OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE METLIKA



OBČINA METLIKA
ACER NOVO MESTO D.O.O.
razvojni center novo mesto
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO
I FEEL SLOVENIA
Sofinancira Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE METLIKA





OBČINA
METLIKA

Občinska celostna prometna strategija občine Metlika

Izdala in založila
Občina Metlika

Avtorji
Igor Črnugelj, Nina Fabjančič, Zoran Gajski, Jernej Radovac

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

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

Fotografije
Arhiv občine Metlika, Vane Urh, Arhiv ACER d.o.o., Jošt Gantar, Uroš Novina

Fotografija na naslovnici
Jošt Gantar

Oblikovanje in priprava na tisk
Tamara Strnad

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

KAZALO

NAGOVOR ŽUPANJE 2

01 TRAJNOSTNA MOBILNOST V OBČINI METLIKA 4

Sofinancerji in izdelovalci.....6

Priprava dokumenta 7

Časovni horizont dokumenta 11

Območje obravnave..... 12

02 TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA..... 14

03 VIZIJA RAZVOJA PROMETA..... 16

Ovrednoteni cilji..... 18

Ciljne vrednosti 20

04 OBČINA METLIKA IZVAJA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE..... 22

Hoja..... 24

Kolesarjenje 25

Javni potniški promet 26

Motorni promet..... 27

05 NADALJNJI RAZVOJ TRAJNOSTNE MOBILNOSTI..... 28

06 IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE 30

Celostno prometno načrtovanje..... 32

Hoja..... 34

Kolesarjenje 37

Javni potniški promet 40

Motorni promet..... 43

07 STRATEŠKA VODILA IN CILJNE VREDNOSTI..... 46

1. STEBER: Celostno prometno načrtovanje 48

2. STEBER: Hoja..... 49

3. STEBER: Kolesarjenje..... 50

4. STEBER: Javni potniški promet..... 51

5. STEBER: Motorni promet..... 52

08 AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT..... 54

Celostno prometno načrtovanje 56

Hoja 58

Kolesarjenje 60

Javni potniški promet 62

Motorni promet..... 64

VIRI 66

Nagovor županje

Spoštovane občanke in občani,

pred vami je pomemben dokument, ki bo usmerjal prometni razvoj naše občine v prihodnjih letih – prenovljena **Celostna prometna strategija občine Metlika.** Ta strategija ni zgolj načrt na papirju, temveč **zaveza k trajnostni mobilnosti, boljši prometni varnosti in kakovostnejšemu življenju vseh nas**.



V Metliki se, tako kot drugod, srečujemo s hitrim naraščanjem motoriziranega prometa, razpršeno poselitvijo in potrebo po bolj učinkovitih povezavah. Naša strategija je zato usmerjena v ***izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev, krepitev trajnostnih oblik prevoza in razvoj prometa, ki bo prijazen ljudem in okolju.*** *V ospredju so ukrepi za pešce in kolesarje, izboljšanje javnega prevoza ter premišljeno urejanje mirujočega prometa.*

Še posebej me veseli, da je bil proces priprave strategije ***vključevalen in odprt****. Mnenja, predlogi in pobude občank in občanov so bili ključni pri oblikovanju smernic, ki jih bomo uresničevali v prihodnjih letih. Ta dokument zato ni le strategija občine, ampak* ***naša skupna vizija.***

Pred nami so pomembni koraki pri njenem uresničevanju. Verjamem, da bomo s sodelovanjem, premišljenimi odločitvami in vztrajnostjo lahko dosegli cilje, ki smo si jih zastavili. ***Naj bo Metlika mesto, kjer je mobilnost enostavna, varna in prijetna za vse.***

Hvala vsem, ki ste prispevali k nastanku tega dokumenta in hvala vsem, ki boste pomagali uresničiti njegovo vizijo!

Martina Legan Janžekovič,

Županja Občine Metlika

01

Trajnostna mobilnost v občini Metlika

V občini Metlika se kot v številnih drugih občinah v Sloveniji količina motornega prometa povečuje in s tem znižuje kakovosti življenja. Ta trend nagovarjamo s pomočjo sprejemanja celostnih prometnih strategij, ki v ospredje prometnega načrtovanja postavljajo celovit pristop in s tem naslavljajo ključne izzive družbe, kot so podnebne spremembe, energetska kriza, racionalno gospodarjenje s prostorom, prevozna revščina, sedeči način življenja ipd., s težnjo po zmanjšanju deleža osebnega motornega prometa ter hkrati krepitvi javnega prevoza in alternativnih oblik potovanj.

Po vzoru dobro delujočih praks mnogih evropskih mest je Občina Metlika že v prejšnji generaciji celostnih prometnih strategij prepoznala dodatno vrednost. S celostnim pristopom so se zavzeli za strateško, ciljno načrtovanje, transparentnost odločanja, interdisciplinarnost in stroškovno učinkovitost z glavnima ciljema dostopnost in kakovost bivanja. S tem konceptom nameravajo v prihodnjih letih nadaljevati, zato so leta 2024 pristopili k izdelavi nove Občinske celostne prometne strategije občine Metlika (OCPS občine Metlika).

Izkušnje po Evropi kažejo, da šele druga ali tretja generacija celostne prometne strategije doseže prave učinke v prometnem sistemu in vidne spremembe v potovalnih navadah prebivalcev. Prvi tovrstni dokument praviloma postavi temelje drugačnega razmišljanja v občini, stroki, med odločevalci in v splošni javnosti. Če se v prvi strategiji ukrepi še ukvarjajo s pretočnostjo cest, naslednje strategije postanejo bolj ambiciozne zagovornice spodbujanja alternativ avtomobilom ter hkratnega postopnega omejevanja prostora za osebne avtomobile in nižanja hitrosti. Več izkušenj ima občina, lažje sprejme tudi bolj ambiciozne (in zato učinkovite) ukrepe, kar je še eden od razlogov, da je vsaka naslednja strategija praviloma uspešnejša od prejšnje (vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije; april 2023).

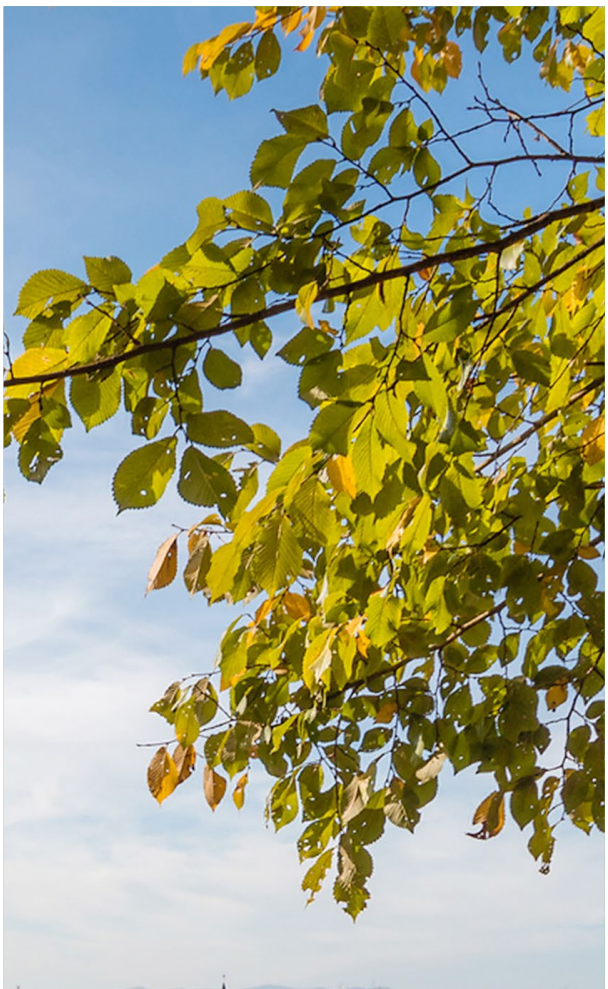




FOTO: Jošt Gantar

SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI

IZDELAVA OCPS

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

JAVNI RAZPIS

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

IZDELOVALCI

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

OBČINA METLIKA

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL SLOVENIA

Sofinancira Evropska unija

ACER NOVO MESTO D. O. O.

razvojni center novo mesto

PRIPRAVA DOKUMENTA

PODLAGE ZA PRIPRAVO DOKUMENTA

Pri pripravi dokumenta so bili upoštevani 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 kazalnikih, 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 kazalnikih, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 109/23 z dne 27. 10. 2023), Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021) in Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE, 2024).

POSTOPEK IZDELAVE

V začetnih fazah **vzpostavitve procesa** in **ureditve pogojev za delo** za pripravo strategije je bila zagotovljena politična podpora, namen in cilji priprave dokumenta so bili predstavljeni na občinskem svetu, sledili so pridobitev zunanje strokovne podpore ter dogovor o vodenju in izdelava delovnega načrta. Okvirni časovni načrt OCPS občine Metlika je bil oblikovan s projektno nalogo, v sklopu priprave dokumenta je bil v začetnih fazah opredeljen še podrobnejši časovni načrt s podrobno opredeljenimi sklopi in dejavnostmi, ki so bile usklajene z ostalimi aktivnostmi v občini, kot npr. ETM – Evropski teden mobilnosti septembra 2024, občinski svet in podobno. Potekale so uvodne medsektorske aktivnosti, namen in cilji OCPS so bili predstavljeni občinski upravi, opredelila sta se tudi način sodelovanja s sosednjimi občinami in območje obravnave ter izvedla ocena pripravljenosti občine.

Za zagotavljanje transparentnosti, dialoga, sprejemljivih ciljev za vse, podpore, racionalnosti, premišljenosti in nenazadnje kakovosti in uspešnosti dokumenta proces oblikovanja strategije temelji na sodelovanju in prenosu

POSTOPEK IZDELAVE

znanja med deležniki, občino in izdelovalci OCPS ter vključevanju javnosti, saj želi Občina Metlika vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo izpolnjeval potrebe prebivalstva. Načine obveščanja, metode in aktivnosti vključevanja javnosti s časovnico opredeljuje Načrt vključevanja javnosti.

Uvodnim aktivnostim je sledil **oris želenega stanja** z oblikovanjem vizije in opredelitvijo ciljev OCPS občine Metlika. V tem sklopu sta potekali delavnica, na kateri so sodelovali ključni deležniki, in javna razprava. Zasnovano vizijo in razvrščene cilje OCPS občine Metlika so potrdili v ožji delovni skupini, nato so bili v septembru 2024 javno razstavljeni v prostorih Ljudske knjižnice Metlika.

