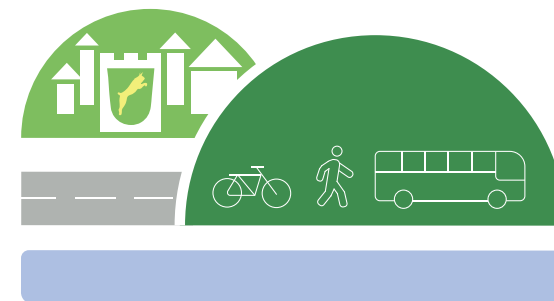
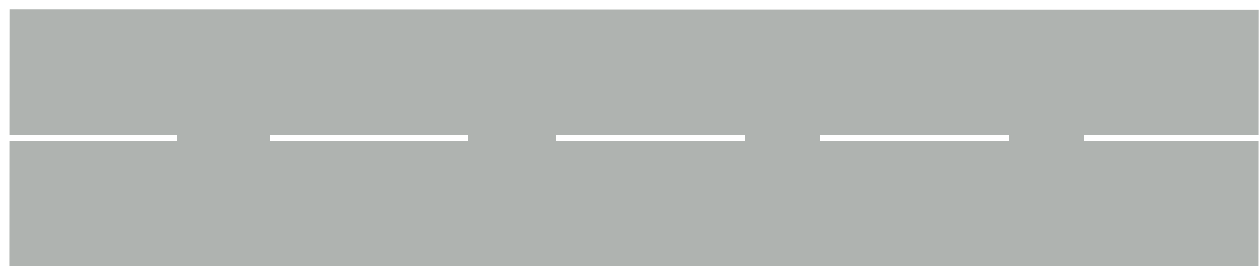


OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

O B Č I N E Ž U Ž E M B E R K





OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
O B Č I N E
Ž U Ž E M B E R K

KAZALO

1. OBČINA ŽUŽEMBERK IN CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA • 6

1.1 PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE • 8

2. CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA • 10

3. VIZIJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI • 13

4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA • 16

4.1 DEMOGRAFSKI TRENDI V OBČINI • 18

4.2 SOCIOEKONOMSKI TRENDI V OBČINI • 19

4.3 UPORABA POSAMEZNIH PROMETNIH NAČINOV V OBČINI • 20

4.4 VARNOST PEŠCEV V PROMETU • 21

4.5 POGLEDI KLJUČNIH DELEŽNIKOV NA STANJE IN IZZIVE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI • 22

4.6 POVRŠINE, NAMENJENE PEŠCEM • 23

4.7 POVRŠINE, NAMENJENE KOLESARJEM • 24

4.8 JAVNI POTNIŠKI PROMET IN POTREBNE IZBOLJŠAVE • 25

4.9 TEŽAVE MOTORNEGA PROMETA • 26

5. PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI • 28

6. PET STEBROV ZA VARNO, DOSTOPNO IN ZELENO OBČINO • 31

6.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE • 34

6.2 DRUGI STEBER: HOJA • 38

6.3 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE • 41

6.4 ČETRTO STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET • 44

6.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET • 47

7. AKCIJSKI NAČRT • 51





OBČINA ŽUŽEMBERK IN CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Občina Žužemberk spada med tipične podeželske občine jugovzhodne Slovenije. Leži ob reki Krki, ki pomeni osrednji naravni element prostora in ima pomemben razvojni potencial. Območje je večinoma gričevnato, poraščeno z gozdovi in preprejeno s kmetijskimi površinami. Občina vključuje več kot 30 naselij, med katerimi izstopa občinsko središče Žužemberk, ki ima izrazito kulturnozgodovinsko identiteto in je znano po svoji bogati zgodovini; ta se kaže predvsem v srednjeveškem gradu nad reko Krko in drugih kulturnih spomenikih ter v številnih tradicionalnih prireditvah. Kljub razpršeni poselitvi ima občina jasno prepoznavno središče, ki opravlja upravne, storitvene in družbene funkcije za širše območje Suhe krajine. Pomembne tukajšnje prometnice vodijo proti Novemu mestu, Kočevju, Grosuplju, Trebnjemu in Ljubljani, vendar je prometna dostopnost zaradi naravnih danosti in reliefne razgibanosti na določenih območjih še vedno izziv. Kljub temu pa obstaja še velik potencial na področju trajnostnega razvoja, saj naravne danosti omogočajo razvoj ekološkega kmetijstva, pohodništva,



kolesarjenja in drugih oblik zelenega turizma. Občina za svoje prebivalce zagotavlja osnovne storitve – ima osnovno šolo z vrtcem, kulturno dvorano, knjižnico ter osnovno športno in zdravstveno infrastrukturo. V zadnjih letih razvojne aktivnosti usmerja v trajnostno urejanje prostora, varovanje naravnih virov in izboljševanje kakovosti življenja za vse prebivalce. Poudarek namenja tudi izboljševanju prometne varnosti, razvoju trajnostne mobilnosti, digitalni preobrazbi ter okrepitvi lokalne samooskrbe in podjetništva. Občina tako ostaja zvesta svoji tradiciji, hkrati pa je usmerjena v prihodnost, v kateri igrajo ključno vlogo ohranjeno okolje, povezani prebivalci in premišljeno načrtovan razvoj.

Celostno razumevanje in upravljanje prometa sta ključna temelja za izboljšanje kakovosti življenja v skupnosti ter ustvarjanje ugodnih pogojev za njen razvoj. Pomembno je ravnati strateško premišljeno, finančno učinkovito in s podporo prebivalcev. Urejen promet ne prinaša le bolj izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov mobilnosti za prebivalce, manjših prometnih zastojev in 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.

Občinska celostna prometna strategija poudarja potrebo po bolj proaktivnem pristopu in vključevanju sodobnih trendov trajnostne mobilnosti. V ospredju so redno spremljanje izvajanja ukrepov, vključevanje javnosti in uporaba naprednih podatkovnih analiz za oblikovanje učinkovitih rešitev. Ključno je tudi večje povezovanje med različnimi deležniki, kot so lokalna skupnost, regijske institucije in podjetja. Poleg tradicionalnih ukrepov, kot so infrastrukturne izboljšave, so pomembne tudi t. i. mehke rešitve, kot sta spodbujanje aktivne mobilnosti in prilagoditev storitev javnega prevoza sodobnim potrebam uporabnikov.

Prve nacionalne smernice za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij so v Sloveniji izšle leta 2012 in so postavile pomemben mejnik pri uvajanju sodobnih pristopov k načrtovanju prometa. V letu 2023 so bile smernice prenovljene – dodane so jim bile 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 posodobitve, ki so jih doživeli sorodni evropski dokumenti (denimo Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019).



PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Žužemberk se zaveda pomena trajnostne mobilnosti, zato je leta 2024 uspešno kandidirala za sofinanciranje izdelave občinske celostne prometne strategije, ki usmerja prihodnji razvoj prometa v občini. Strategija predvideva izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje in javni prevoz ter zmanjšanje obsega osebnega motornega prometa. Osrednji del dokumenta 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. V procesu izdelave je bil poseben poudarek namenjen vključevanju javnosti, saj ta pomeni ključni segment načrtovanja.



V sklopu procesa izdelave strategije je bila vzpostavljena tudi večfazna zunanja presoja, ki jo je izvedel usposobljen presojevalec, s čimer sta bili zagotovljeni ustreznost in kakovost izdelave strateškega dokumenta.



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

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

VZPOSTAVITEV PROCESA

- B1** Opredelitev območja obravnave in odgovornosti
- B2** Oblikovanje časovnega načrta
- B3** Sodelovanje sektorjev v občini
- B4** Vključevanje ključnih deležnikov

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

- D1** Vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa
- D2** Opredelitev kazalnikov
- D3** Zbiranje podatkov za analizo stanja
- D4** Evidenca izzivov in priložnosti

PRIPRAVA IN POTRDIČEV STRATEGIJE

- F1** Priprava predloga dokumenta
- F2** Presoja vsebine dokumenta
- F3** Uradna potrditev strategije



UREDITEV POGOJEV ZA DELO

- A1** Zagotovitev politične podpore
- A2** Dogovor o vodenju in delovnem načrtu
- A3** Pridobitev zunanje strokovne podpore
- A4** Ocena pripravljenosti občine

OPIS ŽELENEGA STANJA

- C1** Oblikovanje vizije
- C2** Opredelitev ciljev

OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

- E1** Opredelitev strateških vodil
- E2** Oblikovanje seznama ukrepov
- E3** Povezovanje ukrepov v svežnje
- E4** Priprava akcijskega načrta

IZVAJANJE STRATEGIJE

- G1** Vodenje aktivnosti in izvajanje ukrepov
- G2** Naročanje storitev in izdelkov
- G3** Kontinuirano delo z javnostmi
- G4** Spremljanje napredka in prilagajanje oviram



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 (OCPS) – 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.

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



TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

Ključne značilnosti tradicionalnega načrtovanja prometa

Infrastruktura je osrednji predmet obravnave
Projektno načrtovanje
Netransparentno odločanje
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost
Osredotočenost na avtomobile
Investicijsko intenzivno načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte
Domena prometnih inženirjev
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj

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.



CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Ključne značilnosti celostnega načrtovanja prometa

Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Strateško in ciljno načrtovanje
Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na človeka
Stroškovno učinkovito načrtovanje
Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na učinkovitost in postopne izboljšave
Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



VIZIJA RAZVOJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

3

Izboljšani mobilnost in dostopnost

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

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno 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«.

Učinkovita obravnava obveznosti

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

Nove, celovite politične vizije

Celostna obravnava področja prometa omogoča nastanek premišljene dolgoročne vizije za zagotavljanje mobilnosti. Posebno kakovost takšni viziji dajeta vključenost vidikov sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter usklajenost s ključnimi cilji občine (gospodarskimi, socialnimi, okoljskimi).

Izboljšanje dostopa do sredstev

Celostna 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.

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.

»Občina Žužemberk razvija varen, trajnosten in dostopen prometni sistem, ki izboljšuje kakovost življenja, zmanjšuje emisije, krepi varnost pešcev in kolesarjev ter povezuje naselja s kolesarskimi potmi, s čimer spodbuja zdrav način življenja in okrepljeno vključenost skupnosti.«



VIZIJA
OBČINE
ŽUŽEMBERK



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



Cilji so opis konkretnih izboljšav, ki jih želi občina doseči, in se navezujejo na zastavljeno vizijo. Rešujejo širše izzive, na katere promet vpliva.



