



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA **MESTNE OBČINE KRŠKO**





CELOSTNA **PROMETNA** STRATEGIJA

Mestna občina Krško

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



Sofinancira
Evropska unija



MESTNA
OBČINA KRŠKO

april 2025

KAZALO

Kazalo	3
1 Občinska celostna strategija	6
2 Proces priprave	10
3 Napredek in novosti OCPS	13
4 Vizija razvoja, cilji in ciljne vrednosti	14
5 Pet stebrov trajne mobilnosti	16
5.1 Krovni steber: Celostno prometno načrtovanje	17
5.2 Drugi steber: Hoja	22
5.3 Tretji steber: Kolesarjenje	27
5.4 Četrty steber: Javni potniški promet	33
5.5 Peti steber: Motorni promet	39
6 Akcijski načrt	44





Spoštovani,

promet je vsakodnevni del naših življenj – vpliva na to, kako hitro pridemo v službo, kako varno naši otroci dosežejo šolo, vpliva celo na kakovost zraka, ki ga dihamo. Prav zato je ključnega pomena, da oblikujemo prometne rešitve, ki upoštevajo potrebe vseh – pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza in voznikov.

Novi dokument celostne prometne strategije Mestne občine Krško, ki je pred vami, temelji na načelih trajnosti, varnosti in kakovosti življenja. Strategija je bila pripravljena v sodelovanju z občankami in občani; vaši predlogi in mnenja so pomembno prispevali k oblikovanju rešitev, ki nas bodo pripeljale bliže skupnemu cilju – občini, kjer promet ne omejuje, temveč povezuje.

Ob tej priložnosti se zahvaljujem vsem, ki ste sodelovali pri pripravi strategije – strokovnim službam, organizacijam in posameznikom, ki ste s svojim delom pokazali, da skupaj zmoremo več. Ta dokument ni le tehnični načrt, ampak odraz naše vizije in skupnih prizadevanj za bolj povezano, dostopno in trajnostno prihodnost Mestne občine Krško.

Janez Kerin,
župan Mestne občine Krško





01

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Mestna občina Krško se, podobno kot mnoge druge občine, na področju prometa sooča z izzivi, ki izhajajo iz številnih dejavnikov. Med ključnimi so razpršena struktura poselitve, razgibanost terena ter potovalne navade prebivalcev, ki so med drugim povezane s kraji zaposlitve in izobraževanja. Te značilnosti vplivajo na vsakodnevne prometne tokove in zahtevajo premišljeno načrtovanje, saj jih ni mogoče učinkovito obravnavati zgolj z enim samostojnim ukrepom, temveč le s celostnim pristopom, ki vključuje različne vidike trajnostne mobilnosti in usklajevanja prometnih politik. Dodatno na prometni sistem občine

močno vpliva tudi njena strateška lega, saj leži ob eni najpomembnejših prometnih osi v Sloveniji, ki povezuje osrednji del države z jugovzhodnimi regijami in vodi naprej proti Hrvaški. Ta prometna vpetost občini omogoča dobre povezave, hkrati pa povzroča visoko stopnjo tranzitnega prometa, ki dodatno obremenjuje lokalno cestno omrežje in vpliva na kakovost življenja prebivalcev. Prav tako je treba upoštevati, da razgibani teren in razpršena poselitev omejujeta učinkovitost javnega potniškega prometa in kolesarske infrastrukture, kar pogosto vodi v večjo odvisnost od osebnih vozil.



Zaradi vsega zgoraj naštetega je tako smiselna novelacija obstoječe oziroma izdelava nove občinske celostne prometne strategije (OCPS).

Takšen dokument omogoča celovit pristop k prometnemu načrtovanju, saj vključuje analizo trenutnega stanja, prepoznavo ključnih izzivov, opredelitev trajnostnih rešitev ter določitev prioritetnih ukrepov za izboljšanje prometne dostopnosti, varnosti in mobilnosti.

Celostno razumevanje in upravljanje prometa sta namreč ključna temelja za izboljšanje kakovosti življenja v skupnosti ter ustvarjanje ugodnih pogojev za njen razvoj. Pomembno je ravnati strateško premišljeno in finančno učinkovito ter imeti podporo prebivalcev.

Urejen promet ne prinaša le boljše izkoriščene prometne infrastrukture, manjših stroškov mobilnosti za prebivalce, manjših prometnih zastojev ter učinkovitejših investicij, temveč tudi večje zadovoljstvo prebivalcev in zmanjšanje onesnaževanja.

Poleg tega celostna obravnava prometa prispeva k opaznemu izboljšanju kakovosti življenja in krepi razvojne možnosti občine.

Celostno načrtovanje prometa temelji na izkušnjah uspešnih praks številnih evropskih mest, ki z odmevnimi rezultati udejanjajo njegova temeljna načela. Takšen pristop presega tradicionalne načrtovalske metode z osredotočanjem na raznovrstnost prometnih načinov, izboljšanje mobilnosti prebivalcev ter dostopnost območij in storitev. Ključni korak v smeri celostnega načrtovanja je priprava občinske celostne prometne strategije – strateškega dokumenta, s katerim občina določi premišljeno zaporedje ukrepov za posamezno prometno področje. Ti ukrepi omogočajo uresničitev celovitih sprememb, kar vodi k višji kakovosti življenja prebivalcev.



Ključne značilnosti celostnega prometnega načrtovanja

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost gibanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Shema tradicionalnega in celostnega načrtovanja prometa

Celostno prometno načrtovanje obstoječih načrtovalskih praks ne zavrača, temveč jih nadgrajuje. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več odločevalcev prepozna prednosti uporabe tega pristopa v svojem lokalnem okolju.

Kadar se mesta odločijo za celostno načrtovanje prometa, želijo s tovrstnim pristopom povečati svojo učinkovitost (pa tudi zmanjšati tveganja) pri doseganju naslednjih koristi:

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile ter promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov potovanja, izboljšani varnosti, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobnem.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Če nam uspe izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup, ublažiti podnebne spremembe in doseči aktivno mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom), smo ustvarili pogoje za bolj zdravo skupnost in prihranke na področju zdravstva.

Izboljšana prometna varnost

Dokazano je, da umirjanje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

Izboljšani mobilnost in dostopnost

Celotno prometno načrtovanje vsem prebivalcem zagotovi boljšo mobilnost. S tem lažja dostopnost posameznih območij in storitev, kar (ob drugih koristih) krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje brezposelnost.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si aktivno prizadeva za celotno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti vedno prepoznana kot bolj inovativna in napredna.

Odločitve, ki jih javnost podpira

S pomočjo vključevanja javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Učinkovito naslavljanje obveznosti

Izdelava celotnih prometnih strategij je učinkovit način obravnavanja različnih obveznosti občine, kot so direktiva Evropske komisije o kakovosti zraka ali nacionalni predpisi glede nadzora nad hrupom.

Nove in celovite politične vizije

Celotna obravnava področja prometa omogoča nastanek premišljene dolgoročne vizije za zagotavljanje mobilnosti. Posebna kakovost takšne vizije sta vključenost vidikov sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter usklajenost s ključnimi cilji občine (gospodarskimi, socialnimi, okoljskimi).

Izboljšanje dostopa do sredstev

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

Primer dobre prakse uvajanja trajnostne mobilnosti

V občini Grosuplje od 5. septembra 2022 vozita dve električni vozili, ki sta prioriteto namenjeni starejšim in ranljivejšim občanom in jim omogočata boljšo mobilnost. »Zapeljivec«, kot so storitev poimenovali, tako povezuje 21 ključnih točk, deluje pa med tednom od 7. do 15. ure ter ob sobotah, nedeljah in praznikih med 6. in 13. uro.

Vir: spletna stran občine Grosuplje, 2025



02 PROCES PRIPRAVE

Mestna občina Krško je v letu 2024 pričela s pripravo nove občinske celostne prometne strategije, katere osrednji del sestavljajo premišljeno zasnovani ukrepi in akcijski načrt. Dokument je pripravljen v skladu z veljavno zakonodajo, pravilniki, smernicami in minimalnimi standardi, ki zagotavljajo strokovno podlago in skladnost z nacionalnimi cilji.

Poseben poudarek je namenjen vključevanju javnosti, saj ta pomeni ključni segment načrtovanja. Zato so bile upoštevane tudi smernice za vključevanje javnosti, kar prispeva k večji sprejemljivosti in uspešnosti predlaganih rešitev. Cilj strategije je izboljšati kakovost življenja in zagotoviti trajnostni razvoj občine.

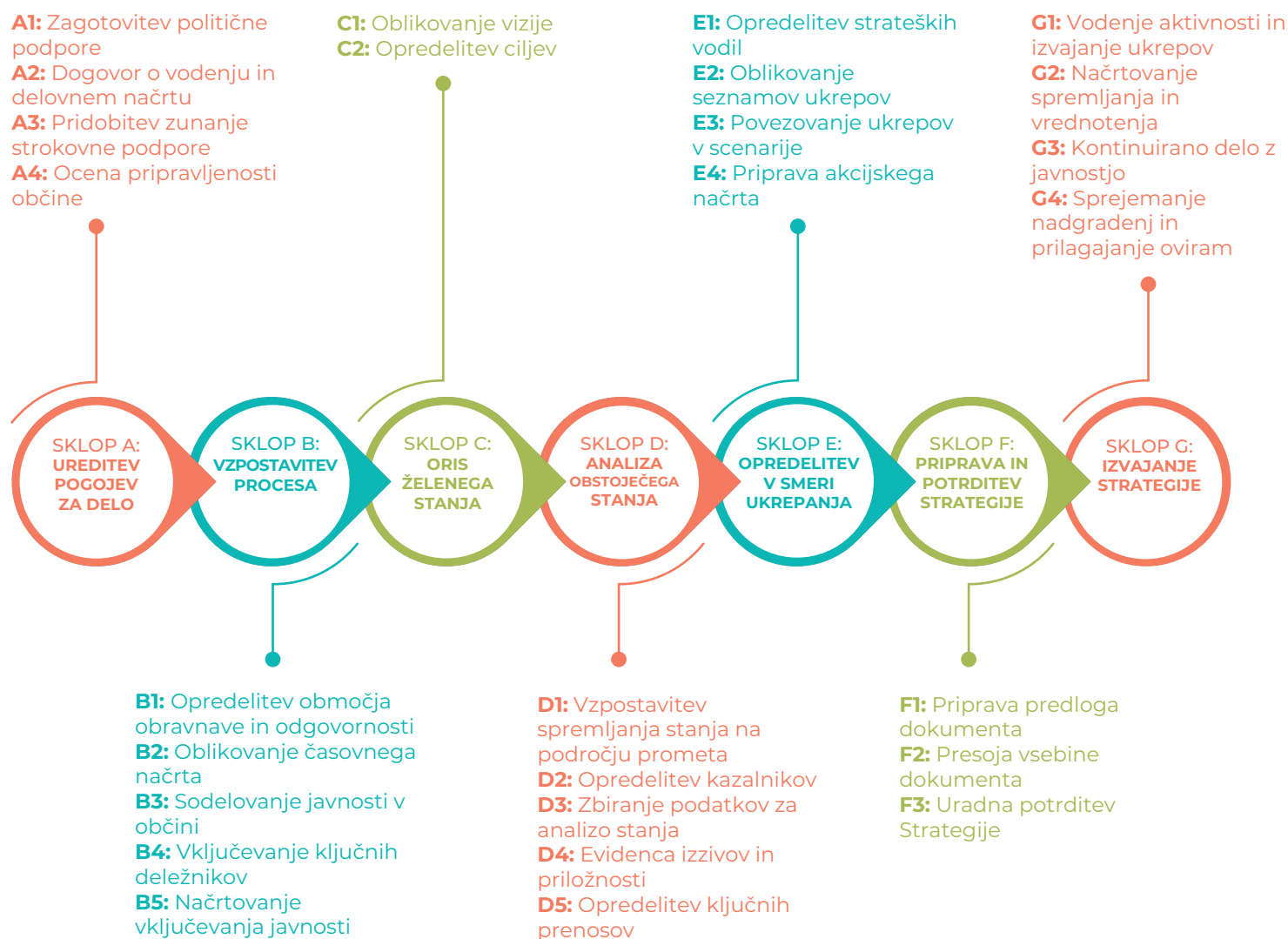


- **integralen pristop**, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij
- **uravnotežen pristop**, ki enakovredno obravnava vse prometne režime
- **vključujoč pristop**, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa
- **jasna vizija in osredotočenost** na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta
- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja
- **strokovnost in kakovost**, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih
- **spremljanje in vrednotenje** stanja ter doseženih sprememb

Priprava dokumenta je potekala v sedmih sklopih, ki so si sistematično sledili:

- A – ureditev pogojev za delo (marec in april 2024),
- B – vzpostavitev procesa (april 2024),
- C – oris zelenega stanja (maj in junij 2024),
- D – analiza obstoječega stanja (junij–september 2024),
- E – opredelitev smeri ukrepanja (oktober–december 2024),
- F – priprava in potrditev strategije (januar–marec 2025),
- G – izvajanje strategije.

