



OBČINA KOČEVJE

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



OMOGOČAMO POGOJE ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST VSEH



OBČINA KOČEVJE

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



OMOGOČAMO POGOJE ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST VSEH

Kočevje, 2017

Omogočamo pogoje za trajnostno mobilnost vseh

OBČINA KOČEVJE CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Izdala in založila

Občina Kočevje, maj 2017

Priprava Celostne prometne strategije za Občino Kočevje je nastala v okviru razpisa Ministrstva za infrastrukturo za izdelavo Celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Avtorji

Suzana Simič, Radovan Nikić in Simona Dolšina

Sodelavci

Mojca Balant, Zoran Gajski, Lucija Gritli, Irena Hočevar, Jelka Hudoklin, Tjaša Kump Murn, Luka Mladenovič, Aljaž Plevnik in Jernej Radovac

Izvajalci

Acer Novo mesto, d. o. o.

Razvojni center Novo mesto, d. o. o.

Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Fotografije

Marjan Artnak, Tanja Štajdohar, Nik Vidmar, arhiv izdelovalcev CPS, arhiv Občine Kočevje

Oblikovna zasnova in postavitve

Jurij Kocuvan, Studio 300

Jezikovni pregled

Nina Štampohar

Naklada 200 izvodov

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

656:502/504(497.4Kočevje)

SIMIČ, Suzana

Občina Kočevje : celostna prometna strategija : omogočamo pogoje za trajnostno mobilnost vseh / [avtorji Suzana Simič, Radovan Nikić in Simona Dolšina ; fotografije Marjan Artnak ... et al.]. - Kočevje : Občina, 2017

ISBN 978-961-91142-6-1
1. Nikić, Radovan 2. Dolšina, Simona
290192640

KAZALO

KOČEVSKO NA POTI SPREMEMB. 3

TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA 6

VIZIJA RAZVOJA PROMETA 7

DOSEŽKI OBČINE. 9

KLJUČNI IZZIVI OBČINE 11

KLJUČNE PRILOŽNOSTI OBČINE 12

5 STRATEŠKIH STEBROV 15

PRVI STEBER: CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA 17

DRUGI STEBER: HOJA 23

TRETJI STEBER: KOLESARJENJE 27

ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PREVOZ 31

PETI STEBER: MOTORIZIRANI PROMET 35

AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT 39

VIRI 48

KOČEVSKO NA POTI SPREMEMB

Uvod

V Občini Kočevje se podobno kot v drugih občinah v Sloveniji pa tudi drugod soočajo s številnimi težavami na vseh področjih prometne infrastrukture.

Težave so posledica klasičnega prometnega načrtovanja, ki je nastajalo predvsem za parcialne ureditve, pa tudi zaradi nizke stopnje prometne kulture in pomanjkanja informacij o škodljivem vplivu prometa za okolje in zdravje ljudi. Glede na vse to se je občina odločila za izdelavo Celostne prometne strategije, s katero se začneja dolgoročen proces oblikovanja trajnostnega prometnega sistema s številnimi pozitivnimi učinki na okolje in zdravje ljudi.

Danes v Kočevje vodita dve glavni prometni žili, ki veljata za pomembnejši tranzitni poti. Ena od njiju je hkrati ena izmed najbolj nevarnih cest v državi in je v zelo slabem stanju. Stanje občinskih cest je le deloma ustrezno. Hkrati se v občini pojavljata potreba po prenovi in izgradnji prometne infrastrukture (sistem pločnikov in kolesarskih stez) ter potreba po dodatni mobilnostni ponudbi znotraj občine. Kolesarska in peš infrastruktura je v Kočevju deloma že izvedena, pri načrtovanih ureditvah in obnovah pa so tudi del investicije; tako so se ob rekonstrukcijah pomembnejših cest v občini v zadnjem času uredile tudi kolesarske površine in površine za pešce, ki pa še vedno predstavljajo nepovezano omrežje. V Kočevje vodi tudi železniška proga na relaciji Grosuplje-Kočevje, vendar v Kočevju ni v obratovanju. Pred kratkim je bil zato podpisan sporazum o novični vzpostavitvi proge do Kočevja. Vzpostavitev železniškega potniškega prometa bi bila za občino Kočevje nedvomno odlična pridobitev. Prebivalci občine pogrešajo boljši javni potniški promet (JPP), ki bi tudi bolj oddaljena naselja in vasi približal občinskemu središču in ostalim krajem v regiji, prebivalci Kočevja pa pogrešajo mestni potniški promet.

V Občini Kočevje (OK) želijo s sprejetjem Celostne prometne strategije (CPS) začeti dolgoročen proces celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa, kar bo imelo pozitivne učinke na okolje in zdravje, gospodarstvo, vplivalo bo na potovalne navade prebivalcev občine, izboljšale pa se bodo tudi mobilnosti in dostopnost ter kakovost bivanja. Zdajšnja načrtovalska praksa, ki se osredotoča predvsem na gradnjo prometne infrastrukture za motorizirani promet, bo skladno s tem spremenjena in kakovostno nadgrajena. Celostna prometna strategija za območje občine je dokument, v katerem so opredeljeni izzivi, cilji in koraki za celovito urejanje prometnega sistema, ki bo vključeval različne oblike mobilnosti in enakovredno vključitev različnih skupin uporabnikov. S takim načinom urejanja prometa bodo izboljšane možnosti za različne vrste mobilnosti. Pričakovati je pozitivne učinke na vsa področja kakovosti okolja za delo in kakovost bivanja vseh prebivalcev občine Kočevje. V nastajanje dokumenta sta bili vključeni strokovna in zainteresirana javnost, ki sta imeli možnost sodelovanja v anketah in intervjujih, na javnih razpravah in predstavitev ter na tematskih javnih prireditvah. Obenem je v vseh fazah nastajanja tega dokumenta potekalo obveščanje o dejavnostih in rezultatih prek medijev in spletne strani občine.

Sofinancerji in izdelovalci

Projekt izdelave Celostne prometne strategije je naročila Občina Kočevje, sofinancirata ga Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Proces priprave CPS je vodilo podjetje Acer Novo mesto, d. o. o., s podizvajalcema – Urbanističnim inštitutom RS in Razvojnim centrom Novo mesto, d. o. o.

Priprava dokumenta

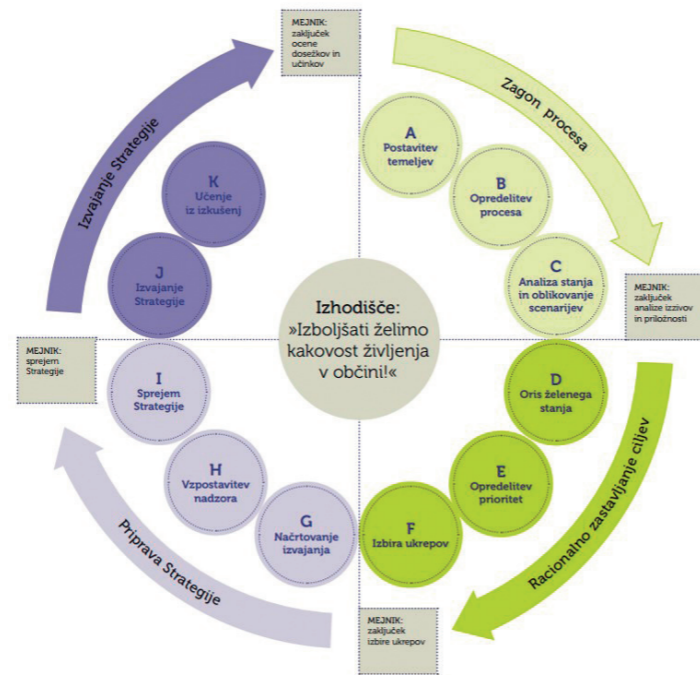
Pri pripravi dokumenta so bile upoštevane Smernice za pripravo Celostne prometne strategije – Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012). O pomenu in postopku izdelave CPS je bila javnost seznanjena v začetni fazi izdelave strategije z vzpostavitev spletne strani (<http://www.kocevje.si/za-obcane/celostna-prometna-strategija>), ki je delovala skozi celotno obdobje izdelave CPS in bo tudi v prihodnje. Na njej so objavljena sporočila za javnost o vseh dogodkih pa tudi poročila o napredovanju del pri izdelavi CPS.

Okvirni časovni načrt priprave CPS je bil opredeljen s projektno nalogo, vendar je bil v sklopu izdelave CPS pripravljen še podrobnejši časovni načrt, v katerem so bile dejavnosti opredeljene še bolj podrobno in časovno sinhronizirane z ostalimi znanimi dejavnostmi v občini (npr. Evropski teden mobilnosti septembra 2016, sprejem proračuna in podobno).

V sklopu priprave Celostne prometne strategije je bil najprej pripravljen sistematičen pregled obstoječih načrtov, nato je bilo analizirano stanje na področju prometa v okviru terenskih ogledov, in sicer z anketami in s kordonskim štetjem prometa v oktobru 2016.

Anketa za splošno javnost, ki je vključevala tudi vprašanja o splošnem stanju na področju prometa v občini ter podajo pobud za spremembe, je bila izvedena v juliju in avgustu 2016 v okviru dogodka Vsi na ploščad. Sodelujoči v anketi, ki so ob tem sodelovali tudi v nagradnem žrebanju, so imeli možnost opozoriti na problematične točke in zapisati svoje želje za urejanje prometa v prihodnosti. Ob anketiranju so bili prebivalci naprošeni, da dejavno sodelujejo pri nadaljnji pripravi CPS s svojimi predlogi in pripombami. Priložnostna zloženka o pomenu in postopku izdelave CPS je bila razdeljena v okviru dogodkov Evropskega tedna mobilnosti, ki so potekali v septembru 2016. Opravljeni sta bili še dve anketi, in sicer v septembru o pogojih za hojo in kolesarjenje ter v oktobru 2016 o vzpostavitvi mestnega potniškega prometa v Kočevju.

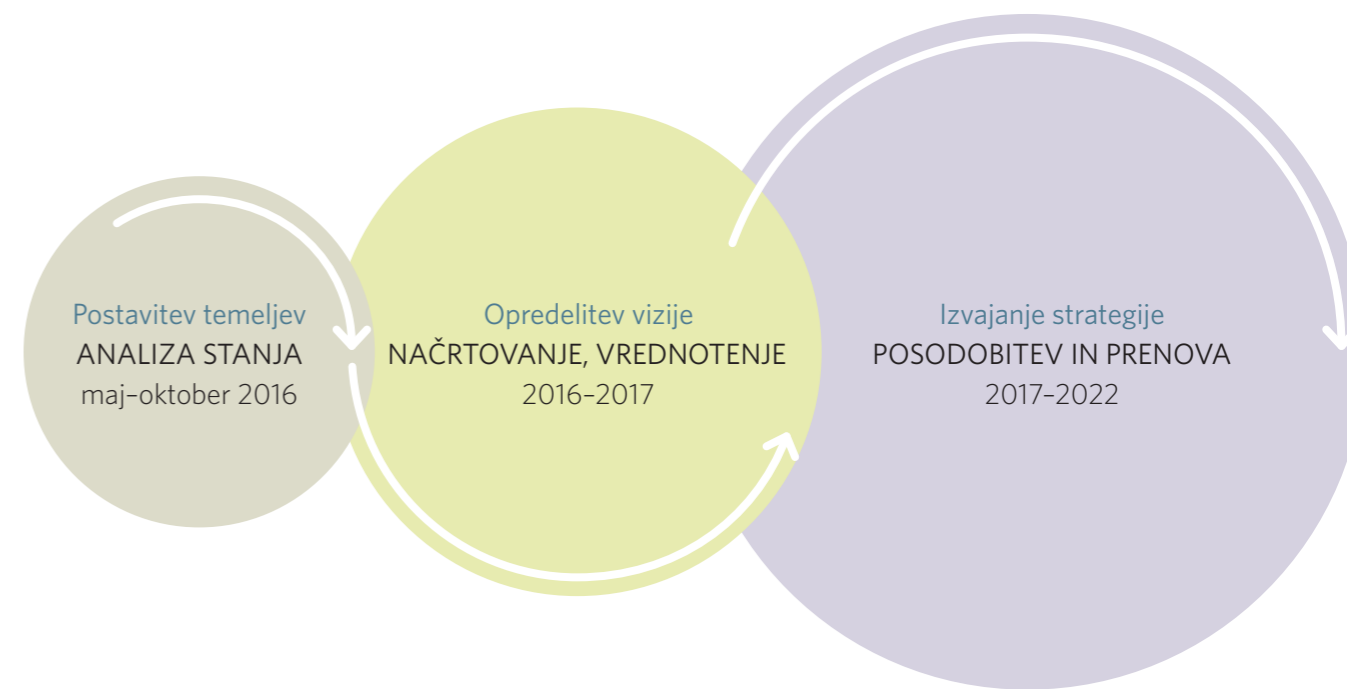
Narejeni so bili tudi številni intervjuji z glavnimi akterji – ključnimi deležniki (predstavniki ustanov, nevladnih organizacij, društev, gospodarstva, občinski uslužbenci) na področju mobilnosti v občini. Vprašani so bili za mnenje glede stanja prometa in ustreznosti prometnih ureditev v občini. V osnovnih ter srednjih šolah je bila med učenci ter v vrtcih med starši otrok izvedena anketa o potovalnih navadah pri prihodu v šolo in vrtec ter o željah za izbiro ustrežnejših načinov potovanja. Rezultati anket bistveno ne odstopajo od stališč v drugih manjših občinah po Sloveniji in kažejo na potrebo po spremembi miselnosti in vrednostnega sistema, v katerem imajo pešci in kolesarji prednost pred motoriziranim prometom oziroma so na enakovredni ravni.



Skozi štiri javne razprave, več delavnic, intervjujev s ključnimi deležniki in razstavo so bili pripravljene posamezni možni scenariji razvoja prometa. Oblikovan je bil širši nabor ukrepov, ki je bil nato obravnavan na delavnici z občinsko upravo ter na javni razpravi o ukrepih s ciljem opredelitve prednostnih ukrepov. V zvezi s tem so bili izvedeni tudi novi intervjuji s ključnimi deležniki. S tem je bil pridobljen ožji nabor ukrepov in oblikovan predlog akcijsko-finančnega načrta. V zadnjem so bili določeni prednostne naloge, časovni načrt izvajanja posameznih dejavnosti in njihove finančne zahteve pa tudi izvajalci in odgovorni za posamezne dejavnosti.

Na podlagi sprejete strategije bo občina lahko kandidirala za sredstva na nadaljnjih razpisih za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti.

Celostna prometna strategija je zastavljena kot fleksibilen dokument, ki ga bo nujno redno preverjati in posodabljati, saj bodo s tem vsakič znova preverjene ustreznost, učinkovitost in smotrnost predvidenih ukrepov.



Časovni horizont dokumenta

V časovnem načrtu CPS, ki je bil izdelan v začetni fazi, je opredeljen ritem načrtovanja, izvajanja in priprave CPS.

Akcijsko-finančni načrt vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednje 5-letno obdobje (do leta 2022) in je osnova za uresničevanje zastavljenih ciljev CPS Občine Kočevje.

Letno sta predvidena spremljanje in poročanje dveh strateških kazalnikov CPS, in sicer potovalne navade občanov ter potovalne navade učencev v osnovnih šolah.

Posodobitev CPS je predvidena po dveh letih in bo zajemala pregled akcijsko-finančnega načrta in morebitno prilagoditev nabora ukrepov. Spremljani bodo tudi zadovoljstvo z urejanjem prometa med prebivalci, potovalne navade zaposlenih ter število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci, kolesarji, otroci in mladostniki.