Glede na opredeljeno želeno stanje in vizijo razvoja prometnega sistema v občini Metlika v prihodnjih letih je bila izvedena obsežna **analiza stanja prometnega sistema v občini.**

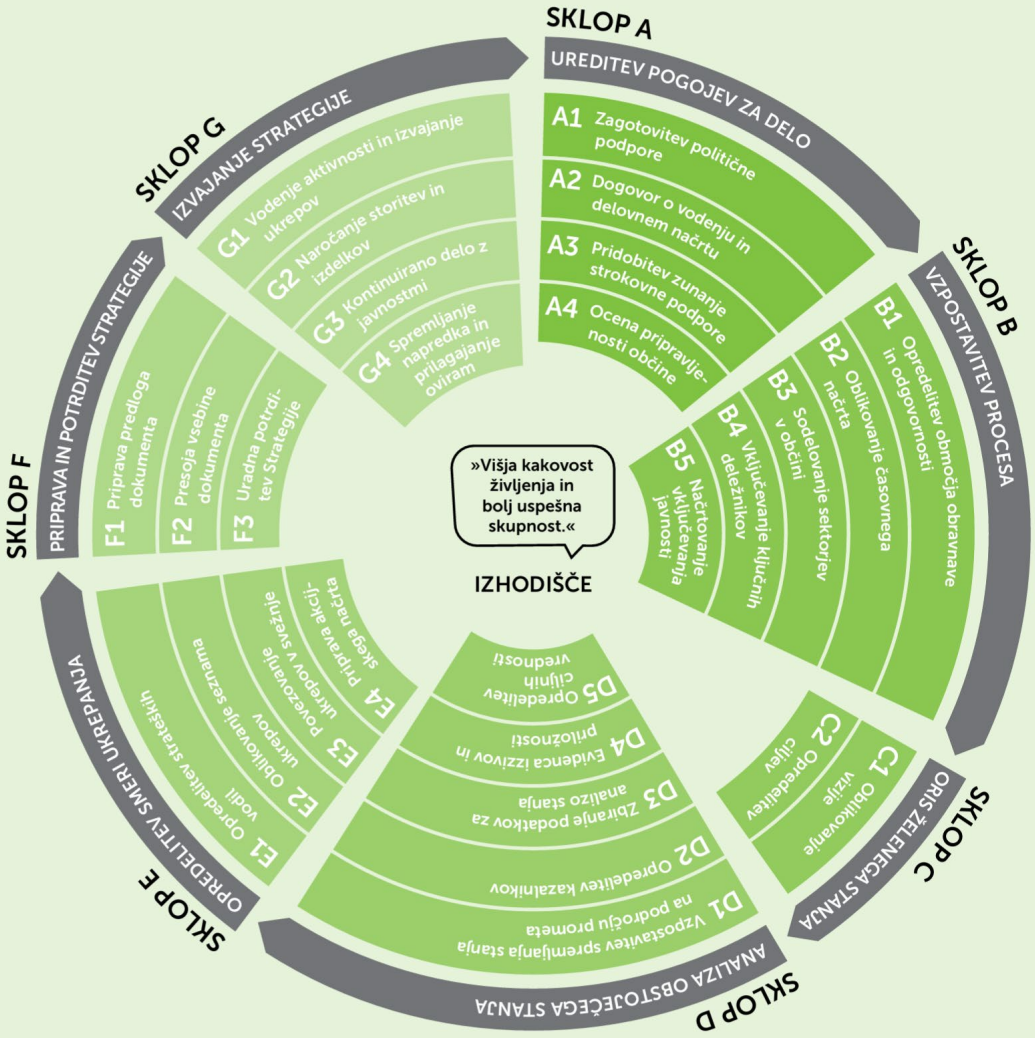
Pregledana je bila obstoječa dokumentacija s področja urejanja prometa in prostora, analizirani so bili podatki o podnebnih značilnostih, značilnostih prebivalstva, prometni varnosti, stroških mobilnosti, stopnji motorizacije, kakovosti zraka in zdravju prebivalcev. Izdelan je bil pregled izvedenih, delno izvedenih in neizvedenih ukrepov prve Celostne prometne strategije občine Metlika (2017). Opravljeni so bili kordonsko štetje prometa ter terenski ogledi za oceno pogojev pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega potniškega prometa in motornega prometa. Posebna pozornost je bila namenjena razumevanju prometnih značilnosti občanov, zato so bili izvedeni intervjuji s ključnimi deležniki (N=19), ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev in zaposlenih ter anketa za splošno javnost (N=209), v kateri so občani lahko opredelili svoje videnje glede delovanja prometnega sistema v občini, opozorili na izzive in predlagali rešitve.

Namen analitičnega dela je bil pridobiti celovit vpogled v delovanje prometnega sistema, prometne navade občanov in priložnosti, ki se ponujajo. Glede na zbrane podatke analitičnega dela so se opredelili 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 Metlika. Seznam možnih ukrepov je bil oblikovan na delavnici ožje delovne skupine. Glede na razpoložljive kadrovske zmogljivosti in sredstva je sledilo oblikovanje možnih scenarijev izvajanja ukrepov. Prednosti in slabosti vsakega so bile preverjene v širši delovni skupini. Na podlagi izbranega scenarija je širša delovna skupina na delavnici opredelila končni zbir

ukrepov in svežnjev kot osnovo za oblikovanje akcijskega načrta. Sledila je priprava akcijsko-finančnega načrta z opredelitvijo odgovornosti za izvedbo, zahtevnosti izvedbe, stroškov občine, virov financiranja in rokov izvedbe. Vsebino akcijskega načrta sta preverili in potrdili ožja in širša delovna skupina.

Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije



Vir: POTOVALI bomo udobneje, živeli bomo bolje : nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo, 2021

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

Strategija je bila uradno potrjena s sprejemom na občinskem svetu, 27. 3. 2025. Strategija je zasnovana kot prilagodljiv dokument, ki ga bo treba redno spremljati, posodabljati in ocenjevati, da se zagotovi njegova ustreznost, učinkovitost in smotrnost izvedenih ukrepov glede na dejanske potrebe in razvoj prometnega sistema.

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





 Delavnica o oblikovanju vizije in ovrednotenja ciljev OCPS občine Metlika, maj 2024

ČASOVNI HORIZONT DOKUMENTA

ČASOVNICA

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

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

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

OCPS občine Metlika - ČASOVNI HORIZONT



OBMOČJE OBRAVNAVE

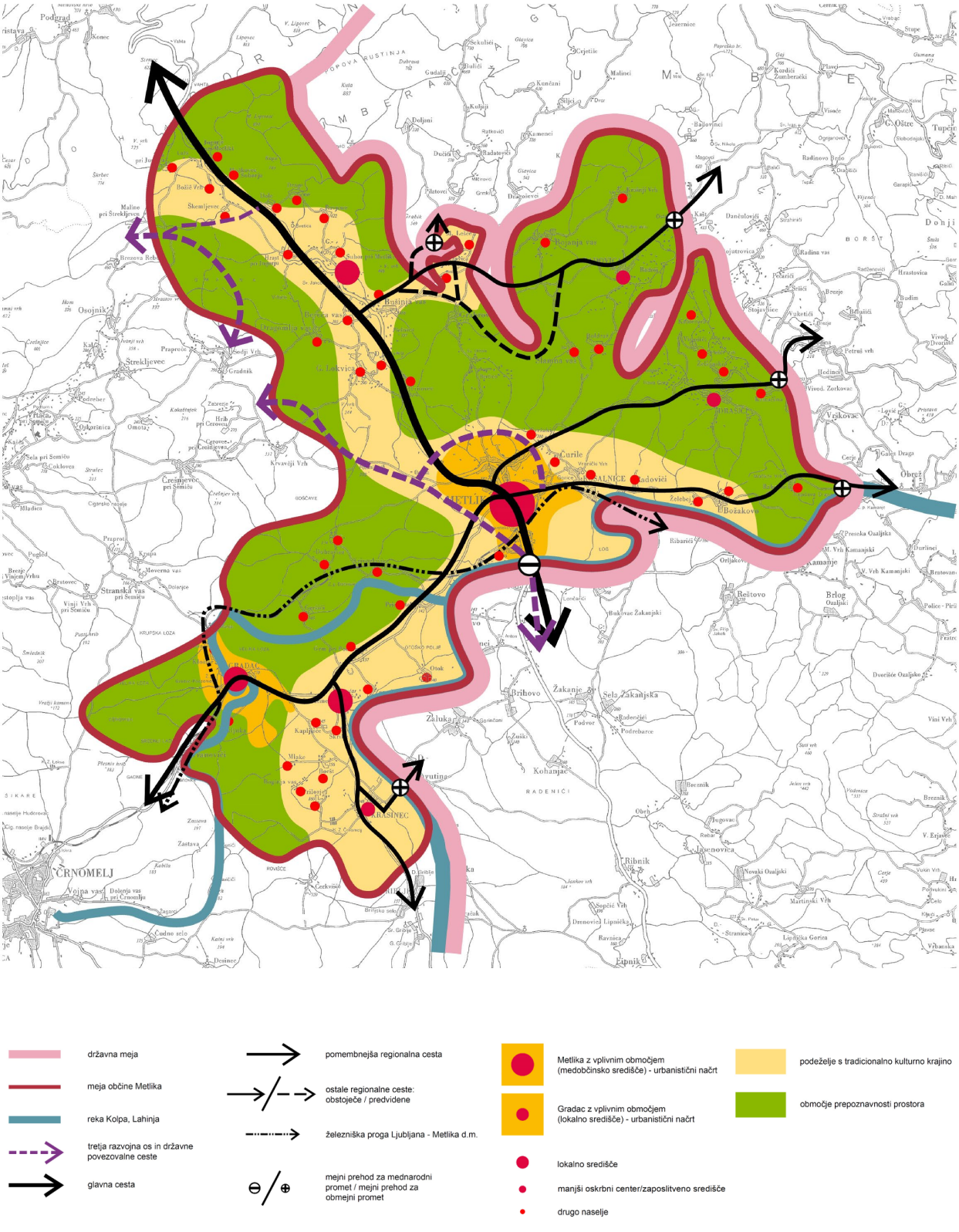
OBMOČJE OBRAVNAVE

Občina Metlika je del regije Jugovzhodna Slovenija in leži na vzhodu Bele krajine med Gorjanci in Kolpo. OCPS obravnava celotno območje občine Metlika s poudarkom na mestu Metlika ter upošteva prometne vplive širšega območja obravnave, vpliv prometa iz sosednjih občin in na ravni regije.

Izziv za zagotavljanje dobre dostopnosti vsem prebivalcem je razpršena poselitev predvsem na gričevnatem in hribovitem območju, poleg tega se prebivalstvo v občini Metlika stara in število prebivalcev stagnira. Vse to so posebnosti, ki zahtevajo **drugačen nabor ukrepov, kot jih je zaznati pri večjih evropskih mestih,** in zato je še toliko bolj pomembno uspešno **medsektorsko sodelovanje in povezovanje.**

V Občini Metlika primanjkuje varnih poti za pešce in kolesarje. Poleg dotrajane in še neurejene cestne infrastrukture (3. razvojna os) ter zastarelega železniškega (potniškega in tovornega) prometa so v občini težava tudi slaba ponudba javnega potniškega prometa, neurejenost mirujočega prometa, nizka stopnja ozaveščenosti in nezdrave potovalne navade ljudi. Vse to vpliva tako na nižjo kakovost življenja kot na počasnejši gospodarski razvoj.





Vir: Spremembe in dopolnitve Občinskega prostorskega načrta (SD OPN 1), februar 2021

02

Trajnostno načrtovanje prometa

Trajnostno načrtovanje prometa s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse (jih ne zavrača) in ponuja svež pristop k prometnim izzivom. Za zmanjšanje obsega motornega prometa je treba spremeniti potovalne navade v občini, izboljšati pogoje za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter alternative oblike mobilnosti. Prednost pred trdimi imajo mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki lahko nadomestijo uporabo avtomobilov.

Celostne spremembe v smeri trajnostne mobilnosti in posledično doseči boljšo kakovost bivanja pomaga uresničiti občinska celostna prometna strategija , ki je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa.

Neposredni cilji OCPS: izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti; znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa; bolj zdravi in 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 OCPS: 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 prijavah na razpise za nacionalna in evropska finančna sredstva.

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

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



03 Vizija razvoja prometa

»Občina Metlika je privlačna, zelena in povezana skupnost. S celostnim pristopom zagotavlja varen in dostopen prometni sistem, dosegljivost osnovnih storitev in kolesarsko povezanost s sosednjimi občinami. Usmerjena je v urbano načrtovanje po meri ljudi, spodbujanje zdravja in aktivnega življenjskega sloga.«

Vizija odraža temeljne vrednote trajnosti, varnosti in dostopnosti, ki so bile prepoznane kot ključne za prihodnji razvoj občine Metlika.

Trajnost je poglavitna vrednota, ki se odraža v prizadevanju za dolgoročno vzdržnost in ravnotežje med družbenimi, okoljskimi in gospodarskimi vidiki razvoja občine. Zelen in povezan pristop k razvoju prometnega sistema ter urbano načrtovanje mesta po meri ljudi prispevata k spodbujanju trajnostne mobilnosti in ohranjanju dobrega stanja.