1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
2	Izboljšana prometna varnost pešcev in kolesarjev (razsvetljava, odprava kritičnih točk)
3	Boljša povezanost naselij s kolesarsko infrastrukturo
4	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
5	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
6	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
7	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti
8	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
9	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

	CILJ	CILJNA VREDNOST
1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Do leta 2032 na letni ravni izvesti vsaj po dva ukrepa za umirjanje hitrosti v naseljih.
2	Izboljšana prometna varnost pešcev in kolesarjev (razsvetljava, odprava kritičnih točk)	Delež prebivalcev, ki za prevoz na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati na 5 %.
3	Boljša povezanost naselij s kolesarsko infrastrukturo	Do leta 2032 vzpostaviti vsaj 7 km novih kolesarskih povezav in 3 km varnih pešpoti.
4	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Delež prebivalcev, ki hodijo v šolo peš, do leta 2032 povečati s 14,80 % na 20 %.
5	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Do leta 2032 doseči, da bo za prihod na delo vsaj 7 % ljudi uporabljalo javni prevoz.
6	Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti	Delež prebivalcev, ki za prevoz na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati na 5 %.
7	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Delež prebivalcev, ki za prihod na delo uporabljajo javni prevoz, do leta 2032 povečati na 7 % (zdaj 2 %).
8	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe avtomobila kot načina prevoza na delo do leta 2032 znižati s 83,02 % na 75 %.
9	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Znižati lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa





ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

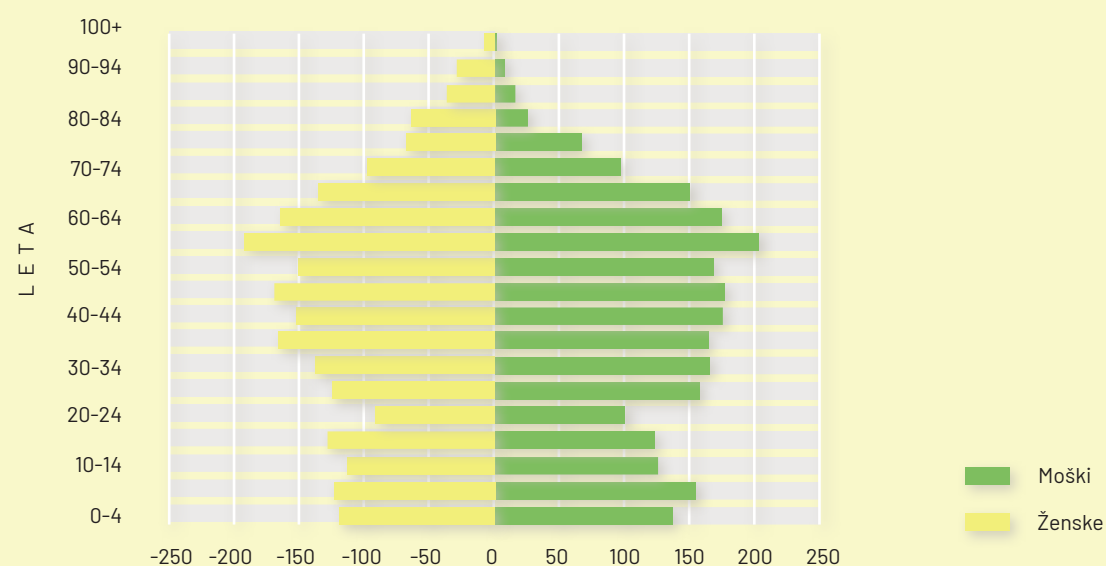
Analiza obstoječega stanja je obsegala aktivnosti, kot so izvedba anket, intervjujev, javnih razprav in ocene širšega vpliva, meritve obveznih kazalnikov ter terenski ogledi. Vključevala je tudi kabinetno delo in analizo statističnih podatkov, relevantnih za celostno načrtovanje prometa (izbrani demografski in socioekonomski podatki).

4.1

DEMOGRAFSKI IN SOCIOEKONOMSKI PROFIL OBČINE

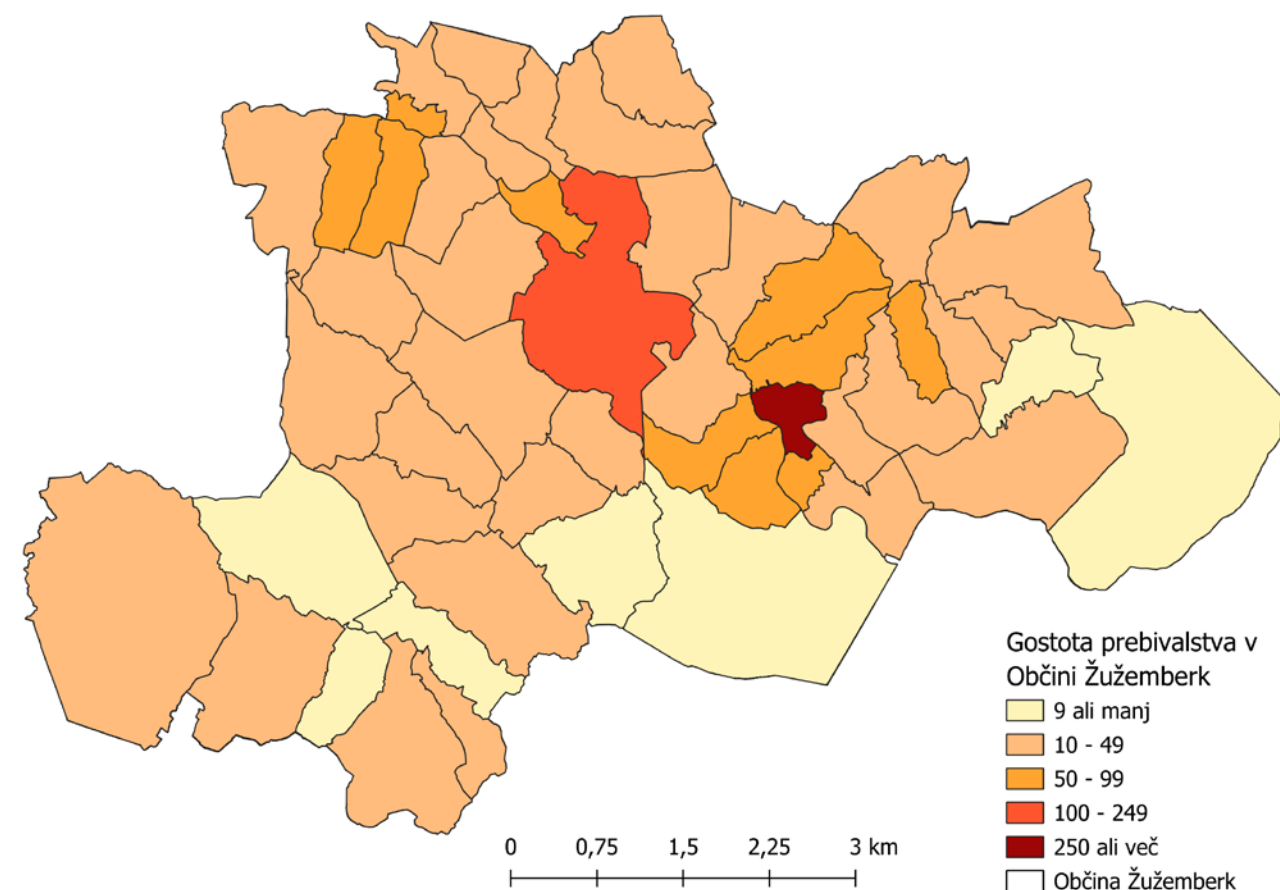
Občina Žužemberk se po številu prebivalcev uvršča med manjše slovenske občine. V letu 2023 je v njej živel približno 4.660 prebivalcev. Opaziti je mogoče rahlo rast prebivalstva med letoma 2015 in 2021, ki ji sledi zmeren upad. Starostna struktura je dokaj uravnotežena, saj največ prebivalcev spada v starostno skupino 15–64 let, delež starejših (65+) in otrok (0–14 let) pa je primerljiv s slovenskim povprečjem. Povprečna starost prebivalcev je 41,9 leta.

Starostna piramida občine Žužemberk



Občina ima izrazito migracijsko dinamiko, saj več kot 70 % delovno aktivnega prebivalstva dnevno migrira v druge občine, predvsem v Novo mesto, Ljubljano, Ivančno Gorico in Trebnje. Znotraj občine zaposlujejo predvsem proizvodna podjetja in javne ustanove, pri čemer izstopa podjetje Bourns, d. o. o.

Socioekonomske razmere so relativno stabilne, z nizko gostoto prebivalstva (28 oseb/km²) v primerjavi z regionalnim povprečjem (55 oseb/km²). Na območju občine so tri poslovne cone, ki omogočajo nadaljnji razvoj lokalnega gospodarstva. Kljub temu pa je pomanjkanje delovnih mest izziv za prihodnost, saj spodbuja dnevne migracije in povečuje obremenjenost prometne infrastrukture.

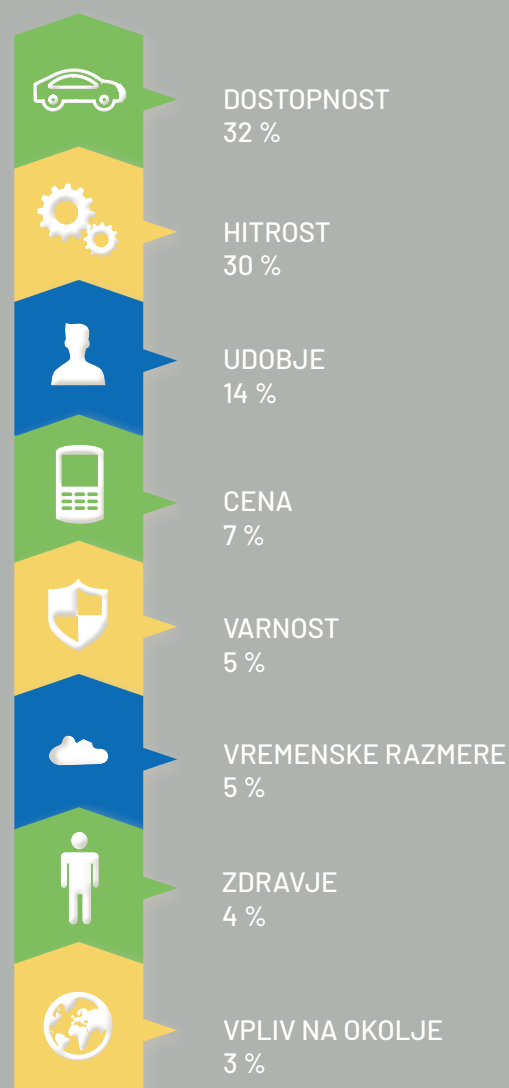


POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV

Potovalne navade v občini Žužemberk so v veliki meri vezane na uporabo osebnega avtomobila. Najpogostejši razlogi za izbiro avtomobila so dostopnost (32 %), hitrost (30 %) in udobje (14 %). Vpliv na okolje (3 %), zdravje (4 %), varnost (5 %), vremenske razmere (5 %) in cena (7 %) pri odločanju igrajo precej manjšo vlogo. Večina uporabnikov avtomobila ima zagotovljeno parkirno mesto na delovnem mestu ali pri šoli.