Vsaki 5 let je predvidena prenova CPS, ki bo sledila enakemu postopku, kot je bil izveden pri pripravi tega dokumenta.

Območje obravnave

CPS obravnava celotno območje Občine Kočevje s poudarkom na mestu Kočevje ter naseljem Šalka vas in Dolga vas. Upoštevani so migracijski tokovi in prometni vplivi širšega območja obdelave, torej vpliv prometa iz sosednjih občin in na ravni regije. Občina Kočevje leži ob državni meji s Hrvaško in je del statistične regije Jugovzhodna Slovenija. Zaradi obmejne lege, oddaljenosti od večjih središč in obsežnih gozdnih površin s številnimi naravnimi in kulturnimi znamenitostmi ima velik potencial za turizem. Na gospodarskem področju pa se žal v zadnjih letih beležita upada delovnih mest in interes gospodarstvenikov za vlaganje na tem območju, kar je delno pripisati tudi slabi prometni povezavi, zato si prebivalci zelo želijo izgradnje 3a. razvojne osi, ki bi to območje učinkovito povezala z ostalimi regijskimi središči in glavnim mestom.

Občina je zelo redko naseljena. Z izjemo dokaj uravnane Kočevsko-ribniškega kraškega polja je relief celotnega območja občine zelo razgiban, veliko večino površine občine pa pokrivajo gozdovi. Občina je pretežno ruralna z izrazito urbano centralizacijo na širšem območju občinskega središča ter s številnimi (sicer pretežno strnjanimi, gručastimi) vasmi, ki so razpršene po zahtevnih, slabo dostopnih območjih Kočevskega roga, Stojne in Kočevske Male gore ter doline Kolpe. Zato je zagotavljanje dobre dostopnosti vsem prebivalcem zelo zahtevno in povezano s številnimi dnevnimi migracijami.

TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

V Sloveniji se danes povečuje motorizirani promet, ob tem pa se kakovost bivanja slabša. Velika poraba proračunskih sredstev ne omogoča pomembnejšega izboljšanja stanja.

Vse to je posledica pomanjkanja prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa. Zdajšnji strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredotočajo predvsem na cestno infrastrukturo. Strategij, ki bi omogočile ukrepe na podlagi celovite presoje in bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet itd., ni. Poleg tega postopek sprejemanja odločitev velikokrat ni transparenten, na nekaterih področjih je mogoče zaznati tudi pomanjkanje ustreznega znanja in usposobljenega kadra.

Trajnostno načrtovanje prometa je nov pristop, ki temelji na zdajšnjih metodah načrtovanja in jih nadgrajuje z ustreznimi načeli vključevanja javnosti, sodelovanja in vrednotenja. S tem so za zdajšnje in prihodnje generacije izpolnjene potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in širše.

V Občini Kočevje se ugotavlja, da sta promet in mobilnost ključnega pomena tudi za občino Kočevje, vendar zdajšnji način priprave projektov in ureditev, ki so namenjeni predvsem za motorizirani promet, slabšajo bivalne in delovne pogoje za prebivalce ter neracionalno posegajo v prostor.

Tak prevladujoč trend je opaziti tudi v drugih krajih po Sloveniji, zato je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor v letu 2012 pripravilo Smernice za pripravo Celostne prometne strategije z naslovom Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost je celostno načrtovanje prometa. V njih je zapisano, da so središče celostnega načrtovanja prometa ljudje in da je CPS eden najboljših odgovorov na vprašanje, kako zagotoviti čisto in zdravo ter gospodarsko uspešno okolje in varnost za vse skupine udeležencev. V Smernicah se ugotavlja, da je treba s celostnim načrtovanjem prometa nadgraditi trenutne

načrtovalske prakse saj ima »tak pristop merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več politikov prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v njihovem lokalnem okolju«.

Katere koristi prinaša celostno načrtovanje prometa?

» **Boljša kakovost bivanja.** Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, ne za avtomobile in promet. To se med drugim odraža v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

» **Pozitivni učinki na okolje in zdravje.** Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

» **Izboljšani mobilnost in dostopnost.** Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

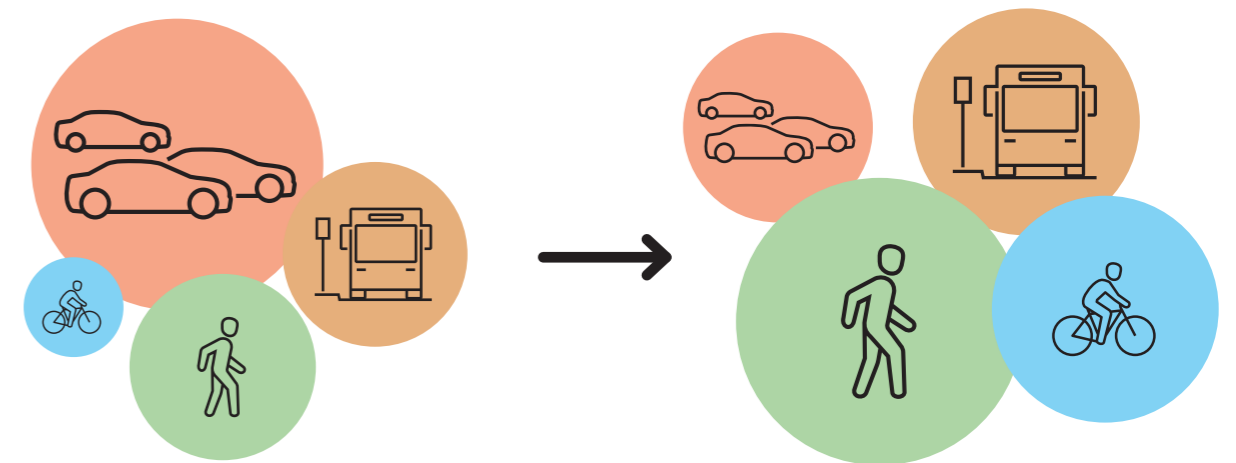
» **Izboljšana podoba občine.** Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša kot sodobna, inovativna in napredna občina.

» **Odločitve, ki jih podpira javnost.** Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

» **Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti.** Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali državni predpisi za nadzor nad hrupom.

VIZIJA RAZVOJA PROMETA

Kočevsko je prijazno pešcem in kolesarjem; tu z lastnimi močmi in iskrenimi odnosi povezujemo učinkovito mobilnost in odprte prostore za vse.



Obrazložitev predloga vizije: Udeleženci delavnice so prepoznali velik pomen pešačenja in kolesarjenja, zato so želeli, da bi bilo to dvojice omenjeno že v prvem delu vizije. Z izrazom **Kočevsko** so zajeti ne le mesto in občina, ampak celovita identiteta regije in ljudi, ki tu živijo. Fraza **z lastnimi močmi pove**, da so prebivalci Kočevskega samoiniciativni, da dosegajo rezultate složno in varčno. V nadaljevanju izraz **z iskrenimi odnosi** zajema dinamiko izdelave celostne prometne strategije in pozneje tudi skrbi zanjo (brez fige v žepu). **Učinkovita mobilnost** je izbrana zato, ker je bila beseda učinkovitost med delavnico uporabljena večkrat in vsebuje pomene številnih drugih ključnih besed: pretočnost, večdisciplinskost, ciljna usmerjenost, dobra organiziranost, obvoznice, krožišča ipd. V zadnjem delu besede **odprti prostori** izpostavljajo pomen skrbi za tiste dele prostora, ki niso neposredno vezani na promet (med drugim tudi mestno jedro, zaprto za avtomobilski promet). Zadnja besedna zveza **za vse** zajema vse prebivalce regije, vključno z ranljivimi skupinami.

Strateški cilji prometne strategije

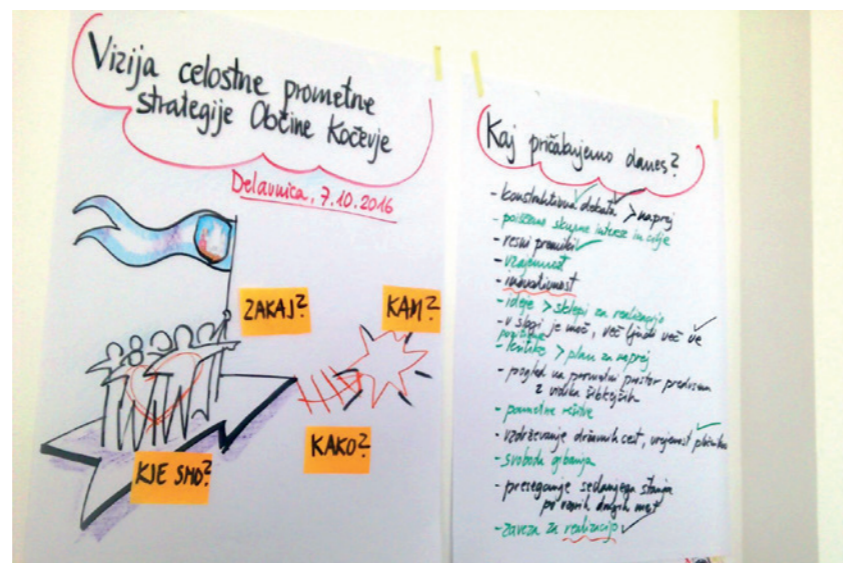
Na delavnici za oblikovanje vizije so bile zapisane temeljne vrednote, ki naj bodo gonilo delovanja in uspeha CPS Občine Kočevje. Te so: **medsebojno sodelovanje in spoštovanje, varnost za vse, trajnost in vztrajnost** (v procesu).

Skozi javno obravnavo in anketo je temeljne vrednote potrdila tudi lokalna skupnost. Na podlagi temeljnih vrednot ter znanj in izkušenj, pridobljenih pri razvoju nacionalnega programa za CPS, so strokovni sodelavci tudi v primeru prometne strategije za Kočevje predlagali nabor strateških ciljev, ki je sicer enoten za vse občine, znotraj katerih so pripravljali tovrstne dokumente. Izkazalo se je namreč, da je bil tak nabor dobro sprejet in potrjen v vseh obravnavanih občinah. Velika verjetnost je, da bodo tovrstni enotni strateški cilji v prihodnje sprejeti tudi na državni ravni.

Strateški cilji prometne strategije so:

- » **vzpostavlanje živahne občine po meri ljudi**
- » **omogočanje kakovostne dostopnosti vseh ciljev v občini**
- » **zagotavljanje mobilnosti vsem prebivalcem in obiskovalcem občine**
- » **zagotavljanje visoke prometne varnosti, predvsem najranjivejšim udeležencem v prometu**
- » **zmanjšanje negativnih posledic prometa na okolje in zdravje prebivalcev**

Zgodnje oblikovanje osnutka vizije, vrednot in strateških ciljev je bilo izpeljano z namenom, da se že na začetku procesa pridobijo okvir in usmeritve za proces priprave CPS. Znotraj opredeljene vizije, vrednot in strateških ciljev so nato potekale vse druge dejavnosti, ki so bile tako usklajene z vidika končnega cilja. Vizija, vrednote in strateški cilji so bili merilo, s pomočjo katerega je bilo omogočeno ocenjevanje relevantnosti vhodnih podatkov in usmerjanje poteka priprave celotne CPS, vključno z analizo stanja.



DOSEŽKI OBČINE

V Občini Kočevje se vedno bolj uveljavlja zavedanje o tem, da je treba za izboljšanje kakovosti življenja in izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu spremeniti zdajšnje potovalne navade ter sprejemati in izvesti nekatere ukrepe, ki vodijo v spreminjanje vrednostnega sistema, miselnosti in potovalnih navad, kar vodi v trajnostno mobilnost.

udeleženci v prometu, predstavljeni številni različni pozitivni učinki gibanja na naše zdravje, ki jih lahko dosežemo z dejavno mobilnostjo. Spodbujanje zdravega načina življenja se izvaja tudi po osnovnih šolah. Na Osnovni šoli Ob Rinži so v okviru akcije za zagotavljanje zdravega življenjskega sloga pripravili gibalni odmor GIBKO. Po tretji šolski uri se za učence in učitelje izvaja 15-minutni gibalni odmor. Na OŠ Ljuba Šerčerja pa v okviru tega projekta po končanem pouku in v dneh, ko pouka ni, otrokom zagotovijo najmanj 2 brezplačni uri strokovno vodene športne vadbe na teden.

V okviru projekta Vsi na ploščad! je bila v poletnih mesecih 2016 narejena prostorska akcija Občine Kočevje s ciljem izobraževanja ter vključevanja prebivalcev v proces prostorske prenove središča mesta Kočevje in s pomočjo njihovih idej, predlogov, znanj, uporabe prostora oblikovati natečajno nalogo za prenovo središča Kočevja. V letu 2016 je občina pristopila k **projektu Pobude občanov**, s katerim želi omogočiti hitrejši, boljši in pristnejši stik z občani Kočevja. Pri tem je nadgradila sprejemanje pobud občanov z interaktivno aplikacijo, ki deluje tudi prek mobilne naprave. Povezava do aplikacije je dostopna na občinski spletni strani <http://www.kocevje.si/obcina-kocevje/>.

Glede na to so v občini že izvedli nekatere akcije za **osveščanje različnih skupin prebivalstva** o zdravem načinu življenja. Ob tem so bile predstavljene tudi prednosti trajnostne mobilnosti, ki v primerjavi z motoriziranimi oblikami nima škodljivih učinkov za okolje (onesnažen zrak, povečan hrup). Organizirani so bili številni raznovrstni dogodki v sklopu Evropskega tedna mobilnosti, na katere so bili poleg javnosti organizirano vabljene skupine otrok iz vrtcev in osnovnih šol. Na njih so bili najmlajšim udeležencem prometa, ki pa so bodoči dejavni



V skladu s Smernicami za varne šolske poti so tudi šole v občini Kočevje (OŠ Ob Rinži, OŠ Ljubo Šercer, OŠ Stara Cerkev, OŠ Zbora odposlancev) že izdelale **načrte varnih šolskih poti**, ki so izdelani z namenom, da se otrokom zagotovi čim večja varnost na prometnih površinah ob prihodu in odhodu iz šole, v času pouka, v času podaljšanega bivanja in varstva, ob ekskurzijah, izletih in drugih prireditvah, ki jih organizira šola. V njih so zarisane varne poti pa tudi označene nevarne točke.

Odgovorni na Občini Kočevje se zavedajo pomena varnosti vseh udeležencev v prometu, zato so za načrtovanje in usklajevanje nalog preventive in vzgoje v cestnem prometu na lokalni ravni samoupravne lokalne skupnosti ustanovili **Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu**, ki deluje kot posvetovalno telo župana. Svet sestavljajo predstavniki organov, organizacij in ustanov, katerih dejavnost je usmerjena k preventivi in vzgoji v cestnem prometu (npr. vzgojno-izobraževalnih organizacij, organizacij civilne družbe, policije, občinskih redarjev, šol vožnje, upravljavcev cest in drugih izvajalcev). Svet ocenjuje stanje varnosti v cestnem prometu na lokalni ravni, predlaga organom lokalne skupnosti programe za varnost cestnega prometa in ustrezne ukrepe za njihovo izvajanje, koordinira izvajanje nalog na podlagi programov za varnost cestnega prometa na lokalni ravni, predvsem pa sodeluje pri izvajanju prometne vzgoje, dodatnem

izobraževanju in obveščanju udeležencev cestnega prometa o ukrepih za doseganje prometne varnosti, koordinira izdajanje in razširjanje prometno vzgojnih publikacij in drugih gradiv, pomembnih za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni. V okviru projekta SOL: Save our lives – Slovenija primer dobre prakse na lokalni ravni je v letu 2014 Občina Kočevje v sodelovanju z AMZS, AMD Kočevje, Svetom za preventivo v cestnem prometu Kočevje ter z ostalimi deležniki za ustvarjanje višje ravni ozaveščenosti ter k spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti izvedla analizo stanja in strategijo prometne varnosti, zajem podatkov o uporabi varnostnega pasu z opazovanjem, izobraževalno kampanjo in predloge za izboljšanje stanja v cestnem prometu.

