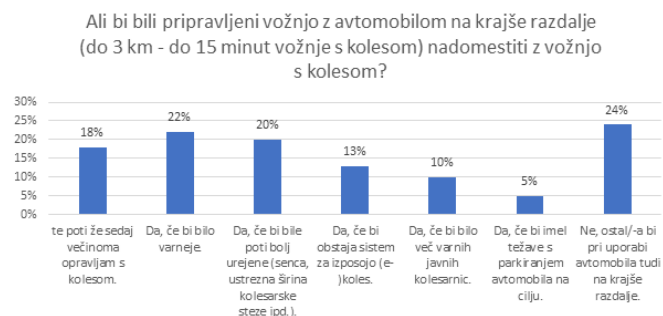
## HOJA



Prikaz kaj najbolj vpliva na odločitve, da so uporabniki krajše razdalje namesto z avtomobilom pripravljeni opraviti peš. (vir: Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Kostanjevica na Krki, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.)

- povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 10% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 6,7%)
- povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 25% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 23%)
- povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih na 23% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 22%)
- povečati delež hoje pri poteh na delo na 4% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 3,4%)
- število udeleženihih pešcev v prometnih nesrečah 0 (izhodiščna vrednost leta 2022 je 0)

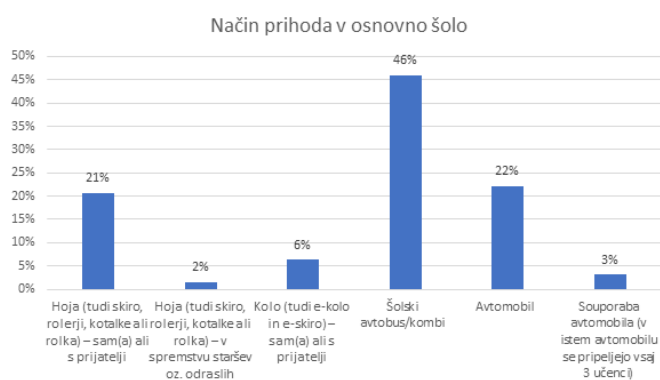
## KOLESARJENJE



Prikaz kaj najbolj vpliva na odločitve, da so uporabniki krajše razdalje namesto z avtomobilom pripravljeni opraviti s kolesom. (vir: Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Kostanjevica na Krki, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.)

- povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini vsaj na 5% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 1,8%)
- povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 10% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 6%)
- povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 6% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 2,6%)
- število udeleženihih kolesarjev v prometnih nesrečah 0 (izhodiščna vrednost leta 2022 je 4)



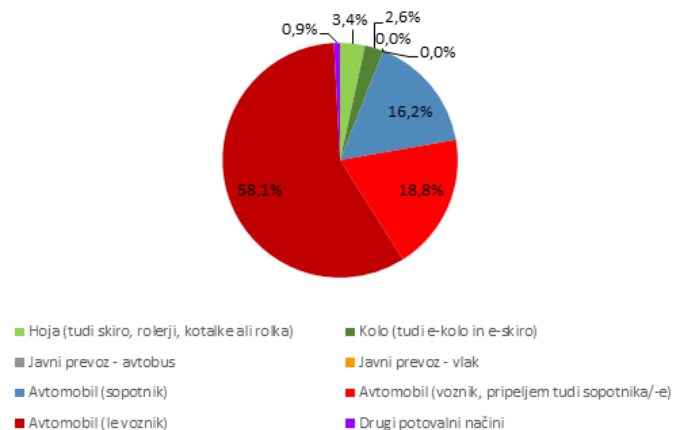


Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo (vir: Anketa o poteh učencev v osnovno šolo v občini Kostanjevica na Krki, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.)

## JPP

- povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah v občini vsaj na 22% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 17,8%)
- povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripelejo z avtobusom ali kombijem na 50% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 46%)
- povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 5% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0%)
- povečati število prevozov in uporabnikov brezplačnih prevozov za starejše: št. prevozov vsaj na 90, število uporabnikov vsaj na 25 (izhodiščna vrednost leta 2023 je 63 voženj in 18 uporabnikov)

Delež uporabe potovalnih načinov za poti na delo



Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod na delo (vir: Anketa o poteh na delo v večje zaposlovalce v občini Kostanjevica na Krki, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.)

## MOTORNI PROMET

- zmanjšati delež motornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 60% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 69,2%)
- zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripelejo z avtomobilom na 15% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 22%)
- zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripelejo z avtomobilom na 85% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 93,1%)





# CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE V OBČINI KOSTANJEVICA NA KRKI

Občina Kostanjevica na Krki še nima izdelane celostne prometne strategije, a celostno prometno načrtovanje podpira in ga želi izvajati. Prometno načrtovanje občine je bilo v preteklosti odvisno predvsem od javnih razpisov in povezovanja s sosednjimi občinami.

Poleg pripravljenosti občine in želje po uvedbi celostnega prometnega načrtovanja v svojo politiko, delovanje in okolje, je spodbuden podatek, da so občani pri pripravi Strategije pričakovano aktivno sodelovali in posledično pomembno prispevali k oblikovanju pestrega nabora ukrepov, ki jih javnost podpira.

Ambicioznost Občine in njenih prebivalcev ter želja slediti najnovejšim smernicam razvoja, je odlična osnova, ki vodi k odločnim korakom na poti k spremembam in predstavlja dobro podlago za uveljavitev sodobnih, trajnostnih pristopov pri urejanju prometnega sistema z izvajanjem tako mehkih kot tudi trdih ukrepov.

**Občinska celostna prometna strategija (OCPS) zajema pet stebrov celostnega prometnega načrtovanja: celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet. Za vsakega izmed naštetih stebrov so v nadaljevanju opredeljeni prednostni izzivi, priložnosti in prioritete.**

Na kakovost bivanja vpliva veliko raznovrstnih dejavnikov, med pomembnejšimi je zagotavljanje ustrezne dostopnosti, ki je posledica urejanja prostorskega in prometnega sistema.