Varnost je bistvenega pomena za zagotavljanje visoke kakovosti življenja v občini Metlika. Prometna varnost ter dostopnost osnovnih storitev sta temeljna cilja, ki ju občina zasleduje z izgradnjo varnih infrastrukturnih rešitev ter s posodobitvijo prometnega sistema. Urejenost infrastrukture, vključno z urejenimi pločniki in kolesarskimi potmi, omogoča varno in prijetno gibanje pešcev in kolesarjev. To prispeva k promociji trajnostnih oblik mobilnosti ter boljšemu zdravju in blaginji prebivalcev.

Dostopnost do osnovnih storitev, kot so trgovine, bančne storitve in druge dejavnosti, je izjemnega pomena za kakovost življenja v občini. Zagotavljanje dostopnosti do teh storitev prek trajnostnih prometnih rešitev prispeva k večji socialni vključenosti in povezanosti lokalne skupnosti.

Urbano načrtovanje po meri ljudi upošteva potrebe in dobrobit prebivalcev, poudarek daje ustvarjanju prostorov, ki so dostopni, funkcionalni in prijetni za bivanje ter vključujejo zelene površine, pešpoti in kolesarske površine. Poleg tega aktivno spodbuja zdrav način življenja z razvojem infrastrukture ter skrbi za dobro počutje vseh generacij. Vse te vrednote so združene v viziji, ki si prizadeva za ustvarjanje privlačnega, zelenega in povezanega okolja ter izboljšanje kakovosti bivanja v občini Metlika. Z zavzemanjem za trajnostni razvoj prometnega sistema ter zagotavljanje varnosti in dostopnosti osnovnih storitev občina sledi ciljem, ki so poglavitni za blaginjo svojih prebivalcev.



Ovrednoteni cilji:

1. CILJ

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

2. CILJ

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

3. CILJ

Prilagojena infrastruktura za urbano načrtovanje po meri ljudi: Cilj se nanaša na oblikovanje mestne infrastrukture, ki je prilagojena potrebam in željam prebivalcev in upošteva trajnostno mobilnost, zelene površine, dostopnost in participativni pristop.

4. CILJ

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

5. CILJ

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

6. CILJ

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

7. CILJ

Izboljšana medobčinska povezanost: Cilj stremi h krepitvi povezav in sodelovanja med sosednjimi občinami, predvsem na področjih boljše prometne povezanosti (ceste, kolesarske povezave, železnica), izvajanja skupnih projektov in izmenjave izkušenj.

8. CILJ

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

9. CILJ

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

RAZSTAVA OCPS

Vizija in cilji OCPS občine Metlika so bili oblikovani in ovrednoteni na delavnici širše delovne skupine, sledili sta javna razprava o predlogu vizije in ciljev ter potrditev vizije in ciljev v ožji delovni skupini. Vizija in cilji OCPS občine Metlika so bili v septembru 2024 javno razstavljeni v prostorih Ljudske knjižnice Metlika.

DRUGI CILJI

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

- **Prilagojena infrastruktura za urbano načrtovanje po meri ljudi:** Cilj se nanaša na oblikovanje mestne infrastrukture, ki je prilagojena potrebam in željam prebivalcev in upošteva trajnostno mobilnost, zelene površine, dostopnost in participativni pristop.
- **Izboljšana medobčinska povezanost:** Cilj stremi h krepitvi povezav in sodelovanja med sosednjimi občinami, predvsem na področjih boljše prometne povezanosti (ceste, kolesarske povezave, železnica), izvajanja skupnih projektov in izmenjave izkušenj.

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



Ciljne vrednosti

S ciljnimi vrednostmi je kvantitativno določena želena sprememba in časovni rok zanjo. Z njimi bomo na koncu procesa, pa tudi med njim, merili primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov.

Hoja:

- Povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 10% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 5,3%).
- Povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 28% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 25%).
- Povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih na 28% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 25%).
- Povečati delež hoje pri poteh na delo na 10% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 7,6%).
- Zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženimi pešci na 0% (izhodiščna vrednost leta 2022 je 2%).
- Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok (izhodiščna vrednost leta 2024 je 26,9%).
- Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih odraslih (izhodiščna vrednost leta 2022 je 57,4%).

Kolesarjenje:

- Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini vsaj na 3% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,2%).
- Povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 2% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0%).
- Povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 5% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 1,9%).
- Delež prometnih nesreč z udeleženimi kolesarji 0% (izhodiščna vrednost leta 2022 je 0%).
- Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok (izhodiščna vrednost leta 2024 je 26,9%).
- Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih odraslih (izhodiščna vrednost leta 2022 je 57,4%).

Javni potniški promet:

- Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah v občini vsaj na 27% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 24%).
- Povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripelje z avtobusom ali kombijem na 43% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 39%).
- Povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 5% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,4%).
- Povečati letno število prevozov in uporabnikov brezplačnih prevozov za starejše, št. voženj na vsaj 150, št. uporabnikov na vsaj 70 do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 št. voženj 104, št. uporabnikov 48).

Motorni promet:

- Zmanjšati delež motornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 58% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 67,5%).
- Zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom na 30% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 36%).
- Zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom na 80% do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 89,3%).

04

Občina Metlika izvaja celostno prometno načrtovanje

Občina Metlika je prvo celostno prometno strategijo sprejela 30. 3. 2017 na seji Občinskega sveta Občine Metlika. Vsakoletno so aktivno izvajali ukrepe, zastavljene v Celostni prometni strategiji občine Metlika v skladu z njenim akcijskim načrtom ter proračunskimi in kadrovskimi zmožnostmi. Občina sredstva za izvajanje ukrepov uspešno zagotavlja tudi s pomočjo razpisov EU. V letu 2023 je Občina Metlika sprejela odločitev o prenovi celostne prometne strategije.

V sklopu prve generacije CPS so z izvajanjem mehkih in trdih ukrepov **izboljšali osnovne pogoje in postavili temelje za spreminjanje miselnosti o potovalnih navadah.** Obstoječa CPS je v občini Metlika omogočila kar nekaj sprememb (Prostofer, kolesarnice), principe celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti so vključili v delovanje ostalih sektorjev na Občini Metlika in izvedli integracijo prostorskih aktov s CPS, s promocijami, z ozaveščanjem in izobraževanjem tako zaposlenih v občinski upravi kot splošne javnosti ter njihovim vključevanjem v vse faze celostnega prometnega načrtovanje pa krepijo zavest o pomenu spreminjanja potovalnih navad.

Večje vidne spremembe so pričakovane s sprejetjem OCPS z nadgradnjo starih in uvedbo novih ukrepov.





HOJA

Od leta 2016 do leta 2021 so uspeli v središču mesta delež hoje povečati za 0,9 %. Delež učencev, ki v šolo pešači, se je od leta 2016 do 2021 povečal za 6,3 %, s tem je bila presežena ciljna vrednost prve CPS.

Izvedeni ukrepi za izboljšanje obstoječe infrastrukture za pešce so zasnova omrežja peš povezav, ureditev površin za pešce in podhoda pod železniško progo, odpravili so ovire za gibalno ovirane, izvajajo promocijske in izobraževalne aktivnosti tako za otroke kot odrasle ter skrbijo za redno vzdrževanje infrastrukture za pešce.



KOLESARJENJE

Od leta 2016 do leta 2021 so uspeli v središču mesta delež kolesarjev povečati za 0,3 % in delež otrok, ki se v šolo vozi s kolesom, za 0,1 %.

V sklopu analize stanja je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa. Rezultati kažejo na zelo nizko število kolesarjev, kar je verjetno posledica prekinjene in neurejene infrastrukture za kolesarje na območju mesta Metlika.

Občina Metlika si prizadeva razviti omrežje kolesarskih povezav, zagotoviti druge storitve za kolesarje (npr. električna kolesa, polnilnice za električna kolesa, prostor za shranjevanje čelad v šolah in vrtcih, ureditev parkirišč za kolesa), promovira kolesarjenje in izobražuje o prednostih kolesarjenja. Zasnovali so omrežje kolesarskih povezav v Metliki z zaledjem, vzpostavili so nove kolesarske povezave, skrbijo za redno vzdrževanje površin za kolesarje, uredili so nova parkirišča za kolesa pri osnovni šoli, vrtcu, avtobusni in železniški postaji, nakupili nekaj e-koles ter uredili polnilnico za e-kolesa, zagotovili so možnost izposoje koles v okviru servisne točke ob TIC, sodelujejo v nacionalnih kampanjah in ozaveščevalnih akcijah.



JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet (JPP) je vzpostavljen, a zaradi slabše dostopnosti in frekvence vožnje ni konkurenčen osebnemu vozilu. Večinoma ga uporabljajo osebe, ki so vključene v izobraževanje in za namen poti v šolo. Občina Metlika si je v prvi strategiji zadala preučiti možnost razvoja javnega potniškega prevoza v občini Metlika, izboljšati ponudbe in storitve JPP ter promovirati in izobraževati o ponudbi in koristih JPP.

Na podlagi prve strategije je bila podana pobuda o povečanju pogostosti linij medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki, preučili so ustreznost umestitve avtobusnih postajališč ter izdelali dokumentacijo za ureditev avtobusnih postajališč. Nekatera postajališča so opremili z opremo, kot so nadstreški, klopi, vozni redi, javna razsvetljava, stojala za kolesa. Glavno avtobusno in železniško postajo so opremili z brezplačnim brezžičnim internetom, redno promovirajo uporabo JPP tudi v kombinaciji z drugimi prevoznimi načini. Od leta 2018 so vključeni v projekt Prostofer.



MOTORNI PROMET

Prizadevajo si izboljšati prometne razmere z nadgradnjo in vzdrževanjem cestnega omrežja, umirjanjem motoriziranega prometa, upravljanjem mirujočega prometa ter izvajanjem promocijskih in izobraževalnih dejavnosti o varnosti v prometu. **Kljub izvedenim ukrepom se količina motornega prometa ni zmanjšala.**

CPS občine Metlika je spodbudila podajanje pobud na pristojno ministrstvo za gradnjo obvoznice okoli mesta Metlika in za infrastrukturo za ureditev odstavnih pasov na glavni cesti G2-105/0256 – Novo mesto–Metlika, postavili so prikazovalnike hitrosti, urejajo mirujoči promet (načrt celovitega urejanja parkiranja v Metliki, preučitev ureditve parkirišča na glavni avtobusni postaji, informiranje prebivalcev o ukrepih na področju parkiranja, redno izvajanje poostritve nadzora nad nepravilnim parkiranjem), postavili so polnilnico za električne avtomobile pri lekarni, izvajajo promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu (v okviru ETM in drugih akcij) ter redno vzdržujejo cestno omrežje.



05

Nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti

Občina bo **nadaljevala s celostnim pristopom in preoblikovanjem prometnega sistema po načelih trajnostne mobilnosti.** S prenovo dokumenta si želijo izboljšati mobilnost ljudi in prometno varnost, hkrati pa olajšati dostop do sredstev za naložbe v promet.

Z izvajanjem trdih ukrepov bodo zagotovili osnovne pogoje za izboljšanje trajnostne mobilnosti, z mehkimi ukrepi pa spodbudili spremembe potovalnih navad.