Predvsem v mestu Kočevje se premika tudi na področju **urejanja površin za pešce in kolesarje**. Do zdaj so bile ob novih ureditvah (npr. Športna dvorana v središču Kočevja, Osnova šola Ob Rinži) urejene tudi površine za pešce in kolesarje.



KLJUČNI IZZIVI OBČINE

Analiza obstoječega stanja prometa je pokazala nekaj ključnih sklopov težav, s katerimi se srečuje občina Kočevje tako v mestu Kočevje kot tudi v bližnjih in bolj oddaljenih naseljih.

Kakovost bivanja sestavlja širok nabor dejavnikov, med katerimi imata pomembno, a večkrat zapostavljeno vlogo dostopnost in mobilnost, ki sta posledici urejenosti prostorskega in prometnega sistema mesta. Dostopnost in mobilnost sodita med objektivne dejavnike kakovosti bivanja, med katere spadajo tudi kakovost bivalnega okolja, možnosti in struktura zaposlitev, opremljenost z infrastrukturo itd. Obstajajo tudi subjektivni dejavniki kakovosti bivanja (ugodje, sreča, zadovoljstvo), ki v veliki meri izhajajo iz posameznikovega življenjskega sloga in so teže merljivi, a bolj neposredno izražajo zadovoljstvo prebivalcev s kakovostjo bivanja.

Mesto Kočevje in naselja ob glavni cesti, ki iz smeri Novega mesta in Ljubljane vodi čez Kočevje proti mednarodnemu mejnemu prehodu Petrina, občutijo številne **negativne vplive na okolje in zdravje** ljudi, ki jih povzročata gost osebni in tovorni promet. Težave pa povečujejo tudi prebivalci, ki v veliki večini osebni avtomobil jemljejo kot edino možno sredstvo za potovanje.

Tak način potovanja poleg številnih negativnih vplivov na okolje (hrup, tresljaji in slabša kakovost zraka) zmanjšuje tudi kakovost bivanja tako motoriziranih kot tudi nemotoriziranih uporabnikov. Tak način urejanja prometa prinaša tudi prevelik delež površin, zasadenih s prometnimi ureditvami (parkirišča, ceste), ki prevladujejo. Ob tem so ostale ureditve (za hojo, kolesarjenje, javni potniški prevoz), ki povečujejo kakovost bivanja, zapostavljene, za njih se namenja manj skrbi in denarja.

Izziv prometne strategije je, da z ukrepi urejanja in upravljanja prometa prispeva k dvigu kakovosti bivanja v mestu Kočevje in po celotni občini ter s tem prispeva k ublažitvi trendov upadanja prebivalstva.

V občini Kočevje se spopadajo s težavnimi gospodarskimi in socialnimi razmerami ter staranjem prebivalstva. Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji; ob tem se občina uvršča med občine z najvišjim številom prejemnikov socialne pomoči. Med aktivnim prebivalstvom občine je bilo v povprečju registriranih več brezposelnih oseb od povprečja v državi, saj so v zadnjih za gospodarstvo neugodnih letih propadle nekatere večje zaposlitvene tovarne (lesna, tekstilna, transportna in kemična). **Zahtevne gospodarske in socialne razmere** otežujejo večje investicije v prometni sistem, zato je pomembno, da prometna strategija teži k iskanju investicijsko nezahtevnih ukrepov.

Največja gostota prebivalcev v občini je v mestu Kočevje ter ob glavnih prometnicah proti Novemu mestu (proti severovzhodu) ter proti Ljubljani (proti severu). Občina Kočevje je po površini sicer največja občina v Sloveniji, vendar je na kvadratnem kilometru površine **gostota naseljenosti manjša** kot v celotni državi.

Podatki ob tem kažejo tudi na **neugodno starostno strukturo**, ki se bo še slabšala, saj v zadnjem desetletju število prebivalcev vseskozi upada. Starejši prebivalci imajo drugačne mobilnostne navade in zahtevajo drugačne ukrepe, zato staranje prebivalstva v občini Kočevje predstavlja pomemben izziv prometne strategije. Kljub staranju prebivalstva mladi še zmeraj predstavljajo njegov pomemben del, zato se tudi njim v prometnih strategijah namenja posebna pozornost.

Občina je reliefno razgibana, naselja so zelo razpršena in nekatera zelo oddaljena od občinskega in ostalih večjih središč. Veliko je opuščanih naselij. Še največja koncentracija prebivalstva je v osrednjem, ravninskem delu, kjer leži tudi občinsko središče, zato je **zagotavljanje dobre dostopnosti** vsem prebivalcem zelo zahtevno.

Kljub omejenim finančnim sredstvom se za uspešno izvajanje trajnostne mobilnosti potrebujejo dodatne osebe. Kot ena izmed možnih rešitev in izziv za v prihodnje pa se kaže tudi **možnost kadrovskega povezovanja** med sosednjimi občinami.

KLJUČNE PRILOŽNOSTI OBČINE

Kakovostno življenje, ki si ga želijo vsi prebivalci občine, je mogoče doseči s trajnostno urejeno mobilnostjo, ki omogoča enakovredno vključevanje vseh skupin prebivalstva in omogoča učinkovito doseganje prostorskih ciljev.

» **aktivna mobilnost:** Življenjski slog, ki ga zaznamujeta sedenje in vožnja z osebnimi motoriziranimi vozili, prinaša številne zdravstvene težave. Občine, ki so začele podpirati aktivno mobilnost s trajnostnimi potovalnimi načini, so hitro opazile pozitivne učinke svojih odločitev.

» **povečana prometna varnost:** Eden pomembnejših vzrokov smrti in zdravstvenih težav nekaterih skupin prebivalstva so prometne nezgode. Slaba prometna varnost močno znižuje raven kakovosti življenja. Da bomo v zdajšnji prometni ureditvi varni tudi na kolesu ali peš, je potrebna sprememba prioritet.

» **zmanjšani stroški posledic prometa:** Težave, povezane z vplivom motoriziranega prometa na okolje in zdravje, nas stanejo preveč. Zato je vlagati v trajnostno mobilnost bolj smotrn in ceneje kot vlagati v osebni motorizirani promet. S prijaznejšim prometom očistimo okolje, zraven pa še pomembno privarčujemo. To sta odlična razloga za ukrepanje.

Občine imajo obveznost pa tudi vso potrebno pristojnost in mehanizme, da učinkovito in pomembno zmanjšajo negativne vplive motoriziranega prometa, ki je eden glavnih krivcev za zmanjšano kakovost bivanja, ter pri svojih prebivalcih spodbudijo zavest o pomenu drugih načinov mobilnosti. Zavedati se je treba, da že majhne spremembe v potovalnih navadah lahko pozitivno vplivajo na zdravje ljudi, pomenijo pa lahko tudi znaten finančni prihranek tako posameznikom kot tudi širši skupnosti (Plevnik, 2016).

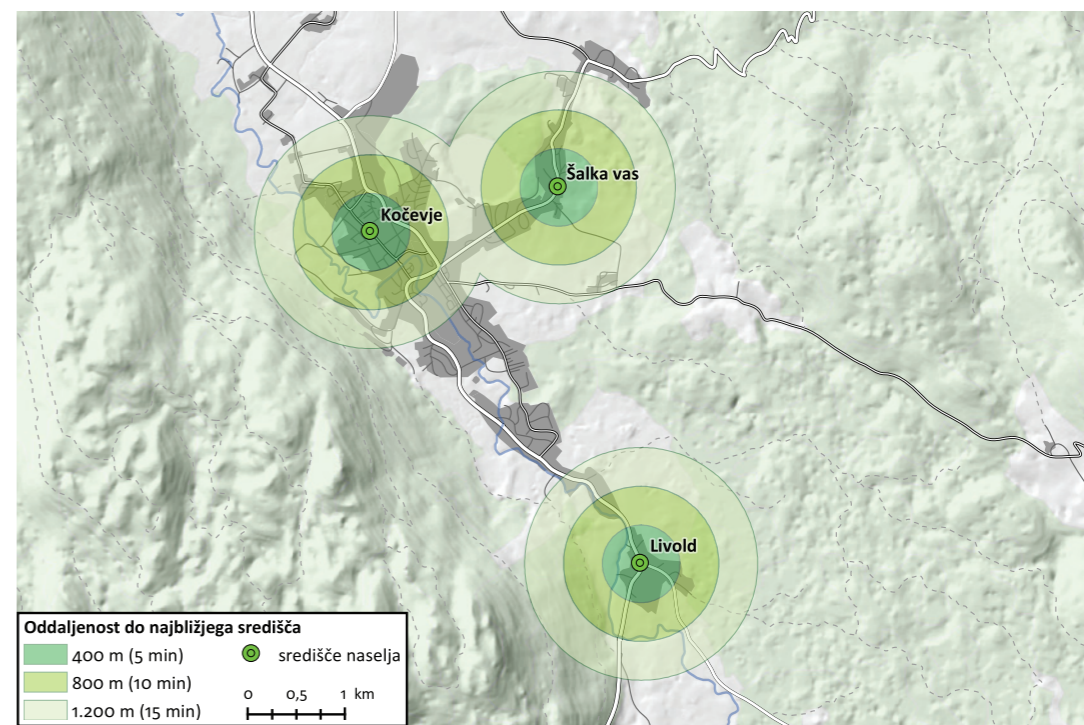
V občini Kočevje se kot priložnosti kažejo ureditve in ukrepi, ki so posledica specifičnih geografskih in družbenih razmer. To so kratke razdalje brez večjih višinskih razlik v mestu Kočevje, ki omogočajo opravljanje poti brez avtomobila, ter urejene parkirne površine v bližini avtobusne postaje (Trg zbora odposlancev). Velika priložnost je tudi velik potencial za turizem, ki ga ima občina Kočevje in je zdaj izkoriščen le v omejenem obsegu. Poleg tega je pomembno tudi to, da se iz izvedenih anket lahko razbere spodbudno pripravljenost anketiranih učencev in tudi odraslih za kolesarjenje in hojo.

Poleg teh priložnosti, ki so specifične za občino Kočevje, so bile pri nastajanju CPS upoštevane tudi take, ki so podobne kot v številnih drugih občinah. Te povzema brošura Okolje, promet in zdravje (MOP ARSO in MZI, 2016) in so:

Velika zmogljivost širšega območja Kočevja za hojo in kolesarjenje

Velik del občine Kočevje je hribovit, vendar pa mesto Kočevje, Šalka vas in Livold z velikim deležem prebivalstva ležijo na pretežno ravninskem delu občine. Značilnosti teh krajev omogočajo, da bi lahko prebivalci in obiskovalci večji delež poti opravili na nemotoriziran način – peš ali s kolesom. Zaradi reliefa ter strmih vzponov in spustov so ostali kraji v občini slabše dostopni.

Peš dostopnost je zaradi geografske značilnosti obravnavanih naselij dobra. Razen v Kočevju so celotna območja posameznih naselij dostopna v času 15 minut ali manj. Tudi velik del Kočevja je iz osrednjega trga dostopen v 15 minutah, izjema je le jugovzhodni del mesta (Mestni log, trgovsko središče na jugovzhodu, osnovna šola ob Rinži ...). Središča naselij ležijo na ravnini, zato relief za hojo ne predstavlja večje ovire. V Kočevju je iz glavnega trga v 10 minutah hoje dosegljiva večina javnih storitev: pošta, banka, živilska trgovina, zdravstveni dom, občina, osnovna šola, gimnazija, železniška in avtobusna postaja, vrtec itd.

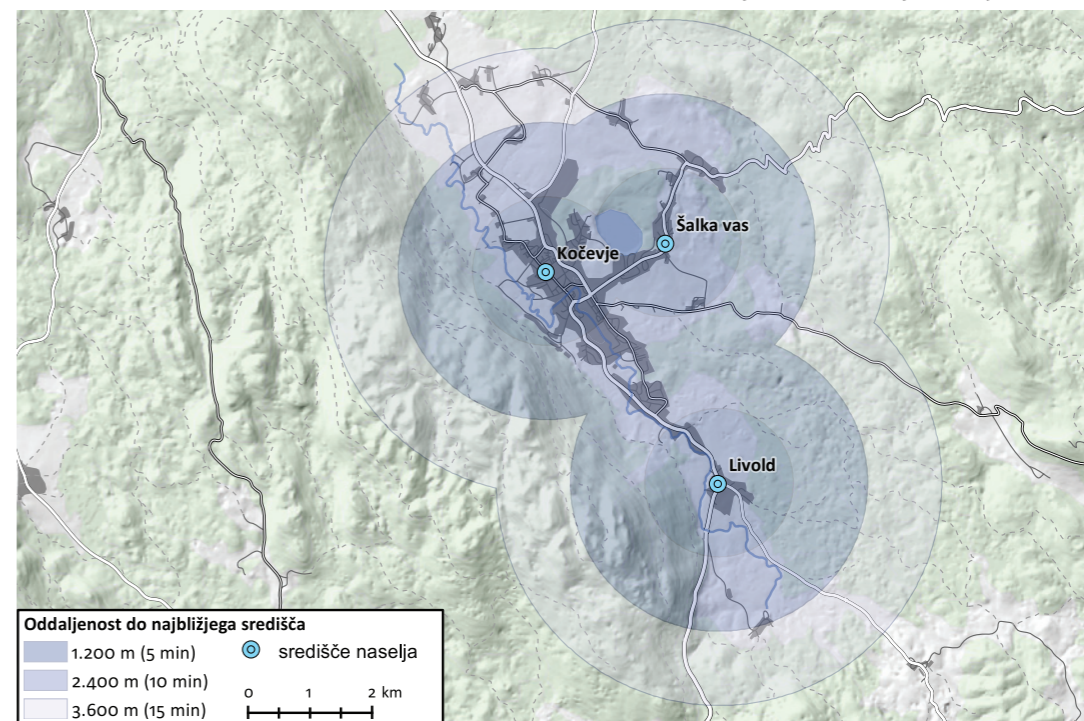


Oddaljenost od naselij – peš dostop

Dostopnost s kolesom je še boljša, saj je zaradi večje hitrosti s kolesom v 15 minutah dosegljivo veliko večje območje kakor s hojo. Večji del mesta Kočevje je tako s kolesom dostopen v 5 minutah, v 10 minutah pa so dostopna že sosednja naselja. Med Kočevjem in Šalko vasjo je približno 10 minut, med Kočevjem in Livoldom pa približno 15 minut kolesarjenja. Glavne cestne povezave med temi naselji potekajo po ravnem, tako da relief nima velikega vpliva na hitrost kolesarjenja. Težavo pa v

realnosti povzročajo neskljene in slabo urejene kolesarske povezave v naseljih in njihovem zaledju. Kolesarska infrastruktura je v Kočevju deloma že izvedena, saj se ob rekonstrukcijah pomembnejših cest v občinah v zadnjem času urejajo tudi kolesarske steze. Vseeno pa so to šele začetki, saj gre za nepovezано omrežje, ki je izvedeno s premalo pozornosti za detajle, ključne za varno kolesarjenje. V vzponu je tudi kolesarski turizem.