Večina anketirancev (anketa za splošno javnost, 2024) je tudi izrazila nezadovoljstvo z urejenostjo infrastrukture za alternativne načine mobilnosti, predvsem v podeželskih delih občine. Z javnim prevozom je zadovoljnih manj kot 10 % prebivalcev. Več kot tretjina jih je izrazila potrebo po boljši poveztljivosti in izboljšanih voznih redih.

RAZLOGI ZA IZBIRO OSEBNEGA AVTOMOBILA KOT VRSTE PREVOZA

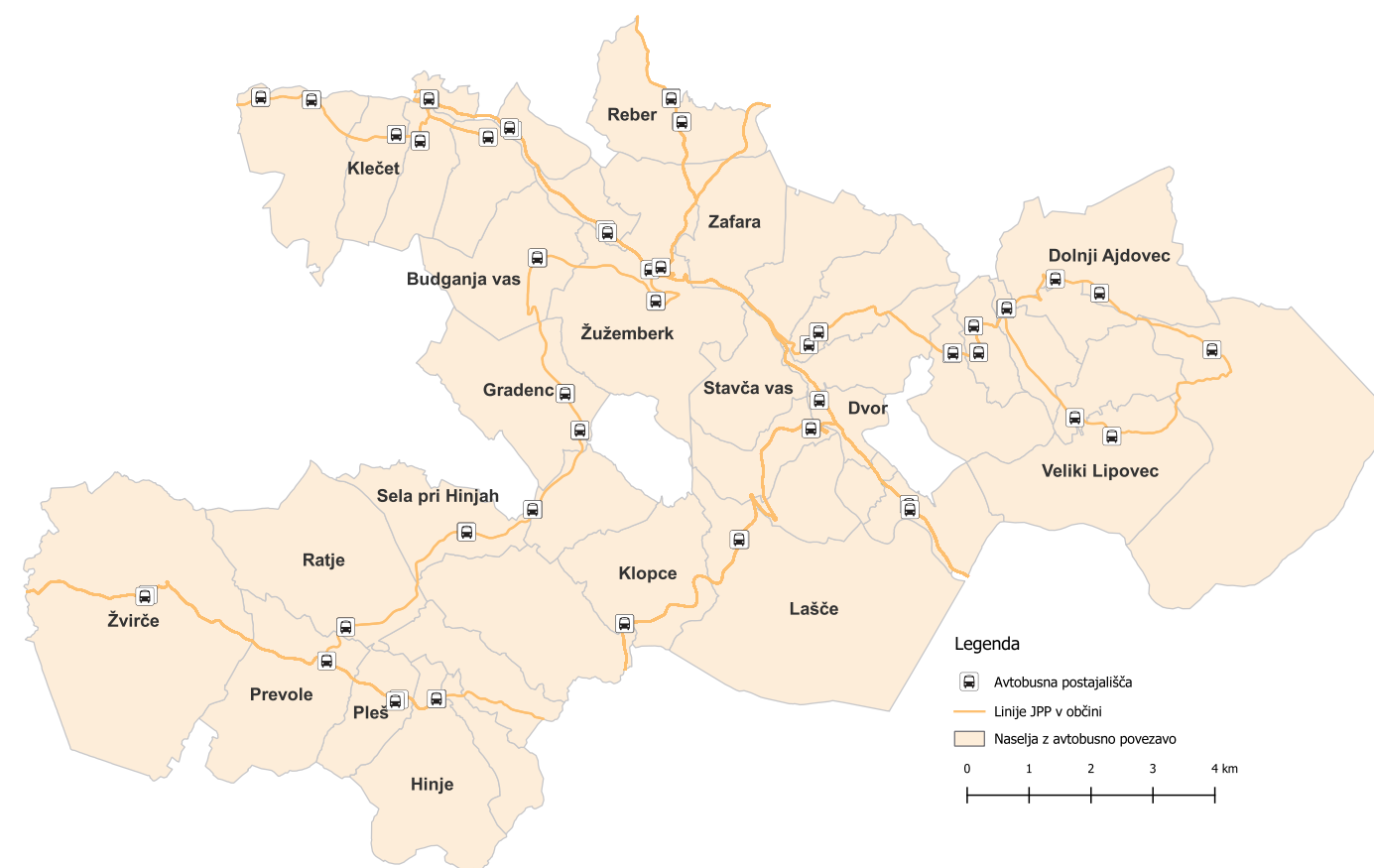


UPORABA RAZLIČNIH NAČINOV PREVOZA

Anketa o potovalnih navadah med učenci, zaposlenimi in širšo javnostjo (2024) kaže na izrazito dominanco motornega prometa, zlasti osebnih vozil. Med zaposlenimi kar 75,5 % oseb uporablja avto, od tega več kot polovica brez sopotnikov. S kolesom ali peš na delo prihaja manj kot 15 % občanov. Uporaba javnega prevoza je pri tej skupini skoraj zanemarljiva.

Med osnovnošolci jih več kot 50 % uporablja šolski avtobus, 32 % jih v šolo vozijo z avtomobilom, le 14,8 % jih prihaja peš. Nihče ne uporablja kolesa ali javnega avtobusa. To lahko kaže tudi na pomanjkanje varne infrastrukture in na nezadostno promocijo aktivne mobilnosti.

Poleg načina prevoza je bil analiziran tudi namen poti. Največ poti je opravljenih v povezavi z delom in šolo, sledijo opravlki in rekreacija. Dolžine poti na delo kažejo, da pri več kot 40 % zaposlenih vsakodnevna razdalja znaša med 10 in 30 km, kar odpira možnosti za večjo uporabo javnega prevoza, če bi bile storitve ustrezno razvite.



STANJE INFRASTRUKTURE ZA HOJO

Infrastruktura za pešce je v občini Žužemberk neenakomerno razvita in pogosto nezadostna za zagotavljanje varnih in udobnih pogojev za hojo. V središču naselja Žužemberk so na določenih odsekih pločniki urejeni, a so pogosto ozki, nepovezani ali neosvetljeni. Manjkajo prehodi za pešce, še posebej na glavnih prometnicah, kot sta Baragova cesta in Jurčičeva ulica, kjer se redno zadržujejo šolarji in pešci. Poročila s terena opozarjajo tudi na nevarna križišča in odsotnost pločnikov na poti do pokopališča in do vrtca.

Na območju osnovnih šol (OŠ Žužemberk in OŠ Prevole) so nekateri odseki ustrezno opremljeni, a večina poti, po katerih učenci vsakodnevno prihajajo v šolo, še vedno ni urejenih. Pomanjkanje pločnikov in osvetlitve je posebej pereče v naseljih ob državnih cestah (npr. Dvor, Prevole, Lašče). Zaradi geografske razpršenosti poselitve je hoja brez ustreznih poti marsikje nepraktična.

Občani so v anketah večkrat opozorili na nujnost ureditve sprehajalnih poti, prehodov za pešce, varnih šolskih poti in boljših povezav z rekreativnimi območji. Občina te potrebe prepoznava in jih vključuje v cilje trajnostne mobilnosti.

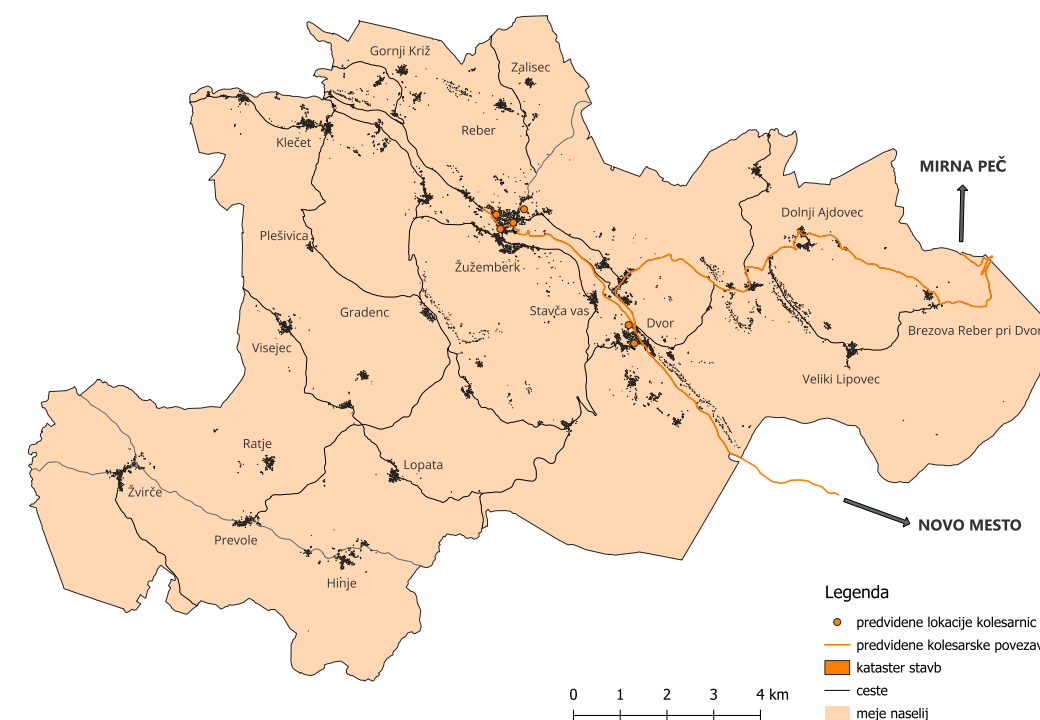


STANJE KOLESARSKE INFRASTRUKTURE

Občina Žužemberk trenutno nima vzpostavljenega sistema medkrajevnih kolesarskih poti. Kljub temu je znotraj občine več tematskih in rekreativnih poti, ki pa niso namenjene vsakodnevni mobilnosti – pogosto potekajo po ozkih in prometno obremenjenih državnih cestah. Manjka osnovna infrastruktura, kot so ločene kolesarske steze, kolesarnice in stojala.