Analiza stanja je prvi korak h konkretnemu ukrepanju in nam omogoči vpogled v trenutno stanje v občini. Zbrani in analizirani so bili objektivni (dostopnost, mobilnost, kakovost bivalnega okolja, opremljenost z infrastrukturo, oddaljenost delovnih mest, ...) in subjektivni (zadovoljstvo, ugodje, ...) dejavniki. Skozi analizo smo prepoznali nekaj ključnih težav s katerimi se srečuje občina Kostanjevica na Krki.

Posebnost Slovenije in prav tako občine Kostanjevice na Krki je razpršena poselitev in reliefna razgibanost površja, ki predstavlja izziv za zagotavljanje dobre dostopnosti. V Sloveniji imamo najvišji delež izdatkov za osebno mobilnost v vseh državah EU, kar lahko pripišemo dejstvu, da je avtomobil prebivalcem v veliki večini edino možno prevozno sredstvo.

Gost motorni promet negativno vpliva na okolje in zdravje ljudi, hkrati pa zahteva veliko prostora. Visoki izdatki za mobilnost prispevajo k večji družbeni neenakosti, vse to pa vodi v slabšo kakovost bivanja. Posledično se pojavi aktualna tema prevozne revščine, ki se ji je potrebno posvetiti s posebno pozornostjo - z ukrepi v prometnem sektorju in s širšimi družbenimi in prostorskimi ukrepi.





# CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Občina Kostanjevica na Krki še nima izdelane celostne prometne strategije, a celostno prometno načrtovanje podpira in ga želi izvajati. Prometno načrtovanje občine je odvisno od javnih razpisov in povezovanja s sosednjimi občinami.

## Ključni izzivi:

- vključevanje javnosti,
- vključevanje ključnih deležnikov,
- zagotavljanje politične podpore,
- zagotavljanje financiranja.

## Priložnosti:

- vključevanje javnost z javnimi razpravami, anketa-mi, delavnicami, v sklopu ETM, ...
- vključevanje ključnih deležnikov z javnimi razprava-mi, delavnicami, anketami,
- aktivno vključevanje vodstva občine v proces pri-prave OCPS,
- vključevanje ukrepov OCPS pri pripravi proračuna občine.

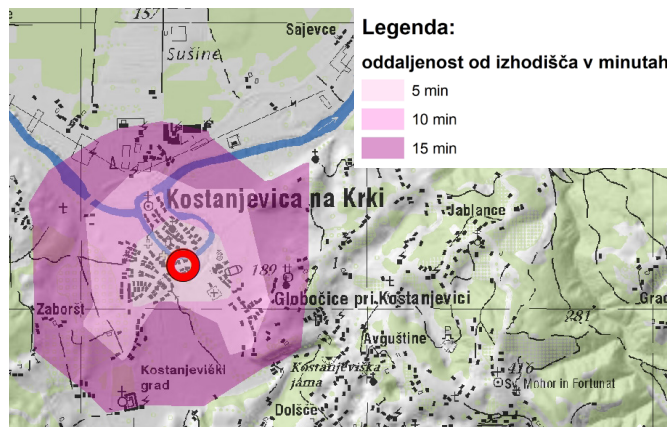
## Prioriteta:

**Zagotovitev politične podpore, aktivno vključevanje vodstva občine in javnosti.**

**Povezava s cilji OCPS:** Celostno prometno načrtovanje omogoča boljša kakovost bivanja, pozitivne učinke na okolje, aktivnost prebivalcev in njihovo 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 naštete cilje.



# HOJA



Peš dostopnost iz naselja Kostanjevica na Krki (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 hojo v naseljih, ki ležijo pretežno na ravninskem delu je velik. Bolj hriboviti deli občine so slabše dostopni. Mesto Kostanjevica na Krki je majhno, zato so v 15 minutah hoje dostopne vse javne storitve. Manjša naselja so v celoti dostopna peš, a so težava trajnostne povezave manjših naselij s središčem občine. Občina Kostanjevica na Krki ima dobro oceno na lestvici kakovosti zraka (indeks kakovosti zraka AQI ima vrednost 31), kar pomeni, da za nobeno skupino ljudi ni omejitev za gibanje na prostem. Z ukrepi trajnostne mobilnosti spodbujamo gibanje in s tem prispevamo k zmanjšanju prekomerne prehranjenosti prebivalstva in bolj zdravemu prebivalstvu.

Pregledna osnova za načrtovanje potrebnih ukrepov OCPS v občini Kostanjevica na Krki je nazorno opredeljen zemljevid šolskih poti z označenimi nevarnimi in neustreznimi odseki in točkami. OCPS med drugim naslavlja tudi 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.

Razmere v občini kažejo, da:

- le 1,1% anketiranih zaposlenih živi na razdalji do 2 km od dela, kar je primerna razdalja za hojo, v službo jih hodi 3,4% (od tega jih je 2,3% od službe oddaljeno več kot 2 km).
- 23% osnovnošolcev prihaja v šolo peš, kar je primerljivo z deležem tistih, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom.
- je glede na kordonsko štetje delež pešcev znašal 6,7%,
- rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo da večina vprašanih, poti do 1 km

že sedaj opravlja peš (37%), od 193 anketirancev je 24 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 za 12%.

## Ključni izzivi:

- izkoristiti potencial za hojo, ki se ponuja v Kostanjevici na Krki ter povečati delež aktivno potujočih potnikov,
- povečati varnost pešcev,
- zagotoviti urejene 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,
- z zagotovitvijo varnih in urejenih poti za pešce je potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 1 km 12%.

**Prioriteta: Zagotovitev varnih in urejenih pešpoti ter promocija hoje in njene koristi za zdravo življenje.**

**Povezava s cilji OCPS:** S spodbujanjem hoje omogočamo bolj aktivno življenje, boljše dostopnost, spreminjanje potovalnih navad, večjo kakovost bivanja, manj onesnaženja, hrupa, privlačnejšo podobo in večja socialna vključenost. Z urejenimi površinami za pešce izboljšujemo prometno varnost.