IMAMO OLIMPIJSKE SANJE
1241
IMAMO OLIMPIJSKE SANJE
1247
#slovenskabakla

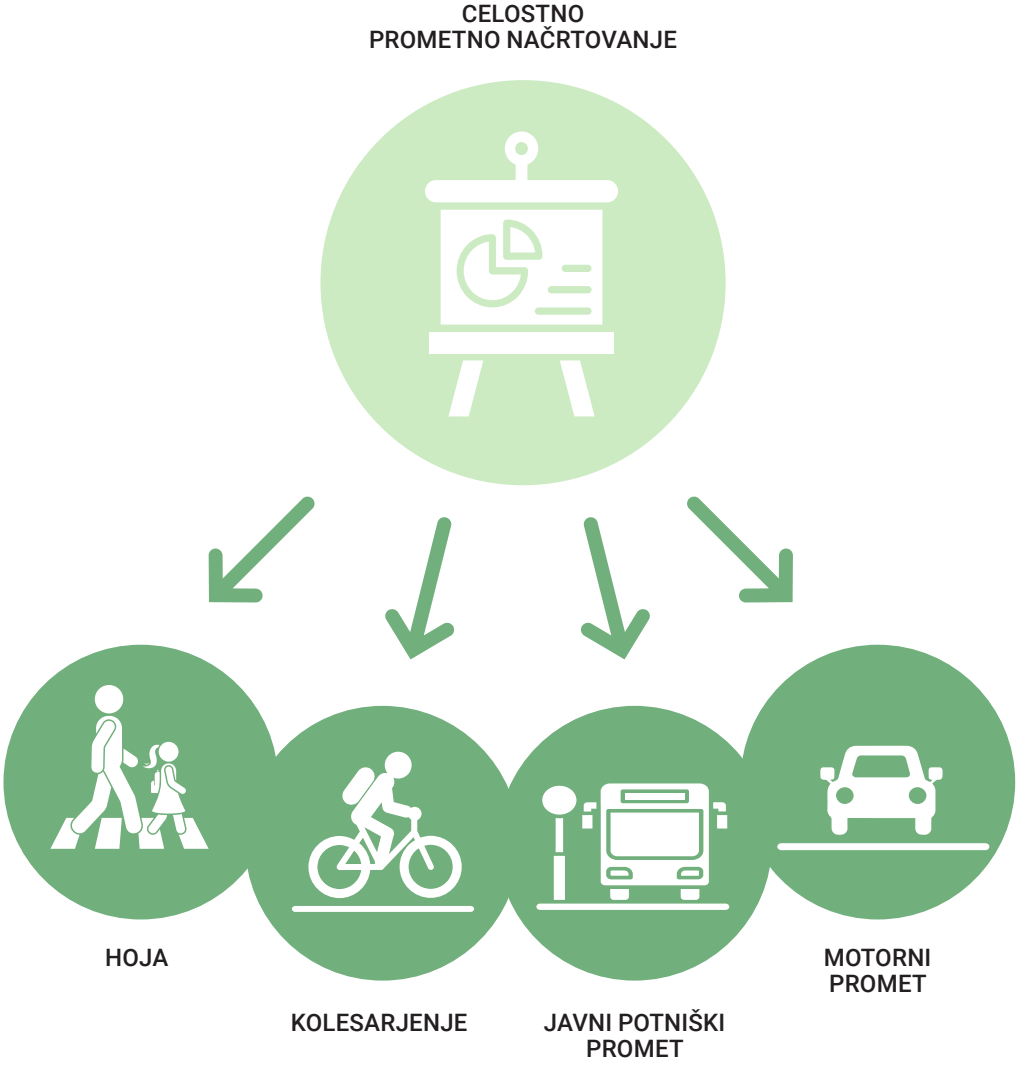
06

Izzivi, priložnosti in prioritete

Ustrezna dostopnost je kot posledica urejanja prostorskega in prometnega sistema med najpomembnejšimi dejavniki, ki vplivajo na **kakovost bivanja.**

Analiza stanja v občini, pri kateri so bili upoštevani objektivni (dostopnost, mobilnost, kakovost bivalnega okolja, opremljenost z infrastrukturo, oddaljenost delovnih mest …) in subjektivni (zadovoljstvo, ugodje …) dejavniki, je pokazala ključne težave, s katerimi se srečujejo v občini Metlika.

Občino Metlika zaznamujejo **staranje prebivalstva, razpršena poselitev in reliefna razgibanost.** Naselja na pretežno uravnanem terenu so le na južnem delu občine, medtem ko je večinski del poselitve na gričevnatem in hribovitem območju. V občini je zagotavljanje dobre dostopnosti vsem prebivalcem precej zahteven izziv, saj prebivalcem v veliki večini avtomobil predstavlja edino možno sredstvo za opravljanje vsakodnevnih poti, posledično je delež izdatkov za osebno mobilnost precej visok, to **povečuje družbeno neenakost** in poglablja prevozno revščino. Gost motorni promet povzroča **negativne vplive na okolje in zdravje ljudi** in porablja **veliko prostora.** Vse to so izzivi, ki jim je treba nameniti posebno pozornost, ko oblikujemo ukrepe v prometnem sektorju in pri oblikovanju širših družbenih in prostorskih ukrepov.



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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

Občina **aktivno izvaja ukrepe** prve Celostne prometne strategije občine Metlika v skladu z njenim akcijskim načrtom ter proračunskimi in kadrovskimi zmožnostmi, sredstva za izvajanje ukrepov uspešno zagotavlja tudi s pomočjo razpisov EU, principe celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti so vključili v delovanje ostalih sektorjev na Občini Metlika in izvedli integracijo prostorskih aktov s CPS, a občina ocenjuje, da bi lahko bili na področju celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti **bolj ambiciozni.** Zavest o pomenu spreminjanja potovalnih navad nameravajo še okrepiti s promocijami, ozaveščanjem in izobraževanjem tako zaposlenih v občinski upravi kot splošne javnosti ter njihovim vključevanjem v vse faze celostnega prometnega načrtovanja.

Podatki ankete za splošno javnost o potovalnih navadah so pokazali, da **javnost večinoma podpira izvedene ukrepe trajnostne mobilnosti,** med njimi v največjem deležu ureditev krožišč (86,5 %) ter možnost brezplačnega prevoza za starejše prebivalce in nakup e-vozila (85,6 %) **ter potencialne ukrepe trajnostne mobilnosti nove OCPS**, med njimi v največjem deležu ureditev novih kolesarskih poti med naselji in vzpostavitev varne kolesarske poti do Kolpe (92 %) ter boljše pogoje za hojo in kolesarjenje v okolici šol in delovnih mest (90 %).

Ureditev krožišč.

Podpiram	**86.5 %**
Ne poznam/brez odgovora	**8.2 %**
Ne podpiram	**5.3 %**

Možnost prevozov na klic za starejše prebivalce in nakup e-vozila.

Podpiram	**85.6 %**
Ne poznam/brez odgovora	**10.6 %**
Ne podpiram	**3.8 %**

Urejanja parkirnega režima (vrtec, zdravstveni dom, ob Kolpi)

Podpiram	**77.3 %**
Ne poznam/brez odgovora	**13.5 %**
Ne podpiram	**9.2 %**

Slika 1: Podatki spletne ankete za splošno javnost o potovalnih navadah (N=209), ki je potekala med 18. 7 in 11. 8. 2024, o deležu podpore že izvedenim ukrepom trajnostne mobilnosti prve CPS občine Metlika.

Aktivno vključevanje javnosti in zagotavljanje podpore trajnostnim prometnim načinom je velika priložnost za uspešnost ukrepov OCPS občine Metlika.

Ključni izzivi:

- vključevanje javnosti,
- vključevanje ključnih deležnikov,
- sodelovanje sektorjev na občini,
- zagotavljanje politične podpore,
- zagotavljanje financiranja.

Priložnosti:

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

Prioriteta: Zagotovitev politične podpore, aktivno vključevanje vodstva občine in javnosti.

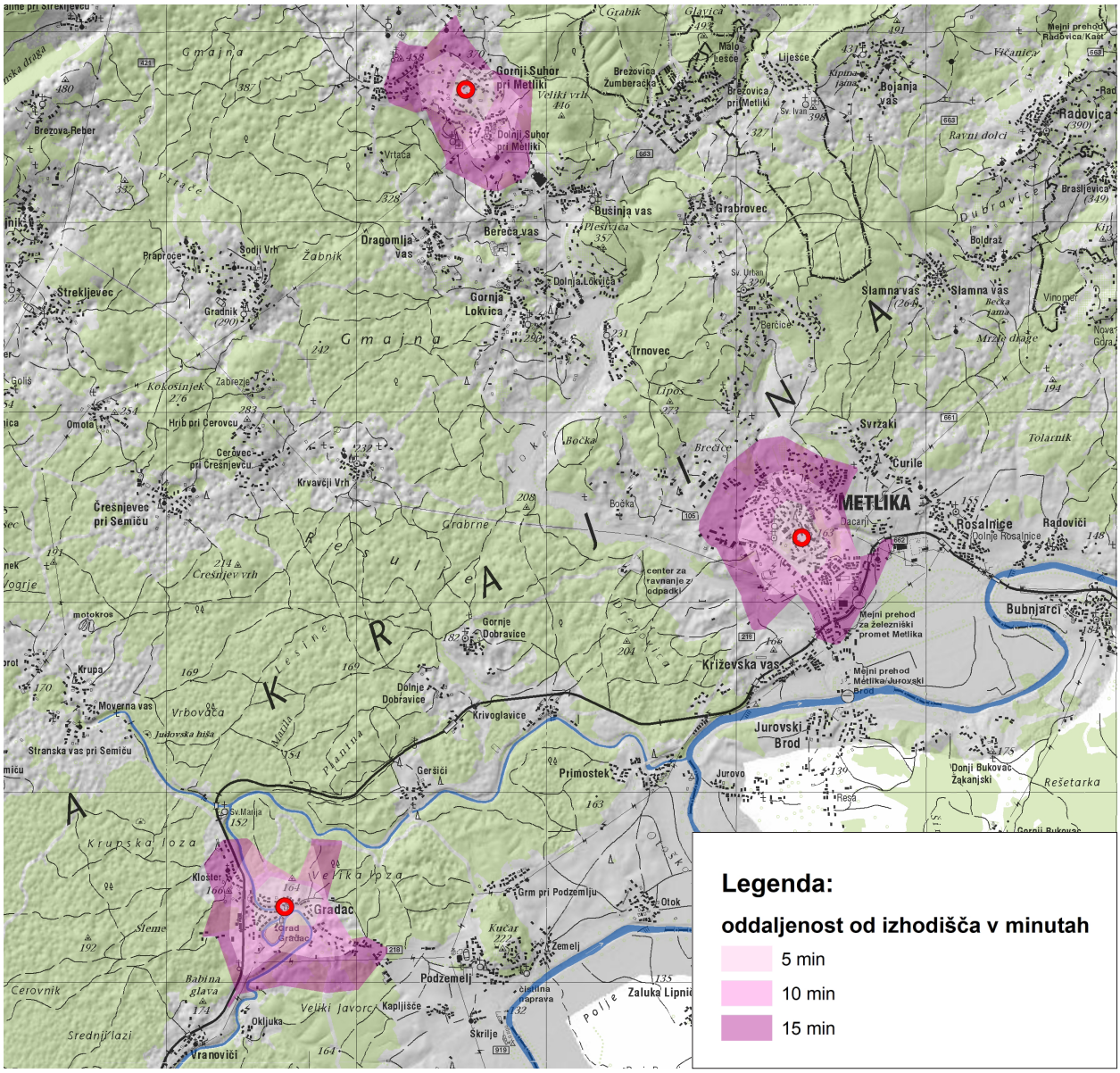
Povezava s cilji OCPS:

Celostno prometno načrtovanje v ospredje postavlja človeka in prostore po meri ljudi ter omogoča boljšo kakovost bivanja, pozitivne učinke na okolje in zdravje, manj onesnaževanja, manj zastojev, privlačnejšo podobo, uspešnejšo in povezano 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

Potencial za hojo je velik. Mesto Metlika je majhno, v 10 minutah hoje je moč doseči večino javnih storitev. Manjša naselja v občini so v celoti dostopna peš, a nimajo trajnostnih povezav s središčem občine. V občini Metlika **za nobeno skupino ljudi ni omejitev za gibanje na prostem**, na lestvici kakovosti zraka ima dobro oceno (indeks kakovosti zraka AQI ima vrednost 42).