V anketah in intervjujih so občani večkrat izpostavili, da bi gozdne in poljske poti lahko preuredili v varne povezovalne poti za kolesarje in pešce. Občina prepoznava potencial razvoja povezav ob državnih kolesarskih trasah D10 (Ljubljana-Žužemberk-Novo mesto) in D11 (Kočevje-Dvor). Posebej izstopajo potrebe po povezavi do OŠ Žužemberk in OŠ Prevole.

Poleg povezovalnih poti občina nujno potrebuje tudi infrastrukturo za shranjevanje koles – pokrite kolesarnice pri šolah, pri javnih in trgovskih objektih ter turističnih točkah, kot je grad Žužemberk. Trenutno stanje otežuje vključevanje kolesarjenja v vsakdanje poti in onemogoča razvoj intermodalnosti.



UREJENI PROMETNI REŽIMI IN UMIRJANJE PROMETA

Umirjanje prometa v občini Žužemberk je trenutno omejeno predvsem na lokalne pobude, posamezne fizične ukrepe, kot so grbine na Jurčičevi ulici, in postavitve več ohišij za namestitev naprav za merjenje hitrosti. V naseljih, skozi katera potekajo državne ceste, vozila pogosto tudi presegajo dovoljene hitrosti, zaradi česar so pešci in kolesarji izpostavljeni tveganjem.

Celovitega sistema za umirjanje prometa občina še nima. Potrebni bi bili različni ukrepi, kot so uvedba območij z omejitvijo hitrosti (30 km/h), ureditev ključnih križišč in več označenih prehodov za pešce. Prav tako so bile v intervjujih predlagane obvoznice za razbremenitev središča Žužemberka in Dvora, ki bi pomembno zmanjšale hrup in onesnaženje.

Anketirani občani so izrazili visoko stopnjo zaskrbljenosti glede hitrosti vozil, predvsem v neposredni bližini šol in vrtcev. Ustrezni ukrepi bi bili umirjanje hitrosti, še več merilnikov hitrosti, redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo), promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti ter vzpostavitev sistema enosmernih ulic in prometne optimizacije. Sistematično urejanje režimov mirujočega in tekočega prometa je ključno za izboljšanje varnosti in kakovosti bivanja.



JAVNI POTNIŠKI PROMET IN DOSTOPNOST STORITEV

Razvitost javnega potniškega prometa (JPP) v občini Žužemberk ni na ravni, ki bi omogočala učinkovito alternativo avtomobilskemu prevozu. Občina ima 39 avtobusnih postajališč, ki pokrivajo glavnino naselij, a frekvence voženj so nizke, vozni redi pa pomanjkljivo usklajeni s potrebami delovno aktivnega prebivalstva ter delovanjem javnih storitev in šol. Med najpogostejšimi destinacijami so Novo mesto, Kočevje, Črnomelj in Ljubljana.

Anketni podatki kažejo, da kar 82 % občanov nikoli ne uporablja JPP. Razlogi za to so slaba povezljivost, dolgi časi potovanja in neustrezni vozni redi. Občina od leta 2020 izvaja tudi brezplačen prevoz za starejše, ki ga prostovoljno upravljajo občani. To se je izkazalo kot učinkovit ukrep za povečanje dostopnosti storitev.



ŠOLSKI PREVOZI

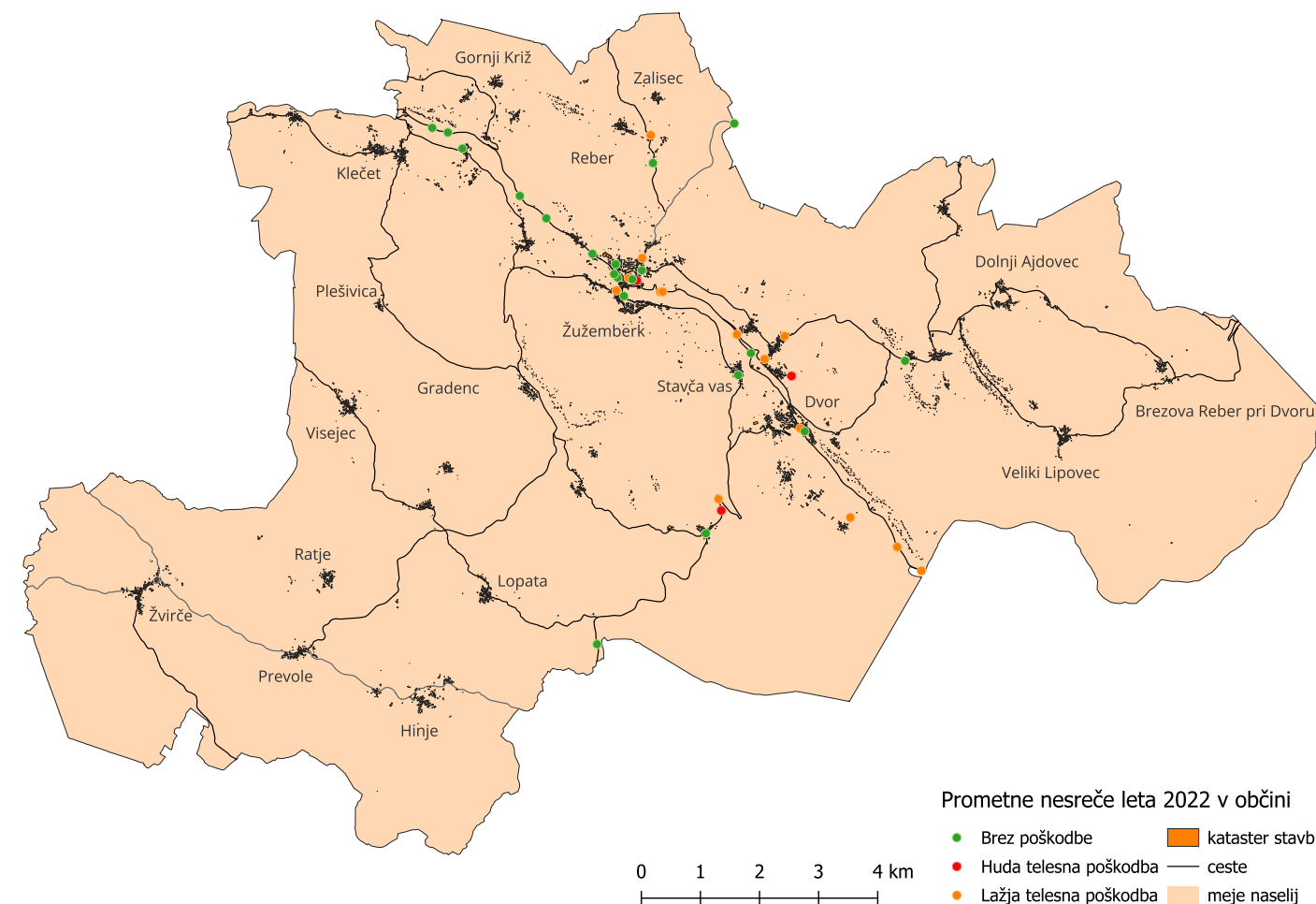
Občina Žužemberk zagotavlja organiziran šolski prevoz za učence OŠ Žužemberk in OŠ Prevole. Prevozi so razporejeni glede na šolski urnik, postajališča so določena, a varnostna infrastruktura ni povsod ustrezno urejena. Številne poti vodijo ob prometno obremenjenih državnih cestah brez pločnikov ali prehodov za pešce, kar povečuje tveganje za najmlajše udeležence v prometu. Sicer pa se učinkovitost šolskih prevozov kaže v visoki uporabi (več kot polovica osnovnošolcev).



PROMETNA VARNOST IN NESREČE

Prometna varnost v občini Žužemberk je skrb vzbujajoča; v letu 2022 so denimo zabeležili 38 prometnih nesreč, v katerih sicer ni bilo smrtnih žrtev, vendar so bile tri osebe huje, štirinajst pa lažje poškodovanih. Glavni dejavniki tveganja vključujejo čezmerne hitrosti v naseljih, neurejene površine za pešce, nepregledna križišča in neosvetljena območja.

Posebej ranljive skupine v prometu so otroci, starejši in kolesarji. V anketah je kar 64 % prebivalcev izjavilo, da kot pešci nimajo občutka varnosti. Glavne kritične točke so Jurčičeva ulica, Baragova cesta in območje pri gradu Žužemberk. Primanjkuje osvetljenih prehodov za pešce, premalo je tudi ukrepov za umirjanje prometa.



TERENSKÉ UGOTOVITVE

Terenski ogledi so razkrili številne pomanjkljivosti v prometni infrastrukturi. Najpogostejše ugotovitve se nanašajo na manjkajoče pločnike, poškodovane ali neobstoječe površine za pešce, pomanjkanje označenih prehodov, nevarna križišča in preozke ceste. Na območju Jurčičeve ulice so grbine sicer prisotne, a ne rešujejo problema varnosti otrok tamkajšnjega vrtca.

Na območjih, kot so Prevole, Dvor in okolica trga pri gradu Žužemberk, so potrebne nujne prometne ureditve. Manjkajoča infrastruktura onemogoča varno vključevanje šibkejših skupin v promet in zmanjšuje možnosti za uporabo trajnostnih načinov prevoza.

Poleg fizičnih pomanjkljivosti je bilo opaženo tudi nepravilno parkiranje in neupoštevanje prometnih predpisov. V naseljih, kjer promet poteka skozi ozka grla, je srečevanje vozil pogosto problematično.