Shematska predstavitev ključnih korakov priprave celostne prometne strategije



Shematski prikaz procesa priprave OCPS; vsebina je prilagojena po dokumentu »Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije« (2023)

Bistveni element priprave je tudi vključevanje javnosti, ki je ključno za zagotavljanje transparentnosti, legitimnosti in uspešnosti procesov celostnega prometnega načrtovanja. Namen vključevanja je omogočiti vsem občanom in ostalim ključnim deležnikom aktivno sodelovanje pri oblikovanju odločitev, ki neposredno vplivajo na njihov prostor in kakovost življenja v njem. S tem se spodbuja participacija, krepi zaupanje v lokalne oblasti in zagotavlja, da so predlogi prilagojeni potrebam in pričakovanjem prebivalcev.

Cilj je pridobiti tudi čim več povratnih informacij, ki omogočajo boljše razumevanje trenutnega stanja in izzivov, s katerimi se sooča občina. Poleg tega se tako spodbuja iskanje inovativnih rešitev, ki odražajo raznolikost interesov znotraj skupnosti. Procesi participacije omogočajo oblikovanje širšega konsenza glede prioritet in usmeritev, kar vodi do bolj trajnostnih in sprejemljivih odločitev.

Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov je potekalo prek različnih anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, javne razstave, medijskih objav in prireditve na prostem v času evropskega tedna mobilnosti (ETM).



03 NAPREDEK IN NOVOSTI OCPS

OCPS poudarja potrebo po proaktivnem in celostnem pristopu k trajnostni mobilnosti, ki temelji na rednem spremljanju izvajanja ukrepov, vključevanju javnosti ter uporabi naprednih podatkovnih analiz za optimizacijo rešitev. Ključno je okrepljeno sodelovanje med lokalnimi skupnostmi, regijskimi institucijami in gospodarstvom, saj le usklajeno delovanje omogoča učinkovito načrtovanje in izvajanje prometnih politik. Poleg klasičnih infrastrukturnih ukrepov strategija vse bolj poudarja t. i. mehke ukrepe, kot so spodbujanje aktivne mobilnosti, prilagoditev storitev javnega prevoza sodobnim potrebam uporabnikov in uvedba inovativnih pristopov za

zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil.

Prve nacionalne smernice za pripravo OCPS so v Sloveniji izšle leta 2012 in so tudi v naši državi postavile pomemben mejnik pri uvažanju sodobnih načinov načrtovanja prometa. V letu 2023 so jih prenovili ter jim dodali konkretne izkušnje in sveža spoznanja, ki so se nabrali v desetih letih dinamičnega razvoja na številnih področjih mobilnosti in skozi izvajanje tega koncepta pri nas. Prenovljene smernice upoštevajo tudi posodobitve, ki so jih doživeli sorodni evropski dokumenti (denimo Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019).

Mestna občina Krško je bila pri uresničevanju ukrepov iz prejšnje celostne prometne strategije (2017) precej uspešna. Po analizi realizacije je bilo ugotovljeno naslednje:

1. STEBER načrtovanje in upravljanje prometa

Od skupno šestih
načrtovanih ukrepov
so bili realizirani
trije.

2. STEBER hoja

Od enajstih
zastavljenih ukrepov
je bilo realiziranih
sedem.

3. STEBER kolesarjenje

Od trinajstih
načrtovanih ukrepov
jih je bilo realiziranih
sedem.

4. STEBER javni potniški promet

Od sedmih
predvidenih ukrepov
jih je bilo
realiziranih pet.

5. STEBER motorni promet

Na področju
motornega prometa
je bilo realiziranih
osem od desetih
načrtovanih
ukrepov.

Analiza realizacije ukrepov kaže, da je bilo največ uspešno izvedenih ukrepov na področju hoje, javnega potniškega prometa in motornega prometa, slabši pa je bil rezultat na področju načrtovanja in upravljanja prometa ter kolesarjenja. Od skupno 47 zastavljenih ukrepov v okviru vseh petih stebrov jih je bilo realiziranih 30, kar pomeni 64-odstotno končno realizacijo strategije.

Ena od novosti, ki izhaja iz 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. 76/2023), je tudi uvedba enotnega kazalnika izvedbe OCPS, ki meri delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta in katerega vrednost bo občina v naslednjih sedmih letih dolžna periodično sporočati Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo.

04

VIZIJA RAZVOJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Vizija in cilji predstavljajo dolgoročen pogled na razvoj občine in vlogo prometa v prostoru. Oblikovanje in usklajevanje vizije je ključni korak, saj postavlja osnovo za vse nadaljnje odločitve in ukrepe.

Vizija MO Krško

»Mestna občina Krško bo sledila razvoju okolju in ljudem prijazne, varne ter dostopne prometne politike, s ciljem izboljšanja kakovosti življenja prebivalcev in obiskovalcev, krepitve gospodarske in turistične privlačnosti ter povezanosti občine. Poseben poudarek bo na zagotavljanju prostora za pešce, kolesarje in ranljive udeležence v prometu. Hkrati bomo optimizirali javni potniški promet, trajnostno načrtovali večje energetske projekte ter uvajali pametne in inovativne mobilnostne rešitve, ki bodo prispevale k večji učinkovitosti in trajnosti celotnega prometnega sistema.«

Cilji MO Krško

Cilji so opisi konkretnih izboljšav, ki jih želi občina doseči in ki se navezujejo na zastavljeno vizijo.

Obravnavajo širše izzive, na katere promet vpliva. Na nacionalni ravni so bili predhodno oblikovani obvezni cilji; tem sta bila dodana še dva, specifična za občino, in v okviru delavnic so bili nato vsi cilji skupaj rangirani po naslednjem vrstnem redu:

1. vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
2. večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,
3. bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
4. bolj razvejen in časovno ekonomičen javni mestni prevoz,
5. zagotoviti povezanosti obstoječe kolesarske infrastrukture in pešpoti,
6. izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
7. okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
8. izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti,
9. znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

V sklopu izdelave OCPS je bila izdelana celostna analiza obstoječega stanja prometa na območju občine. Na podlagi tega smo določili ciljne vrednosti, izzive, prioritete, priložnosti, strateška vodila in ukrepe ter akcijski načrt.

	CILJ	IZHODIŠČNA VREDNOST	CILJNA VREDNOST
1.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Javnega prevoza za prihod na delo v letu 2024 ni uporabljal nobeden od anketirancev.	Do leta 2032 doseči, da za prihod na delo vsaj 2 % ljudi uporablja javni prevoz.
2.	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Izhodiščno stanje: 16,22 km (kolesarske povezave: Krško–Kostanjevica na Krki, skupaj 14,1 km, pločniki: skupaj 2.120 m).	Do leta 2032 povečati število varnih pešpoti in kolesarskih poti za 10 km.
3.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Delež šolarjev, ki v šolo hodijo peš, je leta 2024 znašal 23,12%.	Do leta 2030 povečati delež prebivalcev, ki hodijo v šolo peš na 27%.
4.	Bolj razvejan in časovno ekonomičen javni prevoz	V letu 2024 sta bili obnovljeni 2 avtobusni postajališči.	Do leta 2032 vzpostaviti pet novih avtobusnih postaj.
5.	Zagotoviti povezanost obstoječe kolesarske infrastrukture in pešpoti	S kolesom se je v letu 2024 na delo vozilo 2 % anketirancev.	Delež prebivalcev, ki za prihod na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati na 5 %.
6.	Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti	S kolesom se je v letu 2024 na delo vozilo 2 % anketirancev.	Delež prebivalcev, ki za prihod na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati na 5 %.
7.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež ljudi, ki imajo do delovnega mesta več kot 30 km, je v letu 2024 znašal 11 %.	Delež prebivalcev, ki imajo do delovnega mesta več kot 30 km poti, do leta 2032 znižati na 7 %.
8.	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Izhodiščna vrednost leta 2024 je znašala 51 %.	Delež ljudi, ki za pot na delo porabijo manj kot 15 minut, do leta 2032 povečati z 51 % na 60 %.
9.	Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Delež ljudi, ki se na delo vozijo z avtom, je leta 2024 znašal 96 %.	Uporabo avtomobila za prihod na delo do leta 2032 znižati na 90 %.

Izhodiščne in ciljne vrednosti

Prioritete, ki jim bo občina sledila in si prek njih prizadevala uresničiti zastavljeno vizijo, so:

- spodbujanje trajnostne mobilnosti in aktivnega načina življenja,
- vzpostavitev dostopnega in varnega prometnega sistema,
- izboljšanje povezanosti in kakovosti življenja v skupnosti.

05

PET STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

V sklopu priprave OCPS je bilo opredeljenih pet ključnih stebrov, znotraj katerih so bili nato zasnovani ukrepi.

01

**Celotno prometno
načrtovanje**

ukrepi za vzpostavitev
trajnostnega
prometnega sistema
in zagotovitev višjega
nivoja varnosti

02

Hoja

ukrepi za izboljšanje
infrastrukture,
namenjene pešcem

03

Kolesarjenje

ukrepi za izboljšanje
infrastrukture,
namenjene
kolesarjem

04

**Javni potniški
promet**

ukrepi za nadgradnjo
in optimizacijo
obstoječega sistema
javnega potniškega
prometa

05

Motorni promet

ukrepi za prilagoditev
in zmanjšanje
motornega prometa



Ukrepi so bili oblikovani na podlagi jasno opredeljenih ciljev in vizije ter temeljite analize obstoječega stanja v občini.

Proces izbire ukrepov je bil izjemno natančen, saj ta vsebinski del pomeni osrednji in hkrati tudi najzahtevnejši element priprave strategije. Pri oblikovanju ukrepov so bila upoštevana načela trajnostnega razvoja, v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS, ki izpostavljajo pomen zmanjševanja negativnih vplivov na okolje, povečevanja dostopnosti in zagotavljanja varnosti za vse uporab-

nike prometnega sistema. Proces oblikovanja ukrepov je bil vseskozi podprt s širokim vključevanjem deležnikov, kar je prispevalo k večji usklajenosti strategije z dejanskimi potrebami in pričakovanji občanov. Vsak steber v strategiji je zasnovan tako, da odraža celovito usmeritev v prihodnost in obravnava ključne izzive mobilnosti, s katerimi se sooča občina.

Namen oblikovanja ukrepov je postaviti trdne temelje za izvedbo učinkovitih, družbeno odgovornih in dolgoročnih rešitev, ki bodo prispevale k bolj povezani, vključujoči in trajnostno naravnani skupnosti.

5.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

V steber celostnega prometnega načrtovanja so umeščeni t. i. mehki ukrepi, ki postavljajo temelje za izvajanje ukrepov po ostalih stebrih in tvorijo izhodišče strateškega dokumenta.

Celostno prometno načrtovanje (CPN) pomeni ključni pristop k oblikovanju trajnostnih prometnih rešitev, ki izboljšujejo kakovost življenja, spodbujajo gospodarski razvoj in zmanjšujejo negativne vplive na okolje.

Do leta 2017, torej do sprejetja prve tovrstne strategije v občini, celostni pristop v sklopu načrtovanja prometa ni bil v praksi. Sčasoma se je pojavila potreba po oblikovanju dokumenta, ki promet obravnava celostno in v proces izdelave vključuje tako ključne deležnike kakor tudi splošno javnost.

V preteklosti je bilo načrtovanje prometa usmerjeno investicijsko, s poudarkom na motornem prometu, kar je zanemarjalo bolj trajnostne vidike ter ukrepe, namenjene pešcem in kolesarjem.

Do izdelave dokumenta z analizo obstoječega stanja v občini so v sklopu vključevanja javnosti potekale različne aktivnosti, kot so ankete, delavnice in javne razprave, ki so tako ali drugače sistematično obravnavale prometni sistem v občini.



STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
CPN	spodbujanje ukrepov, ki zmanjšujejo uporabo osebnih motornih vozil in povečujejo uporabo trajnostnih načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, uvedba programov za ozaveščanje prebivalcev o pomenu aktivnega načina življenja	večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	na letni ravni izvesti tri aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti

Strateška vodila in kvantifikacija ambicij za steber CPN



DOSEŽKI NA PODROČJU CPN

- sprejetje, zagon, revizija in prenova strategije
- pripravljanje uravnoteženih ukrepov in projektov
- izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov trajnostne mobilnosti

IZZIVI NA PODROČJU CPN

- čezmerna uporaba osebnih avtomobilov
- pomanjkanje parkirne politike
- finančne omejitve za izvajanje ukrepov
- pomanjkanje usklajenosti

PRILOŽNOSTI NA PODROČJU CPN

- kampanje, ki prikazujejo prednosti trajnostne mobilnosti, lahko spremenijo potovalne navade prebivalcev
- izvedba študije parkirne politike
- črpanje evropskih sredstev
- aktivno vključevanje deležnikov omogoča hitrejše sprejemanje ukrepov in večjo podporo prebivalcev

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
A1	Spodbujanje in promocija hoje, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih.	srednja	++
A2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru CPN.	majhna	++
A3	Vključevanje v evropsko teritorialno sodelovanje v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov, pa tudi v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnotežen razvoj celotne EU s ciljem ustvarjanja konkretnih rešitev za trajnostno mobilnost.	majhna	+
A4	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente (strategija razvoja občine, TUS, mehanizem CTN, LEK ...).	majhna	+
A5	Analiza in izdelava registra nevarnih točk.	majhna	++
A6	Sistemska odprava nevarnih točk (po dve točki letno).	srednja	+++
A7	Izdelava 4-stopenjskega prometnega modela MO Krško.	visoka	++
A8	Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa – javne ustanove (dva načrta).	majhna	+
A9	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS.	srednja	+

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra CPN

Predlagani ukrepi

A1: Spodbujanje in promocija hoje, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih

Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa (JPP), je ključnega pomena. Poseben poudarek bo na mladostnikih, saj so ciljna skupina za oblikovanje trajnostnih potovalnih navad v prihodnosti. Delavnice bodo zasnovane tako, da bodo mlade ozaveščale o koristih trajnostne mobilnosti za zdravje, okolje in skupnost. Po možnosti bodo vključevale tudi praktične aktivnosti, kot so kolesarske delavnice, spoznavanje varnih poti in promocija javnega prometa kot privlačne alternative. Cilj ukrepa je dolgoročno zmanjšati uporabo osebnih vozil med mladimi.

A2: Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru CPN

Namen aktivnega sodelovanja javnosti in ključnih deležnikov pri CPN s pomočjo javnih razprav, delavnic in posvetov je zagotavljanje transparentnosti procesa ter vključevanje mnenj, predlogov in potreb prebivalcev, podjetij, institucij in drugih. Delavnice bodo omogočale usklajevanje različnih interesov, spodbujale diskusije ter pomagale oblikovati rešitve, ki bodo prilagojene dejanskim potrebam in izzivom lokalnega okolja. Tak način sodelovanja bo prispeval k boljšim rešitvam in večji podpori za izvajanje ukrepov.

A3: Vključevanje v evropsko teritorialno sodelovanje v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov, pa tudi v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnotežen razvoj celotne EU s ciljem ustvarjanja konkretnih rešitev za trajnostno mobilnost

Občina se bo aktivno vključevala v programe evropskega teritorialnega sodelovanja, vključno s čezmejnimi, transnacionalnimi in medregionalnimi programi, pa tudi v druge evropske kohezijske politike. Namen je izvajati projekte, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in rešujejo konkretne izzive v lokalnem prostoru. S sodelovanjem bo občina pridobila dostop do finančnih sredstev in izkušenj, ki omogočajo inovativne rešitve. Povezovanje z drugimi regijami in državami bo prispevalo k uravnoteženemu razvoju in krepitvi integriranih pristopov k mobilnosti, kar bo omogočalo trajnosten in usklajen razvoj celotne Evropske unije.

A4: Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente (strategija razvoja občine, TUS, mehanizem CTN, LEK ...)

Namen integracije trajnostne mobilnosti (kot osrednjega vidika) v vse strateške dokumente občine, vključno s prostorskimi, razvojnimi in okoljskimi načrti, je povezovanje in zagotavljanje skladnosti politik, ki spodbujajo okolju prijazno, varno in učinkovito mobilnost. S tem se trajnostna mobilnost ne bo obravnavala zgolj sektorsko, temveč bo postala temeljni del občinskega načrtovanja. Tak pristop bo omogočal boljše usklajevanje ukrepov, učinkovitejšo rabo virov ter zagotavljanje dolgoročnih koristi za prebivalce, gospodarstvo in okolje.

A5: Analiza in izdelava registra nevarnih točk

Opravljen bo sistematična analiza in nato izdelava registra nevarnih točk – območij, ki so za vse udeležence prometno najbolj tvegana. Na podlagi analize bo vzpostavljen register, ki bo omogočal prednostno razvrščanje točk glede na stopnjo tveganja in pripravo ciljno usmerjenih rešitev za njihovo odpravo. Namen je zagotoviti večjo varnost vseh udeležencev v prometu.

A6: Sistemska odprava nevarnih točk (po dve točki letno)

Ukrep sistemske odprave nevarnih točk se povezuje z ukrepom A5. Cilj je izboljšati varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti pešcev, kolesarjev in ranljivih skupin, z uvajanjem ustreznih infrastrukturnih rešitev, kot so dodatna signalizacija, preurejanje križišč ali vzpostavitev zaščitnih ukrepov.

A7: Izdelava 4-stopenjskega prometnega modela MO Krško

Cilj je izdelava 4-stopenjskega prometnega modela, kjer se s preveritvijo treh različnih scenarijev ugotavlja, kako se spremenijo potovalne navade in obremenitve za štiri stebre (hoja, kolesarjenje, JPP in motorni promet).

A8: Izdelava mobilnostnih načrtov za javne ustanove in večje generatorje prometa

Cilj je optimizacija prevoznih navad (predvsem) zaposlenih, in sicer z uvajanjem rešitev, kot je spodbujanje uporabe javnega prevoza, kolesarjenja, hoje in deljenja prevozov. Načrti vključujejo analizo obstoječih prometnih tokov, opredelitev izzivov in izvedbo prilagojenih ukrepov, kot sta izboljšanje infrastrukture za trajnostne oblike prevoza in uvedba spodbud za spremembo potovalnih navad.



5.2 DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je osnovna in najbolj trajnostna oblika mobilnosti – in dostopna je vsem. Z ukrepi, namenjenimi spodbujanju hoje, bomo ustvarili varnejšo, bolj povezano in okolju prijaznejšo skupnost.

Hoja je pogosto podcenjen način mobilnosti. Ne glede na to, ali se ljudje vozijo s kolesom, avtobusom, motorjem ali avtom, prvi in zadnji meter poti vedno premagajo peš. Poleg tega lahko hoja zavzema pomemben delež vsakodnevnih potovanj – naj bo to jutranja pot v šolo, sprehod do restavracije med kosilom, obisk trgovine po službi ali večerni izhod.

Mesta bi morala spodbujati hojo ne le zaradi njene prometne vloge, temveč tudi zaradi številnih pozitivnih učinkov na zdravje in kakovost življenja.

Zato je nujno ustrezno načrtovanje hoje, tudi v manjših mestih, kjer kljub močni tradiciji pešačenja ta pogosto upada. Načrtovanje hoje je tesno povezano z varno mobilnostjo šolarjev, urejanjem stanovanjskih območij in upravljanjem parkirišč, a hkrati vključuje tudi širši nabor ukrepov. Ključni cilj je ustvariti pogoje, ki bodo omogočali prijetno in preprosto pešačenje.

Krško si prizadeva za izboljšanje javne infrastrukture, zlasti površin, namenjenih pešcem, kar je ključnega pomena za varnost, zdravje in družbeno kohezijo prebivalcev. Cesta G1-5 je v območju naselja Krško po celotni dolžini opremljena s pločnikom na eni strani, na območju središča mesta pa na obeh straneh cestišča. Prav tako je s pločniki opremljena večina večjih cest v naselju.

Občina si aktivno prizadeva za izboljšanje površin za pešce s širitvijo in obnavljanjem pločnikov, kar povečuje varnost ranljivih udeležencev v prometu in spodbuja hojo kot način potovanja.

Od sprejetja prejšnje strategije je občina uredila obstoječo in izgradila novo infrastrukturo za pešce na območju podjetja Vipap, prenovljen je bil nadhod čez železniške tire na območju železniške postaje Krško, izvedena pa je bila tudi povezava večnamenskih poti Senovo–Sava.

Anketa o potovalnih navadah je pokazala, da se za hojo kot vsakodnevni način prevoza odloča 5 % prebivalcev (N = 435), le 2 % zaposlenih (N = 220) hodi na delo peš, medtem ko kar 24 % osnovnošolcev (N = 232) vsakodnevno pride peš v šolo.

Eden izmed problemov je nezadovoljnost prebivalcev z urejenostjo obstoječih površin za pešce zunaj naselja Krško, kjer jih z urejenostjo ni zadovoljnih 48 % (N = 435), medtem ko jih je z urejenostjo obstoječih površin za pešce znotraj naselja zadovoljnih kar 69 % (N = 435).

Anketa o
potovalnih
navadah
zaposlenih

Anketa za splošno
javnost o načinih
prevoza za
vsakodnevne poti

Anketa o
potovalnih
navadah
osnovnošolcev

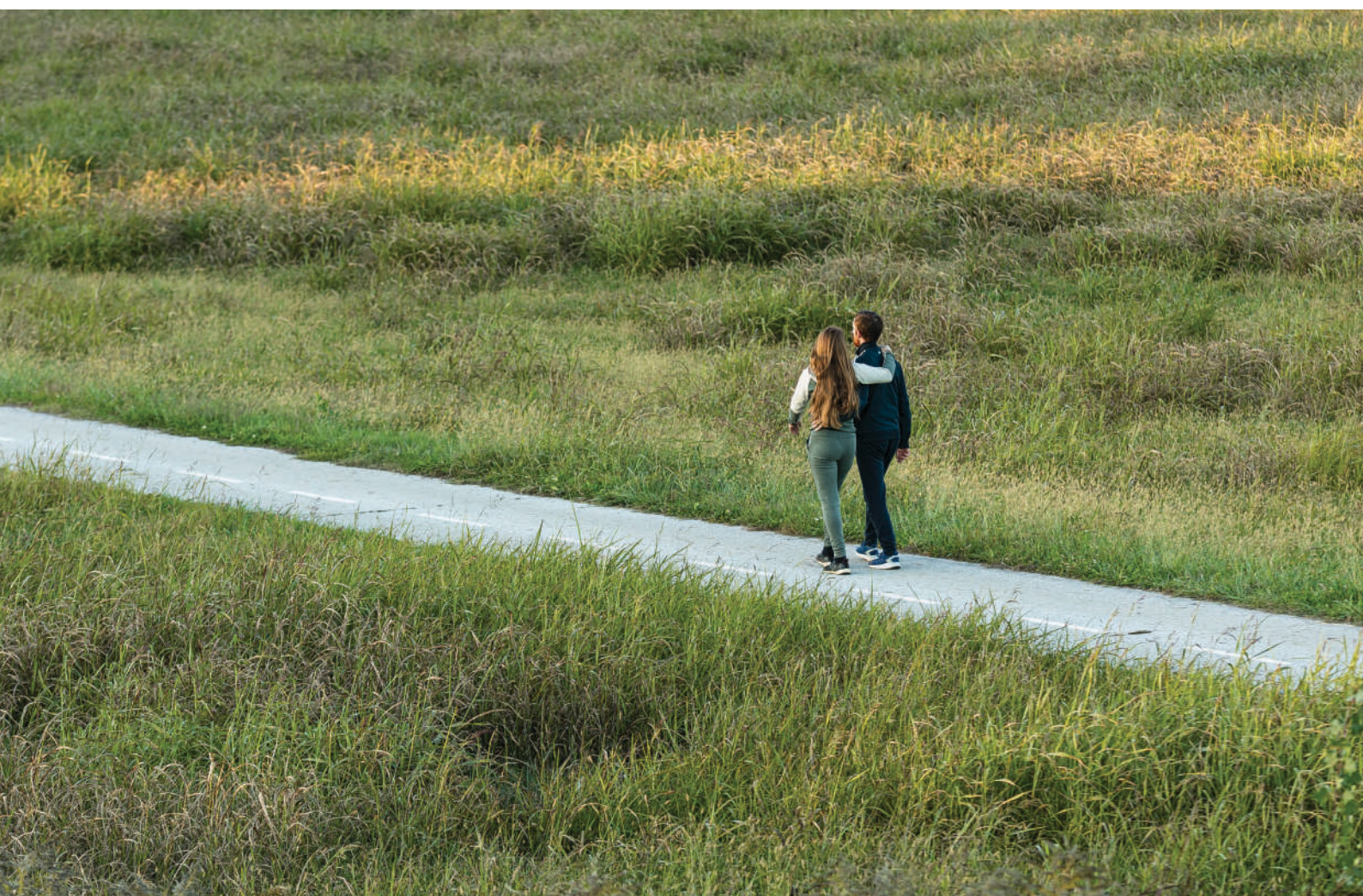


2 %

5 %

24 %

DELEŽ UPORABE HOJE



DOSEŽKI NA PODROČJU HOJE

- infrastrukturna oprema večnamenskih poti ob Savi in Senovo–Brestanica – namestitev klopi in košev za odpadke med letoma 2018 in 2019
- vzpostavitev območij za pešce v predelu Hočevanjevega trga, OŠ Brestanica in delno na območju OŠ Leskovec
- postopno odpravljanje arhitektonskih ovir in postavitve taktilnih označb ob investicijah
- zgraditev in izboljšanje infrastrukture za pešce s prednostno obravnavo šolskih poti (krožišče pri Qlandii in navezava na večnamensko pot ob Savi)
- vzpostavitev sistema »Pešbus« (organizirano s strani OŠ Jurij Dalmatin, OŠ Leskovec in OŠ Senovo)
- rekonstrukcija obstoječega nadhoda prek železniških tirov na ŽP Krško