Občina Metlika ima nazorno opredeljen zemljevid šolskih poti osnovnih šol z označenimi nevarnimi in neustreznimi odseki in točkami, kar je pregledna osnova za načrtovanje potrebnih ukrepov OCPS. Poglavitne težave pri zagotavljanju varnih šolskih poti so med drugim ozka grla brez pločnikov, splošno pomankanje urejenih površin za pešce in javne razsvetljave po celotni občini ter mestoma ozki pločniki, ki predstavljajo oviro gibalno oviranim.



Slika 2: Peš dostopnost v naseljih Metlika, Gornji Suhor pri Metliki, Gradac

Anketa o potovalnih navadah zaposlenih je pokazala, da 14 % zaposlenih živi na razdalji do 2 km od dela, kar je primerna razdalja za hojo, v službo jih hodi 7,6 %, potencial za povečanje deleža hoje med zaposlenimi je 6,4 %.

Delež otrok, ki v šolo hodi peš, se je od leta 2016 povečal z 18 % na 24,3 % v letu 2024, z izboljšanjem razmer za hojo v okolici šole se lahko še poveča. Rezultati ankete na državni ravni (na platformi Kako hodimo v šolo?) kažejo, da obstaja velik razkorak med željami in dejanskimi prihodi v šolo peš ali s kolesom. Aktivno (peš, s kolesom …) si v šolo želi hoditi 72 % otrok, a jih na ta način hodi 37 %, v občini Metlika pa 24,3 %.

Glede na kordonsko štetje je delež pešcev predstavljal 5,3 % udeležencev v prometu. Rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo, da večina vprašanih poti do 1 km že sedaj opravlja peš (52 %), od 209 anketirancev je 28 takih, ki poti do 1 km ne opravljajo peš, a bi jih v primeru, da bi bile poti bolj urejene in varne. Tu se kaže potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 1 km vsaj za 13 %. Dodaten potencial za povečanje deleža hoje se kaže tudi pri omejevanju parkiranja, a le za 3 %.

Hoja je izmed vseh potovalnih načinov najbolj trajnostna in z njo najlažje zadostimo osnovni človekovi potrebi po gibanju, zato je pomemben delež ukrepov strategije namenjen prav spodbujanju pešačenja.



Ključni izzivi:

- Izkoristiti potencial za hojo, ki se ponuja v Metliki, 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.
- Potencial za povečanje deleža hoje med zaposlenimi glede na oddaljenost doma od zaposlitve je 6,4 %.
- Z zagotovitvijo varnih in urejenih poti za pešce je potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 1 km 13 %.

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

Povezava s cilji OCPS:

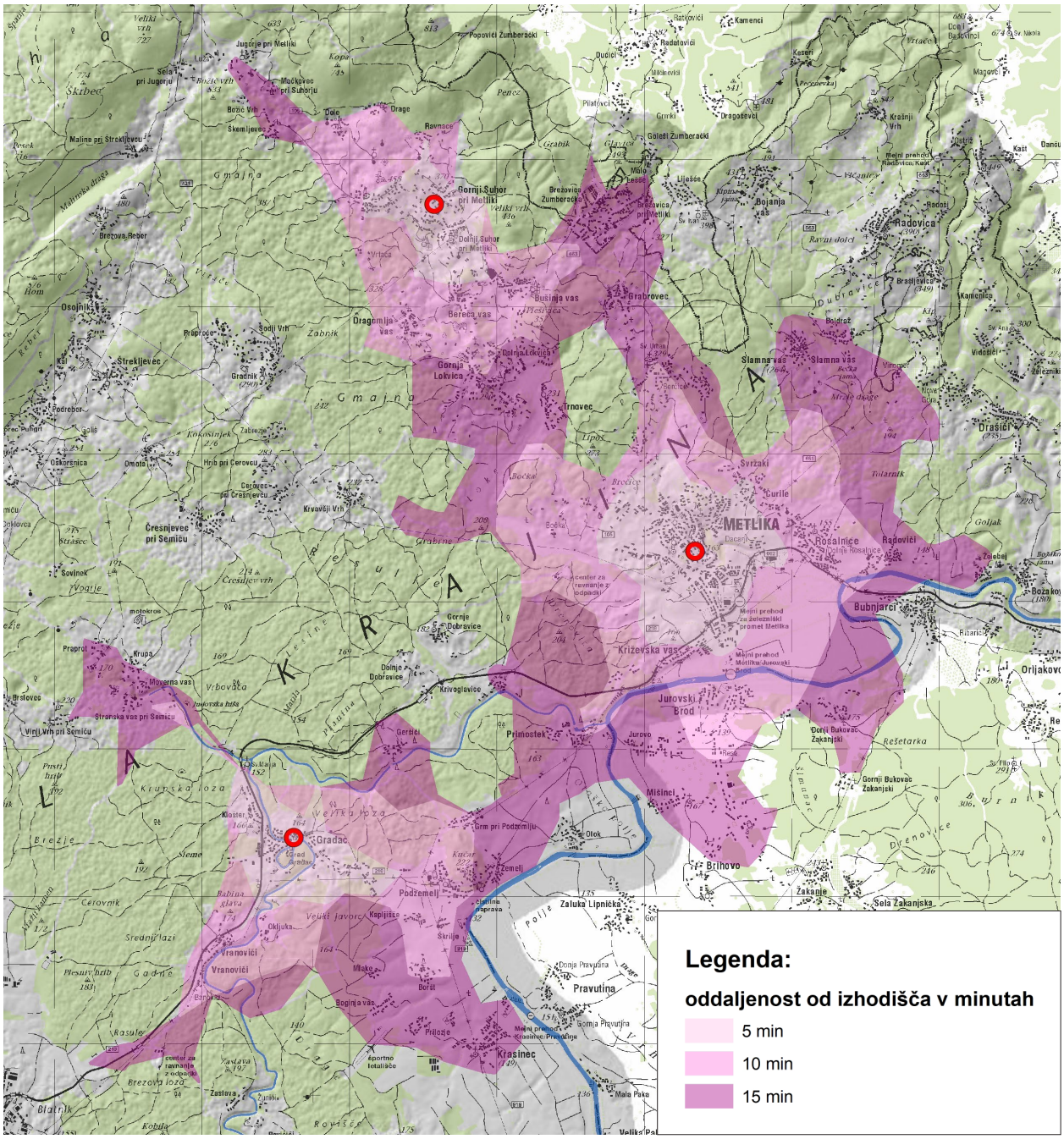
S spodbujanjem hoje omogočamo **večjo aktivnost in bolj zdravo življenje, boljšo dostopnost,** spreminjanje potovalnih navad, večjo kakovost bivanja, manj onesnaženja, hrupa, privlačnejšo podobo, prostore po meri ljudi ter večjo socialno vključenost. Z urejenimi površinami za pešce izboljšujemo prometno varnost.



KOLESARJENJE

Podnebje v občini Metlika je **ugodno za vsakodnevno kolesarjenje,** saj relativno visoke temperature in malo dni s padavinami spodbujajo tako aktivnost. K temu prispeva tudi dobra ocena na lestvici kakovosti zraka (indeks kakovosti zraka ima vrednost 42). Vse pomembne javne storitve je v Metliki moč doseči v 5 minutah kolesarjenja, kar predstavlja **velik potencial za kolesarjenje.**

Manjkajoče in prekinjene (nesklenjene) urejene kolesarske povezave so **izziv**, ki uporabnika z vidika varnosti in udobja lahko odvrnejo od kolesarjenja kot potovalnega načina.



Slika 3: Dostopnost s kolesom v naseljih Metlika, Gornji Suhor pri Metliki in Gradac

Anketa o potovalnih navadah zaposlenih je pokazala, da je 20 % anketiranih zaposlenih od doma do dela oddaljenih od 2 do 5 km, kar je primerna razdalja za kolesarjenje, v službo jih kolesari 1,9 %, potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi je 18,1 %.

Anketirani osnovnošolci se v šolo s kolesom ne vozijo, izziv jim je približati to obliko mobilnosti in ustvariti pogoje za varne poti v šolo tudi s kolesom.

Glede na kordonsko štetje je delež kolesarjev predstavljal 0,2 % potnikov. Rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo, da poti do 3 km s kolesom opravlja 12,4 % anketirancev, glede na rezultate ankete bi lahko delež kolesarjev povečali za 26 % v primeru, da se poti uredi in zagotovi večjo varnost. Če se postavi sistem za izposojo e-koles, da bi bilo več varnih javnih kolesarnic v središču občine in da bi bila varna javna kolesarnica na železniški in avtobusni postaji, bi se lahko glede na rezultate ankete delež kolesarjev povečal še za 14,3 %. Dodaten potencial za povečanje deleža kolesarjenja se kaže tudi pri omejevanju parkiranja za 12 %.

Pri oblikovanju ukrepov v sklopu strategije so bili upoštevani vizija občine Metlika in želja kolesarske povezanosti s sosednjimi občinami, 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 želimo ustvariti razmere, ki bi povečale število kolesarjev ter prispevale k bolj zdravemu prebivalstvu in zmanjšanju prekomerne prehranjenosti prebivalstva.



FOTO: Jošt Gantar

Ključni izzivi:

- Izkoristiti potencial za kolesarjenje, ki se ponuja v Metliki, ter povečati delež aktivno potujočih potnikov.
- Povečati varnost kolesarjev.
- Zagotoviti urejene poti za kolesarje.

Priložnosti:

- Promocija kolesarjenja za povečanje deleža kolesarjev.
- Z ureditvami, ki povečujejo varnost kolesarjev, spodbuditi uporabo tega potovalnega načina.
- Spodbuda zdravega življenjskega sloga in gibanja.
- Potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi glede na oddaljenost doma od zaposlitve je 18,1 %.
- Z zagotovitvijo varnih in urejenih poti za kolesarje je potencial za povečanje deleža kolesarjenja na razdaljah do 3 km 3 %.

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. Prostori, namenjeni kolesarjem, so **prostori po meri ljudi**, ki spodbujajo **socialno vključevanje.** Z urejenimi kolesarskimi povezavami se **izboljšuje dostopnost** in **povečuje varnost** kolesarjev, kar vodi v spremembe potovalnih navad prebivalcev.



JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet v občini Metlika je vzpostavljen, sestavljen je iz avtobusnega in železniškega prevoza.

Majhno število uporabnikov JPP je med drugim posledica **neprimernih frekvenc voženj avtobusov**, **nekonkurenčnih** in v primerjavi z avtomobilom **neugodnih potovalnih časov** tako avtobusov kot vlakov.

Delež prebivalcev občine Metlika, ki leta 2023 v radiju 1 km zračne razdalje od svojega bivališča niso imeli aktivnega postajališča JPP, je 20-30%, razlog za nerazvitost javnega potniškega prometa je tudi razpršena poselitev.

Primernih avtobusnih povezav z Metliko ni, zadovoljive avtobusne povezave so med Metliko in Ljubljano, Metliko in Črnomljem ter med Metliko in Novim mestom, razen ob nedeljah, ko Metlika nima zadovoljivih povezav z nobenim izmed analiziranih naselij.*****

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.

Število parov voženj vlakov je med delavniki zadovoljivo, ob nedeljah pa nezadovoljivo. Vlak v primerjavi z avtomobilom in avtobusom časovno ni konkurenčen: vožnja vlaka na relaciji Novo mesto–Metlika–Novo mesto v najboljšem primeru traja 1 uro, v najslabšem 1 uro in 12 minut. Od Novega mesta do Ljubljane traja vožnja še dodatno 1 uro in 32 minut do 2 uri in 9 minut, konkurenčnost vlakov ni le težava občine Metlika, temveč celotne Slovenije.