POMANKLJIVOSTI



- Manjkajoči pločniki
- Poškodovane ali neobstoječe površine za pešce
- Pomanjkanje označenih prehodov
- Nevarna križišča
- Preozke ceste
- Manjkajoča infrastruktura
- Nepravilno parkiranje
- Neupoštevanje prometnih predpisov



Napačno parkiranje



Lokalna zožitev vozišča



Sprehajanje otrok po cesti in manjkajoč prehod za pešce na Baragovi

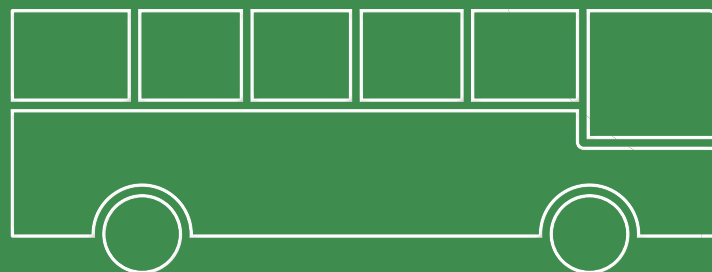


Pomankljiva infrastruktura za kolesarje in pešce

5

PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

Občina Žužemberk v zadnjih letih uspešno izvaja različne ukrepe, ki tvorijo pomembne temelje za nadaljnji razvoj celostne mobilnosti na lokalni ravni. Posebno pozornost so namenili zagotavljanju varnega in organiziranega prevoza otrok v šolo, zato so bili v ta namen vzpostavljeni urejeni šolski prevozi, prilagojeni dejanskim potrebam učencev iz razpršenih naselij. K večji prometni varnosti pomembno prispevajo tudi novi merilniki hitrosti, nameščeni na ključnih in prometno obremenjenih točkah: v naselju Prapreče, na avtobusni postaji v Žužemberku, na relaciji Baragova cesta-Cvibelj, pri podružnični šoli na Dvoru ter pri osnovni šoli na Prevolah. Ti ukrepi prispevajo k umirjanju hitrosti in k večji varnosti najranljivejših udeležencev v prometu. V občini je potekala tudi obnova regionalne prometne infrastrukture, z rekonstrukcijo državne ceste R1-216 na odseku Dvor-Soteska. Ob tem so izvedli razširitev vozišča in zgradili pločnik, kar je izboljšalo pogoje tako za motorni promet kot za pešce. Poleg tega je bilo prenovljenih nekaj lokalnih cest in urejenih nekaj novih avtobusnih postaj, kar je bistveno izboljšalo dostopnost javnega prevoza za okoliške prebivalce. Predstavljeni dosežki so pomemben temelj za pripravo nadaljnjih ukrepov v smeri celostne prometne strategije, ki bo celovito obravnavala izzive podeželskega prostora in spodbujala trajnostne oblike mobilnosti.



slaba pretočnost prometa ob ozkih grlih
majhna souporaba motornih vozil (carpooling)
neprimerna ureditev površin za pešce
zgraditev kolesarske infrastrukture
omejene možnosti javnega prevoza za zaposlene
previsoke hitrosti vozil v naseljih
neusklajenost javnega prevoza s potrebami občanov
pomanjkanje ločenih pločnikov in kolesarskih poti na
prometnih odsekih
neprimerna kolesarska infrastruktura

IZZIVI,
S KATERIMI
SE OBČINA
SPOPADA



PRILOŽNOSTI ZA RAZVOJ



izboljšanje prometne infrastrukture za skrajšanje povprečnega časa potovanja na delo
deljenje vozil (carpooling)
vzpostavitev varnega omrežja pešpoti
postavitev kolesarskih stojal na avtobusnih postajališčih za lažje kombiniranje kolesarjenja in javnega prevoza
 uvedba krožne avtobusne linije med naselji
postavitev kamer za merjenje hitrosti ali vzpostavitev con za umirjanje hitrosti
povečanje frekvence prevozov JPP
gradnja osvetljenih pločnikov v naseljih
postavitev pokritih kolesarnic



PRIORITETE OBČINE



vzpostavitev omrežja ustrezno opremljenih, udobnih in varnih poti za pešce in kolesarje v naseljih in med njimi
umeščanje kolesarskih stojal in kolesarnic za povečanje privlačnosti kolesarjenja ter vzpostavljanje intermodalnih točk
izvajanje ukrepov za umirjanje prometa
mrežna povezanost naselij v občini s storitvami JPP



PET STEBROV ZA VARNO, DOSTOPNO IN ZELENO OBČINO

6

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



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 uporabnike 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.



STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
CPN	Ozaveščanje in izvajanje ukrepov, ki bodo motivirali prebivalce in krepili uporabo trajnostnih načinov mobilnosti, s poudarkom na hoji in kolesarjenju	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezaniskupnosti	Do leta 2032 izvesti 70 % vseh ukrepov v akcijskem načrtu OCPS Žužemberk.
HOJA	Zagotoviti varne površine za pešce, kjer je to najnujnejše	Izboljšana prometna varnost pešcev in kolesarjev (razsvetljava, odprava kritičnih točk)	Delež hoje kot načina prihoda na delo do leta 2032 zvišati z 11 % na 16 %.
KOLESARJENJE	Izkoristiti naravni potencial in vzpostaviti omrežje kolesarskih poti	Boljša povezanost naselij s kolesarsko infrastrukturo Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Delež otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom, do leta 2032 zvišati z 0 % na vsaj 5 %.
JPP	Optimizacija multimodalnih povezav kolo-avtobus za učinkovitejšo in trajnostno mobilnost	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Delež potnikov na avtobusih JPP na glavni prometnici v občini do leta 2032 zvišati z 11,8 % na 15,0 %.
MOTORNI PROMET	Izvajanje ukrepov za boljšo pretočnost prometa na kritičnih točkah in posledično večjo varnost	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Število prometnih nesreč v občini do leta 2032 zmanjšati pod 30.

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 pomenijo 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.



Dokument CPN v občini doslej še ni bil izdelan, kar pomeni, da so se prometne rešitve večinoma sprejemale posamično in brez širšega strateškega okvira. Zaradi vedno bolj kompleksnih prometnih izzivov in potrebe po usklajevanju različnih interesov se je postopoma izoblikovala potreba po pripravi dokumenta, ki bo promet obravnaval celostno ter v proces načrtovanja vključil tako ključne deležnike kot tudi širšo javnost.

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, 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	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	majhna	++
A4	Sistemska odprava nevarnih točk	srednja	+++
A5	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	majhna	++
A6	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	majhna	+
A7	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	majhna	+
A8	Sodelovanje s sosednjimi občinami pri pripravi regionalne CPS	srednja	+++
A9	Izobraževalne aktivnosti na temo varnosti za šolarje in starše	majhna	+

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



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



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

Spodbujanje in promocija trajnostnih oblik mobilnosti, kot so pešačenje, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa (JPP), sta ključnega pomena. Poseben poudarek bo namenjen ranljivim skupinam udeležencev v prometu, kot so otroci, starejši, osebe z oviranostmi in prebivalci podeželskih območij, ki se pogosto soočajo z omejenimi možnostmi mobilnosti ali z varnostnimi izzivi v prometu.

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

Aktivno sodelovanje javnosti in ključnih deležnikov pri CPN s pomočjo javnih razprav, delavnic in posvetov z namenom zagotavljanja transparentnosti procesa ter vključevanja mnenj, predlogov in potreb prebivalcev, podjetij, institucij idr. Delavnice omogočajo usklajevanje različnih interesov in spodbujanje diskusij ter pomagajo 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: 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.

A4: Sistemska odprava nevarnih točk

Ukrep sistemske odprave nevarnih točk se povezuje z ukrepom A3. 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.

A5: Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine

Ukrep zajema pripravo finančnega okvira, ki bo zagotavljal sorazmerno, ciljno naravnano in dolgoročno razporeditev javnih sredstev med vse potovalne načine – hojo, kolesarjenje, javni potniški promet ter motorizirani promet. Namen ukrepa je zagotoviti večjo učinkovitost porabe sredstev in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti v skladu z dokumentom OCPS.

A6: Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Občina bo vsako leto aktivno sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti (ETM), ki poteka v mesecu septembru. Ukrep vključuje pripravo in izvedbo raznolikih aktivnosti za promocijo trajnostne mobilnosti – od tematskih delavnic,

začasnega zaprtja ulic za motorni promet in izobraževalnih dogodkov v šolah do brezplačnega javnega prevoza ali vodenih peštur. Cilj je ozaveščanje prebivalcev o pomenu okolju prijaznih potovalnih navad in spodbujanje dolgoročnih sprememb v njihovih lastnih potovalnih navadah.

A7: Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE

Občina bo redno zbirala podatke o obveznih kazalnikih, ki so določeni v načrtu spremljanja kazalnikov, in analizirala, ali sledijo zastavljenim ciljem. Rezultati bodo na letni ravni posredovani Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Aktivnosti vključujejo tudi morebitne nadgradnje metodologije spremljanja, sodelovanje z zunanjimi izvajalci in vključevanje javnosti prek anket in delavnic.

A8: Sodelovanje s sosednjimi občinami pri pripravi regionalne CPS

Namen ukrepa je spodbuditi redno sodelovanje med sosednjimi občinami pri načrtovanju in izvajanju regijskih prometnih projektov v okviru regionalne celostne prometne strategije (RCPS). Sodelovanje bo vključevalo usklajevanje prometne infrastrukture, linij javnega prevoza, parkirišč P + R in skupnih kolesarskih povezav ter izvajanje regijskih raziskav in promocijskih kampanj.

A9: Izobraževalne aktivnosti na temo varnosti za šolarje in starše

Za izboljšanje prometne varnosti je ključno že zgodnje ozaveščanje otrok in njihovih staršev o pravilnem in varnem ravnanju v prometnem okolju. Ukrep zajema načrtovanje in izvajanje sistematičnih izobraževalnih aktivnosti, ki se osredotočajo na razvoj prometne kulture med najmlajšimi in spodbujajo odgovorno ravnanje tudi pri starših, saj imajo ti ključno vlogo pri oblikovanju navad otrok. V okviru ukrepa bodo v šolah in vrtcih organizirane delavnice, predavanja, simulacije in interaktivne dejavnosti, kjer bodo otroci na ustrezen način spoznavali pomen prometnih pravil, pravilno prečkanje ceste, uporabo varnostnega pasu, pomen vidnosti v prometu ter varno vožnjo s kolesom ali skirojem. Posebna pozornost bo namenjena vsebinam, ki spodbujajo aktivno pot v šolo (hoja, kolesarjenje), in prepoznavanju nevarnih situacij.



DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je osnovna in najbolj trajnostna oblika mobilnosti – in dostopna je vsem. Z ukrepi, namenjenimi spodbujanju hoje, bomo ustvarjali 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 opravijo 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.



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



Zato je nujno ustrezno načrtovanje hoje, tudi v naseljih, kjer kljub močni tradiciji pešačenje 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.