# KOLESARJENJE



Mesto Kostanjevica na Krki 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 Kostanjevici na Krki je moč doseči v 10 minutah kolesarjenja, s kolesom so iz Kostanjevice na Krki sosednja naselja dostopna v 15 minutah. Podnebje je v občini Kostanjevica na Krki 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 se zmanjšuje, zato lahko v primeru, da se bo ta trend nadaljeval, pričakujemo še ugodnejše pogoje za kolesarjenje tudi v jesenskih in zimskih mesecih. K ugodnim razmeram za kolesarjenje pripomore tudi dobra cena na lestvici kakovosti zraka (indeks kakovosti zraka ima vrednost 31).

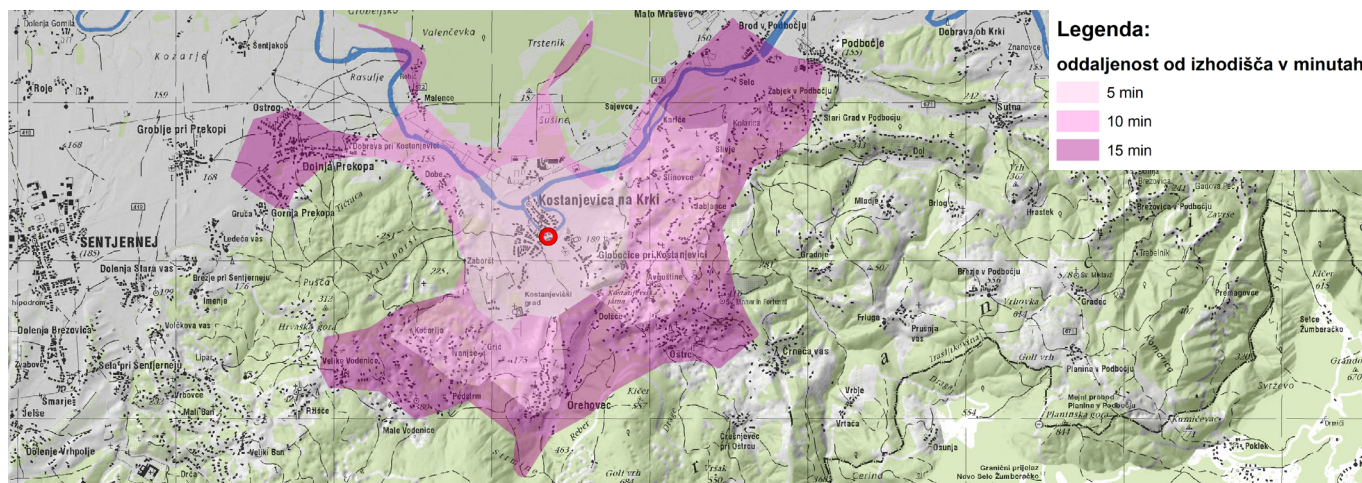
Izziv so manjkajoče in neskljene urejene kolesarske povezave, ki uporabnika z vidika varnosti in udobja lahko odvrnejo od kolesarjenja kot potovalnega načina. Ukrepi OCPS so oblikovani v skladu z vizijo občine Kostanjevica na Krki in željo s kolesarskimi stezami in potmi bolj povezati občino, urediti 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.

Razmere v občini kažejo, da:

- je 6,8% anketiranih zaposlenih od doma do dela oddaljenih od 2 do 5 km, kar je primerna razdalja za kolesarjenje, na delo jih kolesari 2,6%, potencial za





Dostopnost s kolesom iz naselja Kostanjevica na Krki (Podlogi: Državna topografska karta 2014-2023, GURS in spletni Lidar hillshade (<https://gis.arso.gov.si/arcgis/services>), MOPE ARSO; narejeno s programom QGIS.)

povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi je 4,2%,

- 6% anketiranih osnovnošolcev pride v šolo s kolesom,

- je glede na kordonsko štetje delež kolesarjev znašal 1,8%,

- rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo da poti do 3 km s kolesom opravlja 18% anketirancev, glede na rezultate ankete bi lahko delež kolesarjev povečali za 18% v primeru, da se poti uredi in zagotovi večjo varnost.

#### Ključni izzivi:

- izkoristiti potencial za kolesarjenje, ki se ponuja v Kostanjevici na Krki ter povečati delež aktivno potujočih potnikov,
- povečati varnost kolesarjev,
- zagotoviti urejene poti za kolesarje.

#### Priložnosti:

- promocija kolesarjenja za povečanje deleža kolesarjev,
- zureditvami, 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 4,2%,
- 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 in njegovih koristi za zdravo življenje.**

**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 spremembe potovalnih navad prebivalcev.



# JAVNI POTNIŠKI PROMET



Javni potniški promet je vzpostavljen, a ohromljen. V Kostanjevici na Krki ni glavne avtobusne postaje. Nekatera avtobusna postajališča nimajo ustrezne opreme ali celo niso označena kot postajališča. Kostanjevica na Krki nima primernih avtobusnih povezav. Skoraj polovica prebivalcev občine Kostanjevica na Krki 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.

Priložnost zagotavljanja rednih linij javnega prevoza predstavlja naraščanje števila prebivalcev (število prebivalcev je v zadnjih desetih letih naraslo za 3%), 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 Kostanjevica na Krki (prevozi na klic, car sharing...) in se z vsem tem boriti proti prevoznici revščini.

Razmere v občini kažejo, da:

- javni potniški promet za pot na delo zaposleni ne uporabljajo, delež tistih, ki za pot na delo premagujejo razdaljo večjo od 5 km je 92,1% zaposlenih, potencial za povečanje deleža uporabe javnega prevoza med zaposlenimi je kar 92,1%,
- 46% anketiranih osnovnošolcev se pripelje v šolo s šolskim avtobusom ali kombijem,
- podatki kordonskega štetja kažejo, da je 17,8 % potnikov potovalo z avtobusom.