IZZIVI NA PODROČJU HOJE

- spodbujanje hoje kot trajnostnega in zdravega načina mobilnosti
- nizka ozaveščenost in nezadostna uporaba pešpoti
- obstoječa urbana oprema je potrebna sanacije
- omejena dostopnost za gibalno ovirane osebe
- nepovezanost pešpoti na določenih odsekih

PRILOŽNOSTI NA PODROČJU HOJE

- spodbujanje in promocija pešačenja
- ozelenitev in ureditev urbane opreme
- izboljšanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe
- razširitev in boljša povezanost pešpoti
- sistematično odpravljanje nevarnih prometnih točk



STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
HOJA	razširitev infrastrukture za hojo, tek in kolesarjenje	• izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti • bolj zdravi in aktivnejši prebivalci • zagotovitev povezanosti obstoječe kolesarske infrastrukture in pešpoti	delež šolarjev, ki hodijo v šolo peš, do leta 2032 povečati na 27 %

Strateška vodila in kvantifikacija ambicij za steber »hoja«

HOJA			
ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
B1	Izgradnja infrastrukture za pešce v občini z namenom izboljšanja prometne varnosti.		
B1.1	Senuše	srednja	++
B1.2	Zdole (Zgornja Pohanca)	srednja	++
B1.3	Stari Grad	srednja	+++
B1.4	Pleterje–Zdole	visoka	+
B1.5	Križaj–Podbočje	visoka	++
B1.6	Koprivnica (pločnik in CR)	srednja	+
B1.7	Raka	srednja	++
B1.8	Lokacije po prioritetah iz proračuna MOKK	srednja	+
B2	Vzpostavitev novih povezav prek železnice in reke Save.		
B2.1	Prestavitev nadhoda nad železniško progo ob Potočnici.	visoka	+
B2.2	Ureditev vojaškega mostu čez Savo.	visoka	++
B2.3	Nova brv za pešce in kolesarje čez Savo.	visoka	+++
B3	Vzpostavitev pešpoti, tematskih poti in povezanega sistema površin za pešce (interaktivno).	visoka	+
B4	Ureditev prehodov za pešce.	nizka	+++
B5	Izdelava strateškega načrta dostopnosti za gibalno ovirane.	srednja	+
B6	Prilagoditev površin za pešce za gibalno ovirane osebe v skladu s strateškim načrtom dostopnosti.	srednja	++
B7	Ozelenitev in ureditev urbane opreme znotraj obstoječe infrastrukture za pešce in kolesarje.	srednja	+

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra »hoja«

B1: Izgradnja infrastrukture za pešce v občini z namenom izboljšanja prometne varnosti

Urejanje varnih pločnikov in prehodov za pešce s primerno osvetlitvijo ter umirjanje prometa na območjih, kjer je ta gost, prisotnost pešcev pa je velika. Poseben poudarek bo na zagotovitvi varnejšega in prijetnega gibanja vsem prebivalcem, zlasti otrokom, starejšim in gibalno oviranim osebam.

B2: Vzpostavitev novih povezav prek železnice in reke Save

Vzpostavitev novih povezav prek železnice in Save v MO Krško bo izboljšala prometno dostopnost in povezljivost posameznih delov mesta. Načrt vključuje gradnjo nove brvi in prestavitev nadhoda pri železniški postaji Krško po njeni prenovi, kar bo povečalo varnost in pretočnost prometa. Ta ukrep bo prispeval k hitrejšemu dostopu do javnih storitev, poslovnih con in izobraževalnih ustanov.

B3: Vzpostavitev pešpoti, tematskih poti in povezanega sistema površin za pešce (interaktivno)

Cilj je spodbujanje hoje oziroma trajnostne mobilnosti in izboljšanje kakovosti življenja v občini s sistemom, ki vključuje načrtovanje in urejanje omrežja pešpoti, povezanih z glavnim mestom, naravnimi in kulturnimi točkami ter pomembnimi javnimi objekti, kot so šole, parki in zdravstvene ustanove. Interaktivni element sistema lahko vključuje digitalne platforme, aplikacije ali QR-kode, ki bodo obiskovalcem omogočale dostop do informacij o poti, zgodovini in znamenitostih.

B4: Ureditev prehodov za pešce

Cilj je izboljšanje prometne varnosti in dostopnosti z ureditvijo po enega prehoda za pešce letno. Dobro urejeni prehodi za pešce ne bodo le povečali varnosti, temveč bodo tudi spodbujali hojo in povečevali kakovost urbanega prostora, saj bodo izboljšali povezave med območji in prispevali k bolj trajnostni prometni infrastrukturi.

B5: Izdelava strateškega načrta dostopnosti za gibalno ovirane

Gre za ključni dokument za zagotovitev sistematičnega izboljšanja dostopnosti javnih površin, infrastrukture in storitev. Namen načrta je identificirati ključne ovire, s katerimi se srečujejo gibalno ovirane osebe, ter oblikovati ukrepe za njihovo sanacijo. Dokument bo vključeval analizo obstoječega stanja, zlasti dostopnosti javnih stavb, pločnikov, prehodov za pešce in javnega prevoza. Na podlagi analize bodo nato oblikovani konkretni ukrepi, kot so ureditev klančin in dvigal, širitev pločnikov ter prilagoditev prometne signalizacije in infrastrukture.

B6: Prilagoditev površin za pešce za gibalno ovirane osebe v skladu s strateškim načrtom dostopnosti

Prilagoditev površin za gibalno ovirane osebe bo ključni korak k ustvarjanju dostopnega okolja za vse prebivalce. Na podlagi strateškega načrta dostopnosti bodo obstoječe površine za pešce izboljšane z ukrepi, kot so zgraditev klančin na prehodih za pešce, širitev in nivelacija pločnikov, odstranitev fizičnih ovir ter prilagoditev tlakovanja z uporabo nedrsečih materialov. Poleg fizičnih prilagoditev bo poskrbljeno tudi za boljšo vidnost in osvetlitev kritičnih točk, kot so prehodi za pešce.

B7: Ozelenitev in ureditev urbane opreme znotraj obstoječe infrastrukture za pešce in kolesarje

Zasaditev dreves in drugega zelenja ob poteh zagotavlja senco, izboljšuje mikroklimo ter zmanjšuje učinke toplotnih otokov v urbanih območjih. Zelenje bo prispevalo k zmanjšanju onesnaženosti zraka in ustvarjanju prijetnejšega okolja za gibanje. Poleg ozelenitve bo pomembna tudi ureditev urbane opreme, kot so klopi, pitniki, koši za smeti in stojala za kolesa. Izkušnje bodo dodatno izboljšale uporabnikom prijazne in funkcionalne rešitve, kot so nadstreški na počivališčih ali osvetlitev prostorov za varnejšo uporabo v večernih urah.

5.3 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Kolesarjenje je trajnosten, okolju prijazen način gibanja, ki pripomore k zmanjšanju onesnaženja in izboljšanju telesne kondicije ter povečuje splošno učinkovitost prometa.

Kolesarjenje je način prevoza, ki ga je smiselno spodbujati v mestih in naseljih, kjer so razdalje razmeroma kratke. Pri tem pot v službo morda ni prva prioriteta, saj številni prebivalci delajo v sosednjih krajih oziroma mestih. Učinkovitejša je osredotočanje na šolske poti in druga potovanja, ki niso povezana z delom. Številne otroke v šolo še vedno vozijo z avtomobilom, čeprav bi spodbujanje kolesarjenja lahko prispevalo k njihovi večji samostojnosti, boljšemu zdravju oziroma telesnemu in duševnemu počutju ter celo boljšim učnim rezultatom. Poleg šolskih poti imajo velik potencial za kolesarjenje tudi druga vsakodnevna opravila, kot so nakupovanje, športne in rekreacijske

aktivnosti ter obisk zdravstvenih ustanov.

Poleg šolskih poti ima tudi vožnja na delo velik potencial, še posebej za tiste, ki delajo v bližini svojega doma. Za mnoge je kolo lahko hitra, stroškovno učinkovita in okolju prijazna alternativa avtomobilu. Spodbujanje kolesarjenja med delovno aktivnimi prebivalci ne prispeva le k zmanjšanju prometnih zastojev in onesnaževanja, temveč tudi k večji telesni aktivnosti, kar dolgoročno vpliva na boljše zdravje in večjo produktivnost pri delu. Spodbujanje kolesarjenja za vse vrste dnevnih migracij lahko prispeva k bolj trajnostnemu in prijaznemu mestnemu okolju.

Zato je pomembno zagotoviti varne in privlačne kolesarske povezave do mestnega središča ter do športnih in rekreacijskih objektov.

Ključni ukrepi za izboljšanje pogojev vključujejo umirjanje prometa oziroma zmanjšanje hitrosti in vzpostavitev varnih kolesarskih površin. Varne in dobro urejene poti lahko postanejo hrbtenica kakovostnega omrežja za pešce in kolesarje, ki ga je mogoče, kjer je to potrebno, strateško dopolniti z ločenimi kolesarskimi stezami.



V MO Krško je kot trajnostna rešitev za kratke poti po mestu že vzpostavljen sistem za izposajo koles, ki omogoča preprost in dostopen prevoz. Trenutno ga uporablja 496 registriranih uporabnikov, od katerih je 239 aktivnih, kar pomeni, da to storitev uporabljajo redno. Skupno je bilo opravljenih že 14.459 izposoj, kar kaže na priljubljenost sistema in njegovo uporabnost na vsakodnevni migracijah, kot so poti na delo, v šolo ali po opravkih. Med posameznimi postajami za izposajo koles izstopa lokacija pri Šolskem centru Krško - Sevnica, kjer je bilo zabeleženih kar 2.320 izposoj, kar kaže, da kolesa pogosto uporabljajo mladi za prihod v šolo. Na vsaki postaji je na voljo pet koles, kar omogoča dobro razporeditev po mestu in fleksibilnost pri uporabi. Sistem izposoje tako pomembno prispeva k večji mobilnosti prebivalcev in zmanjšanju odvisnosti od osebnih avtomobilov, kar vpliva na boljše prometne razmere in manjšo obremenitev okolja.

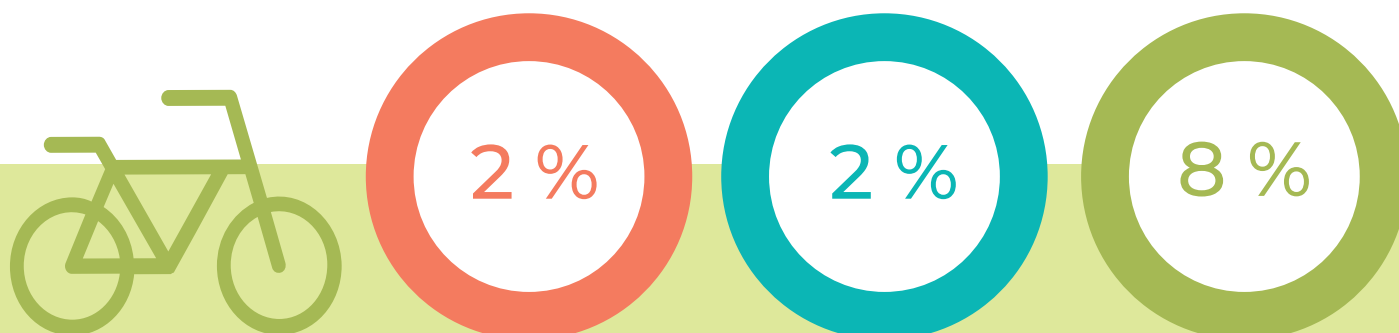


Anketa o potovalnih navadah je pokazala, da se za kolesarjenja kot vsakodnevni način prevoza odloča 2 % prebivalcev (N = 435), prav tako 2 % zaposlenih (N = 220) hodi na delo s kolesom, medtem ko 8 % osnovnošolcev (N = 232) vsakodnevno pride v šolo s kolesom.