* OB DELAVNIKIH: 23 – primerno oz. 8 – zadovoljivo število parov voženj.
OB NEDELJAH: 8 - primerno oz. 4 – zadovoljivo število parov voženj
(vir: Dostopnost do avtobusnih postajališč, Gabrovec, Bole, 2006)

Starostnikom v občini Metlika nudijo brezplačne prevoze do želene lokacije in nazaj z namenskim osebnim vozilom (Prostofer).

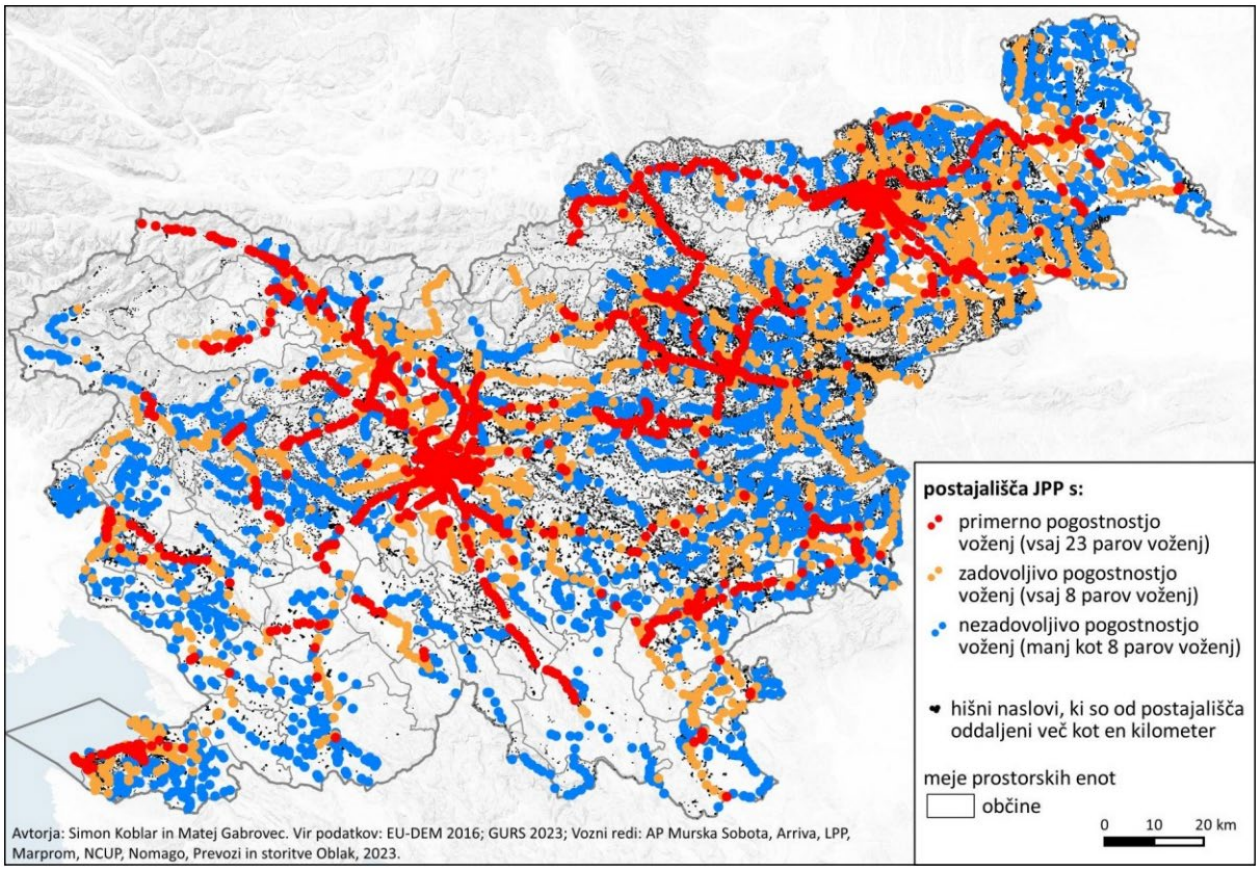
Javni potniški promet za pot na delo uporablja 0,4 % zaposlenih, delež tistih, ki za pot na delo premagujejo razdaljo, večjo od 5 km, je 67 % zaposlenih, potencial za povečanje deleža uporabe javnega prevoza med zaposlenimi je kar 66,6 %.

39 % anketiranih osnovnošolcev se pripelje v šolo z avtobusom ali s kombijem, kar je malo več kot z avtomobilom (36 %).

Podatki kordonskega štetja leta 2024 kažejo, da je 24 % potnikov potovalo z avtobusom (leta 2016 31,5 %).

Iz ankete za splošno javnost o potovalnih navadah je razvidno, da anketiranci JPP uporabljajo v zelo majhnem deležu (vlak od 1,5 % do 2 %; avtobus od 1 % do 4,5 %), največ avtobus pri poteh v šolo.

S prenovljenimi ukrepi želimo doseči boljše osnovne pogoje in večjo uporabo ter privlačnost javnega potniškega prometa.



Slika 4: Vplivno območje postajališč JPP v razdalji 1 km zračne razdalje glede na število (vir: Prevozna revščina v Republiki Sloveniji, UIRS, FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj, 2024)

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.
- S primerno urejenimi postajališči in dostopi do postajališč spodbuditi uporabo tega potovalnega načina.
- Potencial za povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa med zaposlenimi glede na oddaljenost doma od zaposlitve je kar 66,6 %.

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

Povezava s cilji OCPS:

Večja uporaba JPP je odvisna od dobre povezanosti naselij in primerne pogostosti voženj. JPP omogoča nižje stroške za mobilnost in s tem nižji delež prevozne revščine, kar **izboljšuje dostopnost, spodbuja aktivnost,** hkrati zagotavlja **večjo varnost** in kakovost bivanja, omogoča **večjo socialno vključenost** ter vpliva na spreminjanje potovalnih navad. Večja uporaba javnega potniškega prometa pomeni manj gneče, zastojev, onesnaženja, s čimer se oblikujejo **za življenje prijetnejši prostori po meri ljudi.**

MOTORNI PROMET

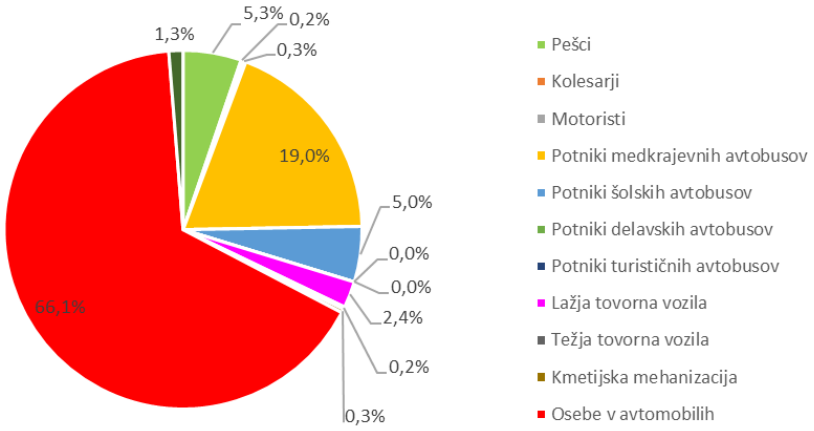
Pri uporabi potovalnih načinov je v občini Metlika še vedno **v največjem deležu zastopana uporaba osebnih avtomobilov**. Stopnja motorizacije v občini Metlika narašča in je nad slovenskim povprečjem, hkrati se povečuje hitreje od slovenskega povprečja.

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 predvsem v bolj odročnih krajih izziv predstavlja osebni avtomobil, kjer pa večjih sprememb ni pričakovati. Odgovor na to težavo se kaže v priložnosti spremljanja razvoja na področju **okolju prijaznih pogonov** in spodbujanja njihove uporabe ter **spodbudi k souporabi vozil.**

Anketa o potovalnih navadah zaposlenih je pokazala, da je pri uporabi potovalnih načinov v občini Metlika še vedno v največjem deležu prisotna uporaba osebnega avtomobila (89,3 %), od tega je približno tretjina (33,5 %) sopotnikov v avtomobilih.

Več kot tretjino anketiranih osnovnošolcev (36%) v šolo pripeljejo z avtomobilom.

Glede na rezultate ankete za splošno javnost o potovalnih navadah ne glede na to, kam potujejo, anketirani izmed vseh potovalnih načinov v največjem deležu uporabljajo avtomobil: do storitev v občini Metlika jih z avtomobilom potuje 87,2 % (na trajnostni način jih potuje 11,4 %), kljub temu da je 73,9 % anketirancev od doma do storitev v občini Metlika oddaljenih manj kot 5 km.



Grafikon 1: Rezultati kordonskega štetja za vse štete kategorije, 5. junij 2024

Glede na podatke kordonskega štetja je leta 2024 največ potnikov potovalo z osebnim avtomobilom – 67,5 % (leta 2016 61,8 %), kar je priložnost za spodbudo prehoda na bolj trajnostne oblike mobilnosti. Povprečna zasedenost osebnih avtomobilov je znašala 1,42 osebe na vozilo. Večjih razlik med deleži potovalnih načinov v jutranji in popoldanski prometni konjici ni zaznati.

Mestno jedro se lahko motornega prometa razbremeni z ureditvijo parkirišč izven mestnega središča ter s spodbudo uporabe alternativnih oblik mobilnosti v mestnem središču (JPP, kolesa, hoja) - sistem P+R skupaj z mehkimi ukrepi.

Na državni cesti na relaciji Metlika - Novo mesto se pojavlja problem s tovornim, predvsem tranzitnim prometom, dnevnimi in tedenskimi delovnimi migracijami, poleti pa dodatno obremenitev s turisti. Zato Občina Metlika vsa leta podaja pobude za čimprejšnjo uresničitev predvidenih rešitev, ki zajemajo izgradnjo 3. razvojne osi in obvozne ceste na območju mesta Metlika oziroma za izgradnjo odstavnih pasov na obstoječi cesti in omejitev tranzitnega prometa tovornih vozil. Med ukrepi je predvideno nadaljevanje s podajanjem pobud za reševanje te problematike in komunikacija vodstva občine z državnimi organi.

Motivacija in sprememba miselnosti je smiselna s spodbudo že pri majhnih otrocih, saj tako razvijejo bolj trajnostne potovalne navade, hkrati pa je treba motivirati tudi preostale starostne skupine.

Ključni izzivi:

- Zmanjšati delež motornega prometa.
- Upravljanje in zmanjšanje ponudbe parkiranja.
- Ustvarjanje manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni 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.
- Vzpostavljanje območij umirjenega prometa.
- Omejevanje hitrosti na kritičnih območjih.

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

Povezava s cilji OCPS:

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



FOTO: Uroš Novina

07

Strateška vodila in ciljne vrednosti

Trajnostno urejeno mobilnost in boljšo kakovost bivanja se uresničuje v 5 strateških stebrih, ki jih vključuje Občinska celostna prometna strategija občine Metlika: celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

Strateška vodila predstavljajo povzetek sprememb, ki jih želimo doseči v posameznem stebru OCPS. Upoštevan je razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji. Vsako vodilo je opremljeno s kvantifikacijo ambicij.



FOTO: Uroš Novina

1. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 **CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE**	• Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. • Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. • Prilagojena infrastruktura za urbano načrtovanje po meri ljudi. • Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost. • Bolj zdravi in aktivni prebivalci.	Zagotovitev politične podpore, kadrovskih in finančnih pogojev za koncept celostnega prometnega načrtovanja ter spodbujanje participativnega pristopa s sodelovanjem sektorjev na občini, z vključevanjem ključnih deležnikov, splošne javnosti in sodelovanje s sosednjimi občinami.	• Vsakoletno vključevanje ukrepov OCPS v pripravo občinskega proračuna. • Vključevanje v medobčinske sestanke in projekte s področja celostnega prometnega načrtovanja. • Povečati delež izvedenih ukrepov v sklopu celostnega prometnega načrtovanja.