## Ključni izzivi:

- povečati frekvenco voženj javnega potniškega prometa,
- povečati delež uporabe javnega potniškega prometa,
- zagotoviti primerno opremljena postajališča.

## Priložnosti:

- promocija za povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa,
- promocija brezplačnih prevozov za starejše,
- izboljšati ponudbo javnega potniškega prometa,
- sprimerno 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 92,1%.

**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, omogoča več aktivnosti, hkrati zagotavlja večjo varnost in kakovost bivanja ter vpliva na spreminjanje potovalnih navad.



# MOTORNI PROMET

Stopnja motorizacije v občini Kostanjevica na Krki narašča, je nad slovenskim povprečjem, poleg tega se povečuje hitreje od slovenskega povprečja. Pri uporabi potovalnih načinov na poti na delo je v občini Kostanjevica na Krki še vedno v največjem deležu prisotna uporaba osebnega avtomobila – 93,1%, sopoltnikov v avtomobilih je 16,2%.

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 avtomobil tudi v prihodnje glavno prevozno sredstvo. Tu se kaže priložnost spremljanja razvoja na področju okolju prijaznih pogonov in spodbujanja njihove uporabe ter spodbuda 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.

Javnost je opozorila na problematiko tranzitnega prometa čez otok in potrebo po preusmerjanju tovo-

rnega prometa na obstoječo obvoznico. Z ustreznim vodenjem tranzitnega in tovornega prometa se ustvarijo pogoji za oblikovanje otoka po meri ljudi.

## Ključni izzivi:

- zmanjšati delež motornega prometa,
- upravljanje in zmanjšanje ponudbe parkiranja,
- ustvarjanje manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovrni promet v naseljih,
- zagotavljanje večje prometne varnosti z ukrepi za umirjanje prometa.

## Priložnosti:

- promocija drugih potovalnih načinov in posledično zmanjšanje deleža uporabe motornega prometa,
- uvedba parkirne politike in nadzor nad parkiranjem,
- omejevanje hitrosti na kritičnih območjih.

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

## Povezava s cilji OCPS:

Z vzpostavitvijo ustrezne podporne infrastrukture za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet ter ozaveščanjem o trajnostni mobilnosti se lahko delež avtomobilskega prometa zmanjša in hkrati povečajo prometna varnost, dostopnost in aktivnost prebivalstva. Z zmanjšanjem deleža avtomobilskega prometa, se zmanjša 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.







# STRATEŠKA VODILA

Trajnostno mobilnost in boljšo kakovost bivanja bo Občina Kostanjevica na Krki zagotavljala z aktivnim uresničevanjem ukrepov petih področij – strateških stebrov, ki jih vključuje Občinska celostna prometna strategija občine Kostanjevica na Krki (OCPS KnK). Spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem stebru, povzemajo strateška vodila. Vsako vodilo je opremljeno s kvantifikacijo ambicij, kjer je upoštevan razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji.

Potovalne navade ljudi se bodo postopoma začele spreminjati v smeri trajnostnih potovalnih načinov z uresničevanjem zastavljenih ciljev. Za večji učinek posameznih ukrepov so rešitve urejanja prometnega sistema medsebojno povezujejo in nadgrajujejo.



## CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE



## HOJA



## KOLESARJENJE



## JAVNI POTNIŠKI PROMET



## MOTORNI PROMET



## 1. STEBER:



# CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

CILJI	STRATEŠKA VODILA	KVANTIFICIRANE AMBICIJE
<ul style="list-style-type: none"><li>- Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.</li><li>- Bolj zdravi in aktivni prebivalci.</li><li>- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.</li><li>- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti.</li></ul>	<p>Zagotovitev politične podpore, kadrovskih in finančnih pogojev za koncept celostnega prometnega načrtovanja ter spodbijanje participativnega pristopa s sodelovanjem sektorjev na občini, vključevanjem ključnih deležnikov, splošne javnosti in sodelovanje s sosednjimi občinami.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vsakoletno vključevanje ukrepov OCPS v pripravo občinskega proračuna</li><li>- Vključevanje v medobčinske sestanke in projekte iz področja celostnega prometnega načrtovanja</li></ul>



## 2. STEBER:



## HOJA

CILJI	STRATEŠKA VODILA	KVANTIFICIRANE AMBICIJE
<ul style="list-style-type: none"><li>- Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.</li><li>- Bolj zdravi in aktivni prebivalci.</li><li>- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.</li></ul>	<p>Povečati delež hoje v občini pri poteh na delo in v šolo s promocijo hoje, urejenimi površinami za pešce ter zagotavljanjem večje varnosti pešcev</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 10% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 6,7%)</li><li>- povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 25% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 23%)</li><li>- povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih na 23% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 22%)</li><li>- povečati delež hoje pri poteh na delo na 4% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 3,4%)</li><li>- število udeleženi pešcev v prometnih nesrečah 0 (izhodiščna vrednost leta 2022 je 0)</li></ul>

### 3. STEBER:

## KOLESARJENJE

CILJI	STRATEŠKA VODILA	KVANTIFICIRANE AMBICIJE
<ul style="list-style-type: none"><li>- Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.</li><li>- Bolj zdravi in aktivni prebivalci.</li><li>- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.</li></ul>	<p>Povečati delež kolesarjev v občini pri poteh na delo in v šolo s promocijo kolesarjenja, urejenimi površinami za kolesarje, zagotavljanjem večje varnosti kolesarjev ter ustreznimi parkirišči za kolesa in kolesarnicami.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini vsaj na 5% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 1,8%)</li><li>- povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 10% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 6%)</li><li>- povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 6% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 2,6%)</li><li>- število udeleženih kolesarjev v prometnih nesrečah 0 (izhodiščna vrednost leta 2022 je 4)</li></ul>