Oddaljenost od naselij – dostop s kolesom



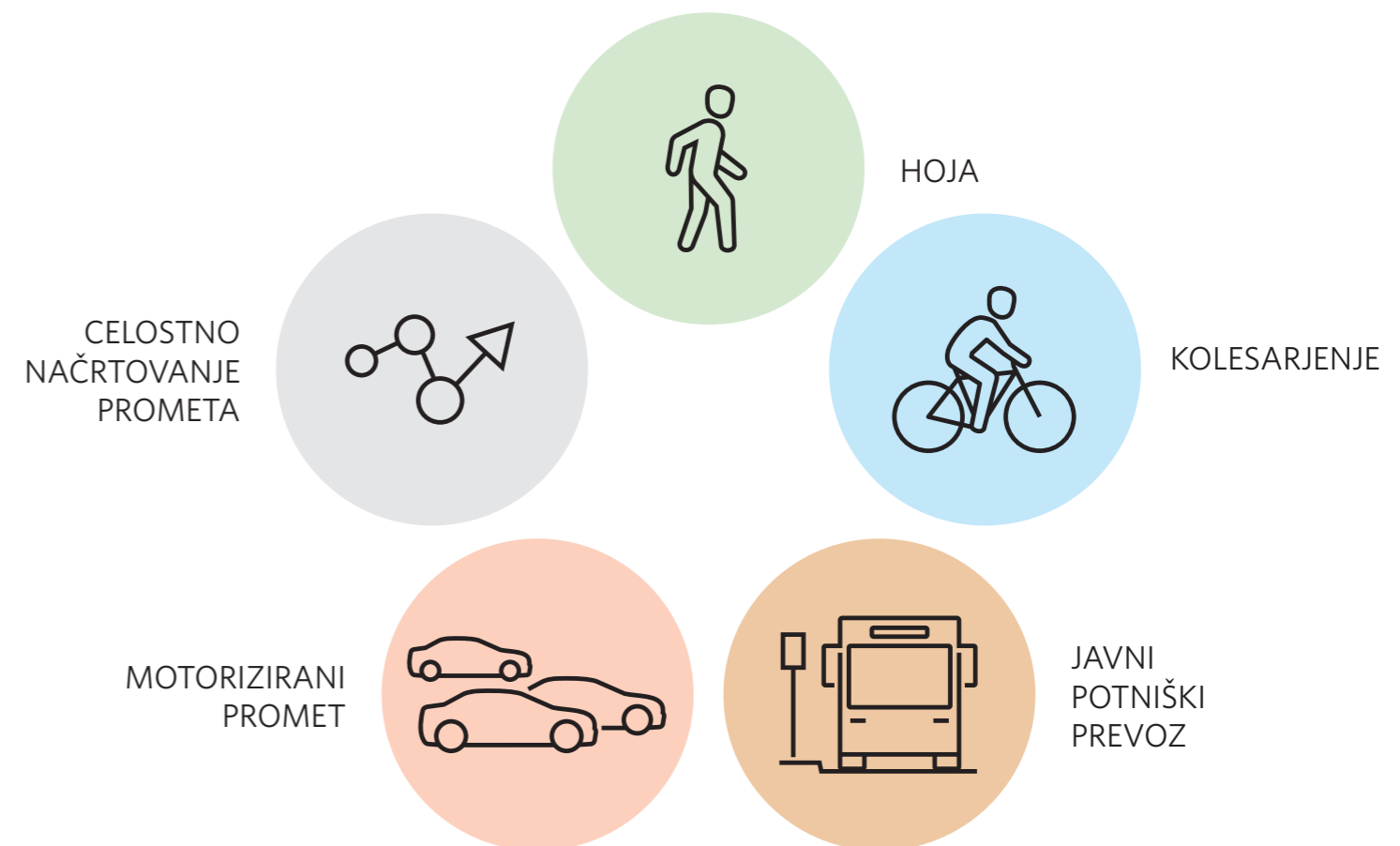


5 STRATEŠKIH STEBROV

Občina Kočevje bo zagotovila trajnostno urejeno mobilnost in boljšo kakovost bivanja z uresničitvijo 5 področij - strateških stebrov, ki jih vključuje Celostna prometna strategija.

Za vsa področja so poleg ukrepov predvideni tudi strateški cilji, s katerimi bo občina zagotovila doseganje zastavljene vizije in ureditev prometa po načelu trajnostne mobilnosti. Ukrepi in cilji so izbrani večplastno in tako, da se med sabo povezujejo in dopolnjujejo oziroma nadgrajujejo. Z njimi se bodo počasi, a zanesljivo spreminjale zakoreninjene potovalne navade ter spodbujale finančno vzdržne in okoljsko bolj sprejemljive rešitve urejanja prometa, ki prinašajo novo kakovost bivanja različnim skupinam uporabnikov.

Strateški stebri Celostne prometne strategije Občine Kočevje so:





PRVI STEBER: CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA



Podatki kažejo, da se tudi v Občini Kočevje delež avtomobilskega prometa v primerjavi z deležem javnega potniškega prometa, kolesarjenja in hoje vztrajno povečuje, in to kljub temu da se sodobna družba že nekaj časa zaveda povsem merljivih škodljivih učinkov takega ravnanja bodisi za okolje bodisi za posameznika bodisi družbo kot celoto. Ob tem pa se v strateških dokumentih države in tudi Občine Kočevje že pojavljajo težnje za zmanjšanje deleža avtomobilskega prometa ter pobude za spodbujanje bolj sprejemljivih možnosti.

Izzivi Občine Kočevje

Do zdaj je bilo strateško načrtovanje v občini Kočevje, ki je vključevalo tudi strateško načrtovanje prometa, vezano večinoma na prostorske akte občine. Pri tem so bile upoštevane tudi usmeritve, ki so bile za strateško načrtovanje pripravljene na ravni države. Za občino Kočevje so bile tako izdelane tudi posamezne študije, ki so obravnavale urejanje prometne infrastrukture.

Občina je pripravila in sprejela tudi Občinski prostorski načrt Občine Kočevje (Uradni listi RS, št. 71/2016; v nadaljevanju besedila tudi: OPN). V njem je bila podrobno obravnavana tudi prometna infrastruktura, vendar podobno kot v ostalih tovrstnih dokumentih s poudarkom na cestnem prometu. Danes ugotavljamo, da bi bila lahko v njem vloga in pomen javnega potniškega prevoza, kolesarjenja in hoje ter mirujočega prometa v primerjavi s cestnim prometom, ki je obravnavan precej bolj celovito, večja. **Premajhno učinkovitost prostorskega načrtovanja pri zagotavljanju uresničitve trajnostnega prometa** bi lahko izboljšali, če bi uspešneje povezali prometno in prostorsko načrtovanje, parkirne standarde za novogradnje, celovite presoje njihovih vplivov na promet ter zagotavljanje njihove dostopnosti z nemotoriziranimi potovalnimi načini in javnim potniškim prevozom.

Precej neizkoriščenih možnosti je tudi na področju **vklučevanja javnosti v prometno načrtovanje**. S pogostejšim in širšim vključevanjem javnosti bi se omogočilo sprejemanje bolj transparentnih in na trenutne razmere in zahteve različnih deležnikov prilagojenih odločitev, ki se pozneje praviloma izkažejo tudi kot bolj pretehtane. Zdaj pa sta vključevanje in obveščanje širše javnosti in različnih deležnikov v času nastajanja dokumentacij in tudi potem, ko je že sprejeta odločitev o posameznih ukrepih, pogosto neustrezna in premalo izčrpna.

Občina Kočevje poleg tega **nima dovolj številčne občinske uprave** in kadrov z ustreznim znanjem o celovitem prometnem načrtovanju, saj v veliki večini delujejo na posameznih projektih. Zato to področje ostaja premalo izkoriščeno. Sredstva, ki jih ima občina, se ob tem večinoma namenijo gradnji infrastrukture za cestni motorizirani promet, tako da so za ključne načine za trajnostno mobilnost na voljo le zelo **omejena finančna sredstva**. Kljub temu pa se že kažejo prvi znaki zavedanja o pomenu takega načrtovanja, zato je v občini že opaziti prve uspešne ureditve, ki so namenjene tudi ostalim nemotoriziranim uporabnikom. V okviru novih ureditev so bile tako predvidene in izvedene tudi nove peš in kolesarske poti, s čimer se izboljšuje vključenost različnih skupin uporabnikov.

V prihodnjem obdobju kot izziv ostaja **sistematično spremljanje področja mobilnosti**, saj je eden od ključnih ciljev Celostne prometne strategije, da vzpostavi sistem spremljanja in vrednotenja razvoja trajnostne mobilnosti.

Dosežki Občine Kočevje

Tudi občina Kočevje je, podobno kot več kot 60 ostalih slovenskih občin, prepoznala potrebo po celovitem urejanju prometa in se odločila za izdelavo Celostne prometne strategije. Eden ključnih namenov CPS je, da občina z njo pridobi celovit mehanizem, ki bo v pomoč pri določanju prednostnih in celovitih ukrepov na področju urejanja prometa ter pri spremljanju in merjenju njihovih učinkov.

Pri načrtovanju prometnih ureditev je Občina Kočevje v preteklosti že izvedla nekatere ukrepe, ki sledijo načelom trajnostne mobilnosti, nekateri izmed njih pa so še v izvajanju. Pri pripravi projektne dokumentacije za cestno omrežje na občinskih in državnih cestah so tako vključeni tudi ureditve pločnikov in avtobusnih postajališč ter cestna razsvetljava, talni taktilni vodilni sistemi za slepe in slabovidne, urbana oprema in na posameznih odsekih tudi drevoredi, ki omogočajo varno uporabo peš in kolesarskih površin. V sklopu ureditve krožišča pri avtobusni postaji na Reški cesti so urejene površine za pešce in kolesarje s cestno razsvetlavo ter zelenica, v sklopu krožišča na Trati pa površine za pešce in cestna razsvetljava. Za pešce so bili urejeni prehodi za pešce pri OŠ Ljubo Šercer, na Ljubljanski cesti pri upravni stavbi ter pri gimnaziji. V sklopu odpravljanja ovir za gibalno ovirane je bilo narejenih 22 klančin na prehodih za pešce. Nova avtobusna postajališča so bila zgrajena v naseljih Koprivnik, Gorenje, Klinja vas in Cvišlerji. Izvedeni so bili tudi trije mostovi s površinami za pešce, in sicer v Dolgi vasi pri pokopališču in pri »Brunarici«, ter most na Marof. Občina ima za opozarjanje voznikov o morebitno preseženi hitrosti prikazovalnik hitrosti, ki ga po potrebi postavlja na bolj problematičnih odsekih cest.

Občina je pristopila tudi k načrtnemu reševanju problematike mestnega potniškega prevoza. V večjem delu mesta Kočevje ter v naseljih Breg in Mahovnik bo potekala poskusna trasa avtobusne linije – mestni potniški prevoz. Urejena bo krožna linija s 17 postajališči, ki bo občanom teh naselij, še posebej pa ranljivejšim skupinam, omogočala dostop do središča mesta.

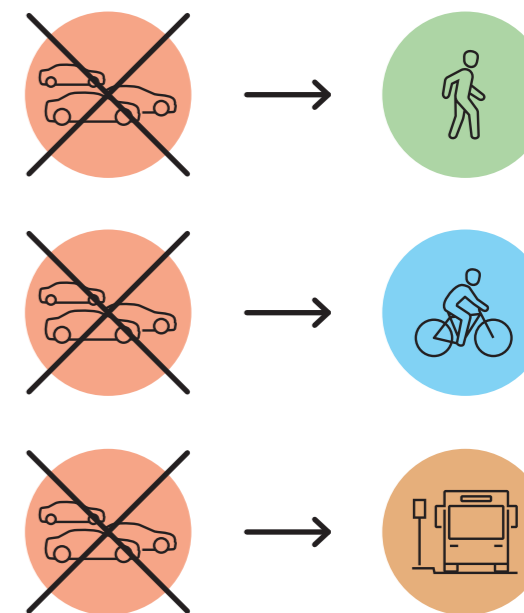
V skladu s Smernicami za varne šolske poti so tudi šole v občini Kočevje (OŠ Ob Rinži, OŠ Ljubo Šercer, OŠ Stara Cerkev, OŠ Zbora odposlancev) pripravile načrte varnih šolskih poti, v katerih so navedeni ukrepi in ureditve, s katerimi se otrokom zagotovi čim večja varnost na prometnih površinah ob prihodu in odhodu iz šole, v času pouka, v času podaljšanega bivanja in varstva ob ekskurzijah, izletih in drugih prireditvah, ki jih organizira šola.

Občina skuša z organizacijo dogodkov ob Evropskem tednu mobilnosti in z različnimi akcijami izven njega povečati osveščenost širše javnosti o pomenu celovitega urejanja prometa in pomenu trajnostne mobilnosti.

Ambicije za prihodnost

V Občini Kočevje si želijo, da se z uresničevanjem ukrepov iz Celostne prometne strategije omogočijo ureditve, s katerimi bo občina postala prijazna pešcem in kolesarjem ter da bi z lastnimi močmi in iskrenimi odnosi povežala učinkovito mobilnost in odprte prostore za vse. Ob tem bodo dosežene tudi temeljne vrednote, kot so medsebojno sodelovanje in spoštovanje, varnost za vse, trajnost in vztrajnost v procesu.

Občina bo zato Celostno prometno strategijo kot temeljni akt posodobila po dveh letih in pripravila njeno prenovo po petih letih od sprejema na občinskem svetu. Da bi lažje izvajala vse potrebne ukrepe, ki so del CPS, bo zaposlila dodatno osebo, pristojno za mobilnost, ter si prizadevala za uravnotežen proračun za investicije v posamezne potovalne načine, ob tem pa se skušala vključevati v projekte Evropske unije (EU) o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti. Prizadevala si bo za vzpostavitev pilotnega območja prijaznega prometa do konca leta 2018 in za preureditev drugih ključnih območij v naslednjih letih.



Cilji in ciljne vrednosti

- » Posodobitev v letu 2019 ter prenova Celostne prometne strategije na pet let (prva v letu 2022).
- » Zaposlitev dodatne osebe, pristojne za mobilnost, na občini za strateško načrtovanje od 2017.
- » Uravnotežen proračun za investicije v posamezne potovalne načine do 2018.
- » Redno vključevanje v projekte EU o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti po 2017.
- » Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v načrtovanje drugih sektorjev v OK.
- » Vzpostavitev pilotnega območja prijaznega prometa do konca leta 2018.
- » Povečanje deleža prebivalcev, ki so zadovoljni s stanjem prometa za 10 % do 2022 glede na 2016.

Ukrepi za celostno načrtovanje prometa

Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova CPS

Začetek dolgoročnega trajnostnega načrtovanja v Občini Kočevje se začne s sprejetjem strategije. Sledili bosta posodobitev po dveh letih ter prenova po petih letih. Z uravnoteženim proračunom za investicije po posameznih potovalnih načinih bo zagotovljeno izvajanje zastavljenih ukrepov.

Vključevanje javnosti v pripravo strategije smo zagotovili z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov na spletni strani občine pod zavihkom Celostna prometna strategija; stran bo delala tudi v prihodnje prek vseh faz načrtovanja.

Spremljanje in vrednotenje CPS sta nujni upravljavski orodji, ki omogočata učinkovito uresničevanje strategije. Pomembni sta tudi zato, ker omogočata sprotno učenje iz izkušenj in prepoznavanje ukrepov, ki se v občini dobro obnesejo, in tistih, ki se ne. V ta namen bodo vzpostavljeni redno zbiranje podatkov ter spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov mobilnosti v občini, kar bo postalo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Rezultati bodo predstavljeni javnosti, s čimer bo zagotovljena transparentnost prometnega načrtovanja. Že v letu 2017 bomo vzpostavili redni vsakoletni sistem spremljanja strateških kazalnikov mobilnosti v občini, ki bo eno osrednjih orodij spremljanja izvajanja strategije. Sestavni del procesa priprave strategije je bila izdelava Načrta spremljanja in vrednotenja CPS Občine Kočevje, ki opredeljuje kazalnike izvajanja in uspešnosti celotnega dokumenta in posameznih ukrepov iz akcijskega načrta. Načrt opredeljuje metode in pogostost pridobivanja podatkov ter odgovorne za njihovo zbiranje.