2. STEBER: Hoja

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 **HOJA**	• Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. • Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. • Prilagojena infrastruktura za urbano načrtovanje po meri ljudi. • Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost. • Bolj zdravi in aktivni prebivalci.	Povečati delež hoje na glavnih prometnicah, pri poteh na delo in v šolo s promocijo hoje in njenih koristi za zdravo življenje, z urejenimi površinami za pešce ter zagotavljanjem večje varnosti pešcev.	• Povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 5,3 %). • Povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 28 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 25 %). • Povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih, na 28 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 25 %). • Povečati delež hoje pri poteh na delo na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 7,6 %). • Zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženimi pešci na 0 % (izhodiščna vrednost leta 2022 je 2 %). • Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok. • Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih odraslih.

3. STEBER: Kolesarjenje

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 **KOLESARJENJE**	• Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. • Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. • Prilagojena infrastruktura za urbano načrtovanje po meri ljudi. • Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost. • Bolj zdravi in aktivni prebivalci.	Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah, pri poteh na delo in v šolo s promocijo kolesarjenja in njegovih koristi za zdravo življenje, z urejenimi površinami za kolesarje, zagotavljanjem večje varnosti kolesarjev, s sistemom izposoje koles ter z ustreznimi parkirišči za kolesa in kolesarnicami.	• Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini vsaj na 3 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,2 %). • Povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 2 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0 %). • Povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 1,9 %). • Delež prometnih nesreč z udeleženimi kolesarji 0 % (izhodiščna vrednost leta 2022 je 0 %). • Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok. • Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih odraslih.

4. STEBER: Javni potniški promet

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 **JAVNI POTNIŠKI PROMET**	• Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. • Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. • Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah, pri poteh na delo in v šolo z izboljšanjem ponudbe JPP, s promocijo uporabe JPP, z izdelavo mobilnostnih načrtov, zagotovitvijo večje varnosti z ureditvijo avtobusnih postajališč ter s promocijo brezplačnih prevozov za starejše kot alternativne rešitve za območja razpršene poselitve z namenom zmanjševanja prevozne revščine.	• Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah v občini vsaj na 27 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 24 %). • Povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripelje z avtobusom ali kombijem na 43 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 39 %). • Povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,4 %). • Povečati letno število prevozov in uporabnikov brezplačnih prevozov za starejše, št. voženj na vsaj 150, št. uporabnikov na vsaj 70 do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 št. voženj 104, št. uporabnikov 48).

5. STEBER: Motorni promet

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 **MOTORNI PROMET**	• Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. • Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. • Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Zmanjšanje deleža motornega prometa s promocijo trajnostne mobilnosti, z upravljanjem in zmanjšanjem ponudbe parkiranja, ustvarjanje manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni promet v naseljih ter zagotavljanje večje prometne varnosti z ukrepi za umirjanje prometa, znižanjem hitrosti in delavnicami na temo večje prometne varnosti.	• Zmanjšati delež motornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 58 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 67,5 %). • Zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom , na 30 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 36 %). • Zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom, na 80 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 89,3 %).



FOTO: Uroš Novina

08

Akcijsko-finančni načrt

Akcijsko-finančni načrt po posameznih stebrih OCPS povzema cilje, ciljne vrednosti in strateška vodila in vsebuje seznam izbranih ukrepov, združenih v svežnje.

Za uresničevanje zastavljenih ciljev, spreminjanje potovalnih navad ter zagotavljanje boljše kakovosti bivanja različnim skupinam uporabnikov so oblikovane rešitve urejanja prometa, ki se med seboj povezujejo, nadgrajujejo in dopolnjujejo ter so tako okoljsko kot finančno sprejemljive. Izdelan nabor ukrepov uravnoteženo naslavlja vse potovalne načine, med ukrepi je tudi nekaj takih, ki sočasno urejajo razmere znotraj več stebrov hkrati.

Občina bo aktivnosti izvajala v naslednjem sedemletnem obdobju (2025–2032), opredeljeni so stroški, zahtevnost izvedbe, nosilci, roki izvedbe. Vire financiranja ukrepov zagotovi Občina Metlika. Morebitno sofinanciranje s strani pristojnih ministrstev je označeno v stolpcu viri financiranja in opombe v tabelah pri posameznih ukrepih glede na pogoje javnih razpisov za dodelitev sredstev.



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

SVEŽENJ 1

Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova OCPS

Občina Metlika že ima izkušnje na področju celostnega prometnega načrtovanja. Prvo CPS je sprejela leta 2017. To strategijo izvajajo v skladu z njenim akcijskim načrtom, njeni ukrepi so vsakoletno sestavni del občinskega proračuna.

S posodobljenim dokumentom sta predvidena nadaljevanje trajnostnega pristopa k prometnemu načrtovanju in vsakoletna priprava uravnoteženega proračuna za naložbe v posamezne potovalne načine.

Načrtovano je spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje pristojnemu ministrstvu. V okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov je velik pomen pripisan vključevanju javnosti. Predvidena je tudi posodobitev strategije.

SVEŽENJ 2

Sveženj 2: Krepitev občinske uprave

Odgovorni za promet in sorodne sektorje na občini se bodo redno izobraževali o novih pristopih in praksah na področju trajnostne mobilnosti.

SVEŽENJ 3

Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja

Predvideni so nadaljevanje z vključevanjem principov trajnostne mobilnosti v načrtovanje vseh sektorjev, integracija ukrepov v prostorske akte.

SVEŽENJ 4

Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti

Občina bo aktivno nadaljevala s promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami. Prostorski in prometni razvoj bo potekal sočasno in vključujoče, dejavnosti se bodo umeščale smiselno in premišljeno. Ureditve se bodo izvajale z namenom, da se poveča varnost za vse uporabnike prometnega omrežja (območja prijaznega prometa, ureditve neustreznih cestnih priključkov,…).

Predvidena je ureditev primarnega mestnega prometnega omrežja, vključno z načrtom vodenja prometa. Občina se bo redno vključevala v projekte EU na temo trajnostne mobilnosti in javne ustanove spodbujala k izdelavi mobilnostnih načrtov.

1. STEBER: Tabela ukrepov - celostno prometno načrtovanje

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova OCPS					
1.1 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MzI*	1.000 €/leto	majhna	OM	letno	*zahtevano po pogodbi MzI
1.2 Posodobitev OCPS	50.000 €*	srednja	OM in zunanji izvajalec	2032	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
1.3 Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov*	1.000 €/leto	majhna	OM in po potrebi zunanji izvajalec	redna aktivnost	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
1.4 Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	2.000 €	srednja	OM	letno	
Sveženj 2: Krepitev občinske uprave					
2.1 Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	5.000 €	majhna	OM	redna aktivnost	
Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja					
3.1 Integracija ukrepov OCPS v prostorske akte*	2.000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*v okviru priprave prostorskih aktov
3.2 Nadaljevanje z vključevanjem principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v načrtovanje drugih sektorjev v OM	2.000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti					
4.1 Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vse stebre, npr. Evropski teden mobilnosti	2.000 €/leto*	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
4.2 Ureditev območij za povečanje varnosti za vse uporabnike prometnega omrežja	200.000 €*	velika	OM, DRSI in zunanji izvajalec	do 2032	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
4.3 Smiselno in premišljeno prostorsko umeščanje dejavnosti	2.000 €	velika	OM	ob pripravi prostorskih aktov	
4.4 Ureditev primarnega mestnega prometnega omrežja, vključno z načrtom vodenja prometa	100.000 €*	srednja	OM, DRSI in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
4.5 Spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov javnih ustanov	30.000 €	majhna	OM in javne ustanove	redna aktivnost	
4.6 Vključevanje v projekte EU o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti	2.000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

OM – Občina Metlika, MzI – Ministrstvo za infrastrukturo, EU – Evropska Unija, DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo

HOJA

Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo

SVEŽENJ 1

S poudarkom na načelih OCPS so načrtovane ureditve odprtih javnih prostorov starega mestnega jedra Metlika. Nadaljevalo se bo z rednim vzdrževanjem površin in infrastrukture za pešce (skupaj z angažiranjem nevladnih organizacij z namenskimi sredstvi za delovne akcije čiščenja javnih pešpoti) ter se poskrbelo za ureditev varnih šolskih poti in pešpoti za vse uporabnike.

Ob glavnih peš povezavah se bo postavilo urbano opremo. Načrtovana je preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor (preureditev tudi v zelene površine, sprememba uličnih profilov,…).

Sistematično se bodo odpravljale ovire, nevarni odseki in lokacije ter urejale nove varne peš poti za vse (povezave ob vodah, glede na možnosti tudi ločene od vozišča, ozelenitev posameznih odsekov,…).

Primeri nekaterih ukrepov: preučitev možnosti za ureditev površin za pešce na Vinogradniški cesti, označevanje, postavljanje ograj, javne razsvetljave, odprava nevarnih mest, širitve pločnikov, odprava ovir za gibalno ovirane,…

Za posamezne ureditve je že pripravljena ali predvidena izdelava projektne dokumentacije (Ureditev Trdinove ceste, izgradnja pločnika ob regionalni cesti R3-661/1210 Krmačina - Drašiči - Metlika, izgradnja pločnika za pešce mimo pokopališča Sv. Rok v Metliki, izgradnja površin za pešce in kolesarje na odseku G2/105 in v poslovni coni »pri Pildu«, ureditev pločnika in avtobusnih postajališč na Hrastu, Jugorji, Bereči vasi, ureditev peš povezave med Trnovcem in Lokvico, izgradnja pločnika na Marentičevi ulici in v ulici Na lazah, postavitev ramp na dostopni cesti do Ljudske knjižnice in Sokolskega doma, ustrezna ureditev prometnih površin in postavitev rampe pri OŠ Metlika,…).

Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje

SVEŽENJ 2

Letne promocijske in izobraževalne aktivnosti bodo potekale tako za otroke kot tudi za odrasle, predvsem z argumenti koristi hoje za izboljšanje zdravja. Aktivnosti se bodo izvajale v sklopu Evropskega tedna mobilnosti, prometnega kviza, akcij ob začetku šolskega leta,…

2. STEBER: Tabela ukrepov - hoja

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo					
1.1 Ureditve odprtih javnih prostorov starega mestnega jedra Metlika glede na načela OCPS ME	2.000.000 €*	velika	OM in zunanji izvajalec	do 2032	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
1.2 Postavitev urbane opreme ob glavnih peš povezavah	50.000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
1.3 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor*	70.000 €	velika	OM in zunanji izvajalec	do 2032	*ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
1.4 Redno vzdrževanje površin in infrastrukture za pešce*	350.000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*vključuje tudi zimsko službo, ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje in JPP
1.5 Sistematično odpravljanje ovir, nevarnih odsekov in lokacij ter ureditev novih varnih peš poti za vse	2.500.000 €*	velika	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
1.6 Ureditev varnih šolskih poti*	5.000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje					
2.1 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle	2.000 €/leto	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
2.2 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke	2.000 €/leto	majhna	OM, OŠ, vrtci in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

OM – Občina Metlika, OŠ – osnovna šola

KOLESARJENJE

Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav

Še naprej se bo skrbelo za redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarje in urejanje varnih šolskih poti. Načrtovano je preurejanje obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvaliteten javni prostor (preureditev v zelene površine, spremembe uličnih profilov, ozelenitev posameznih odsekov,…).

SVEŽENJ 1

Predvideno je zagotavljanje sklenjene mreže kolesarskih poti z gradnjo novih odsekov (kjer je možno tudi ločeno od vozišča, posledično sprememba uličnih profilov, povezave ob vodah, ozelenitev posameznih odsekov,…).