Anketa o
potovalnih
navadah
zaposlenih

Anketa za splošno
javnost o načinih
prevoza za
vsakodnevne poti

Anketa o
potovalnih
navadah
osnovnošolcev



DELEŽ UPORABE KOLESARJENJA

DOSEŽKI NA PODROČJU KOLESARJENJA

- dograjevanje kolesarskega omrežja (od šolskega centra do trgovskih centrov ter navezava večnamenske poti Senovo na večnamensko pot ob Savi)
- ureditev parkirišč za kratko- in dolgotrajno parkiranje koles na območju ZD, OŠ Jurija Dalmatina, OŠ Leskovec, OŠ Senovo, knjižnice, pokopališča in pošte
- večje parkirišče s kolesarnico ob železniški postaji Krško
- postavitve števec za kolesa ob kolesarskih povezavah Senovo in Krško–Kostanjevica na Krki
- zgraditev kolesarskega poligona za spretnostno vožnjo (Pump track steza Videm)



IZZIVI NA PODROČJU KOLESARJENJA

- nezadostna ureditev kolesarskih stez v naravi in na turističnih poteh
- nepovezanost ruralne in mestne kolesarske infrastrukture
- slabo povezane kolesarske poti
- pomanjkanje podpore za razvoj e-kolesarjenja
- pomanjkanje kolesarskih povezav med industrijskimi območji in stanovanjskimi predeli
- nezadostna uporaba zaščitnih ukrepov, kot so prometni znaki in opozorila za kolesarje
- neustrezne kolesarnice in varovanje koles

PRILOŽNOSTI NA PODROČJU KOLESARJENJA

- nadaljnji razvoj kolesarskih površin
- širjenje kolesarske mreže
- boljša promocija kolesarjenja kot aktivne oblike mobilnosti
- krepitev intermodalnosti
- postavitve polnilnih postaj za e-kolesa na strateških lokacijah
- izobraževalne kampanje o varnosti v prometu za kolesarje in voznike
- postavitve varnih kolesarnic na ključnih lokacijah



STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
KOLESARJENJE	razvoj mreže dobro označenih in varnih kolesarskih poti in pešpoti, ki omogoča povezan dostop do ključnih točk na območju mesta ter izboljšuje povezanost s podeželjem	izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	število prebivalcev, ki kolo uporabljajo kot vrsto prevoza na delo, do leta 2032 povečati na 5 %

Strateška vodila in kvantifikacija ambicij za steber »kolesarjenje«

KOLESARJENJE			
ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
C1	Vzpostavitev novih kolesarskih povezav.		
C1.1	Sava bike (novi most čez Savo–NEK–meja z občino Brežice).	visoka	++
C1.2	Povezava Pionirska ulica–G1-5–novi most čez Savo.	srednja	+++
C1.3	Večnamenska pot skozi Koprivnico.	srednja	+
C1.4	Ureditev prehoda čez G1-5 (Beli breg–Drnovo).	visoka	++
C1.5	Večnamenska pot ob G1-5 mimo starega Krškega.	srednja	+++
C2	Zagotovitev električnih službenih koles v javnih ustanovah.	srednja	+
C3	Ureditev varne kolesarnice s polnilnico za električna kolesa in skiroje.	srednja	++
C4	Avtomatski števcji kolesarjev.		
C4.1	Sava bike	srednja	+
C4.2	Pionirska ulica	srednja	+
C5	Postavitev servisnih postaj za kolesa.		
C5.1	Sava bike – dve postaji.	srednja	+
C6	Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles.		
C6.1	ŽP Brestanica	srednja	++
C6.2	Leskovec – gasilski dom	srednja	+

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra »kolesarjenje«



C1: Vzpostavitev novih kolesarskih povezav

Različne vrste kolesarskih povezav omogočajo prilagajanje infrastrukture specifičnim potrebam uporabnikov in geografskim značilnostim območja. Uporabniško izkušnjo še dodatno izboljšuje vključitev dodatnih elementov, kot so kolesarski parkirni prostori, servisne točke in označevalne table. Raznolike in povezane kolesarske poti bodo omogočale varnejše, dostopnejše in privlačnejše kolesarjenje za vse starostne skupine ter prispevale k zmanjšanju emisij in prometnih obremenitev. Predvidena je vzpostavitev novih kolesarskih povezav Sava bike (novi most čez Savo–NEK–meja z občino Brežice, Pionirska ulica–G1-5–novi most čez Savo, večnamenska pot skozi Koprivnico, ureditev prehoda in povezava čez G1-5 (Beli breg–Drnovo), večnamenska pot ob G1-5 mimo starega Krškega).

C2: Zagotovitev električnih službenih koles v javnih ustanovah

Uvedba električnih službenih koles v javnih ustanovah bo spodbudila uporabo okolju prijaznih prevoznih sredstev in zmanjšala odvisnost od službenih vozil na fosilna goriva. Električna kolesa bodo omogočala preprosto, hitro in energetsko učinkovito premikanje zaposlenih med različnimi lokacijami pri sestankih in opravilih znotraj občine ali urbanega območja. S tem ukrepom se javnim ustanovam omogoči večja fleksibilnost pri organizaciji dela, hkrati pa se zmanjšajo stroški za gorivo ter vzdrževanje in parkiranje vozil.

C3: Ureditev varne kolesarnice s polnilnicami za električna kolesa in skiroje

Tudi to bo korak za spodbujanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti in mikromobilnosti ter prilagajanje potrebam sodobnih uporabnikov. Kolesarnice bodo opremljene z zaščitnimi prostori za parkiranje, ki bodo vključevali različne varnostne ukrepe. Vsaka bo vsebovala tudi polnilne postaje za električna kolesa in skiroje, ki bodo omogočale hitro in preprosto polnjenje. Poleg tega bodo vključene dodatne funkcionalnosti, kot so nadstreški za zaščito pred vremenskimi vplivi, stojala za vzdrževanje ter informacijske table z navodili za uporabo in podatki o kolesarskih poteh v okolici.

C4: Avtomatski števcji kolesarjev

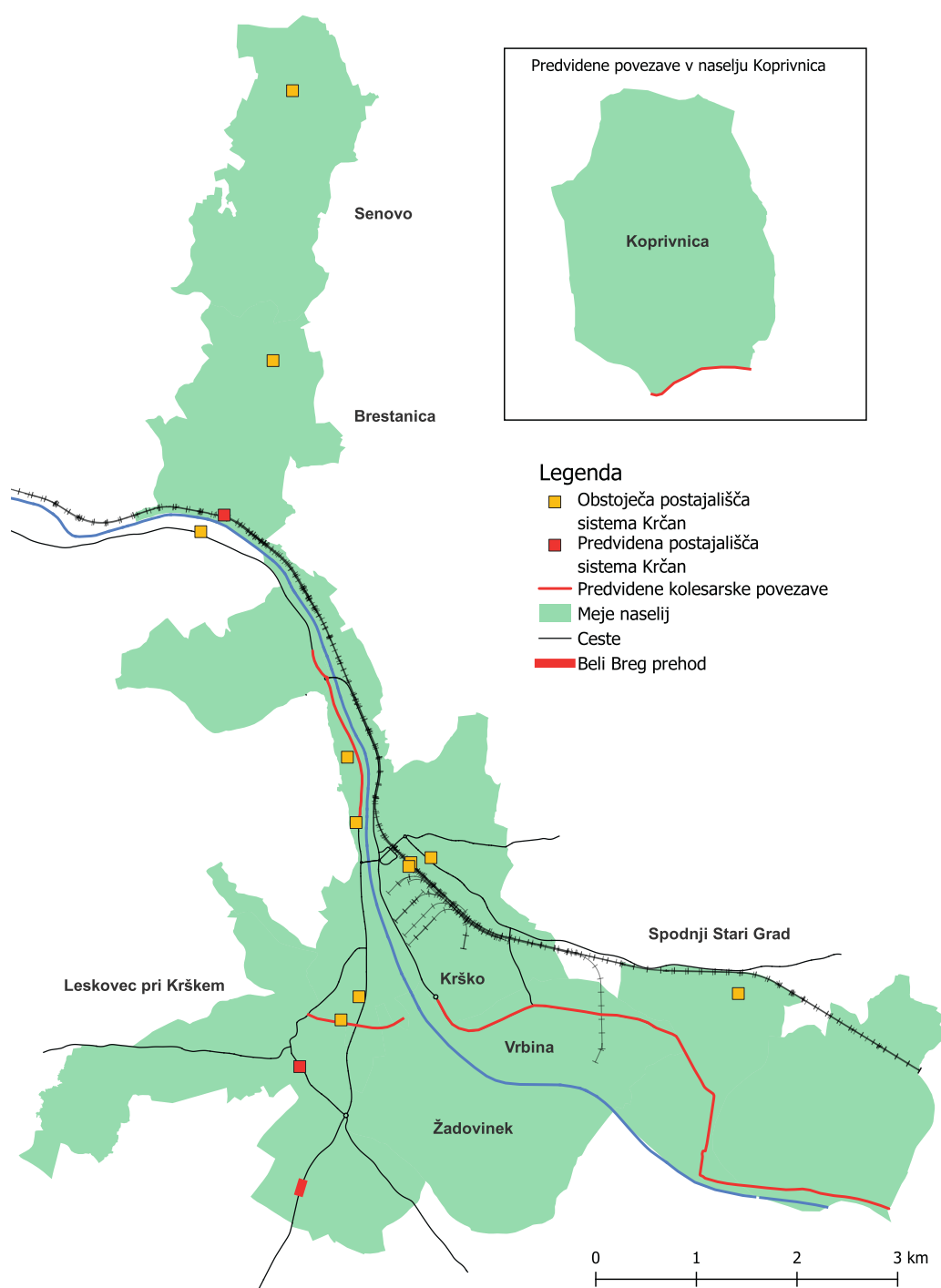
Števci bodo nameščeni na ključnih točkah, kot so priljubljene kolesarske poti ali območja z večjim obsegom dnevnega kolesarskega prometa (Sava bike), na primer v bližini šol (Pionirska ulica), parkov ali mestnega središča. Pridobljeni podatki bodo občini pomagali pri načrtovanju in izboljšanju kolesarske infrastrukture ter spremljanju napredka v spodbujanju kolesarjenja. Števci lahko vključujejo tudi javno prikazovanje števila kolesarjev, kar bo prebivalce spodbujalo k večji uporabi koles in krepilo zavedanje o trajnostni mobilnosti.

C5: Postavitev servisnih postaj za kolesa

Servisni postaji, strateško postavljeni na ključnih lokacijah, kjer se kolesarji pogosto ustavljajo, in opremljeni z osnovnimi orodji za popravila (natični ključi, izvijači, tlačilke za zrak, stojala za vzdrževanje koles ...), bosta kolesarjem omogočali hitro in preprosto izvedbo manjših popravil na poti. Poleg funkcionalnosti je pomembno, da so takšne postaje opremljene z jasnimi navodili za uporabo orodij ter z informacijami o bližnjih kolesarskih povezavah in servisih.

C6: Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles

Posodobitev sistema vključuje uvedbo dodatnih postaj za izposajo koles pri železniški postaji Brestanica in pri gasilskem domu v Leskovcu. Smiselna je širitev sistema na strateških lokacijah, kot so javne ustanove, turistične točke, prometna vozlišča in večja stanovanjska območja. Poleg širjenja pokritosti je pomembna tudi nadgradnja obstoječe infrastrukture. Dodana vrednost je vključitev električnih koles, ki omogočajo dostop do sistema širšemu krogu uporabnikov, vključno z manj aktivnimi posamezniki in prebivalci hribovitih območij.



Shematski prikaz predvidenih kolesarskih povezav

5.4 ČETRTEK STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet (JPP) omogoča prevoz večjega števila ljudi po določenih trasah z uporabo avtobusov, tramvajev, vlakov ali drugih prevoznih sredstev.

Javni prevoz v sistemu mobilnosti igra ključno vlogo, saj vsem prebivalcem zagotavlja dostop do javnih storitev, zaposlitvenih priložnosti, izobraževanja in usposabljanja. Kljub temu pa zagotavljanje privlačnih in učinkovitih prevoznih storitev v manjših mestih pogosto pomeni velik izziv.

Zaradi nižje gostote prebivalstva je vzpostavitev vzdržnega in prilagodljivega javnega prevoza zahtevnejša, pri čemer se storitve pogosto ne odzivajo na dejanske potrebe uporabnikov.