Na letni ravni bo občina spremljala izvajanje predvidenih ukrepov iz CPS in dva strateška kazalnika CPS, ki ju bo poročala Ministrstvu za infrastrukturo (MzI):

- potovalne navade v mestu Kočevje z metodo kordonskega štetja,
- potovalne navade učencev v osnovnih šolah z anketami v razredih z enostavnimi vprašanji in z odgovorom z dvigom rok.

Ob posodobitvi CPS čez dve leti bomo poleg vsakoletnih spremljali še dodatne kazalnike:

- zadovoljstvo z urejanjem prometa med prebivalci in zbiranje predlogov za spremembe z anketo za prebivalce;
- potovalne navade zaposlenih s spletno anketo;
- število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci, kolesarji, otroci in mladoletniki z analizo podatkov Ministrstva za notranje zadeve.

Ob prenovi CPS čez pet let bomo poleg pridobitve podatkov za osnovne kazalnike rezultatov CPS ter za kazalnike rezultatov CPS ob njenih posodobitvah ponovili celotno zbiranje podatkov za analizo stanja, kot je bilo narejeno ob pripravi te CPS.

Sveženj 2: Krepitev občinske uprave

Kljub največji občini (glede na površino) in omejenim finančnim sredstvom ugotavljamo, da za uspešno izvajanje trajnostne mobilnosti potrebujemo dodaten kader, zato načrtujemo zaposlitev dodatne osebe. Z rednim vključevanjem v evropske projekte o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti bomo skušali pridobiti sofinancerska sredstva. Redna letna izobraževanja odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti pa bodo postali stalnica.

Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja

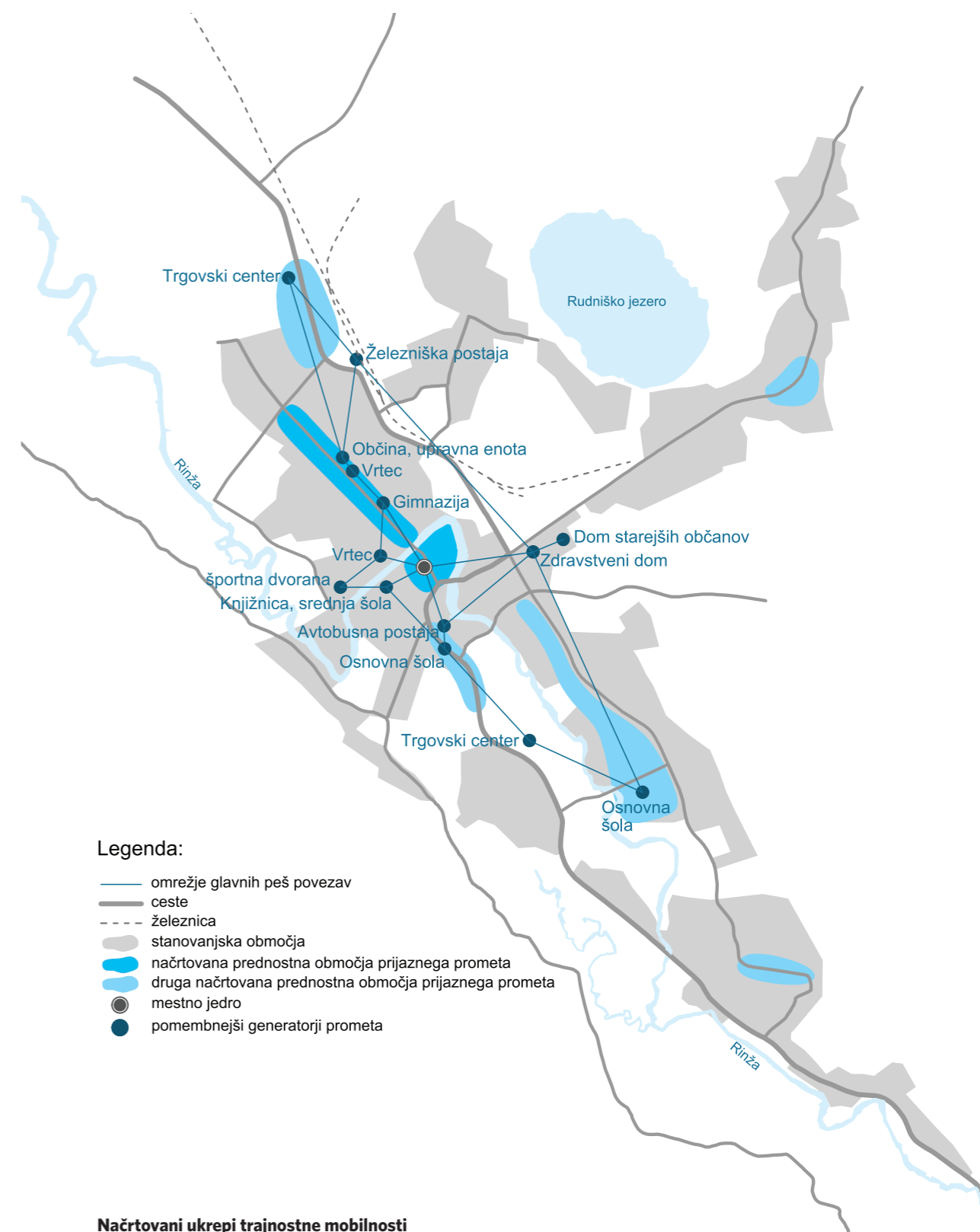
Z vključevanjem principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v načrtovanje drugih sektorjev bosta prostorski razvoj in prometna ponudba načrtovana sočasno in integrirano. V fazi izdelave Sprememb in dopolnitev Občinskega prostorskega načrta (SD OPN) Občine Kočevje bo treba vključiti tudi načela trajnostne mobilnosti ter upoštevati zastavljene cilje in ukrepe v strategiji.

Z ostalimi občinami v regiji in državo bomo nadgradili in okrepili sodelovanje na različnih področjih v luči trajnostnega načrtovanja mobilnosti.

Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti

Za uspešno izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti bomo na območju mestnega jedra pripravili načrtovano pilotno območje prijaznega prometa (začasna ureditev). Pri tem nam bo v pomoč idejna zasnova ureditve območja prijaznega prometa na Ljubljanski cesti z mestnim jedrom. Ureditev bo zajemala mehke ukrepe in bo dobra podlaga za vzpostavitev trajnega območja prijaznega prometa v mestnem jedru.

S promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami bomo nadaljevali tudi v prihodnje in tako še približali področje trajnostne mobilnosti širši javnosti (vsaj enkrat na leto za vse stebre, npr. v okviru Evropskega teden mobilnosti).



Legenda:

- omrežje glavnih peš povezav
- ceste
- - - železnica
- stanovanjska območja
- načrtovana prednostna območja prijaznega prometa
- druga načrtovana prednostna območja prijaznega prometa
- mestno jedro
- pomembnejši generatorji prometa

Načrtovani ukrepi trajnostne mobilnosti



DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je najbolj dostopen način mobilnosti. Predstavlja zdravo, poceni ter socialno pravično možnost premikanja, ki enakopravno vključuje vse skupine prebivalstva. Različni pozitivni učinki hoje so danes že dovolj raziskani in utemeljeno lahko trdimo, da gre za izjemno privlačno alternativo zdajšnjim načinom potovanja, še posebej na krajše razdalje, ki jih lahko obvladujejo različne starostne skupine prebivalcev. Lega mesta Kočevje in večjih naselij v bližini nudi velik potencial za hojo in pešačenje. S povečanim deležem vsakodnevnih poti s pešačenjem bi lahko pomembno spremenili današnje potovalne navade v ljudeh in okolju prijazen, trajnostni način mobilnosti.

Izzivi Občine Kočevje

Podobno kot v drugih slovenskih občinah se tudi prebivalci v občini Kočevje še premalo zavedajo potenciala hoje kot načina za opravljanje vsakodnevnih poti. Ker se ob tem pozablja tudi na ugodne vplive na zdravje prebivalcev ter na pozitivne učinke pri varovanju okolja, je hoja pri vsakodnevnih poteh še precej zapostavljena. Namesto nje **prevladuje osebni avtomobil kot edino potovalno sredstvo**, s katerim opravljamo tudi vse krajše vsakodnevne poti. S tem pa se povečuje prisotnost

motoriziranega prometa, ki zmanjšuje privlačnost hoje, še posebej za šibkejšo udeležence v prometu (otroci, osebe z omejeno mobilnostjo, starejši).

Poleg varnostnega vidika privlačnost za hojo zmanjšujejo tudi **reliefne značilnosti in razdalje** med posameznimi pomembnejšimi destinacijami v občini. Reliefno uravnan in najbolj poseljen osrednji del je tu izjema, vsa ostala naselja in turistične točke so precej oddaljeni pa tudi višinske razlike so v tem redko poseljenem območju velike. Zato na tem območju s hojo ni mogoče opravljati vsakodnevnih poti in opravkov. Hoja tako pride v poštev v mestu Kočevje in naseljih ob njem, ker je tu relief izravnane, razdalje pa so primerne, da se jih premaga tudi peš.

Veliko težavo predstavlja **slaba mreža kolesarskih in pešpoti**, ki so le mestoma urejene ob cestah. Občina si že prizadeva, da v svoje načrte novih ureditev vključuje tudi ureditve kolesarskih in peš potov, vendar bo treba narediti še veliko, da bodo mesto Kočevje in večja naselja dobila ustrezno povezane in ustrezno opremljene poti, ki bodo varne in privlačne za uporabo. Pešpoti so v primerjavi s kolesarskimi stezami v Kočevju relativno bolj urejene (pločniki ob glavni cesti G2-106 in TZO ter posamezne pešpoti, ločene od motornega prometa na območju Gaja in med osnovno šolo ter avtobusno postajo). Kljub temu pa mestne zelene in druge odprte površine še vedno niso ustrezno povezane s pešpotmi, npr. med javnimi površinami v soseskah in zelenim zaledjem mesta ter med zelenimi površinami vzdolž Rinže in Rudniškim jezerom.

Neustrezno urejene površine za pešce imajo veliko pomanjkljivosti: pločniki so preozki, niso urejeni zvezno, pogosto se končajo na bankini oziroma na vozišču. Ob tem se na teh površinah pojavljajo tudi količki, prometni znaki, reklamne table in podobno. Neredko se zgodi, da na teh površinah parkirajo motorna vozila. Tudi prečkanja pomembnejših prometnic so marsikje težavna zaradi neprimerno umeščenih ali manjkajočih prehodov za pešce, intenzivnega motoriziranega prometa, slabega označevanja in vzdrževanja označb oziroma slabe izvedbe prehodov. Še posebej je težak položaj za starejše, gibalno ovirane ter za slepe in slabovidne osebe in družine z majhnimi otroki. Za njih so še posebej problematični manjkajoče in slabo urejene

površine za pešce, odsotnost klančin na nekaterih križiščih oziroma prehodih ter preozki pločniki v občinskem središču in v nekaterih delih naselij. Gibanje slepih in slabovidnih ovira pomanjkanje talnih oznak za prečkanje in semaforjev z zvočnimi signali.

Slaba prometna kultura in neosveščenost prebivalcev o koristnosti hoje in možnostih za pešačenje sta prav tako izziva, ki ju bo treba razrešiti. Akcije in dogodki, s katerim bi lahko k sodelovanju pritegnili širši krog prebivalcev, bi lahko bistveno pripomogli k širjenju prometne kulture in spreminjanju zakorenjenih potovalnih navad.

Dosežki Občine Kočevje

V občini so že v preteklosti pri načrtovanju prometnih ureditev razmišljali, načrtovali in izvedli nekatere ukrepe, ki sledijo načelom trajnostne mobilnosti. Nekateri izmed njih se v tem času še izvajajo. Osnovne šole imajo pripravljene načrte varnih šolskih poti, ki so izdelani z namenom, da se otrokom zagotovi čim večja varnost na prometnih površinah ob prihodu in odhodu iz šole, v njih pa so zarisane varne poti in označene nevarne točke.

Pri pripravi projektne dokumentacije za cestno omrežje na občinskih in državnih cestah so vključeni tudi ureditve pločnikov in avtobusnih postajališč, cestna razsvetljava in na posameznih odsekih tudi drevoredi, ki omogočajo varno uporabo površin za pešce. V sklopu ureditve krožišča pri avtobusni postaji na Reški cesti so urejene površine za pešce s cestno razsvetlavo ter zelenica, v sklopu krožišča na Trati pa površine za pešce in cestna razsvetljava. Za pešce so bili urejeni prehodi za pešce pri OŠ Ljubo Šercer, na Ljubljanski cesti pri upravni stavbi ter pri gimnaziji. V sklopu odpravljanja ovir za gibalno ovirane je bilo narejenih 22 klančin na prehodih za pešce. Izvedeni so bili tudi trije mostovi s površinami za pešce, in sicer v Dolgi vasi pri pokopališču in pri »Brunaric«, ter most na Marof.

V sklopu Evropskega tedna mobilnosti (ETM), ki se v občini Kočevje izvaja že več let zaporedoma, pozivajo vse javne ustanove in širšo javnost, da v času ETM za pot na delo uporabijo druge potovalne načine, ter tako avtomobile vsaj za en teden pustijo doma. V okviru dogodkov so v septembru 2015 s sprehodom po mestnih ulicah v spremstvu policije predšolskim otrokom predstavili varno udeležbo v cestnem prometu, lahko so skupaj s šolskimi otroki tudi risali po mestnih ulicah, ogledali pa so si tudi lutkovno predstavo 113 ter delo policije in njihovo opremo. Osnovnošolci so se aktivno udeležili kolesarskega poligona, ki je bil postavljen na Ljubljanski cesti v središču mesta. Za vse generacije so izvajali test hoje in tečaj nordijske hoje po mestnih ulicah ter s tem promovirali hojo kot zdrav način mobilnosti. Na mestni ploščadi so prikazali razrez avtomobila v primeru prometne nesreče, predstavili so se tudi reševalci gasilci, AMZS je izvajal več dejavnosti: simulatorji varne vožnje, pijana očala, prevračalnik, električni avtomobilčki. Pod okriljem dveh kočevskih kolesarskih društev so prevozili zajeten del zanimivih kolesarskih poti: Kočevje-Roška žaga in kolesarjenje po poti žuborečih studentev. Kot trajnostni ukrep je Občina Kočevje uvedla »cono 30« na Cesti na Stadion. Prek predavanja in radijsko oddajo so bili udeleženci tudi seznanjeni z vplivom javne razsvetljave na varnost v cestnem prometu.



Ambicije za prihodnost

V občini Kočevje imajo ambicije, da prebivalci svoje vsakodnevne opravke pogosteje opravljajo peš, saj jim bodo to omogočale obstoječe in nove ključne povezave v omrežju pešpoti, ki jih namerava urediti občina v prihodnjih letih. Z novimi ureditvami namerava občina znatno povečati območja za pešce z območji prijaznega prometa. Želeli bi, da je delež hoje večji pri različnih skupinah uporabnikov (družine, osnovnošolci, srednješolci in zaposleni). Več poudarka bo na varnosti, zato se bo zmanjšalo število v prometnih nesrečah udeleženih in poškodovanih pešcev. Prebivalcem bo na voljo čedalje več kakovostnih ureditev, ki bodo omogočale privlačno in varno okolje za hojo, na primer v območjih prijaznega prometa. Hoja bo postala priljubljen način potovanja tako na krajše kot na daljše razdalje, še posebej med točkami, ki so zanimive za turiste. Pri tem bosta še posebni skrb in pozornost pri načrtovanju in izvajanju ureditev namenjeni upoštevanju potreb ranljivih skupin oziroma gibalno oviranim prebivalcem.