#### 4. STEBER:



## JAVNI POTNIŠKI PROMET

CILJI	STRATEŠKA VODILA	KVANTIFICIRANE AMBICIJE
<p>- Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.</p>	<p>Povečati delež uporabnikov JPP v občini pri poteh na delo in v šolo z izboljšanjem ponudbe JPP, promocijo uporabe JPP in brezplačnih prevozov za starejše kot alternativna rešitev za območja razpršene poselitve z namenom zmanjševanja prevozne revščine.</p>	<p>- povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah v občini vsaj na 22% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 17,8%)</p> <p>- povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripelje z avtobusom ali kombijem na 50% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 46%)</p> <p>- povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 5% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0%)</p>
<p>- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti.</p>		<p>- povečati število prevozov in uporabnikov brezplačnih prevozov za starejše: št. prevozov vsaj na 90, število uporabnikov vsaj na 25 (izhodiščna vrednost leta 2023 je 63 voženj in 18 uporabnikov)</p>



## 5. STEBER:



# MOTORNI PROMET

CILJI	STRATEŠKA VODILA	KVANTIFICIRANE AMBICIJE
<ul style="list-style-type: none"><li>- Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.</li><li>- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.</li></ul>	<p>Zmanjšanje deleža motornega prometa s promocijo trajnostne mobilnosti, ustvarjanje manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovarni promet v naseljih ter zagotavljanje večje prometne varnosti z ukrepi za umirjanje prometa, znižanja hitrosti in delavnicami na temo večje prometne varnosti.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- zmanjšati delež motornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 60% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 69,2%)</li><li>- zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom na 15% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 22%)</li><li>- zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom na 85% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 93,1%)</li></ul>

# AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT

Akcijsko-finančni načrt je izkupiček predhodnih korakov izdelave OCPS občine Kostanjevica na Krki, 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 Kostanjevica na Krki. Predvideno sofinanciranje je označeno med opombami v tabelah pri posameznih ukrepih. 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.



## 1. STEBER:



# CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

### **Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova OCPS**

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) občine Kostanjevica na Krki velik pomen pripisuje vključevanju javnosti v vse faze načrtovanja.

Izdelan je bil Načrt spremljanja kazalnikov OCPS občine Kostanjevica na Krki, 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 omogoča učinkovito učenje iz izkušenj in prepoznavanje tako ukrepov, ki se v občini obnesejo, kot tistih, ki se ne. Načrtovana je posodobitev OCPS, vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja ter vsakoletna priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine.

### **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**

Spremljanje novih pristopov in praks, upoštevanje sodobnih principov trajnostne mobilnosti tudi v drugih področjih, vključevanje ukrepov OCPS v prostorske akte ter tesno povezovanje in sodelovanje z občinami v regiji so ključni dejavnik razvoja in pot do prostorov po meri ljudi ter izboljšani kakovosti bivanja.

### **Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti**

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) občine Kostanjevica na Krki velik pomen pripisuje vključevanju javnosti in povečanju varnosti za vse udeležence v prometu in ureditvah po meri ljudi. V sklopu oblikovanja otoka po meri ljudi se ustvarja boljše pogoje za pešce, kolesarje in zmanjšanje tranzitnega prometa skozi naselja ter usmerjanje tovornega prometa na obvoznico.

Za uspešno izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti bo občina Kostanjevica na Krki aktivno izvajala promocijske, ozaveševalne in izobraževalne akcije ter se vključevala 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. Načrtuje se izdelava vodenja prometa in mobilnostnih načrtov.

Dolgoročni ukrep zajema celovito prenovo in ureditev otoka v kvalitetni javni prostor.



Celostno prometno načrtovanje					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova CPS					
1.1 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MzI*	brez	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	letno	*zahtevano po pogodbi z MzI
1.2 Posodobitev OCPS	30.000 €*	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	2032	*možnost sofinanciranja ministrstva
1.3 Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov*	brez	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
1.4 Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	brez	srednja	OKNK	letno	
Sveženj 2: Krepitev občinske uprave					
2.1 Redno vključevanje v projekte EU o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti	5.000 €	srednja	OKNK	redna aktivnost	
2.2 Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	5.000 €	majhna	OKNK	redna aktivnost	
Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja					
3.1 Integracija prostorskih aktov s OCPS*	Brez	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*v okviru rednih sprememb prostorskih aktov
3.2 Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v okviru načrtovanja drugih sektorjev v OKNK*	Brez	majhna	OKNK	redna aktivnost	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
3.3 Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regionalne CPS	3.500 €*	srednja	OKNK in zunanji izvajalec		*sofinanciranje MzI in ostalih občin JV SLO
Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti					
4.1 Promocijske, ozaveševalne in izobraževalne akcije za vse stebre, npr. Evropski teden mobilnosti	2.000 €/leto	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
4.2 Ureditev območij za povečanje varnosti za vse uporabnike prometnega omrežja	20.000 €/leto	srednja	OKNK	redna aktivnost	
4.3 Smiselno in premišljeno prostorsko umeščanje dejavnosti (ob sprejemanju OPN)*	brez	srednja	OKNK	redna aktivnost	*v okviru rednih sprememb prostorskih aktov
4.4 Ureditev otoka po meri ljudi in izdelava ustreznih strokovnih podlag*	90.000 €**	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2030	* zajeto tudi v stebru motorni promet ** možnost sofinanciranja ministrstva
4.5 Dolgoročna celovita prenova in ureditev otoka v kvalitetni javni prostor*		velika	OKNK in zunanji izvajalec		* zajeto tudi v stebru motorni promet
4.6 Izdelava načrta vodenja prometa	80.000 €	velika	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	
4.7 Izdelava mobilnostnih načrtov	brez	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*pričakovano sofinanciranje pristojnega ministrstva

OKNK – Občina Kostanjevica na Krki, MzI – Ministrstvo za infrastrukturo

Dolgoročni ukrep

Kratkoročni ukrepi

Kontinuirani ukrepi

## 2. STEBER:



# HOJA

### **Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo**

Osnova za izboljšanje infrastrukture za hojo bo izdelava zasnove omrežja peš povezav v Kostanjevici na Krki z zaledjem. Načrtuje se dograditev manjkajočih odsekov varnih šolskih poti, sistematično odpravljanje ovir, odpravljanje nevarnih mest in zagotavljanje varnih pešpoti za vse udeležence v prometu. Stremi se k vzdrževanju in prenovi obstoječe infrastrukture za hojo, preureditev obstoječih površin v kvaliteten javni prostor, ureditev javne razsvetljave površin za pešce ter zagotovitvi sklenjene mreže peš povezav.