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
B1	Zgraditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij	visoka	+++
B2	Ureditev varnih prehodov za pešce	srednja	++
B3	Ureditev sprehajalnih in pohodniških poti	visoka	+
B4	Ureditev varnih šolskih poti na območju celotne občine	srednja	++
B5	Osvetlitev pešpoti/pločnikov	srednja	+
B6	Promocijska kampanja »Grem peš ali s kolesom«	nizka	+

B1: Zgraditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij

Zgraditev novih površin za pešce na odsekih, kjer varne in neprekinjene površine za hojo trenutno niso zagotovljene. Prioritetno bodo obravnavana naslednja območja, ki so kritična že dalj časa: Jurčičeva ulica, Baragova cesta, Jama pri Dvoru, Dvor – do pokopališča, Prevole, Sadinja vas-Dvor in Lašče. Poleg navedenih se lahko upoštevajo tudi morebitne nove lokacije, ki bi se pojavile v času veljavnosti OCPS in katerih ureditev bo mogoča v naslednjih sedmih letih. To bo prispevalo k izboljšanju prometne varnosti, zmanjšanju uporabe motornih vozil za kratke poti ter k večji dostopnosti posameznih lokacij in h kakovosti bivanja.

B2: Ureditev varnih prehodov za pešce

Ukrep vključuje načrtovanje in izvedbo varnih prehodov za pešce na mestih, kjer ti pogosto prečkajo vozišče, ustrezna infrastruktura pa še ni zagotovljena. Novi prehodi bodo označeni z ustrezno talno in vertikalno signalizacijo, osvetljeni in po potrebi dvignjeni, kar bo povečalo vidnost in prispevalo k umirjanju prometa. Na podlagi analize stanja bo občina prehode izboljšala z dodatno osvetlitvijo, t. i. »ležečimi policaji«, kontrastnimi talnimi označbami, opozorilnimi znaki, varovalnimi otoki in ureditvijo dostopnih klančin za funkcionalno ovirane osebe. Posebna pozornost bo namenjena prehodom, v okolici katerih je prisotna problematika prehitre vožnje. Namen je povečati varnost pešcev, zlasti otrok in starejših, ter zmanjšati število prometnih nesreč.

B3: Ureditev sprehajalnih in pohodniških poti

Urejene in varne sprehajalne ter pohodniške poti so pomemben element trajnostne mobilnosti, kakovostnega bivalnega okolja in promocije zdravja. Ta ukrep vključuje načrtovanje, vzpostavitev in nadgradnjo obstoječih poti, ki povezujejo naselja, naravne znamenitosti, enote kulturne dediščine in druge pomembne točke v občini. Poseben poudarek bo namenjen dostopnosti poti za vse uporabnike, vključno z ranljivimi skupinami, ter umeščenosti v prostor brez negativnih vplivov na naravno okolje.

B4: Ureditev varnih šolskih poti na območju celotne občine

Otroci sodijo med najranjivejše udeležence v prometu, zato je zagotavljanje varnih, preglednih in ustrezno označenih poti eden izmed temeljnih pogojev za spodbujanje hoje in samostojne mobilnosti najmlajših. Ukrepi bodo vključevali identifikacijo nevarnih odsekov v okolici šol in vrtcev, analizo prometnih tokov ter pripravo strokovnih podlag za ureditev šolskih poti. Na podlagi ugotovitev se bodo izvedle prostorske ureditve, kot so zgraditev pločnikov, umestitev varnih prehodov za pešce, dvignjenih površin in prometnih otokov, ukrepi za umiritev hitrosti ter ustrezna javna razsvetljava. Ob šolah in postajališčih javnega prevoza bo nameščena dodatna prometna signalizacija (npr. utripajoče opozorilne table, označbe na vozišču) za opozarjanje voznikov na prisotnost otrok.

B5: Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave (osvetlitev pešpoti/pločnikov)

Slabo osvetljene prometne površine in poti pogosto ustvarjajo tveganje, zlasti v času popoldanske in jutranje prometne konice, v zimskih mesecih ter na območjih z večjo prisotnostjo ranljivih skupin prebivalstva. Z ukrepom se načrtuje nadgradnja obstoječe razsvetljave z energetsko varčnimi LED-svetilkami, ki omogočajo boljšo osvetlitev ob nižji porabi električne energije in manjšem svetlobnem onesnaženju. Poleg tega bo omrežje cestne razsvetljave razširjeno na območja, kjer ta še ni zagotovljena – zlasti ob šolskih poteh, kolesarskih stezah, avtobusnih postajališčih, prehodih za pešce in povezavah med naselji.

B6: Promocijska kampanja »Grem peš ali s kolesom«

Promocijska kampanja »Grem peš ali s kolesom« je namenjena ozaveščanju prebivalcev o prednostih hoje in kolesarjenja kot vsakodnevnih oblik mobilnosti. Namen ukrepa je spodbuditi spremembo potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti, zmanjšati odvisnost od avtomobilov ter prispevati k bolj zdravemu načinu življenja in manjšemu okoljskemu vplivu prometa. Kampanja bo namenjena različnim ciljnim skupinam – otrokom, šolarjem, zaposlenim, starejšim in obiskovalcem občine. Pomemben del ukrepa bo poudarjanje prednosti, kot so prihranki, boljše zdravje, zmanjšan ogljični odtis in izboljšanje kakovosti bivanja. S sodelovanjem šol, podjetij, zdravstvenih ustanov in lokalnih društev se bodo aktivnosti zasidrale v skupnost in spodbudile dolgoročne vedenjske spremembe.



TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Kolesarjenje je trajnosten, okolju prijazen način gibanja, ki pripomore k zmanjšanju onesnaževanja, izboljšanju telesne kondicije uporabnika in večji učinkovitosti prevoza.

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

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



Ključni ukrepi za izboljšanje pogojev vključujejo umirjanje prometa, rešitve za zmanjšanje hitrosti ter vzpostavitev varnih in dobro urejenih kolesarskih površin. Te lahko postanejo hrbtenica kakovostnega omrežja za pešce in kolesarje, ki ga je mogoče po potrebi strateško dopolnjevati z ločenimi kolesarskimi stezami.



	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
C1	Zasnova in evidentiranje občinskega kolesarskega omrežja	visoka	++
C2	Zgraditev državne kolesarske povezave	visoka	+++
C3	Zgraditev in označitev kolesarskih povezav ter kolesarske infrastrukture po poljskih in gozdnih poteh	srednja	++
C4	Varne kolesarnice/stojala za kolesa/e-polnilnice	srednja	++
C5	Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo	nizka	+

C1: Zasnova in evidentiranje občinskega kolesarskega omrežja

C2: Zgraditev državne kolesarske povezave

Različne vrste kolesarskih povezav omogočajo prilagajanje infrastrukture specifičnim potrebam uporabnikov in geografskim značilnostim območja. Uporabniško izkušnjo še 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.

C3: Zgraditev in označitev kolesarskih povezav ter kolesarske infrastrukture po poljskih in gozdnih poteh

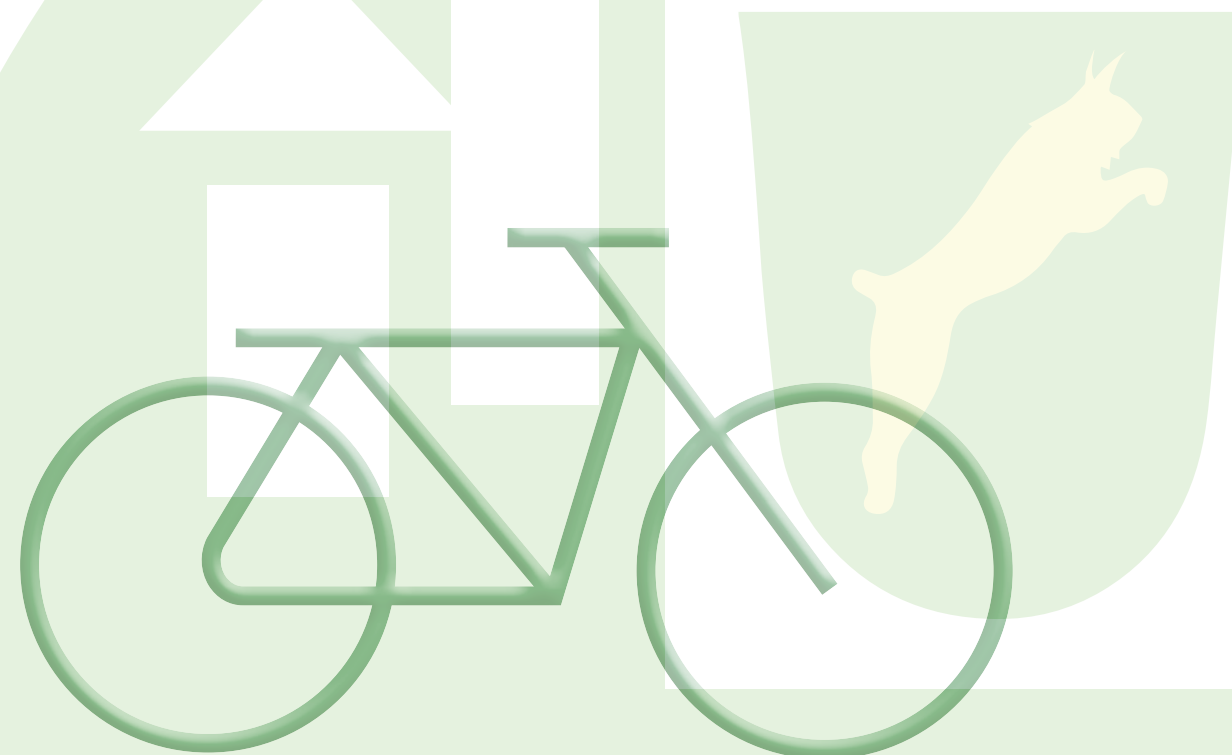
Gre za pomemben ukrep za razvoj celovite, varne in privlačne kolesarske mreže znotraj občine, zlasti za potrebe rekreativnega kolesarjenja in turističnega razvoja. Ukrep je usmerjen v vzpostavljanje kolesarjem prijaznih tras, ki potekajo po obstoječih neprometnih ali manj prometnih poteh v naravnem okolju, s čimer se zmanjšuje konflikt z motornim prometom in izboljšuje doživljajska vrednost kolesarjenja. Poseben poudarek bo na umestitvi informacijske in usmerjevalne signalizacije (smerokazi, informativne table, opozorila), ki bo uporabnikom zagotavljala orientacijo in občutek varnosti ter tudi informacije o zanimivostih v okolici.