Poudarek bo tudi na prilagoditvah infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v središču Kočevja in zaledju glavnih ciljev poti.

Občina želi s tem za svoje občane in obiskovalce postati območje kakovostnega bivanja in privlačna turistična destinacija.

Cilji in ciljne vrednosti

- » Vzpostavitev ključnih povezav v omrežju pešpoti v Kočevju do leta 2022.
- » 20-odstotno povečanje območij za pešce (vključena območja prijaznega prometa) do leta 2018 v primerjavi z letom 2016.
- » Povečanje deleža hoje na 13 % do 2022 v primerjavi z 10,7 % v letu 2016.
- » Večji delež hoje znotraj posameznih skupin uporabnikov do leta 2022: 30 % družin, ki pešačijo v vrtec (24 % leta 2016); 30 % osnovnošolskih otrok, ki pešačijo v šolo (26 % leta 2016); 28 % dijakov, ki pešačijo v srednjo šolo (24 % leta 2016).
- » Zmanjšanje števila v prometnih nesrečah poškodovanih pešcev za 50 % v obdobju 2017–2022 v primerjavi z obdobjem 2010–2015.

Ukrepi

Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo

Temeljna osnova prihodnjega izboljševanja infrastrukture za hojo bo zasnova omrežja peš povezav v Kočevju z zaledjem, s katero bomo dobili usmeritve za sistematično izboljševanje infrastrukture za pešce. Začeli bomo tudi z izdelavo projektne dokumentacije za izgradnjo peš in kolesarskih povezav Ljubljanska cesta-Gaj v naselju Livold ter povezav in parka ob Rinži – zeleni sistem. V mestu Kočevje bodo peš povezave zagotovljene kot območja za pešce in območja prijaznega prometa, v preostalem območju pa bodo smiselno urejene, povezane, varne in atraktivne pešpoti, ki bodo dopolnjene z ustrezno razsvetlavo, urbano opremo ter – kjer nam bo prostor omogočal – tudi s krajinskimi ureditvami. Glede na velik turistični potencial in naravne znamenitosti bomo v naslednjih letih začeli z izgradnjo povezav za pešce in kolesarje med naseljema Trata in Trdnjava – promenada Jezero, brv čez Rinžo in povezave ter park ob Rinži – zeleni sistem. Nadaljevali bomo z izgradnjo peš in kolesarskih povezav v naselju Šalka vas, na Kidričevi cesti ter na delu Podgorske ulice in Grajske poti. Tudi v prihodnje bomo prednostno še naprej urejali varne poti v šolo. Redno prakso smiselnega umeščanja varnih prehodov čez ceste, ki so primerno označeni ter osvetljeni in prilagojeni gibalno oviranim osebam, ter vzdrževanje infrastrukture za pešce, vključujoč zimsko službo, bomo nadaljevali tudi v prihodnje.

Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih hoje

Promocijske in izobraževalne dejavnosti z argumenti zdravstvenih koristi hoje za vse ciljne skupine prebivalstva bodo vsebine rednih dejavnosti. Najmlajšim v vrtec in šolah ter njihovim staršem bomo pozitivne strani pešačenja poskušali približati skozi številne promocijske akcije. V letošnjem letu bomo na Osnovni šoli Stara Cerkev kot poskusno štirimesečno obdobje vzpostavili pilotni projekt PEŠ-bus ter v prihodnjem letu projekt vzpostavili tudi na ostalih osnovnih šolah v Kočevju. Promocijske dejavnosti pri ostalih ciljnih skupinah bomo izvajali z argumenti zdravja, boljšega počutja in skrbi za okolje.



TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Tudi za prebivalce občine Kočevje je kolesarjenje postalo zanimivo in privlačno. Gre za zdrav in okolju prijazen ter poceni in vsem socialnim skupinam dostopen način potovanja, ki hkrati s svojimi ureditvami porablja tudi malo prostora. Ugotovljeno je še, da glede na prevoženo razdaljo v najkrajšem času porabimo najmanj energije. V občini Kočevje je za kolesarjenje še posebej ugodno ravninsko območje, na katerem so mesto Kočevje in nekatera druga večja naselja. Razdalje v naseljih in med njimi so relativno kratke, trase nimajo velikih višinskih razlik, kar vse povečuje privlačnost za kolesarjenje. Za ostala naselja, ki so precej oddaljena od občinskega središča in med seboj, sta zaradi razgibanosti terena primernejša rekreativno kolesarjenje ter uporaba električnega ali gorskega kolesa.

Izzivi Občine Kočevje

Kolesarjenje, ki je bilo nekoč pogosta izbira za premikanje po mestu Kočevje in bližnjih vaseh, je izpodrinil motorizirani promet oziroma **osebni avtomobil, ki prevladuje** in zaseda tudi razpoložljive površine, ki bi morale biti namenjene kolesarjem in ostalim udeležencem v prometu. Tak način potovanja poleg neugodnih vplivov na okolje pri ostalih udeležencih v prometu povzroča tudi občutek **ogroženosti, nevarnosti** in mnoge odvrača od kolesarjenja. Še posebej to velja za ranljivejše udeležence v prometu (starejši, otroci, prebivalci v slabši fizični kondiciji).

Podnebne razmere so v Kočevju take, da so zime dolge in z nizkimi temperaturami, pogosto tudi z visoko snežno odejo, zato v tem času razmere za kolesarjenje niso ugodne, sicer pa omogočajo uporabo kolesa velik del leta.

V mestnem jedru Kočevja površin za kolesarje primanjkuje in **kolesarske poti niso speljane zvezno**, zato kolesarji uporabljajo pešpoti pa tudi glavne cestne povezave, ki pa so prometno zelo obremenjene. Prav tako ni kolesarskih stez ob vseh mestnih vpadnicah in cestah, ki povezujejo stanovanjske soseske z območji šol in različnih zaposlitvenih, upravnih in trgovskih območij oz. objektov. Tako vodenje kolesarskega prometa je z vidika prometne varnosti neustrezno.

Dosežki Občine Kočevje

Še posebej v mestu Kočevje je opaziti, da kolesarjenje spet postaja zanimiv potovalni način in konkurenčen ostalim oblikam prevoza. K temu največ pripomorejo novejša spoznanja o njegovih številnih koristih za zdravje ljudi pa tudi osveščenost glede skrbi za okolje. Občina Kočevje se je zato že v preteklosti lotila ustreznega urejanja površin za kolesarje in skuša pri tem pridobiti tudi državna in evropska sredstva, ki so na voljo za ta namen.

Kolesarjenje se spodbuja z ustreznim ureditvijo kolesarske infrastrukture, ki je načrtovana sočasno s načrtovanjem in obnovo nekaterih pomembnejših križišč in cestnih odsekov ter površin za pešce v Kočevju in v ostalih večjih naseljih občine. V zadnjem času so bile tako za kolesarje v sklopu ureditve krožišča pri avtobusni postaji na Reški cesti urejene tudi površine za kolesarje s cestno razsvetlavo.

K večjemu ozaveščanju o pomenu kolesarjenja prispevajo tudi turistična društva in kolesarski klubi, ki pa za zdaj spodbujajo predvsem športno kolesarjenje, za katerega je območje Kočevskega s številnimi gozdnimi potmi in opuščeni trasami gozdne železnice zelo privlačno. Na območju občine se v povezavi s sosednjimi občinami tako širi omrežje turističnih kolesarskih poti s pripadajočo infrastrukturo. Čedalje več je možnosti za najem kolesa (turistično društvo, posamezne kmetije in kampi ob Kolpi), organizirani so izleti ter pripravljene turistične karte z označenimi kolesarskimi potmi, kar pomembno dopolnjuje turistično ponudbo tega območja.

Ambicije za prihodnost

V občini Kočevje si prizadevamo urediti dobro kolesarsko infrastrukturo in prometno kulturo, v kateri bo kolesarjenje prepoznano kot varen, okolju prijazen in za zdravje koristen potovalni način za vsakodnevne poti in tudi za prijetno obliko rekreacije. S tem bodo lahko ustrezne vključene tudi skupine udeležencev v prometu, ki so danes zapostavljene.

Na ta način bodo med seboj povezane ključne točke mesta Kočevje in posameznih naselij, ki bodo s tem dostopne vsem skupinam uporabnikov. Na pomembnejših točkah za vsakdanjo rabo in turistične namene bodo urejena parkirišča z opremo za varno parkiranje koles in točke za izposajo koles. Občina bo s svojimi službami poskrbela za redno vzdrževanje kolesarskih poti in ureditev za kolesa na območju celotne občine.

Za vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav v Kočevju bo izdelana zasnova omrežja kolesarskih povezav v Kočevju z zaledjem. Na podlagi tega dokumenta bo lahko infrastruktura za kolesarjenje sistematično izboljšana. Občina Kočevje ima namen kupiti več koles, med drugim tudi električna, in v jedru Kočevja postaviti električno polnilnico. S kolesi bo lahko s promocijskimi vožnjami in promoviranjem zdravega načina gibanja spodbujala rabo okolju prijaznih načinov mobilnosti med prebivalci in obiskovalci. Kolesarske in peš povezave bodo prednostno vzpostavljene v Kočevju (Ljubljanska cesta-Gaj), med naseljema Trata in Trdnjava, Kidričeva cesta) in do drugih naselij v občini (Šalka vas, Livold ...).

V občini Kočevje si želijo, da bi s temi ukrepi kolesarjenje pridobilo dodaten ugled in s tem pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev. S tem se bosta povečala varnost in enakopravno upoštevanje kolesarjev med drugimi udeleženci prometa. Tak način mobilnosti bo pozitivno vplival na to, da bo občina svojim prebivalcem in obiskovalcem lahko omogočala kakovostno bivanje in razcvet turizma.

Cilji in ciljne vrednosti

Vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav v Občini Kočevje do leta 2020.

Povečanje deleža kolesarjev na 3 % do 2022 v primerjavi z 1 % v letu 2016.

Večji delež kolesarjenja znotraj posameznih skupin uporabnikov do leta 2022: 12 % družin, ki prihajajo v vrtec s kolesom (8 % leta 2016); 3 % osnovnošolskih otrok, ki kolesarijo v šolo (1 % leta 2016); 4 % dijakov, ki kolesarijo v srednjo šolo (2 % leta 2016).

Zmanjšanje števila v prometnih nesrečah poškodovanih kolesarjev za 50 % v obdobju 2017-2020 v primerjavi z obdobjem 2010-2015.

Delujoča regijska platforma na področju kolesarjenja.



Ukrepi

Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav

Idejna zasnova nam bo služila za vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav v Kočevju z zaledjem in jo imamo namen izdelati do leta 2018. Na podlagi tega dokumenta bo sledilo sistematično izboljšanje infrastrukture za kolesarje, ki bodo namenjene tako dnevnim potem kot tudi za turistične in rekreacijske namene. Kolesarske in peš povezave bomo prednostno vzpostavili v Kočevju (Ljubljanska cesta-Gaj), med naseljema Trata in Trdnjava, Kidričeva cesta in do drugih naselij v občini (Šalka vas, Livold ...). V večji meri bodo višinsko ločene od motoriziranega prometa in tako družinam omogočale varno kolesarjenje. Glede na predvideno dinamiko izgradnje kolesarskih povezav nameravamo nadaljevati redno vzdrževanje tudi na infrastrukturi za kolesarje (vključno z zimsko službo).

Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje

Za uresničevanje trajnostne mobilnosti z inovativnimi rešitvami na področju kolesarjenja nameravamo prihodnje leto kupiti 10 koles (tudi električna kolesa), ki bodo med drugim na voljo za izposajo v turistične

namene in potrebe občinske uprave. S tem želimo kolesarjenje še bolj približati več ciljnim skupinam. V ta namen bomo uredili polnilnico za električna kolesa pri Mladinskem hotelu Kočevje ter vzpostavili sistem izposoje v okviru servisne točke ob Turističnem informacijskem centru. Do leta 2021 se bomo sistematično lotili ureditve parkirišč za kolesa pri ključnih ciljnih poteh v Kočevju, vključno s servisnimi točkami.

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja

Spodbujali bomo tudi ostale ustanove/podjetja v občini k motiviranju zaposlenih za kolesarjenje na delovno mesto s promocijskimi in izobraževalnimi akcijami, s podeljevanjem certifikata Kolesarjem prijazno podjetje ter spodbujali k ureditvi manjkajočih parkirišč za kolesa. V letošnjem letu bomo na Osnovni šoli Zbora odposlancev kot poskusno štirimesečno obdobje vzpostavili pilotni projekt BICI-vlak ter v prihodnjem letu vzpostavili projekt tudi na ostalih osnovnih šolah v Kočevju.

Z vključevanjem kolesarskih klubov v Kočevju bomo sodelovali v nacionalnih kampanjah in spodbujali kolesarjenje za vse generacije ter ozaveščali kolesarje o primerni opremi za različne vremenske pogoje.



ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PREVOZ

Za potovanje večjega števila ljudi hkrati je javni potniški prevoz v svetu prepoznan kot učinkovit način, ker je tudi finančno zelo privlačen. Če je primerno urejen, omogoča različnim skupinam prebivalcev dobro dostopnost do glavnih ciljev in zmanjšuje težave, ki so sicer povezane s prometom. Ob tem povzroča tudi manj škodljivih vplivov na okolje ter določenim starostnim skupinam, ki jim osebni avtomobil ni dostopen, pogosto pomeni edino možnost za opravljanje vsakodnevnih poti v službo ali po opravkih. Z zadostnim številom voženj in z ustrezno urejeno mrežo prevozov je javni potniški promet zelo učinkovit in bistveno prispeva k zmanjšanju odvisnosti od osebne motoriziranega prometa.

Izzivi Občine Kočevje

V občini Kočevje je avtobusni prevoz urejen. V zadnjih letih se opaža velik **upad pogostosti linij javnega potniškega prevoza** tako med kraji v občini kot tudi na progah, ki povezujejo Kočevje z drugimi občinskimi središči in Ljubljano. Na področju javnega potniškega prevoza je bilo ugotovljeno, da je lokacija glavne avtobusne postaje ugodna, da pa so posamezna avtobusna postajališča neurejena (označbe, prehodi, osvetlitev, nadstreški), mestnega potniškega prevoza ni.

V občini Kočevje ni redne železniške potniške linije med Grosupljem in Kočevjem, zato občina **nima železniškega prevoza**. Proga in objekti na postaji so zapuščeni, vse je potrebno prenoviti. Taksni službe ni.

Še posebej ranljivejšim skupinam, ki si osebnih avtomobilov zaradi nedostopnosti ne morejo privoščiti, je javni potniški prevoz edina izbira. Zaradi **staranja prebivalcev** postaja ponudba javnega potniškega prevoza tudi vse bolj izražen socialni problem, ki ga bo občina morala reševati v naslednjih letih. Pomembna skupina uporabnikov javnega potniškega prevoza v Občini Kočevje so tudi srednješolci in študenti, saj jim javni potniški prevoz prinaša možnost šolanja izven kraja bivanja.

Tako kot drugod po Sloveniji se tudi na območju občine Kočevje stopnja motorizacije strmo dviguje, čeprav je še vedno pod državnim povprečjem. Tudi prevozov na delo je zaradi propada posameznih zaposlitvenih sredin manj. To sta dva glavna razloga za sočasen velik upad ponudbe javnega potniškega prometa. Število dnevnih avtobusnih povezav (direktnih, brez prestopanja) v občini in z ostalimi občinskimi središči ter z Ljubljano je zelo nizko. Mestnega potniškega prometa v Kočevju ni.