To se kaže v nezadostnem številu postajališč ali njihovi neustrezni lokaciji, v uporabi vozil, ki niso primerna za starejše osebe, ter v neustreznih voznih redih in frekvencah prevozov. Poleg tega so potencialni uporabniki pogosto premalo seznanjeni s storitvami.

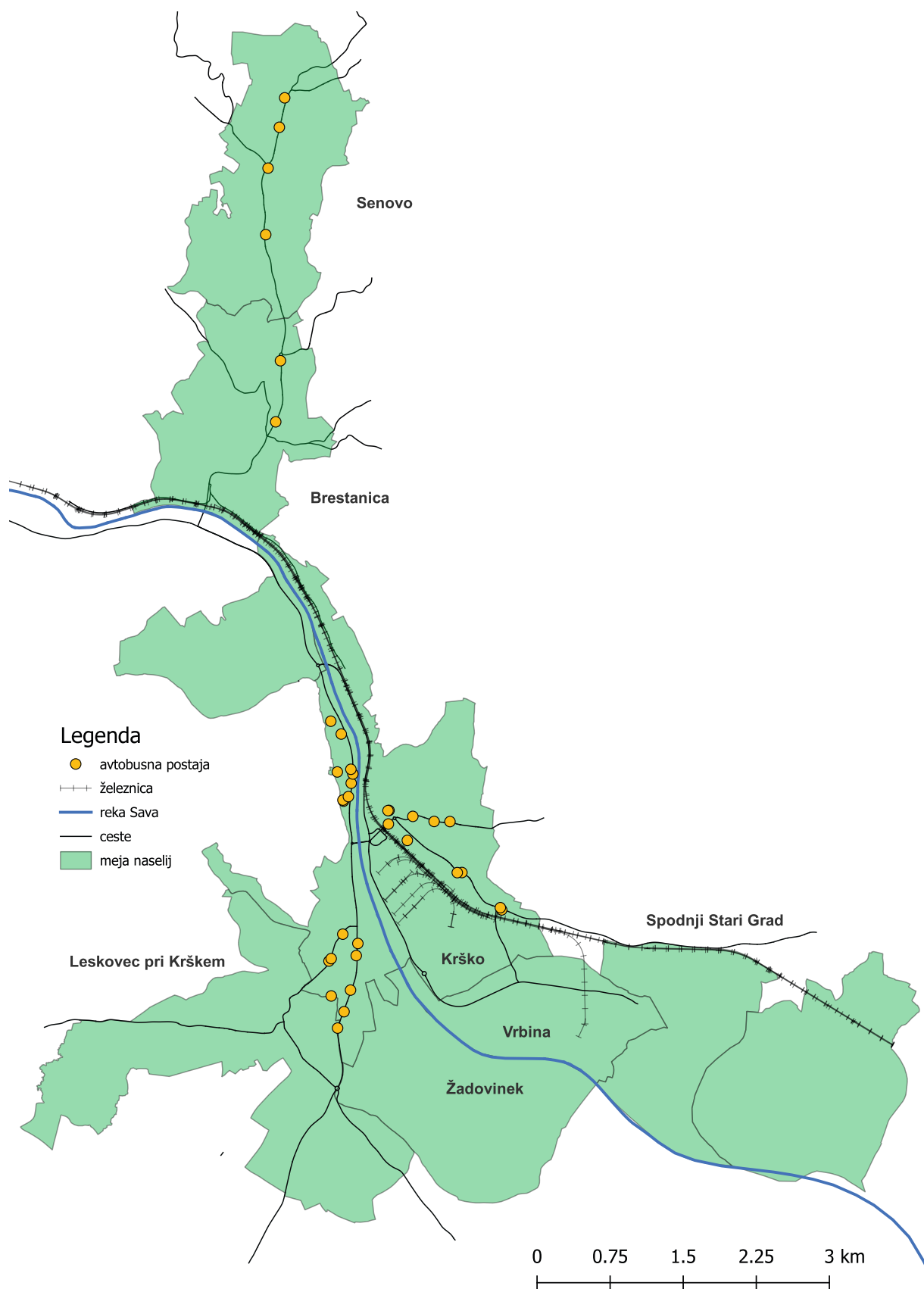
Demografski trendi, kot sta staranje prebivalstva in njegovo krčenje, dodatno prispevajo k zmanjšanju števila potnikov in prihodkov, kar v manjših mestih pogosto vodi v ukinjanje ali zmanjševanje storitev javnega prevoza. Kljub temu pa ta negativni trend ni neizogiben.

Številni javni organi po Evropi razvijajo inovativne oblike javnega prevoza in dopolnilne, t. i. mehke ukrepe, s katerimi skušajo ponovno oživiti prometna omrežja v manjših mestih in skupnostih. Z ustreznim načrtovanjem in prilagoditvijo storitev je mogoče izboljšati dostopnost in privlačnost javnega prevoza ter zagotoviti njegovo dolgoročno vzdržnost.

Avtobusni promet v MO Krško je organiziran s strani podjetja Nomago. Regionalne linije so vzpostavljene do naselij Bistrica ob Sotli, Brežice, Celje, Novo mesto, Podsreda in Sevnica. V naseljih Krško, Videm, Leskovec in Sremič obratuje javni mestni potniški promet.

Ponuja ga MO Krško v sodelovanju s prevozniki podjetjem Nomago. Linije javnega mestnega potniškega prometa zajemajo območje avtobusnih postaj v naseljih Krško, Videm, Leskovec pri Krškem in Sremič. Skupna dolžina linij znaša 21 kilometrov. Poleg glavne avtobusne postaje je v omenjenih naseljih še 28 avtobusnih postajališč; tako je mesto dobro opremljeno, z izjemo PC Vrbina.

Železniška postaja Krško je osrednja točka za potniški in tovorni promet v občini. Potniške storitve vključujejo redne linije do Ljubljane, Maribora, Celja in Zagreba, kar prebivalcem in obiskovalcem omogoča preprost dostop do teh mest.



Shematski prikaz avtobusnih postajališč

DOSEŽKI NA PODROČJU JPP

- redno obnavljanje in vzpostavljanje avtobusnih postaj tako v mestnem potniškem prometu kot na ostalih relacijah
- vzpostavitev sistema P + R ob železniški postaji Krško
- vzpostavitev storitve za prevoz na klic v okviru projekta Sopotnik
- dodatno financiranje JPP (sofinanciranje RS in MOKK)



IZZIVI NA PODROČJU JPP

- nepokritost nekaterih območij z ustreznimi linijami in frekvencami
- neusklajenost voznih redov z lokalnimi gospodarskimi dejavnostmi
- odsotnost intermodalnih točk
- neustrezna ureditev parkirišč z navezavo na uporabo javnega potniškega prometa

PRILOŽNOSTI NA PODROČJU JPP

- širitev in izboljšanje omrežja JPP z razširitvijo linij in povečanjem frekvenc
- optimizacija voznih redov avtobusov
- krepitev intermodalnosti
- uvedba srednje velikih vozil za prevoz na klic, kjer ni rednih linij



STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
JPP	uvredba cenovno dostopnega in prilagodljivega javnega prevoza, ki zajema tudi oddaljene podeželske predele in ranljive skupine prebivalstva	• vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost • bolj razvejen in časovno ekonomičen javni prevoz	delež uporabe javnega prevoza kot načina potovanja po vsakodnevnih poteh do leta 2032 zvišati na 5 %

Strateška vodila in kvantifikacija ambicij za steber »JPP«

JAVNI POTNIŠKI PROMET			
ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
D1	Vzpostavitev polnilnega mesta za električne avtobuse.	visoka	+
D2	Vzpostavitev novih in ureditev obstoječih avtobusnih postajališč z vso spremljajočo infrastrukturo (razsvetljava, klopi, obvestilne table ...).	srednja	++
D3	Celovita študija razvoja JPP s postavitvijo števec JPP.	nizka	++
D4	Optimizacija linij in voznih redov mestnega potniškega prometa na podlagi celovite študije.	srednja	++
D5	Vzpostavitev nove hitre linije med JV-Slovenijo in Ljubljano.	visoka	++
D6	Izboljšanje prikaza informacij o JPP – vozni redi, cene itd.	visoka	++
D7	Povišanje frekvence javnih prevozov v času prometnih konic.	srednja	+
D8	Vzpostavitev brezplačnih avtobusnih linij ob prireditvah.	srednja	+
D9	Povezava podeželja z mestom prek sistema javnega prevoza na klic, srednje velika električna vozila (8 ljudi).	visoka	++

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra »JPP«

D1: Vzpostavitev polnilnega mesta za električne avtobuse

Električni avtobusi so okolju prijaznejša alternativa vozilom na fosilna goriva, saj ne povzročajo emisij izpušnih plinov in imajo nižji ogljični odtis. Polnilne postaje so ključne za omogočanje nemotenega delovanja teh vozil, saj zagotavljajo potrebna polnjenja ter tako omogočajo daljše vožnje in boljšo pokritost območja z JPP. Ukrep bo omogočil vključitev električnih avtobusov v obstoječi vozni park, kar bo v mestnem okolju prineslo zmanjšanje emisij in hrupa.

D2: Vzpostavitev novih in ureditev obstoječih avtobusnih postajališč z vso spremljajočo infrastrukturo (razsvetljava, klopi, obvestilne table ...)

Vzpostavitev novih in ureditev obstoječih avtobusnih postajališč z vso spremljajočo infrastrukturo je ukrep, ki bo pomembno izboljšal dostopnost in uporabniško izkušnjo javnega prevoza. Postajališča z ustrezno razsvetlavo, klopmi in obvestilnimi tablamami bodo uporabnikom omogočila udoben in varen začetek poti. Redno vzdrževanje postajališč in njihova prilagoditev potrebam uporabnikov bosta povečala privlačnost javnega prevoza in občane spodbudila k njegovi uporabi.

D3: Celovita študija razvoja JPP s postavitvijo števec JPP

Celovita študija razvoja JPP je temelj za optimizacijo omrežja, povečevanje njegove učinkovitosti in prilagoditev potrebam uporabnikov. Vključevanje števec JPP, ki natančno beležijo število potnikov na posameznih linijah, bi omogočilo zbiranje podatkov, ki bi lahko pomagali pri analizi prometa. S pomočjo teh podatkov bi lahko prepoznali obdobja večje obremenitve in najbolj kritične točke v omrežju, kar bi omogočilo boljše načrtovanje voznih redov in prilagoditve, kot je povečanje števila vozil v prometnih konicah.

D4: Optimizacija linij in voznih redov mestnega potniškega prometa na podlagi celovite študije

S pomočjo podatkov, zbranih skozi študijo, bo mogoče podrobno analizirati trenutne linije in ugotoviti, kje prihaja do neučinkovitosti, kot so dolge čakalne dobe, neustrezne frekvence ali preveč zgoščeni vozni redi. Optimiziranje voznih redov bo omogočilo boljše prilagajanje potrebam potnikov, predvsem v obdobjih prometnih konic, ko se povpraševanje po javnem prevozu poveča.

D5: Vzpostavitev nove hitre linije med JV-Slovenijo in Ljubljano

Predlagani ukrep rešuje težave dnevnih migrantov iz vzhodnega dela dolenjske regije pri dostopu do Ljubljane. Rešitev predvideva vzpostavitev nove hitre avtobusne linije na relaciji Krško–Ljubljana, ki bi s postanki ob izbranih avtocestnih priključkih bistveno izboljšala trenutno ponudbo JPP. Nova linija bi omogočala hitro in učinkovito povezavo, saj bi postajališča v bližini avtocestnih priključkov (Drnovo in Smednik) dopolnjevala parkirišča P + R, kar bi omogočalo hitro vstopanje in izstopanje potnikov. Cilj ukrepa je ponuditi trajnostno alternativo avtomobilskemu prevozu, zmanjšati prometne zastoje na vpadnicah v Ljubljano in omiliti t. i. “prevozno revščino” pri prebivalcih, ki si drugih oblik prevoza ne morejo privoščiti. S tem bi se povečala dostopnost prestolnice, izboljšala povezanost regije in zmanjšala odvisnost od osebnih vozil.

D6: Izboljšanje prikaza informacij o JPP – vozni redi, cene itd.

Ukrep vključuje optimizacijo dostopa do uporabnih vsebin, kot so vozni redi, cene in druge ključne informacije. Z njihovo vključitvijo v občinske spletne strani in fizične informacijske točke se bo izboljšala uporabniška izkušnja in spodbudila večja uporaba JPP. Dober prikaz informacij bo uporabnikom omogočil, da hitro in brez težav najdejo potrebne podatke, kar bo zmanjšalo negotovost in povečalo zaupanje v sistem. Poleg tega vključitev aplikacij in digitalnih platform za spremljanje prihodov avtobusov v realnem času zagotavlja dodatno udobje in natančne informacije, kar povečuje zadovoljstvo potnikov.