Dva izmed zastavljenih prioritetenih ukrepov sta izgradnja pločnika na Krški cesti med gostiščem Žolnir in črpalko Petretič ter rekonstrukcija Grajske ceste z umestitvijo ustreznih površin za peš in kolesarski promet. Pričakuje se, da bodo ukrepi ustvarili dobre pogoje za izvajanje preostalih ukrepov trajnostne mobilnosti, ustvarili sinergijo in omogočili izpolnjevanje več ciljev OCPS hkrati.

### **Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje**

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 peš-bus, bici-vlak, prometni zajček in kokoška, za ostale ciljne skupine pa so načrtovane dejavnosti z argumenti zdravstvenih koristi hoje.

Hoja					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo					
1.1 Izdelava zasnove omrežja peš povezav v Kostanjevici na Krki z zaledjem	20.000 €	velika	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2028	
1.2 Dograditev manjkajočih odsekov varnih šolskih poti	200.000 €*	velika	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
1.3 Sistematično odpravljanje ovir in opredelitev varnih peš poti za vse	15.000 €/leto	srednja	OKNK	redna aktivnost	
1.4 Izvedba taktilnih in talnih oznak	5.000 €/leto	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
1.5 Odprava nevarnih mest za pešce in kolesarje*	10.000 €/leto	velika	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
1.6 Prenove obstoječe infrastrukture za hojo v varne, učinkovite in privlačne poti: širitve pločnikov, obnove obstoječih pločnikov, tlakovanja trgov,...	400.000 €*	velika	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* možnost sofinanciranja ministrstva
1.7 Zagotovitev sklenjene mreže peš in kolesarskih poti: gradnje novih odsekov, dograditve manjkajočih odsekov (posledično spremembe uličnih profilov), oživitve poti, ločenih od glavnih cest, gradnje novih poti, ločenih od cest (npr. ob vodah, ozelenitev posameznih odsekov) ...*	800.000 €**	velika	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje ** možnost sofinanciranja ministrstva
1.8 Ureditev javne razsvetljave na mestih kjer poteka peš ali kolesarska povezava*	140.000 €**	velika	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje ** možnost sofinanciranja ministrstva
1.9 Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce*	10.000 €/leto	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*vključuje tudi zimsko službo
1.10 Ureditev varnih pešpoti do postajališč	100.000 €*	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
1.11 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje, pump track...)*	1.000.000 €	velika	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	*ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje in Motorni promet
1.12 Izgradnja pločnika na Krški cesti med gostiščem Žolnir in črpalko Petretič, R2 419/1205	200.000 €*	velika	OKNK in zunanji izvajalec	2025-2028	*pričakovano sofinanciranje MzI
1.13 Rekonstrukcija Grajske ceste z umestitvijo ustreznih površin za peš in kolesarski promet, LC 191251*	2.000.000 €**	velika	OKNK in zunanji izvajalec	2025-2028	*ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje **pričakovano sofinanciranje MzI
Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje					
2.1 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke –z organizacijo dogodkov (peš-bus, bici-vlak, prometna kača,...)*	1.000 €	majhna	OKNK, OŠ JG KnK 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*	1.000 €	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Možno sodelovanje v kampanjah zdravstvenega resorja

OKNK – Občina Kostanjevica na Krki, MzI – Ministrstvo za infrastrukturo, OŠ JG KnK – Osnovna šola Jožeta Gorjupa Kostanjevica na Krki

Kratkoročni ukrepi

Kontinuirani ukrepi



### 3. STEBER:

## KOLESARJENJE

#### **Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav**

Temelj za razvoj omrežja kolesarskih povezav bo priprava zasnove omrežja kolesarskih povezav v Kostanjevici na Krki z zaledjem. K izboljšanju infrastrukture za kolesarje bo prispevala zagotovitev sklenjene mreže kolesarskih poti, tako z gradnjo novih odsekov, kot dograditvijo manjkajočih odsekov, sistematičnim odpravljanjem nevarnih odsekov in lokacij za kolesarje in ureditvijo javne razsvetljave. Obstoječe prometne in parkirne površine so bodo uredile v kvalitetni javni prostor za kolesarje. Eden izmed zastavljenih ukrepov je tudi rekonstrukcija Grajske ceste z umestitvijo ustreznih površin za peš in kolesarski promet.

#### **Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje**

Predvidena je uvedba sistema izposoje koles ter ureditev polnilnice za e-kolesa. Poleg tega se bodo pri ključnih poteh v Kostanjevici na Krki uredila parkirišča za kolesa vključno s servisnimi točkami.

#### **Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja**

S ciljem kolesarjenje približati čim več ciljnim skupinam bodo potekale promocijske in izobraževalne aktivnosti za vse generacije, organizirane bodo občinske akcije za dnevno kolesarjenje na delo. Še več vzpodbude pri kolesarjenju na vsakodnevni poteh in povezovanja se bo doseglo s podeljevanjem certifikata Kolesarjem prijazno podjetje.