Zaradi **veliki razpršenosti in oddaljenosti posameznih naselij** od središča občine in zaradi staranja se slaba ponudba javnega potniškega prevoza vse bolj izkazuje tudi kot socialni problem. Za določen sloj prebivalstva, ki nima dostopa do lastnega prevoza, je namreč javni potniški prevoz edina izbira prevoza na večje razdalje.

Javni potniški prevoz v Kočevju poteka zgolj z visokopodnimi avtobusi, saj uporabniki niso izrazili potrebe po vozilih, ki so dostopnejša za gibalno ovirane. V primeru potrebe prevoznik omogoči tovorno vozilo, hkrati pa nameravajo zagotoviti novo nizkopodno vozilo, ki bo stalno v uporabi v Kočevju.

Dosežki Občine Kočevje

Občina Kočevje se je že pred časom lotila reševanja problema tako javnega potniškega prometa kot tudi mestnega potniškega prometa. Poleti 2016 je bila narejena anketa prebivalcev glede organiziranja mestnega potniškega prometa, vprašanja o javnem potniškem prometu pa so bila del ankete o potovalnih navadah prebivalcev. Iz ankete je razvidno, da si prebivalci želijo bolj pogostih avtobusnih linij in vnovično vzpostavitev železniške povezave.

V Občini Kočevje je v naslednjem letu predvidena modernizacija železniške proge. 30. septembra 2016 je bila namreč v Kočevju podpisana pogodba za modernizacijo Kočevske proge – 2. faza/2. etapa, s čimer se začne proces vnovične vzpostavitve javnega železniškega prevoza v občini.

Občina je začela načrtno reševati problematiko mestnega potniškega prevoza. Po izvedeni anketi med prebivalci bo v maju, juniju in juliju 2017 poskusno uvedla avtobusno linijo – mestni potniški prevoz. Urejena je krožna linija s 17 postajališči, ki zajema večji del mesta Kočevje ter naselja Breg in Mahovnik, s čimer je tudi občanom teh naselij, še posebej pa ranljivejšim skupinam, omogočen dostop do središča mesta.

Občina Kočevje ima že sistemsko urejen sistem avtobusnih prevozov osnovnošolskih otrok v osnovno šolo ter javni potniški prevoz, ki omogoča prevoz dijakov v srednje šole izven občine. Vozni red je prilagojen šolskemu urniku.

Za večjo privlačnost javnega potniškega prometa in večjo varnost njegovih uporabnikov so bila v zadnjem času v naseljih Koprivnik, Gorenje, Klinja vas in Cvišlerji zgrajena nova avtobusna postajališča.

Ambicije za prihodnost

Z novimi ureditvami želi Občina Kočevje svojim prebivalcem omogočiti uporabo enostavnega in kakovostno organiziranega javnega potniškega prevoza, ki bo postal enakovreden in bolj konkurenčen osebnim avtomobilom, ter pri tem vključevati različne skupine uporabnikov. Za smotnejšo rabo javnih prevozov bodo šolske in ostale prevoze povezali s prevozi v sosednjih občinah. S tako integracijo bo izboljšana ponudba prevozov na aktualnih destinacijah.

Uveljavljen bo mestni potniški prevoz, ki bo z ustrežno ponudbo, ki bo temeljila na reorganizaciji omrežja, integraciji različnih ponudb, informacijski podpori sistema in ozaveščanju prebivalcev, bistveno izboljšal in s tem spremenil mobilnostne navade v občini Kočevje. Prebivalcem Kočevja bo tako na voljo sodoben, učinkovit in specifičnim poselitvenim vzorcem prilagojen javni potniški prevoz.

Ocenjujemo, da obstaja veliko zmožnosti za modernizacijo sistema javnega potniškega prevoza (JPP): od izboljšav klasičnega sistema javnega potniškega prevoza do možnosti integracije šolskih prevozov v javni sistem ali morebitnega uvajanja novih oblik javnega potniškega prevoza, kot so npr. »prevozi na poziv«.

Dostopnost pomembnih središč za vse skupine prebivalcev ter prometna varnost se bosta povečali, hkrati pa se bodo zmanjšali negativni vplivi na okolje. S tem bodo doseženi tudi številni pozitivni učinki za integracijo vseh skupin prebivalcev ne glede na njihovo oddaljenost in gibalno sposobnost.



Cilji in ciljne vrednosti

» Povečanje deleža uporabe JPP za potovanja na delo JPP na 10 % do 2022 v primerjavi s 4 % v letu 2016.

» Zmanjšanje števila osnovnošolcev, ki uporabljajo JPP za prevoz v šolo na 19 % do leta 2022 (22 % v letu 2016) in povečanje aktivnega prihoda v šolo (peš in s kolesom).

» Izboljšanje ponudbe in storitev JPP do leta 2020.

Ukrepi

Sveženj 1: Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v Občini Kočevje

V mesecu maju bomo začeli s testnim trimesečnim izvajanjem mestnega potniškega prometa. Vsako mesec bomo spremljali zasedenost ter ob zaključku trimesečja preučili možnost uveljavitve rednega mestnega potniškega prevoza v Kočevju. Že letos se bomo poskusno vključili v sistem javnih prevozov na poziv.

Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP

S povečanjem pogostosti vožnj medkrajevnega avtobusnega prevoza med tednom kot tudi med vikendi in prazniki bomo zagotovili boljšo dostopnost vsem skupinam uporabnikov do sosednjih središč. V ta namen bomo posredovali pobudo ponudnikom avtobusnega prevoza o iskanju rešitve povečanja dostopnosti javnega potniškega prometa vsem generacijam kot tudi na Slovenske železnice, da ob vnovični vzpostavitvi železniške proge in pri oblikovanju novega voznega reda upoštevajo tudi pobudo o povečanju obsega linij.

Kot dopolnitev ponudbi mestnega potniškega prometa bomo poskusno uvedli sistem »javnih prevozov na klic«. Nadaljevali bomo redno dejavnost opremljanja postajališč v občini z nadstreški, urbano opremo, razsvetlavo in stojali za kolesa. Z namenom povečanja dostopnosti in smotnejše porabe proračunskih sredstev bomo integrirali šolske prevoze v sistem rednega avtobusnega prevoza.

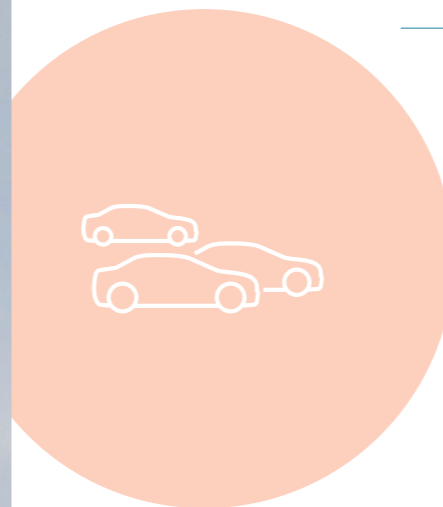
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o ponudbi in koristih JPP

Prek informiranja prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi JPP bomo skušali to obliko načina prevoza približati čim širšemu krogu uporabnikov. V okviru akcij o koristnosti uporabe javnega potniškega prometa bomo nagovarjali ključne skupine o uporabi JPP tudi v kombinaciji avtobus – vlak ter kolo – vlak (ob vnovični vzpostavitvi železniškega prometa v Kočevju), saj je bilo to pred leti že uvedeno, vendar zaradi porasta avtomobilizma tudi kmalu opuščeno.





PETI STEBER: MOTORIZIRANI PROMET



V občini Kočevje bo motorizirani promet, kljub temu da se bodo razvijali drugi, trajnostni načini mobilnosti, še vedno prisoten. Uporaba avtomobila kot potovalnega sredstva pa bo v določenih primerih še vedno logična in upravičena izbira. Glede na to, da grejo najnovejše tehnologije v smeri, ko lahko pričakujemo uporabo avtomobila brez negativnih posledic za okolje, bo ta način mobilnosti še vedno zelo pomemben tudi za prebivalce občine Kočevje. Vendar se je treba zavedati, da kljub temu nenadzorovano naraščanje stopnje motorizacije vodi v nesmiselno in neupravičeno porabo prostora.

Investicije v prometno infrastrukturo, kot jo večinoma poznamo danes, ko narašča mreža prometnic, čedalje več je parkirnih površin, so finančno vedno bolj potratne. Ob tem pa nove infrastrukturne ureditve po izkušnjah privabljajo le še dodaten promet, ki obremenjuje prostor in okolje.

Najnovejša razmišljanja o možnostih za urejanje prometa v mestih zato ne grejo več v smeri gradnje novih prometnih površin, pač pa stremijo k temu, da morajo biti ob avtomobilskem enakovredno vključeni tudi drugi načini mobilnosti, kar omogoča bolj racionalno poseganje v prostor.

Izzivi Občine Kočevje

Kljub temu da so stroški lastništva in uporabe avtomobila visoki, **motorizacija prebivalstva narašča**. Ugotavlja se, da je delež izdatkov za mobilnost v Sloveniji med višjimi v EU, prebivalci pa nimajo kakovostne alternative lastništvu osebne avtomobila. Povečana raba povečuje potrebe cestnega prometa po vedno novih ureditvah (ceste, parkirišča). Z novo infrastrukturo, namenjeno motoriziranemu prometu, skuša občina slediti povečanemu povpraševanju. Ob tem se zanjo namenja večino sredstev za mobilnost in ta infrastruktura nam **zaseda vedno več prostora**. Značilno je tudi, da večine stroškov rabe cest ne plačajo uporabniki, temveč celotna družba – od uporabe občinskih zemljišč, stroškov infrastrukture pa do zunanjih stroškov, kot so onesnaženje, nesreče ali vpliv na globalno segrevanje. Rast obsega prometa povzroča vse večje obremenitve, predvsem ob glavnih prometnicah. **Onesnaženje zraka in hrup** postajata velik zdravstveni problem. Temu se zaradi vse bolj sedečega načina življenja pridružujejo še debelost in druge zdravstvene težave. Zdravje in življenja ogrožajo tudi **prometne nesreče**, katerih število je še zmeraj visoko. Gost promet, ki nima izvora in cilja v stanovanjskih ter centralnih območjih, poslabšuje kakovost bivanja teh delov oziroma zmanjšuje njihovo privlačnost za hojo in kolesarjenje. Težave poglobljata prometna nedisciplinarnost voznikov in neupoštevanje omejitev hitrosti, kar je pomemben vzrok slabe prometne varnosti.

Temeljna prometna os v občini je glavna cesta G2-106 (Ljubljana (priključek Dolenjska)–Škofljica–Ribnica–Kočevje–Petrina). Poleg nje sta pomembnejši prometni osi regionalni cesti R2-214 (Kočevje–Dvor) kot povezava z Dolenjsko ter R2-217 (Livold–Brezovica–Kanižarica) kot povezava z Belo krajino. Med pomembnejše prometnice se uvrščajo tudi regionalne ceste, ki potekajo še v smereh Kočevje–Podturn, Dobljče–Brezovica, Štalcerji–Kočevska Reka, Dolenja vas–Kočevska Reka in Kočevska Reka–Dragarji (–Osilnica). Večina cestnega prometa v občini Kočevje je skoncentrirana v mestu Kočevje, čez katerega vzdolžno poteka glavna cesta G2-106. Ta cesta prevzema ves tranzitni in ciljno-izvorni promet na območju Kočevja, in

je zato prometno najbolj obremenjena. Največja koncentracija prometa je prav v mestnem jedru, saj je tam večina mestnih funkcij (trgovine, knjižnica, šole, gostinska ponudba ipd.). V Kočevju je poleg ceste G2-106 edina vzdolžna cestna povezava na območju jedra Ljubljanska cesta, ki jo večina voznikov osebnih vozil (po podatkih Prometne študije Kočevja, 2007) uporablja kot bližnjico pri vožnji skozi mesto. **Velika gostota prometa** na obeh cestah vpliva na dogajanje v mestnem jedru in med drugim onemogoča, da bi staro mestno jedro postalo osrednji kulturni in socialni prostor.

Dosežki Občine Kočevje

V občini Kočevje že imajo **prenosni prikazovalnik hitrosti** za opozarjanje voznikov o morebitni prekoračeni hitrosti, ki ga po potrebi postavljajo na bolj problematičnih odsekih cest in s tem prispevajo k večji varnosti udeležencev v prometu. S pomočjo prenosnih prikazovalnikov hitrosti se spremlja učinkovitost izvedbe določenega ukrepa (meritev pred in po uvedbi), hkrati pa se s tem poskuša zmanjšati prekoračitve hitrosti.

Glede na trend inovativnih rešitev trajnostne mobilnosti bo že v letošnjem letu postavljena **električna polnilnica** s tremi polnilnimi mesti (dve za električne avtomobile in eno za električna kolesa), s čimer se pričakuje zmanjšanje hrupa in onesnaženosti zraka.

Že v letošnjem letu bomo uvedli **sistem upravljanja parkiranja** kot plačljiv sistem na območju treh lokacij v Kočevju. Kot eden od ukrepov pa ostaja tudi nadaljevanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem, še posebej na prehodih za pešce, pločnikih, mestih za dostavo.

Rezultati anketnega vprašalnika, ki je bil med prebivalci izveden poleti 2016, kažejo, da si 62 % uporabnikov javnega prostora želi omejiti motorizirani promet v središču mesta. V namen razbremenitve jedra je bilo urejeno tudi **večje parkirišče pri športni dvorani**. Občinska uprava je zato na prebivalce naslovlila poziv, da raje kot parkirišča v jedru naselja uporabljajo nekoliko bolj oddaljeno parkirišče pri športni dvorani, s čimer bi se mestno jedro razbremenilo avtomobilov, prebivalce pa spodbudilo k hoji vsaj na razdalji med parkiriščem in mestnim jedrom.

V šolah v občini smo s pomočjo občine pripravili **načrte varne poti v šolo**, s čimer se dejavno načrtujejo in urejajo varne šolske poti, da ne prihaja do mešanja z motoriziranim prometom.

Uvedli smo ukrepe za umirjanje prometa pred šolami, vrtcem in drugimi objekti, ob katerih zmanjšano največjo dovoljeno hitrost opredeljuje tudi državna zakonodaja.

Ambicije za prihodnost

Na osnovi novih spoznanj o negativnih posledicah prometa z osebnimi avtomobili z ene strani ter o pozitivnih učinkih trajnostno načrtovanega prometa z druge se bo pri prebivalcih občine Kočevje zmanjšala odvisnost od uporabe avtomobila, do veljave bodo prišle tudi druge oblike trajnostne mobilnosti. S tem bo pri prebivalcih prišlo do pozitivnih sprememb v kakovosti bivanja, pozitivni bodo učinki na zdravje in fizično kondicijo prebivalcev. Tak način mobilnosti bo vključujoč za vse skupine prebivalcev, tudi za ljudi z omejeno mobilnostjo. Izboljšala se bo prometna varnost, saj bodo avtomobili podrejeni ostalim oblikam mobilnosti, ob tem pa se bo zmanjšala možnost konfliktov motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev.

Nove prometne ureditve bodo zaradi redkejšega motoriziranega prometa, ki bo posledica zmanjšane uporabe avtomobilov, lahko manj finančno in prostorsko potratne. Do sprememb bo prišlo tudi pri izvajanju dejavnosti, ki danes generirajo večji promet, saj bodo spremenile način dostave in odvoza v zvezi s svojo dejavnostjo in potovalne navade svojih zaposlenih v smeri zmanjšanja motoriziranega prometa.