C4: Varne kolesarnice/stojala za kolesa/e-polnilnice

Varne kolesarnice so zasnovane za zaščito koles in drugih osebnih prevoznih sredstev, kot so električni skiroji. Poleg zagotavljanja zaščite pred krajo in poškodbami bodo lahko opremljene tudi s polnilnicami za električna kolesa in skiroje, kar bo uporabnikom omogočalo udobno in učinkovito polnjenje njihovih prevoznih sredstev.

C5: Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo

Spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevnega načina prevoza na delo je ključno za zmanjševanje uporabe osebnih vozil, razbremenitev cestne infrastrukture, izboljšanje kakovosti zraka in promocijo zdravega življenjskega sloga. Ukrep vključuje celovito promocijo kolesarjenja v občini, s poudarkom na organizaciji akcij, ki bodo prebivalce motivirale k redni uporabi kolesa za pot v službo ali šolo. V okviru ukrepa se bodo izvajale promocijske kampanje za poudarjanje koristi dnevnega kolesarjenja (prihranek časa in denarja, izboljšanje zdravja, zmanjšanje stresa, pozitivni vplivi na okolje). Zavod Žužemberk bo izvedel dogodek za promocijo kolesarjenja v okviru Suhokranjskih dni, organiziran bo tudi kolesarski dogodek po nekdanji rimski cesti, lokalna športna društva bodo organizirala kolesarjenje po občini.



ČETRTE 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 s storitvami pogosto premalo seznanjeni.

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, »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.

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
D1	Ureditev avtobusnih postajališč	srednja	+++
D2	Optimizacija voznega reda in frekvenc avtobusnih prevozov	nizka	++
D3	Analiza potreb prebivalstva po JPP s predlogi novih linij	srednja	++
D4	Vzpostavitev prevoza na klic, ki uporablja srednje velika vozila (za do 8 oseb)	nizka	+

D1: Ureditev avtobusnih postajališč ter varnih prehodov za pešce in dostopov

Izboljšanje obstoječih postajališč bo zagotovilo večjo varnost, udobje in dostopnost za vse uporabnike javnega prevoza. Ureditve bodo zajemale postavitev zaščitene nadstreškov, klopi in jasnih označb ter izboljšanje dostopa za osebe z omejeno mobilnostjo. Namen ukrepa je spodbuditi uporabo javnega prevoza ter zagotoviti kakovostno in trajnostno infrastrukturo, kar bo prispevalo k večji dostopnosti in udobju za vse potnike. Prioritetno bodo urejena avtobusna postajališča Gornji Kot, Sadinja vas in Šmihel.

D2: Optimizacija voznega reda in frekvenc avtobusnih prevozov

Dostopen, zanesljiv in časovno usklajen JPP je temelj učinkovitega sistema trajnostne mobilnosti, zlasti v manjših občinah in podeželskih okoljih. Ukrep optimizacije voznega reda in frekvenc avtobusnih prevozov se osredotoča na izboljšanje uporabnosti in privlačnosti avtobusnega sistema za vsakodnevne poti prebivalcev – tako za šolarje, dijake in zaposlene kot tudi za starejše osebe. Cilj ukrepa je pregledati obstoječe vozne rede, postaje in obremenjenost posameznih linij ter na podlagi analiz potovalnih navad, anket med prebivalci in podatkov o dejanski uporabi oblikovati predloge za prilagoditev časovne usklajenosti in

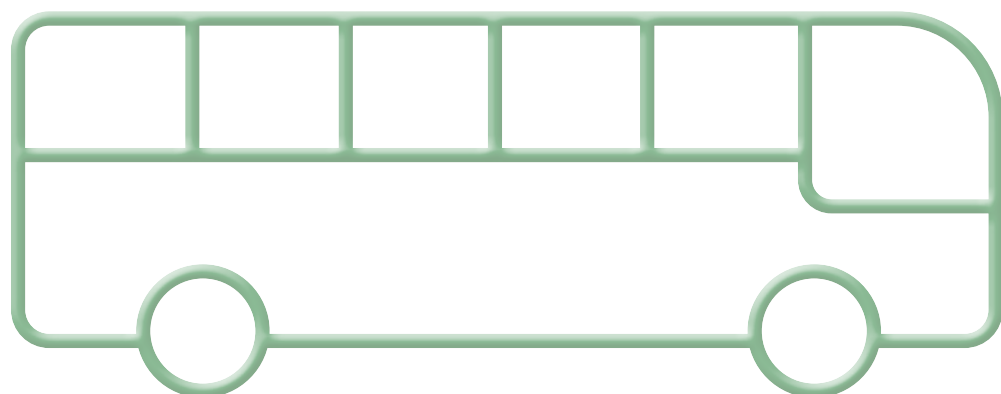
povečanje frekvenc, kjer je to smiselno. Poudarek bo na usklajevanju voznega reda z začetki in konci delovnega časa, urniki šol ter povezavami z regionalnimi prometnimi vozlišči (npr. železniškimi postajami).

D3: Analiza potreb prebivalstva po JPP s predlogi novih linij

Namen ukrepa je zagotovitev prometne enakosti za vse prebivalce občine, zmanjšanje prometne izključenosti ranljivih skupin ter spodbuditev prehoda z osebnega avtomobila na javni prevoz. Izvedena bo celovita analiza potovalnih navad, potreb in izzivov občanov – z anketami, delavnicami in analizami prostorskih značilnosti (npr. gostota poselitve, lokacije storitvenih središč, delovnih mest, šol, zdravstvenih ustanov). Vključeni bodo tako vsakodnevni uporabniki kot tudi tisti, ki javnega prevoza danes ne uporabljajo, ob boljših pogojih pa bi ga. Na podlagi rezultatov bodo oblikovani konkretni predlogi za izboljšanje – v obliki novih avtobusnih linij, podaljšanj obstoječih relacij, uvedbe krožnih povezav znotraj občine ali povezovanja z regijskimi središči.

D4: Vzpostavitev prevoza na klic, ki uporablja srednje velika vozila (za do 8 oseb)

Vzpostavitev sistema javnega prevoza na klic, ki uporablja srednje velika vozila (za 6–8 ljudi), omogoča boljšo povezljivost podeželskih območij z občinskim središčem. 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 prebivalcem podeželskih predelov ter jim zagotovil dostop do ključnih storitev in dejavnosti (šole, zdravstvene ustanove, službe in trgovine).



PETI STEBER: MOTORNI PROMET

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

Motorni promet je pomemben del prometnega sistema, prinaša pa številne izzive, kot so zastoji in onesnaževanje zraka z izpusti toplogrednih plinov in škodljivih snovi, kar prispeva k slabši kakovosti zraka.

Povečevanje števila vozil na cestah vodi v preobremenitev cestne infrastrukture, kar vpliva na kakovost življenja prebivalcev in povečuje tveganje za prometne nesreče.



Reševanje teh težav zahteva uvajanje trajnostnih rešitev, kot sta spodbujanje javnega prevoza, kolesarjenja in pešačenja ter izboljšanje prometne infrastrukture za povečanje varnosti in zmanjšanje obremenitev.

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
E1	Pobuda za zgraditev obvoznice	srednja	++
E2	Ukrepi za umirjanje hitrosti	nizka	++
E3	Merilniki hitrosti (»Vi vozite«) in spremenljiva radarska signalizacija	nizka	++
E4	Rekonstrukcije cest	visoka	+++
E5	Redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)	srednja	++
E6	Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	nizka	+
E7	Vzpostavitev sistema enosmernih ulic in prometne optimizacije	srednja	++



E1: Pobuda za zgraditev obvoznice

Občina bo okrepila aktivnosti za načrtovanje in zgraditev obvoznice mimo naselij Prapreče in Žužemberk, ki bi prevzela tranzitni in tovorni promet z državne ceste. Obstoječa prometnica preobremenjuje naselja, povečuje nevarnost za pešce in kolesarje ter slabša kakovost bivanja. Ukrep vključuje predvsem pošiljanje pobud ter aktivno sodelovanje in usklajevanje z Direkcijo RS za infrastrukturo, ki je pristojna za zgraditev te obvoznice.

E2: Ukrepi za umirjanje hitrosti

Kljub omejitvam hitrosti se pogosto zaznava prehitra vožnja, kar pomeni resno tveganje za prometno varnost, zlasti za pešce, kolesarje in otroke. Zato bo občina izvajala ukrepe za umirjanje hitrosti, kot so postavitve hitrostnih ovir (»ležeči policaji«, zožitve) in dvignjenih ploščadi, namestitev prikazovalnikov hitrosti in izboljšanje prometne signalizacije. Cilj je povečanje prometne varnosti, še posebej v bližini šol, avtobusnih postajališč in prehodov za pešce.

E3: Merilniki hitrosti (»Vi vozite«) in spremenljiva radarska signalizacija

Na izbranih cestnih odsekih v občini, 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.

E4: Rekonstrukcije cest

Z namenom izboljšanja prometne varnosti, dostopnosti in povezljivosti bo občina v skladu z dolgoročnim prostorskim in prometnim razvojem postopoma izvajala rekonstrukcije in ureditve občinskih oziroma državnih cest. Ukrep vključuje celovito prenovo poškodovanih cestnih odsekov, razširitve ozkih cest ter ureditev odvodnjavanja, robnikov, talnih označb in javne razsvetljave, kjer ta manjka. V okvir gradnje novih cest bodo vključeni tudi elementi za trajnostno mobilnost – robni pločniki, prehodi za pešce, dostopi za kolesarje – in za zagotavljanje dostopnosti vsem uporabnikom.

E5: Redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)

V naseljih so nevarnosti zaradi preseganja dovoljene 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 fiksnih in mobilnih radarjev ter kamer za spremljanje hitrosti, ki omogočajo kontinuiran nadzor in hitro ukrepanje ob prekoračitvi dovoljene

hitrosti. S tem bo poleg večjega nadzora doseženo tudi zmanjšanje hitrosti vozil, kar bo posledično povečalo varnost v strnjenih naseljih.

E6: Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu

Za doseganje večje prometne varnosti in zmanjšanje števila prometnih nesreč so ključnega pomena t. i. mehki ukrepi, kot so promocijske in izobraževalne aktivnosti, ki vplivajo na vedenje udeležencev v prometu. Namen tega ukrepa je celovito ozaveščati vse skupine prebivalstva o varnem ravnanju v prometu, spodbujati odgovorno vedenje in krepi prometno kulturo. Ukrepi bodo namenjeni različnim ciljnim skupinam – otrokom, mladostnikom, starejšim, kolesarjem, pešcem in voznikom motornih vozil. V praksi to pomeni organizacijo tematskih dogodkov, delavnic in javnih predstavitev (npr. »Dan varnosti v prometu«, »Vidni in varni«), pripravo informativnih gradiv (brošure, plakati, video vsebine), objave na družbenih omrežjih ter vključevanje lokalnih medijev.