D7: Povišanje frekvence javnih prevozov v času prometnih konic

Povečanje frekvence bo izboljšalo kakovost mestnega prevoza, predvsem v obdobjih največje obremenitve, kot so jutranje in popoldanske konice. V teh urah je povpraševanje po javnem prevozu največje, kar pogosto privede do preobremenitve vozil, daljših čakalnih dob in nezadovoljstva uporabnikov. Povečanje frekvenc v prometnih konicah bo zmanjšalo emisije, saj bo spodbudilo večjo uporabo javnega prevoza, ki je energetsko učinkovitejši kot prevoz z individualnimi vozili.

D8: Vzpostavitev brezplačnih avtobusnih linij ob prireditvah

Brezplačne avtobusne linije bodo omogočile preprost in okolju prijazen dostop do večjih dogodkov, kot so kulturne prireditve, festivali, športni dogodki in sejmi, ki privabijo veliko število ljudi. Pripomogle bodo k zmanjšanju zastojev, povečale pretočnost prometa in zmanjšale potrebo po parkiranju, kar bo posledično zmanjšalo obremenitev parkirnih mest v mestnem središču in na območju dogodkov. Uvedba brezplačnih linij ob prireditvah je tudi promocijski ukrep za širšo uporabo javnega prevoza in krepitev trajnostnih prometnih navad v skupnosti.

D9: Povezava podeželja z mestom prek sistema javnega prevoza na klic, srednje velika električna vozila (8 ljudi)

Vzpostavitev sistema javnega prevoza na klic, ki uporablja srednje velika vozila (za 8 ljudi), omogoča boljšo povezljivost podeželskih območij z mestnim centrom. Prevoz na klic je prilagodljiv, saj ga uporabniki naročijo po potrebi, kar zmanjša število praznih voženj in poveča učinkovitost sistema. Takšen sistem bo omogočil boljšo mobilnost tistim, ki živijo v podeželskih predelih, in jim zagotovil dostop do ključnih storitev in dejavnosti v mestu (šole, zdravstvene ustanove, službe in trgovine).



5.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET

Motorni promet vključuje uporabo motornih vozil, kot so avtomobili, tovornjaki, motocikli ipd. Je najpogostejše uporabljena oblika prevoza, vendar povzroča številne okoljske izzive, vključno z onesnaževanjem zraka, hrupom in prometnimi zastoji.

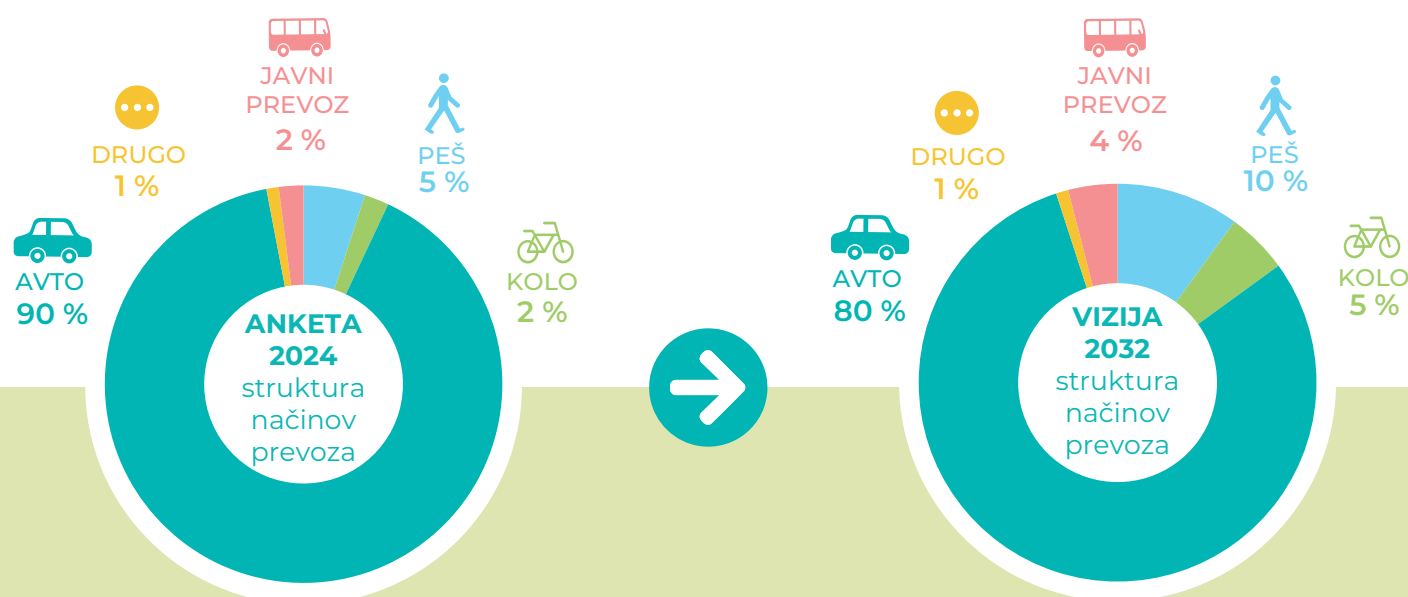
Javni prevoz v sistemu mobilnosti igra ključno vlogo, saj vsem prebivalcem zagotavlja dostop do javnih storitev, zaposlitvenih priložnosti, izobraževanja in usposabljanja. Kljub temu pa zagotavljanje privlačnih in učinkovitih prevoznih storitev v manjših mestih pogosto pomeni velik izziv.

Motorni promet je pomemben del prometnega sistema, vendar prinaša številne izzive, kot so denimo zastoji ter onesnaževanje zraka z izpusti toplogrednih plinov in škodljivih snovi, kar prispeva k slabši kakovosti zraka. Povečanje števila vozil na cestah vodi v preobremenitev cestne infrastrukture, kar vpliva na kakovost življenja in povečuje tveganje za prometne nesreče. Reševanje teh težav zahteva uvajanje trajnostnih rešitev, kot sta spodbujanje javnega prevoza, kolesarjenja in hoje ter izboljšanje prometne infrastrukture za povečanje varnosti in zmanjšanje obremenitev.

Najbolj obremenjen del cestnega omrežja

MO Krško je avtocesta A2. Med državnimi cestami nižje kategorije je najbolj obremenjena glavna cesta G1-5, odsek 0336 Krško–Drnovo. Novembra leta 2019 je bila zaključena gradnja obvoznice Krško, ki je bila sofinancirana s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj. Dela so zajemala rekonstrukcijo lokalne ceste Krško–Vrbina v dolžini približno 1.100 m, gradnjo mostu čez Savo dolžine 297 m, gradnjo križišča na desnem bregu Save in novogradnjo obvoznice Žadovinek. Cilj projekta je bil s preusmeritvijo tranzitnega prometa (sever–jug) na obvoznico zagotoviti varnejšo prometno povezavo, skrajšati potovalne čase in izboljšati stanje okolja v mestu.

Največja parkirišča ležijo ob nakupovalnih centrih in proizvodnih obratih. Večje število parkirišč je tudi ob večstanovanjskih objektih. Parkirne površine so ustrezno označene. Večji del starega mestnega jedra je urejen kot območje kratkotrajnega parkiranja. Modra cona je tudi pred pošto v Vidmu in pod kopališčem v Leskovcu pri Krškem.



DOSEŽKI NA PODROČJU MOTORNEGA PROMETA

- osvetlitev in ureditev signalizacije na potencialno nevarnih mestih (prehodi za pešce ipd.)
- vzpostavitev območij omejenega prometa (30 km/h) v stanovanjskih predelih (staro mestno jedro, Zdolska cesta, Ulica Anke Salmičeve, Kolodvorska ulica, pri OŠ dr. Mihajla Rostoharja, stanovanjske ulice na Vidmu)
- razširitev časovne omejitve parkiranja (na območju Ceste krških žrtev 1–41 in pred občino)
- ovire proti divjemu parkiranju na območju OŠ Krško, OŠ Brestanica in pokopališča
- širitev omrežja električnih polnilnic in polnilnih postaj za plin (javne polnilnice na območju starega mestnega jedra in Tovarniške ulice, zasebni ponudniki na območju Vrbine, gostišče Tri lučke)
- nakup dodatnega električnega vozila VW Lupo



IZZIVI NA PODROČJU MOTORNEGA PROMETA

- dotrajane in ozke lokalne ceste, ki ne omogočajo varnega srečevanja vozil
- visok delež uporabe motornih vozil
- neupoštevanje cestnoprometnih predpisov
- preveč prostora je namenjenega motornemu prometu
- večina vozil je zasedena zgolj z voznikom
- neuporaba vozil z manjšimi emisijami toplogrednih plinov

PRILOŽNOSTI NA PODROČJU MOTORNEGA PROMETA

- krepitev intermodalnosti z izboljšanjem povezav med različnimi oblikami prevoza
- promocija prometne varnosti z izobraževanjem, boljšo signalizacijo in urejanjem kritičnih odsekov
- souporaba vozil
- sprejemanje ukrepov za umirjanje prometa
- zmanjšanje odvisnosti od motornih vozil s spodbujanjem hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza
- več potnikov v vozilu



STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
MOTORNI PROMET	vedba varnejših cestnih rešitev, kot so območja umirjenega prometa in ločene poti za motorna vozila, kolesarje in pešce, z izboljšanjem prometne signalizacije in infrastrukture	znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	delež uporabe avtomobila kot prevoznega sredstva za vsakodnevne poti do leta 2032 znižati na 80 %

Strateška vodila in kvantifikacija ambicij za steber »motorni promet«



MOTORNI PROMET

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
E1	Ureditev prometne signalizacije za potrebe preusmeritve tranzitnega tovornega in osebnega prometa na obvoznico.	nizka	+
E2	Vzpostavitev enosmernih režimov na lokalnih cestah z namenom umiritve prometa ter povečanja površin za pešce in kolesarje.	visoka	++
E3	Umirjanje prometa v naseljih s sodobnimi ukrepi (npr. zožitev profila vozišč, širše površine za pešce in kolesarje ter ozelenitev) – pet projektov.	srednja	++
E4	Vzpostavitev točk za souporabo prevozov z možnostjo parkiranja.		
E4.1	Drnovo	srednja	++
E4.2	Smednik	srednja	+
E5	Analiza parkirnih površin in parkirna politika.	srednja	+++
E6	Povečanje nadzora hitrosti v strnjenih naseljih.	srednja	++
E7	Prikazovalniki hitrosti.	srednja	+++

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra »motorni promet«

E1: Ureditev prometne signalizacije za potrebe preusmeritve tranzitnega tovornega in osebnega prometa na obvoznico

Preusmeritev tranzitnega prometa iz mestnega središča na obvoznico bo omogočila zmanjšanje prometa v mestu, kar bo pripomoglo k večji varnosti pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev v prometu ter k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, kot so emisije CO₂ in hrup. Za učinkovito preusmeritev prometa bo zagotovljena jasna in razumljiva prometna signalizacija, ki bo voznike pravočasno opozorila na spremembe poti in jih preusmerila na novo obvoznico.

E2: Vzpostavitev enosmernih režimov na lokalnih cestah z namenom umiritve prometa ter povečanja površin za pešce in kolesarje

Enosmerni režimi omogočajo boljšo razporeditev prometa na urbanih območjih, saj zmanjšujejo število kritičnih točk in omogočajo lažjo pretočnost. S preusmeritvijo prometa se bo hkrati zmanjšala potreba po širših voziščih, kar bo zagotovilo več prostora za pločnike, kolesarske steze ali zelene površine. Takšna ureditev bo povečala tudi privlačnost naselij za prebivalce, saj bo omogočila udobnejše in varnejše gibanje pešcev in kolesarjev. Večanje površin za pešce in kolesarje bo spodbudilo tudi zdrav način življenja in trajnostne oblike prevoza, kar bo pripomoglo k zmanjšanju količine onesnaževal in k boljši kakovosti zraka na urbanih območjih.

E3: Umirjanje prometa v naseljih s sodobnimi ukrepi (npr. zožitev profila vozišč, širše površine za pešce in kolesarje ter ozelenitev)

Umirjanje prometa v naseljih je ključnega pomena za povečanje varnosti, izboljšanje kakovosti življenja in spodbujanje trajnostne mobilnosti. Sodobni ukrepi, kot so zožitev profila vozišč, širše površine za pešce in kolesarje ter ozelenitev, bodo učinkovito zmanjšali hitrosti v prometu in izboljšali stanje okolja na urbanih območjih. Zožitev vozišč bo omogočila znižanje hitrosti vozil in zmanjšanje prometa skozi naselja, kar bo povečalo varnost pešcev in kolesarjev. Širjenje površin za pešce in kolesarje bo zmanjšalo prostor, namenjen vozilom, kar bo spodbudilo trajnostne oblike prevoza, kot sta pešačenje in kolesarjenje. Zasaditev dreves in drugih rastlin na javnih površinah bo prispevala k boljši mikroklimi, zmanjšala hrup in zagotovila estetske koristi, ki ustvarjajo prijetnejše okolje za prebivalce.