Primeri načrtovanih ukrepov: označitev kolesarskih površin na vozišču posameznih cest v mestu Metlika, ureditev Trdinove ceste s površinami za pešce in kolesarje, izgradnja površin za pešce in kolesarje na odseku G2/105 pri poslovni coni »pri Pildu«, sodelovanje pri vzpostavitvi državnih daljinskih in regionalnih kolesarskih povezav.

Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje

SVEŽENJ 2

Načrtovana je ureditev novih parkirišč za kolesa ali kolesarnic in vzdrževanje obstoječih kolesarnic, vzpostavitev sistema izposoje koles (umestitev in ureditev točk za izposojo koles, nabava koles, ureditev parkirišč ali kolesarnic) ter zagotavljanje prostora za shranjevanje čelad v šolah in vrtcih.

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja

SVEŽENJ 3

Da bi kolesarjenje približali čim več uporabnikom, so predvidene promocijske in ozaveščevalne aktivnosti ter sodelovanje v nacionalnih kampanjah spodbujanja kolesarjenja.



3. STEBER: Tabela ukrepov - kolesarjenje

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav					
1.1 Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarje*	350.000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*vključuje tudi zimsko službo, ukrep zapisan tudi v stebru Hoja in JPP
1.2 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor*	70.000 €	velika	OM in zunanji izvajalec	do 2032	*ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
1.3 Zagotovitev sklenjene mreže kolesarskih poti: gradnja novih odsekov	4.000.000 €*	velika	OM, DRSI in zunanji izvajalec	do 2032	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
1.4 Ureditev varnih šolskih poti*	5.000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje					
2.1 Vzpostaviti sistem izposoje koles	250.000 €*	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2028	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
2.2 Ureditev novih parkirišč za kolesa ali kolesarnic in vzdrževanje obstoječih kolesarnic	10.000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
2.3 Zagotoviti prostor za shranjevanje čelad v šoli in vrtcu	5.000 €	majhna	OŠ, vrtec	2025 - 2027	
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja					
3.1 Promocija kolesarjenja	1.000 €/leto	majhna	OM, OŠ, vrtci, zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.2 Sodelovanje v nacionalnih kampanjah spodbujanja kolesarjenja z vključevanjem kolesarskih klubov občine Metlika*	5.000 €	majhna	OM, kolesarski klubi OM, zunanji izvajalec	redna aktivnost	*v okviru dejavnosti občine, društev, sodelovanje v ETM
3.3 Ozaveščevalne akcije za kolesarje o primerni opremi za različne vremenske pogoje	500 €/leto	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

OM – Občina Metlika, OŠ – osnovna šola, DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo

JAVNI POTNIŠKI PROMET

SVEŽENJ 1

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

Z namenom spodbude razvoja javnega potniškega prometa se bo podajalo pobude za povečanje pogostosti linij avtobusnega in železniškega prometa, med tednom ter med vikendi in prazniki. Spodbujalo se bo revitalizacijo, modernizacijo ter razvoj čezmejne in regionalne javne železniške infrastrukture v sklopu regijskega in evropskega sodelovanja(npr. EZTS - Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje).

Predvidena je izdelava dokumentacije in izvedbe za ureditev avtobusnih postajališč (za naselja Bereča vas, Jugorje, Hrast,...).

SVEŽENJ 2

Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe in storitev JPP

Občina bo z ukrepi zagotovila boljše pogoje za uporabo javnega potniškega prometa (zagotavljanje univerzalne dostopnosti do JPP tudi za gibalno ovirane, oprema postajališč JPP v občini, ureditev nadstrešnic in cestne razsvetljave, postavitev stojal za kolesa, označitev postajališč, objava ažurnih voznih redov, uvedba novih linij JPP, ...), hkrati pa poskrbela za redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture.

SVEŽENJ 3

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

Z informiranjem prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi JPP ter spodbujanjem in promocijo JPP in kombiniranega načina potovanj se bo ta oblika potovanj širila na vse večji krog uporabnikov.



4. STEBER: Tabela ukrepov - javni potniški promet

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v Občini Metlika					
1.1 Pobude o povečanju pogostosti linij JPP	1.000 €	srednja	OM	redna aktivnost	
1.2 Spodbuditi revitalizacijo, modernizacijo ter razvoj čezmejne in regionalne javne železniške infrastrukture*	3.000 €	velika	OM in EZTS	do 2032	*Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje
1.3 Izdelava dokumentacije in ureditev avtobusnih postajališč	200.000 €*	velika	OM, DRSI in zunanji izvajalec	do 2032	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe in storitev JPP					
2.1 Zagotavljanje boljših pogojev za uporabo JPP	20.000 €/leto*	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
2.2 Integracija šolskih prevozov v sistem rednega javnega potniškega prometa	2.000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	2027	
2.3 Vzdrževanje obstoječe infrastrukture	350.000 €*	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*vključuje tudi zimsko službo, ukrep zapisan tudi v stebru Hoja in Kolesarjenje
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP					
3.1 Informiranje prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi JPP	5.000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.2 Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanj (v okviru ostalih promocijskih aktivnosti)	5.000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.3 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše (Prostofer)	1.000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	Redna aktivnost	

OM – Občina Metlika, DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo, EZTS – Evropska združenja za teritorialno sodelovanje

MOTORNI PROMET

Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

S ciljem omejevanja uporabe motornega prometa so oblikovani ukrepi, ki dajejo prednost razvoju trajnostnim oblikam mobilnosti.

SVEŽENJ 1

Nadaljevalo se bo s tekočim in investicijskim vzdrževanjem cestnega omrežja. Podajale se bodo pobude za zagotavljanje večje varnosti za vse udeležence v prometu, vključno s pobudami za gradnjo 3. razvojne osi in obvozne ceste, za zmanjšanje tovornega tranzitnega tovora (v sodelovanju z drugimi občinami),ureditev odstavnih pasov na glavni cesti G2-105/0256 – Novo mesto–Metlika čez Gorjance, za omejitev tovornega tranzitnega prometa na glavni cesti G2-105/0256 – Novo mesto–Metlika čez Gorjance, ... Načrtovane so rekonstrukcije križišč z elementi umirjanja hitrosti (krožno križišče, denivelirana križišča, sprememba zavijalnih radijev,...).

Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa

SVEŽENJ 2

Umirjanje hitrosti v občini je predvideno tako s pomočjo nadzora hitrosti (npr. prikazovalniki hitrosti) kot tudi s fizičnimi ovirami.

Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa

SVEŽENJ 3

V sprejeti Strategiji je bil narejen Načrt celovitega urejanja parkiranja v Metliki. Ukrepi bodo sledili omenjenemu načrtu, uvedlo se bo upravljanje parkiranja na območju starega mestnega jedra Metlike, izvajalo se bo parkirno politiko ter se dosledno izvajalo nadzor nad kršitvami (parkiranje na prehodih za pešce, pločnikih, mestih za dostavo,...). Ureditev javnih parkirišč zajema sanacijo obstoječih parkirišč (jedra naselij), ureditev novih parkirišč (pri Zdravstvenem domu, pri Domu starejših občanov,...) ter parkirišč ob glavnih prometnicah za skupne vožnje – prestopne točke za sopotništvo.

Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu

SVEŽENJ 4

Za izboljšanje varnosti v prometu in zagotavljanja večjega sprejemanja izvedenih ukrepov (npr. ob spremembi parkirnih režimov) bodo potekale promocijske in izobraževalne akcije, prilagojene različnim skupinam uporabnikov. Aktivnosti bodo potekale v sklopu Evropskega tedna mobilnosti in drugih podobnih akcij.

5. STEBER: Tabela ukrepov - motorni promet

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
1.1 Tekoče in investicijsko vzdrževanje cestnega omrežja*	1.000.000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*vključuje tudi zimsko službo
1.2 Pobude za zagotavljanje čim boljše varnosti za vse udeležence v prometu	2.000 €	majhna	OM	redna aktivnost	
1.3 Rekonstrukcije križišč z elementi umirjanja hitrosti in zagotavljanja čim boljše varnosti za vse udeležence v prometu	2.400.000 €*	velika	OM, DRSI in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa					
2.1 Umiritev prometa na vpadnicah (nadzor hitrosti)	3.000 €/leto	majhna	OM	redna aktivnost	
2.2 Umirjanje hitrosti s fizičnimi ovirami	20.000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa					
3.1 Uvedba upravljanja parkiranja na območju starega mestnega jedra Metlike	1.000 €/leto	srednja	OM in medobčinsko redarstvo	redna aktivnost	
3.2 Izvajanje parkirne politike	1.000 €/leto	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.3 Dosledno izvajanje nadzora kršitev parkirnega režima	1.000 €/leto	majhna	OM, medobčinsko redarstvo	redna aktivnost	
3.4 Ureditev javnih parkirišč	185.000 €*	velika	OM in zunanji izvajalec	2025	*možnost sofinanciranja pristojnega ministrstva
3.5 Pobuda državi za ureditev državnih postajališč za počitek voznikov v tranzitu	500 €	majhna	OM	redna aktivnost	
Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu					
4.1 Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	5.000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
4.2 Aktivnosti za promocijo in večjo uporabo/sprejemanje izvedenih ukrepov (za parkiranje)	3.000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

OM – Občina Metlika, DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo

VIRI

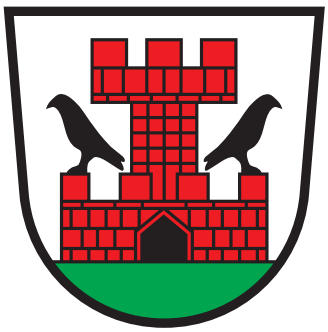
- Anketa o poteh na delo v večje zaposlovalce v občini Metlika, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Anketa o poteh učencev v osnovno šolo v občini Metlika, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Metlika, 2024. Razvojni center Novo mesto, d.o.o.
- Evropska komisija, 2011. Bela knjiga 2011, Načrt za enotni evropski prometni prostor - na poti h konkurenčnemu in z viri gospo¬darnemu prometnemu sistemu. Bruselj, 2011.
- Evropska komisila, 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 Metlika, 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 Metlika, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Marketa Pape, Služba Evropskega parlamenta za raziskave (EPRS), 2016. Moving cycling forvard - A coordinated approach to cycling for local and regional authorities in the EU. EU, 2016.
- Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celost¬nih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021).
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE, 2024).
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Sektor za urejanje prostora na lokalni ravni, 2013. Splošne smernice s področja razvoja poselitve.
- MNVP, UIRS, LUZ, 2024. Participativno urejanje odprtega javnega prostora s poudarkom na manjših krajih.
- MNVP, 2023. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050.
- MOP 2021. Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav.
- Občina Metlika, 2017. Celostna prometna strategija občine Metlika.
- Občina Metlika, 2021. Lokalni energetski koncept Občine Metlika 2021.
- Občina Metlika, 2013. Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Metlika (Uradni list RS št. 31/2013).
- Občina Metlika, 2021. Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Metlika (Uradni list RS št. 22/2021).
- Občina Metlika, 2022. Odlok o ureditvi mirujočega prometa v Občini Metlika.
- Občina Metlika, 2022. Strategija trajnostnega razvoja občine Metlika do leta 2035.
- RIC Bela krajina, 2024. Strategija razvoja turizma v destinaciji Bela krajina 2024 – 2029.
- MOPE, 2023. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strate¬gije. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana.
- MZI. Predlog načrta vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020-2025.

- MZI, Služba z trajnostno mobilnost in prometno politiko, 2018. Splošne smernice za področje trajnostne mobilnosti.
- MZI, 2022. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti - Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij. Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana.
- Pravilnik o spremembi Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih promet¬nih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikih, 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 kazalnikih, 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 javneg 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-stanovan¬jko-sosesko-jursovka.html.
- SPTM, Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, Ministrtvo za okolje, podnebje in energijo. URL: https://sptm.si.
- Spletna stran KonSULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transort, Cycle & pedestrian safety. URL: http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/65/.
- Spletna stran KonSULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transort, Cycling networks. URL: http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/23/.

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE METLIKA



OBČINA
METLIKA