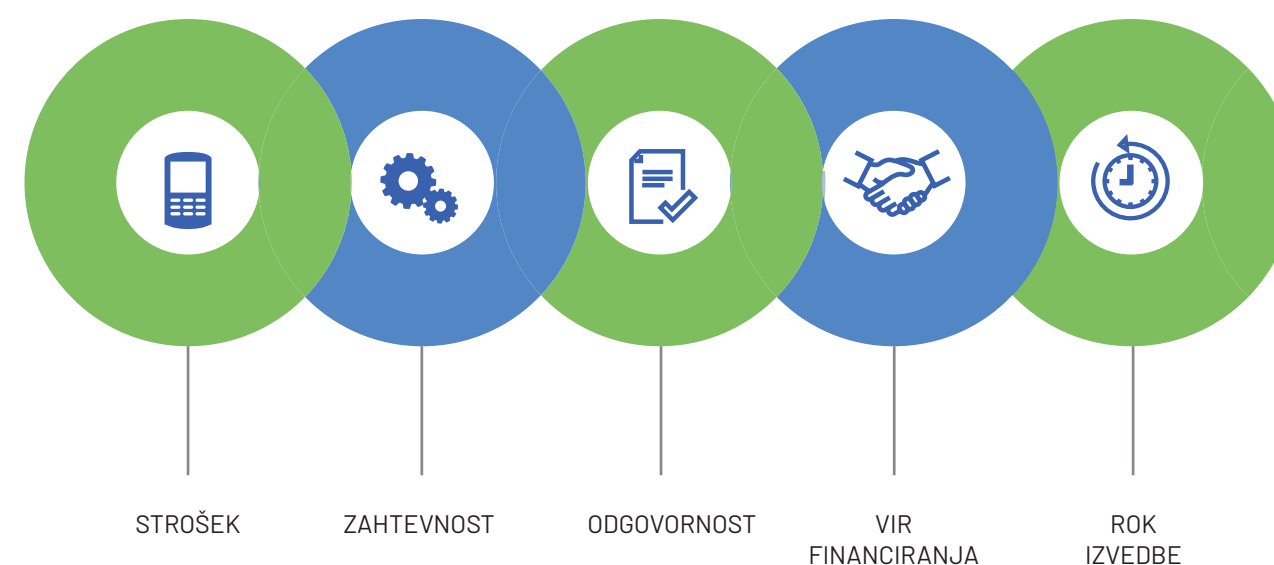
E7: Vzpostavitev sistema enosmernih ulic in prometne optimizacije

Enosmerni režimi omogočajo boljšo razporeditev prometa na urbanih območjih, saj zmanjšujejo število kritičnih točk in izboljšujejo 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 privlačnost naselij za prebivalce, saj bo omogočila udobnejše in varnejše gibanje pešcev in kolesarjev. Večanje površin zanje bo tudi spodbudilo zdrav način življenja in trajnostne oblike mobilnosti, kar bo pripomoglo k zmanjšanju količine onesnaževal in k boljši kakovosti zraka na urbanih območjih.



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 podsistemov. 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 financiranja 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	1000 €/leto	majhna	občina	občina	2026–2032
A2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru CPN	1000 €/leto	majhna	občina	občina	2026–2032
A3	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	5.000 €	majhna	občina	občina	2026–2032
A4	Sistemska odprava nevarnih točk	20.000 €	majhna	občina	občina	2026–2032
A5	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	1000 €/leto	majhna	občina	občina	2026–2032
A6	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	5.000 €	majhna	občina	občina	2026–2032
A7	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	3.500 €	majhna	občina	občina	2026–2032
A8	Sodelovanje s soslednjimi občinami pri pripravi regionalne CPS	1500 €/leto	srednja	občina	občina	2026–2028
A9	Izobraževalne aktivnosti na temo varnosti za šolarje in starše	1000 €/leto	majhna	občina	občina	2026–2032



HOJA

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
B1	Zgraditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij					
B1.1	Jurčičeva ulica	20.000 €	srednja	občina	občina	2028–2032
B1.2	Baragova cesta	100.000 €	visoka	občina, DRSI	občina, DRSI	2028–2032
B1.3	Jama pri Dvoru	50.000 €	visoka	občina, DRSI	občina, DRSI	2028–2032
B1.4	Dvor - do pokopališča	100.000 €	visoka	občina, DRSI	občina, DRSI	2026–2028
B1.5	Prevole	50.000 €	visoka	občina, DRSI	občina, DRSI	2026–2028
B1.6	Sadinja vas-Dvor	50.000 €	srednja	občina	občina	2026–2028
B1.7	Lašče	100.000 €	visoka	občina, DRSI	občina, DRSI	2030–2032
B2	Ureditev varnih prehodov za pešce					
B2.1	Pri OŠ - Baragova cesta	5.000 €	srednja	občina	občina	2028–2032
B2.2	Prevole	5.000 €	srednja	občina	občina	2026–2028
B2.3	Dvor (pri Bobenčku)	5.000 €	srednja	občina	občina	2028–2032
B2.4	Ajdovec	2.000 €	srednja	občina	občina	2029–2032
B2.5	Šmihel	2.000 €	srednja	občina	občina	2029–2032
B2.6	Lašče	5.000 €	srednja	občina	občina	2031–2032
B3	Ureditev sprehajalnih in pohodniških poti					
B3.1	Krožna sprehajalna pot pod gradom Žužemberk	300.000 €	visoka	občina	občina	2029–2032
B4	Ureditev varnih šolskih poti na območju celotne občine	200.000 €	srednja	občina	občina	2026–2032
B5	Osvetlitev pešpoti/pločnikov					
B5.1	Baragova cesta	50.000 €	srednja	občina	občina	2028–2032
B6	Promocijska kampanja »Grem peš ali s kolesom«	1.000 €/leto	nizka	občina	občina	2026–2032



KOLESARJENJE

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
C1	Zasnova in evidentiranje občinskega kolesarskega omrežja					
C1.1	Zagotovitev varnih kolesarskih poti med občinama Mirna Peč in Žužemberk	300.000 €	visoka	občina	občina	2028-2032
C2	Zgraditev državne kolesarske povezave					
C2.1	Žužemberk-Dvor-Soteska	500.000 €	visoka	občina, DRSI	občina, DRSI	2026-2028
C3	Zgraditev in označitev kolesarskih povezav ter kolesarske infrastrukture po poljskih in gozdnih poteh	200.000 €	srednja	občina	občina	2026-2032
C4	Varne kolesarnice/stojala za kolesa/e-polnilnice					
C4.1	AP - stojala	10.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
C4.2	PŠ Dvor - kolesarnica	20.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
C4.3	OŠ Žužemberk - kolesarnica	20.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
C4.4	Grad Žužemberk	20.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
C4.5	Dvor - muzej - stojala	10.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
C4.6	Žužemberk - pokopališče - stojala	10.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
C4.7	Prodajni center Žužemberk - e-polnilnica, stojala	30.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
C6	Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo	1.000 €/leto	nizka	občina, zavod, društva	občina, zavod, društva	2026-2032



JAVNI POTNIŠKI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
D1	Ureditev avtobusnih postajališč – šolska postajališča					
D1.1	Gornji Kot	15.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
D1.2	Sadinja vas	15.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
D1.3	Šmihel	15.000 €	srednja	občina	občina	2026-2028
D2	Optimizacija voznega reda in frekvenc avtobusnih prevozov	5.000 €	nizka	občina	občina	2026-2032
D3	Analiza potreb prebivalstva po JPP s predlogi novih linij	5.000 €	srednja	občina	občina	2026-2027
D4	Vzpostavitev prevoza na klic, ki uporablja srednje velika vozila (za 6-8 ljudi)	10.000 €/leto	nizka	občina	občina	2026-2028



MOTORNI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
E1	Pobuda za zgraditev obvoznice					
E1.1	Žužemberk-Prapreče	1.000 €	srednja	občina	občina	2029-2032
E2	Ukrepi za umirjanje hitrosti pred vstopi v naselja					
E2.1	Jurčičeva ulica	5.000 €	nizka	občina	občina	2026-2028
E2.2	Trške njive	5.000 €	nizka	občina	občina	2026-2028
E2.3	Sadinja vas	5.000 €	nizka	občina	občina	2026-2028
E2.4	Mačkovec	5.000 €	nizka	občina	občina	2026-2028
E2.5	Prevole	5.000 €	nizka	občina	občina	2026-2028
E2.6	Dolga vas – gostišče Koren	5.000 €	nizka	občina	občina	2027-2029
E3	Merilniki hitrosti (»Vi vozite«) in spremenljiva radarska signalizacija					
E3.1	Sadinja vas	5.000 €	nizka	občina	občina	2026-2028
E4	Rekonstrukcije cest					
E4.1	Jama pri Dvoru	1.000.000 €	visoka	občina, DRSI	občina, DRSI	2028-2032
E4.2	Klečet-Drašča vas	300.000 €	visoka	občina	občina	2028-2032
E4.3	Stranska vas	300.000 €	visoka	občina	občina	2026-2032
E4.4	Trške njive	300.000 €	visoka	občina	občina	2026-2032
E4.5	Sadinja vas	500.000 €	visoka	občina	občina	2026-2028
E5	Redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)	1.000 €	srednja	občina, RS	občina, RS	2026-2032
E6	Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	1.000 €/leto	nizka	občina	občina	2026-2032
E7	Vzpostavitev sistema enosmernih ulic in prometne optimizacije	3.000 €/leto	srednja	občina	občina	2028-2032





mag. Goran Jovanović, David Lavrič, Peter Lovšin, Eva
Malić, Aleksandar Jevdjenić, Uroš Pust, Jure
Dolenc

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽUŽEMBERK

Naročnik: Občina Žužemberk
Grajski trg 33, 8360 Žužemberk

Izdovalec: Appia d.o.o., Ljubljana

Oblikovanje: Doroteja Horvat

Fotografije: Uroš Zagožen

Lektor: Katja Paladin

Tisk: Tisk24 d.o.o.

Naklada: 50 izvodov

Založnik: Občina Žužemberk

Leto izida: 2025

Cena: brezplačno

Izdelava Občinske celostne prometne strategije
Občine Žužemberk je potekala 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.





OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
O B Č I N E
Ž U Ž E M B E R K