E4: Vzpostavitev točk za souporabo prevozov z možnostjo parkiranja

Vzpostavitev točk za souporabo prevozov (carpooling), ki vključujejo urejena parkirišča P + R, je predvidena na območju avtocestnih priključkov Drnovo in Smednik. Namen ukrepa je spodbuditi skupne vožnje, zmanjšati število osebnih vozil na cestah ter izboljšati mobilnost prebivalcev občine Krško in širše regije. Urejena postajališča omogočajo varno parkiranje ter preprosto organizacijo skupnih prevozov med dnevnimi migranti in drugimi potniki. Ukrepi prispeva k zmanjšanju prometnih zastojev, k nižjim izpustom ter k večji stroškovni učinkovitosti prevozov, hkrati pa spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

E5: Analiza parkirnih površin in parkirna politika

S povečevanjem števila vozil v mestih postaja potreba po dobro zasnovani parkirni infrastrukturi še posebej izrazita. Analiza parkirnih površin bo vključevala preučitev trenutnega stanja parkirnih mest, njihove uporabe, zmogljivosti in dostopnosti ter učinkovitosti obstoječe regulacije parkiranja. Preučeni bodo različni kazalniki, kot so razpoložljivost parkirnih mest, dolžina parkirnih obdobj, vrste parkirišč (javna, zasebna) in obremenitev določenih območij. Cilj je uravnoteženje potreb uporabnikov s prostorskimi omejitvami.

E6: Povečanje nadzora hitrosti v strnjenih naseljih

V strnjenih naseljih so nevarnosti zaradi prekoračitve hitrosti še posebej velike. Z implementacijo ukrepov za nadzor hitrosti se bo zmanjšalo tveganje za nesreče, predvsem tiste, v katerih so udeleženi pešci in kolesarji. Eden od ključnih ukrepov bo postavitve fiksni in mobilni radarjev ter kamer za spremljanje hitrosti, ki omogočajo kontinuiran nadzor in hitro ukrepanje ob prekoračitvi dovoljene hitrosti. S tem bo dosežen večji nadzor, pa tudi zmanjšanje hitrosti vozil, kar bo posledično povečalo varnost v strnjenih naseljih.

E7: Prikazovalniki hitrosti

Na izbranih cestnih odsekih v občini Krško, kjer so zaznane težave s preseganjem dovoljene hitrosti in kjer tako obstajajo povečana prometna varnostna tveganja, bo predvidoma vsako leto nameščen po en prikazovalnik hitrosti. Namen ukrepa je umiritev prometa, povečanje varnosti vseh udeležencev in ozaveščanje voznikov o njihovi dejanski hitrosti. Prikazovalniki hitrosti spodbujajo preventivno zmanjšanje hitrosti, prispevajo k bolj urejenemu prometnemu toku in izboljšujejo bivalno okolje ob cestah. Namestitev bo potekala postopno, pri čemer bodo imele prednost varnostno kritične točke.



06

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt je ključnega pomena za uresničevanje strateških izhodišč občine na področju prometa. V njem so opredeljeni ukrepi, ki zagotavljajo uravnotežen razvoj vseh potovalnih načinov in prometnih pod-sistemov. Načrt zajema obdobje sedmih let (za morebitna daljša obdobja so podane le splošne usmeritve), vključuje pa podroben seznam ukrepov, razvrščenih po posameznih stebrih strategije.

Poseben poudarek je namenjen jasno določenim odgovornostim, virom financiran-

ja in časovnici izvedbe, s čimer bo zagotovljena učinkovitost izvajanja ukrepov. Vsak ukrep zato vsebuje informacije o odgovornosti, zahtevnosti, stroških občine, virih financiranja in rokih izvedbe. Financiranje ukrepov temelji na razpoložljivih sredstvih iz proračuna občine in proračuna Republike Slovenije, pri čemer se upoštevajo možnosti sofinanciranja in pridobivanja dodatnih virov. Vsebina načrta je bila pred potrditvijo preverjena v krogu ožje in širše delovne skupine ter vodstva občine, kar je prispevalo k njegovi usklajenosti in izvedljivosti.



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih.	2.000 €/leto	srednja	MO KK, izobraževalne ustanove, SPVCP	MOKK, EU, RS	2025-2032
A2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru CPN.	4.000 €	majhna	MOKK	MOKK, EU, RS	2025-2032
A3	Vključevanje v evropsko teritorialno sodelovanje v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov, pa tudi v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnotežen razvoj celotne EU s ciljem ustvarjanja konkretnih rešitev za trajnostno mobilnost.	4.000 €	majhna	MOKK	MOKK, EU, RS	2025-2032
A4	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente (strategija razvoja občine, TUS, mehanizem CTN, LEK ...).	3.000 €	majhna	MOKK	MOKK, EU, RS	2025-2032
A5	Analiza in izdelava registra nevarnih točk (za vse stebre prometa).	20.000€	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2025-2026
A6	Sistemska odprava nevarnih točk (po dve točki letno).	20.000 €/leto	srednja	MOKK, DRSI	MOKK, EU, RS	2027-2032
A7	Izdelava 4-stopenjskega prometnega modela MO Krško.	35.000 €	visoka	MOKK	MOKK	2026
A8	Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa – javne ustanove (dva načrta).	14.000 €	majhna	MOKK	MOKK	2026-2028
A9	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS.	2.500 €	srednja	MOKK	MOKK	2025-2032

HOJA

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
B1	Izgradnja infrastrukture za pešce v občini z namenom izboljšanja prometne varnosti.					
B1.1	Senuše	600.000 €	srednja	MOKK	MOKK	2024–2029
B1.2	Zdole (Zgornja Pohanca)	300.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2025–2032
B1.3	Stari Grad	1.300.000 €	srednja	MOKK	MOKK	2025–2027
B1.4	Pleterje–Zdole*	7.000.000 €	visoka	MOKK, DRSI	MOKK, EU, RS	2025–2027
B1.5	Križaj–Podbočje	500.000 €	visoka	MOKK, DRSI	MOKK, EU, RS	2026–2029
B1.6	Raka*	3.200.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2032
B1.7	Lokacije po prioritetah iz proračuna MOKK	2.000.000 €	srednja	MOKK	MOKK	2027–2032
B2	Vzpostavitev novih povezav prek železnice in reke Save.					
B2.1	Prestavitev nakhoda nad železniško progo ob Potočnici.	400.000 €	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2025–2026
B2.2	Ureditev vojaškega mostu čez Savo.	2.600.000 €	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2025–2027
B2.3	Nova brv za pešce in kolesarje čez Savo.	4.800.000 €	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2030
B3	Vzpostavitev pešpoti, tematskih poti in povezanega sistema površin za pešce (interaktivno).	50.000 €	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2029
B4	Ureditev prehodov za pešce.	12.000 €/leto	nizka	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2032
B5	Izdelava strateškega načrta dostopnosti za gibalno ovirane.	10.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2025–2026
B6	Prilagoditev površin za pešce za gibalno ovirane osebe v skladu s strateškim načrtom dostopnosti.	10.000 €/leto	srednja	MOKK, DRSI	MOKK	2027–2032
B7	Ozelenitev in ureditev urbane opreme znotraj obstoječe infrastrukture za pešce in kolesarje.	20.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2028

*investicijska vrednost vključuje tudi rekonstrukcijo državne ceste in ureditve avtobusnih postajališč

KOLESARJENJE

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
C1	Vzpostavitev novih kolesarskih povezav.					
C1.1	Večnamenska pot ob G1-5 mimo starega Krškega.	2.600.000 €	srednja	MOKK, DRSI	MOKK, EU, RS	2026–2027
C1.2	Večnamenska pot skozi Koprivnico.	2.100.000 €	srednja	MOKK, DRSI	MOKK, EU, RS	2026–2028
C1.3	Sava bike (novi most čez Savo–NEK–meja z občino Brežice).	2.500.000 €	visoka	MOKK, DRSI	MOKK, EU, RS	2026–2029
C1.4	Povezava Pionirska ulica–G1-5–novi most čez Savo.	650.000 € €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2029
C1.5	Ureditev prehoda čez G1-5 (Beli breg–Drnovo).	350.000 €	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2027–2030
C2	Zagotovitev električnih službenih koles v javnih ustanovah.	10.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2027
C3	Ureditev varne kolesarnice s polnilnico za električna kolesa in skiroje.	40.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2028
C4	Avtomatski števec kolesarjev.					
C4.1	Sava bike	3.500 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2028
C4.2	Pionirska ulica	3.500 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2028
C5	Postavitev servisnih postaj za kolesa.					
C5.1	Sava bike – dve postaji	5.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2030
C6	Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles.					
C6.1	ŽP Brestanica	45.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2028–2030
C6.2	Leskovec – gasilski dom	45.000 € €	srednja	MOKK, DRSI	MOKK	2028–2030

JAVNI POTNIŠKI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
D1	Vzpostavitev polnilnega mesta za električne avtobuse.	100.000 €	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2025–2026
D2	Vzpostavitev novih in ureditev obstoječih avtobusnih postajališč z vso spremljajočo infrastrukturo (razsvetljava, klopi, obvestilne table ...).	10.000 €/leto	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2032
D3	Celovita študija razvoja JPP s postavitvijo števec JPP.	25.000 €	nizka	MOKK	MOKK, EU, RS	2026
D4	Optimizacija linij in voznih redov mestnega potniškega prometa na podlagi celovite študije.	15.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2027
D5	Vzpostavitev nove hitre linije med JV-Slovenijo in Ljubljano.	10.000 €	visoka	MOPE	MOKK, EU, RS	2026–2027
D6	Izboljšanje prikaza informacij o JPP – vozni redi, cene itd.	3.500 €	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2026
D7	Povišanje frekvence javnih prevozov v času prometnih konic.	50.000 €/leto	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2032
D8	Vzpostavitev brezplačnih avtobusnih linij ob prireditvah.	3.000 €/leto	srednja	MOKK	MOKK	2026–2032
D9	Povezava podeželja z mestom prek sistema javnega prevoza na poziv, srednje velika električna vozila (8 ljudi).	60.000 €/leto	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2027–2028

MOTORNI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
E1	Ureditev prometne signalizacije za potrebe preusmeritve tranzitnega tovornega in osebnega prometa na obvoznico.	3.000 €	nizka	MOKK	MOKK, EU, RS	2026
E2	Vzpostavitev enosmernih režimov na lokalnih cestah z namenom umiritve prometa ter povečanja površin za pešce in kolesarje.	100.000 €	visoka	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2031
E3	Umirjanje prometa v naseljih s sodobnimi ukrepi (npr. zožitev profila vozišč, širše površine za pešce in kolesarje ter ozelenitev) – pet projektov.	100.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2031
E4	Vzpostavitev točk za souporabo prevozov z možnostjo parkiranja.					
E4.1	Drnovo	500.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2028
E4.2	Smednik	350.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2027–2029
E5	Analiza parkirnih površin in parkirna politika.	6.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	do 2029
E6	Povečanje nadzora hitrosti v strnjenih naseljih.	5.000 €	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2032
E7	Prikazovalniki hitrosti.	4.000 €/leto	srednja	MOKK	MOKK, EU, RS	2026–2032



mag. Goran Jovanović, David Lavrič, Peter Lovšin, Eva Malić, Jernej Radovac,
Uroš Pust, Jure Dolenc

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRŠKO

Naročnik:	Mestna občina Krško Cesta krških žrtev 14, 8270 Krško
Izdelovalci:	Appia d.o.o., Ljubljana Urbania d.o.o., Ljubljana Acer Novo mesto d.o.o., Novo mesto
Oblikovanje:	Bogomila Gros
Fotografije:	Uroš Zagožen, Jošt Gantar (naslovnica)
Lektor:	Katja Paladin
Tisk:	Tisk24 d.o.o.
Naklada:	100 izvodov
Založnik:	Mestna občina Krško
Leto izida:	2025
Cena:	brezplačno

Izdelava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Mestne občine Krško je potekala 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.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656:502/504(497.4Krško)

OBČINSKA celostna prometna strategija Mestne občine Krško / [Goran Jovanović ... [et al.] ; fotografije Uroš Zagožen]. - Krško : Mestna občina, 2025

ISBN 978-961-94260-3-6
COBISS.SI-ID 232372483