Kolesarjenje					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav					
1.1 Izdelava zasnove omrežja kolesarskih povezav v Kostanjevici na Krki z zaledjem	20.000 €	velika	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2027	
1.2 Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarje*	15.000 €/leto	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*vključuje tudi zimsko službo
1.3 Odprava nevarnih mest za pešce in kolesarje*	10.000 €/leto	velika	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
1.4 Ureditve javne razsvetljave na mestih kjer poteka peš ali kolesarska povezava*	140.000 €**	velika	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja ** možnost sofinanciranja ministrstva
1.5 Zagotovitev sklenjene mreže peš in kolesarskih poti: gradnje novih odsekov, dograditve manjkajočih odsekov (posledično spremembe uličnih profilov), oživitve poti, ločenih od glavnih cest, gradnje novih poti, ločenih od cest (npr. ob vodah, ozelenitev posameznih odsekov) ...*	800.000 €**	velika	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja ** možnost sofinanciranja ministrstva
1.6 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje, pump track...)*	1.000.000 €	velika	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	*Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja in Motorni promet
1.7 Rekonstrukcija Grajske ceste z umestitvijo ustreznih površin za peš in kolesarski promet, LC 191251*	2.000.000 €**	velika	OKNK in zunanji izvajalec	2025-2028	*Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja **pričakovano sofinanciranje MZL
Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje					
2.1 Uvesti sistem izposoje koles	60.000 €*	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
2.2 Ureditve polnilnice za električna kolesa	30.000 €*	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
2.3 Ureditve parkirišč za kolesa pri ključnih poteh v Kostanjevici na Krki vključno s servisnimi točkami	30.000 €	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja					
3.1 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke – z organizacijo dogodkov (peš-bus, bici-vlak, prometna kača,...)*	1.000 €	majhna	OKNK, OŠ JG KnK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
3.2 Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo	1.000 €	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.3 Podeljevanje certifikata Kolesarjem prijazno podjetje ter spodbujanje k pridobivanju certifikata	brez	majhna	OKNK	redna aktivnost	

OKNK – Občina Kostanjevica na Krki, MZL – Ministrstvo za infrastrukturo

Kratkoročni ukrepi

Kontinuirani ukrepi

#### 4. STEBER:



## JAVNI POTNIŠKI PROMET

### **Sveženj 1: Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v Občini Kostanjevica na Krki**

Razvoj javnega potniškega prometa v občini Kostanjevica na Krki je nujno spodbuditi in preučiti možnosti za vzpostavitev uporabnikom prijaznega sistema. Načrtovana je krepitev (regijskega) sodelovanja z avtobusnim prevoznikom, podajanje pobud za povečanje pogostosti linij avtobusnega prometa in preučitev ustreznosti umeščanja avtobusnih postajališč.

### **Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP**

Z namenom povečanja uporabe javnega potniškega prometa je predvideno zagotavljanje boljših pogojev za njegovo uporabo skupaj z ažuriranimi objavami voznih redov ter integracijo šolskih prevozov v sistem rednega javnega potniškega prometa.

### **Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP**

Informiranje prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi javnega potniškega prometa ter spodbujanje in promocija javnega potniškega prometa, kombiniranega načina potovanja in brezplačnih prevozov za starejše lahko pomembno prispevata k širjenju uporabe tovrstnih potovalnih načinov. Hkrati je pomembno aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami.



Javni potniški promet					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v Občini Kostanjevica na Krki					
1.1 Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v Občini Kostanjevica na Krki	10.000 €	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	
1.2 Okrepiti (regijsko) sodelovanje z avto-busnim prevoznikom	brez	srednja	OKNK	redna aktivnost	
1.3 Pobuda o povečanju pogostosti linij avtobusnega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki	brez	srednja	OKNK	2025 do 2032	
1.4 Preučitev ustreznosti umestitve avtobusnih postajališč ter izdelava dokumentacije za ureditev avtobusnih postajališč	10.000 €*	srednja	OKNK, MzI in zunanji izvajalec	do leta 2032	*sofinanciranje in sodelovanje z MzI
Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP					
2.1 Zagotavljanje boljših pogojev za uporabo JPP (gradnja novih in ureditev obstoječih postajališč, vozni redi, integracija šolskih prevozov,...)	50.000 €*	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*sofinanciranje in sodelovanje z MzI
2.2 Urediti ažurne objave voznega reda javnega potniškega prometa	brez	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
2.3 Integracija šolskih prevozov v sistem rednega JPP	2.000 €	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	2027	
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP					
3.1 Vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami	brez	srednja	OKNK	redna aktivnost	
3.2 Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanja (v okviru ostalih promocijskih aktivnosti)	1.000 €	majhna	OKNK, javne ustanove in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.3 Informiranje prebivalcev v občini o ponudbi JPP*	1.000 €	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*zajeto v drugih povezanih aktivnostih
3.4 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše (Prostofer)	1.000 €/leto	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

OKNK – Občina Kostanjevica na Krki, MzI – Ministrstvo za infrastrukturo

Kratkoročni ukrepi

Kontinuirani ukrepi

## 5. STEBER:



# MOTORNI PROMET

### Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

Z željo ustvarjanja prostora za trajnostne oblike mobilnosti bo urejanje motornega prometa usmerjeno v omejevanje uporabe osebnega motornega prometa in ureditvami po meri ljudi. V sklopu oblikovanja otoka po meri ljudi se ustvarja boljše pogoje za pešce, kolesarje in zmanjšanje tranzitnega prometa skozi naselja ter usmerjanje tovornega prometa na obvoznico. 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.

Dolgoročni ukrep zajema celovito prenovo in ureditev otoka v kvalitetni javni prostor.

### Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa

Skladno z željo po umirjanju motornega prometa je predvidena vzpostavitev administrativnih in fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti. Izdelane bodo strokovne podlage za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejene hitrosti. Predvideno je dosledno izvajanje nadzora kršitev na problematičnih mestih. Z željo rešitve s prometom preobremenjenega otoka v mestnem središču se predvideva izgradnja parkirišča pred vstopom v mesto.

### Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa

Upravljanje mirujočega prometa bo opredeljeno v Načrtu celovitega urejanja parkiranja v Kostanjevici na Krki, predvideno je izvajanje parkirne politike in dosleden nadzor kršitev parkirnega režima. Načrtovane so preureditve obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor in postavitev polnilnic za električne avtomobile.

### Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu

Prebivalce se bo aktivno obveščalo in spodbujalo k uporabi in sprejemanju izvedenih ukrepov. S ciljem izboljšanja varnosti v prometu bodo organizirane promocijske in izobraževalne akcije, prilagojene različnim skupinam uporabnikov.

*Dolgoročni ukrep*

*Kratkoročni ukrepi*

*Kontinuirani ukrepi*

Motorni promet					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
1.1 Redno vzdrževanje cestnega omrežja*	230.000 €	srednja	OKNK 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 (majhni zavijalni radiji, sredinski otoki, varno vodenje kolesarjev in pešcev, dvignjena križišča, smiselno zastavljena krožna križišča,...)	400.000 €*	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* možnost sofinanciranja ministrstva
1.3 Ureditev otoka po meri ljudi in izdelava ustreznih strokovnih podlag*	90.000 €**	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2030	* zajeto tudi v stebru Celostno prometno načrtovanje ** možnost sofinanciranja ministrstva
1.4 Dolgoročna celovita prenova in ureditev otoka po meri ljudi*		velika	OKNK in zunanji izvajalec		* zajeto tudi v stebru Celostno prometno načrtovanje
Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa					
2.1 Vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. vertikalna in horizontalna signalizacija, cone 30 ali 10)	5.000 €/leto	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
2.2 Vzpostavitev grajenih (fizičnih) ukrepov za zmanjšanje hitrosti (grbine, šikane, zožitve, tlakovanje, majhni zavijalni radiji, sredinski otoki ipd.)	50.000 €	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	
2.3 Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejene hitrosti v Kostanjevica na Krki	20.000 €	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	
2.4 Dosledno izvajanje nadzora kršitev na problematičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)	brez	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
2.5 Izgradnja parkirišč pred vstopom v mesto	300.000 €*	velika	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	*možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa					
3.1 Dosledno izvajanje nadzora kršitev parkirnega režima	brez	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.2 Načrt celovitega urejanja parkiranja v Kostanjevici na Krki	5.000 €	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	2026	
3.3 Izvajanje parkirne politike (časovno omejeno parkiranje, plačljivo parkiranje,...)	10.000 €	srednja	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.4 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje, pump track...)*	1.000.000 €	velika	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	*Ukrep zapisan tudi v stebrih Hoja in Kolesarjenje
3.5 Postavitev polnilnic za električne avtomobile	15.000 €	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	do leta 2032	
Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu					
4.1 Aktivnosti za promocijo in večjo uporabo/sprejemanje izvedenih ukrepov (za parkiranje)	1.000 €	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
4.2 Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	1.000 €	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
4.3 Osvežilni tečajji vožnje za starejše s poudarkom na novih ureditvah (krožišča, območja umirjenega prometa)	2.000 €	majhna	OKNK in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

OKNK – Občina Kostanjevica na Krki, MzI – Ministrstvo za infrastrukturo



- Anketa o poteh na delo v večje zaposlovalce v občini Kostanjevica na Krki, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Anketa o poteh učencev v osnovno šolo v občini Kostanjevica na Krki, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Kostanjevica na Krki, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Evropska komisija, 2011. Bela knjiga 2011, Načrt za enotni evropski prometni prostor- na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu 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 Kostanjevica na Krki, 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 Kostanjevica na Krki, 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 celostnih 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, Setor za urejanje prostora na lokalni ravni, 2013. Splošne smernice s področja razvoja poselitve.
- MNVP, UIRS, LUZ, 2024. Participativno ureja 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 Kostanjevica na Krki, 2013. Odlok o OPN Občine Kostanjevica na Krki (UL RS, št. 51/2023).
- MOPE, 2023. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje- Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. 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.

Občina Kostanjevica na Krki, 2022. Strategija trajnostnega razvoja turizma v občini Kotanjevica na Krki 2022-2032.

Osnovna šola Jožeta Gorjupa Kostanjevica na Krki, 2023. Načrt varnih šolskih poti. URL: <https://www.osgorjup.si/2023/10/27/nacrt-varnih-solkih-poti-svcp/>.

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 proram).

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- preglog.

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.prleija-on.net/lokalno/12402/uradno-odprli-na-novo-urejeno-stanovanjko-sosesko-jursovska.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/>.

Spletna stran KonsULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, Park & Ride. URL: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/35/>.

Spletna stran KonsULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, Parking control. URL: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/15/>.

Spletna stran KonsULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, Pedestrian areas & routes. URL: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/49/>.

Spletna stran KonsULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, Traffic calming measures. URL: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/13/>.

Spletna stran MOL. URL: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/mirujoci-promet/>.

Spletna stran Odprti javni potniški promet. URL: <https://ojpp.si>.

Spletna stran Občine Kostanjevica na Krki. URL: <https://kostanjevica.si>.

Spletna stran Občine Novo mesto. URL: [https://www.novomesto.si/dogajane/novice/20170904141741/komunala\\_novo\\_mesto\\_z\\_elektricnimi\\_vozili/](https://www.novomesto.si/dogajane/novice/20170904141741/komunala_novo_mesto_z_elektricnimi_vozili/).

Spletna stran RTV SLO. URL: <http://www.rtvlo.si/tureavanture/s-kolesom/odprta-novooznacena-kolesarska-poveza-va-ratece-ljubljana/404409>.

Spletna stran The Weather Channel. URL: <https://weather.com/>.

Spletna stran TIC Kostanjevica na Krki. URL: <https://visit-kostanjevica.si>.

Spletna stran turistične zveze Lipov List. URL: <https://lipovlist.turisticna-zveza.si/primer-dobre-prakse-gorenjsko-kolesarko-omrezje/>.

Spletna stran zavoda Zlata mreža za mobilnost starejših. URL: <https://prostofer.si/>.





OBČINSKA CELOSTNA  
PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE KOSTANJEVICA NA KRKI



OBČINA  
KOSTANJEVICA  
NA KRKI