Središče Kočevja in središča drugih naselij bodo z razbremenitvijo in umirjanjem motoriziranega prometa prijetnejša za bivanje, s čimer se bo spodbudil proces revitalizacije jeder naselij, ki bodo z izboljšanjem bivalnih pogojev privlačila nove prebivalce in povečala privlačnost Kočevskega kot pomembne turistične destinacije.

Prometna kultura udeležencev v prometu se bo povečala, prebivalci se bodo pogosteje odločali za nakup okolju prijaznih vozil.



Cilji in ciljne vrednosti

Zmanjšanje deleža poti z avtomobili v mestu na 66 % do 2022 v primerjavi s 70,4 % v letu 2016.

Zmanjšan delež poti z avtomobilom znotraj posameznih skupin uporabnikov (58 % družin, ki prihajajo v vrtec z avtom (68 % leta 2016); 52 % osnovnošolskih otrok, ki so v šolo pripeljani z avtomobilom (55 % leta 2016); 23 % dijakov, ki so v srednjo šolo pripeljani z avtomobilom ali se pripeljejo sami (25 % leta 2016); 49 % zaposlenih, ki prihajajo na delo z avtomobilom (59 % leta 2016).

Zmanjšanje prekoračenih hitrosti avtomobilov znotraj stanovanjskih območij in v okolici vrtcev in šol za 50 % do 2022 glede na 2016.

Postopno vzpostavljanje nadzorovanega uličnega parkiranja v širšem območju mestnega središča – vsaj 10 % uličnih parkirnih mest na leto do leta 2022.

Zmanjšanje števila kršitev nepravilnega parkiranja za 75 % do 2022 glede na 2016.

Vzpostavljena osnovna mreža polnilnic za električna vozila do 2017.

Ukrepi

Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

Z določitvijo območij prijaznega prometa bomo avtomobilizem na omenjenih območjih omejili, v ospredje bomo postavili pešačenje, kolesarjenje in na nekaterih delih tudi igro otrok. Kot že omenjeno v stebru Celostno načrtovanje prometa, bomo izvedli pilotno območje prijaznega prometa na območju mestnega jedra (začasna ureditev). Ureditev bo zajemala mehke ukrepe in bo dobra podlaga za vzpostavitev trajnega območja prijaznega prometa v mestnem jedru. Pri tem nam bo v pomoč idejna zasnova ureditve območja prijaznega prometa na Ljubljanski cesti z mestnim jedrom. Kot drugo prednostno območje ureditve prijaznega prometa bo urejeno območje Ljubljanske ceste. Končni cilj je v Kočevju vzpostaviti čim več območij prijaznega prometa in s tem uvedbo trajnostne mobilnosti. Glede na velik potencial gospodarskega razvoja v Kočevju bomo podali tudi pobudo o nujnosti izgradnje obvozne ceste (preusmeritev tovornega prometa na obvozno cesto).

Sveženj 2 in Sveženj 3: Umirjanje motoriziranega prometa ter upravljanje mirujočega prometa

S pomočjo prenosnih prikazovalnikov hitrosti bomo spremljali učinkovitost izvedbe določenega ukrepa (meritev pred in po uvedbi), hkrati pa poskušali zmanjšati prekoračitve hitrosti.

Z izdelanim načrtom celovitega urejanja parkiranja v letu 2019 bomo v Kočevju uredili celotno parkirno politiko. Že v letošnjem letu bomo uvedli plačljiv sistem upravljanja parkiranja na območju treh lokacij v Kočevju. Kot eden od ukrepov pa ostaja tudi nadaljevanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem, še posebej na prehodih za pešce, pločnikih, mestih za dostavo.

Glede na trend inovativnih rešitev trajnostne mobilnosti (zmanjšanje hrupa, onesnaženost zraka) nameravamo že v letošnjem letu postaviti polnilnico s tremi polnilnimi mesti (dve za električne avtomobile in eno za električna kolesa).

Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu

Prebivalce bomo obveščali o izvedenih ukrepih tako na področju parkiranja kot tudi o inovativnih rešitvah, ki bodo uvedeni na področju trajnostne mobilnosti.

Skozi redne promocijske in izobraževalne akcije bomo poskušali doseči čim večje izboljšanje varnosti v prometu. Organizirane bodo tematske akcije, prilagojene različnim vrstam uporabnikov (otroci, mladostniki, zaposleni, upokojeanci, gibalno in funkcionalno ovirani).



AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT

V okviru Celostne prometne strategije Občine Kočevje je bil izdelan akcijsko-finančni načrt, ki vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednje petletno obdobje (do leta 2022) in je osnova za uresničevanje zastavljenih ciljev CPS Občine Kočevje. V njem so opredeljeni viri financiranja, zahtevnost, odgovornost ter časovna izvedba predvidenih ukrepov.

Akcijski načrt je rezultat predhodnih korakov izdelave CPS Občine Kočevje, ki jih je vodila strokovna ekipa za pripravo CPS Občine Kočevje, dejavno pa so bili vanj vključeni tudi predstavniki občine in ključnih deležnikov ter splošna javnost. Koraki izdelave CPS Občine Kočevje so bili: analiza izhodiščnega stanja na področju prometa v občini, opredelitev vizije, temeljnih vrednot, prednostnih nalog, nabora ključnih izzivov in širšega nabora ukrepov.

Učinkovitost izvedbe ukrepov iz akcijskega načrta bo spremljana in vrednotena na podlagi kazalnikov.





1. steber: Celostno prometno načrtovanje

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
SVEŽENJ 1: IZVAJANJE, POSODOBITEV IN PRENOVA CPS					
Spremljanje kazalnikov CPS in poročanje MzI*	1000 €/leto	majhna	OK in zunanji izvajalec	letno od 2017 do 2022	* zahtevano po pogodbi z MzI
Posodobitev CPS	4000 €	srednja	OK in zunanji izvajalec	2019	
Prenova CPS	45 000 €*	srednja	OK in zunanji izvajalec	2022	* pričakovano sofinanciranje MzI
Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov	brez*	majhna	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost od 2017	* v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	brez	srednja	OK, OSOK	od 2018	
SVEŽENJ 2: KREPITEV OBČINSKE UPRAVE					
Redno vključevanje v projekte EU o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti	brez*	srednja	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	* sredstva iz naslova projekta
Zaposlitev dodatne osebe, pristojne za mobilnost na občini, za strateško načrtovanje	brez*	majhna	OK	od 2017	* udeležba kot del sodelovanja v sofinancerskih projektih, razen v primeru sofinanciranja projekta
Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	brez*	majhna	OK	redna dejavnost	* udeležba kot del sodelovanja v sofinancerskih projektih, razen v primeru sofinanciranja projekta
SVEŽENJ 3: INTEGRACIJA SEKTORJEV IN RAVNI UPRAVLJANJA					
Integracija prostorskih aktov s CPS	brez*	majhna	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost od leta 2017	* v okviru rednih sprememb prostorskih aktov
Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v načrtovanje drugih sektorjev v OK	brez*	majhna	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost od 2017	* v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regionalne CPS	10 000 €*	srednja	OK, OSOK in zunanji izvajalec	od 2020	* pričakovano sofinanciranje MzI

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
SVEŽENJ 4: IZVAJANJE CELOVITIH UKREPOV NA PODROČJU MOBILNOSTI					
Pilotna izvedba območja prijaznega prometa v mestnem jedru	8000 €*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2019	* v kombinaciji z rekonstrukcijo GJI
Izdelava idejne zasnove ureditve območja prijaznega prometa na Ljubljanski cesti z mestnim jedrom	4000 €	srednja	OK in zunanji izvajalec	2018	
Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vse stebre, npr. Evropski teden mobilnosti (vsaj ena akcija na leto)	1500 €/ leto	srednja	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	

OK – Občina Kočevje, OSOK – Občinski svet Občine Kočevje, MzI – Ministrstvo za infrastrukturo, GJI – gospodarska javna infrastruktura



2. steber: Hoja

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
SVEŽENJ 1: IZBOLJŠANJE INFRASTRUKTURE ZA HOJO					
Izdelava projektne dokumentacije in izgradnja peš in kolesarske povezave Ljubljanska cesta-Gaj	350 000 €*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2017-2020	*prijava na sofinancerska sredstva; ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Izdelava PZI projektne dokumentacije za izgradnjo manjkajočih delov pločnika za pešce in kolesarskih povezav v naselju Livold	10 000 €	srednja	OK in zunanji izvajalec	2017-2020	ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Izgradnja pločnika za pešce, kolesarske steze in avtobusnih postajališč v naselju Šalka vas ob regionalno turistični cesti RT-917/3603 Kočevje Željne	950 000 €*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2017-2022	*prijava na sofinancerska sredstva; v kombinaciji z rekonstrukcijo GJI; ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje in JPP
Izdelava zasnove omrežja peš povezav v Kočevju	10 000 €	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2019	
Izgradnja povezave za pešce in kolesarje med naseljema Trata in Trdnjava	261 000 €*	srednja	OK in zunanji izvajalec	2018-2019	*prijava na sofinancerska sredstva; ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Izgradnja brvi čez Rinžo	377 000 €*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2018	*prijava na sofinancerska sredstva
Izdelava dokumentacije povezav in parka ob Rinži - zeleni sistem	26 000 €	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2018	ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Izgradnja pločnika za pešce in kolesarske steze na Kidričevi cesti	200 000 €*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2019-2022	*prijava na sofinancerska sredstva; v kombinaciji z rekonstrukcijo GJI; ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Izgradnja povezav in parka ob Rinži - zeleni sistem	350 000 €*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2019-2020	*prijava na sofinancerska sredstva; ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Izgradnja peš in kolesarske povezave na delu Podgorske ulice in Grajaske poti	150 000 €*	srednja	OK in zunanji izvajalec	2020-2022	*prijava na sofinancerska sredstva; ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje; v kombinaciji z rekonstrukcijo GJI
Sistematično odpravljanje ovir - varne šolske poti	3000 €/leto	srednja	OK, OŠK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	
Odpravljanje ovir za gibalno ovirane	5000 €/leto	srednja	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	
Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce	50 000 €/leto	srednja	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	vključuje tudi zimsko službo

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
SVEŽENJ 2: PROMOCIJSKE IN IZOBRAŽEVALNE DEJAVNOSTI O PREDNOSTIH HOJE					
Promocijske in izobraževalne dejavnosti za otroke	1000 €/leto	majhna	OK, OŠK, VK in zunanji izvajalec	redna dejavnost od 2017	
Promocijske in izobraževalne dejavnosti za odrasle, predvsem z argumenti zdravstvenih koristi hoje, izvedba vsaj dveh dejavnosti na leto	1000 €/leto	majhna	OK, ZDK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	možno sodelovanje v kampanjah zdravstvenega resorja
Vzpostavitev pilotnega projekta PEŠ-bus na OŠ Stara Cerkev za obdobje 4 mesecev	2000 €*	majhna	OK, OŠZO	2017	*s pomočjo društev in NVO
Vzpostavitev projekta PEŠ-bus na ostalih osnovnih šolah v Kočevju	3000 €/leto*	majhna	OK, OŠK	od 2018	*s pomočjo društev in NVO

OK - Občina Kočevje, OŠK - Osnovne šole Kočevje, VK - Vrtci Kočevje, ZDK - Zdravstveni dom Kočevje, OŠZO - Osnovna šola Zbora odposlancev, NVO - nevladne organizacije, GJI - gospodarska javna infrastruktura



3. steber: Kolesarjenje

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
SVEŽENJ 1: RAZVOJ OMREŽJA KOLESARSKIH POVEZAV					
Izdelava zasnove omrežja kolesarskih povezav v Kočevju	10 000 €	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2017-2018	
Izdelava projektne dokumentacije in izgradnja peš in kolesarske povezave Ljubljanska cesta-Gaj	*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2017-2020	*prijava na sofinancerska sredstva; ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Izdelava PZI projektne dokumentacije za izgradnjo manjkajočih delov pločnika za pešce in kolesarskih povezav v naselju Livold	*	srednja	OK in zunanji izvajalec	2017-2020	* ukrep zapisan v stebru Hoja
Izgradnja pločnika za pešce, kolesarske steze in avtobusnih postajališč v naselju Šalka vas ob regionalno turistični cesti RT-917/3603 Kočevje Željne	*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2017-2022	*prijava na sofinancerska sredstva; v kombinaciji z rekonstrukcijo GJI; ukrep zapisan tudi v stebru Hoja in JPP
Izgradnja povezave za pešce in kolesarje med naseljema Trata in Trdnjava	*	srednja	OK in zunanji izvajalec	2018-2019	*prijava na sofinancerska sredstva; ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Izdelava dokumentacije povezav in parka ob Rinži - zeleni sistem	*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2018	ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Izgradnja pločnika za pešce in kolesarske steze na Kidričevi cesti	*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2019-2022	*ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Izgradnja povezav in parka ob Rinži - zeleni sistem	*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2019-2020	*prijava na sofinancerska sredstva; ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Izgradnja peš in kolesarske povezave na delu Podgorske ulice in Grajaske poti	*	srednja	OK in zunanji izvajalec	2019-2022	*prijava na sofinancerska sredstva; ukrep zapisan tudi v stebru Hoja; v kombinaciji z rekonstrukcijo GJI
Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarje	50 000 €/leto	srednja	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	vključuje tudi zimsko službo

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
SVEŽENJ 2: ZAGOTAVLJANJE DRUGIH STORITEV ZA KOLESARJENJE					
Nakup 10 koles (tudi električna kolesa)	8000 €*	srednja	OK in zunanji izvajalec	od 2018	*prijava na sredstva (Interreg)
Ureditev polnilnice za električna kolesa pri Mladinskem hotelu Kočevje	3000 €*	srednja	OK in zunanji izvajalec	2018	*sofinanciranje od dobavitelja električne energije
Ureditev parkirišč za kolesa pri ključnih ciljnih poteh v Kočevju, vključno s servisnimi točkami	4000 €/leto	srednja	OK in zunanji izvajalec	2018-2021	
SVEŽENJ 3: PROMOCIJSKE IN IZOBRAŽEVALNE DEJAVNOSTI O PREDNOSTIH KOLESARJENJA					
Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo, vsaj dvakrat na leto	1500 €/leto	majhna	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost od 2017	
Vzpostavitev pilotnega projekta BICI-vlak na OŠ Zbora odposlancev za obdobje 4 mesecev	2000 €*	majhna	OK, OŠZO	2017	*s pomočjo društev in NVO
Vzpostavitev projekta BICI-vlak na ostalih osnovnih šolah	3000 €/leto*	majhna	OK, OŠK	od 2018	*s pomočjo društev in NVO
Sodelovanje v državnih kampanjah spodbujanja kolesarjenja z vključevanjem kolesarskih klubov občine Kočevje	brez	majhna	OK, društva in zunanji izvajalec	redna dejavnost	
Podeljevanje certifikata Kolesarjem prijazno podjetje ter spodbujanje k pridobivanju certifikata	brez	majhna	OK	od 2018	

OK - Občina Kočevje, OŠK - Osnovne šole Kočevje, OŠZO - Osnovna šola Zbora odposlancev, NVO - nevladne organizacije



4. steber: Javni potniški prevoz

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
SVEŽENJ 1: PREUČITEV MOŽNOSTI RAZVOJA JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA V OBČINI KOČEVJE					
Vzpostavitev testnega trimesečnega MPP in spremljanje izvajanja MPP	30 000 €	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2017	
Uvedba poskusnega sistema »javni prevoz na klic«	5000 €	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2017	
Pridobitev pilotnih projektov razvoja JPP in MPP v malih občinah	brez*	majhna	OK in zunanji izvajalec	2022	*razen v primeru sofinanciranja
SVEŽENJ 2: IZBOLJŠANJE PONUDBE JPP					
Izgradnja in oprema avtobusnih postajališč JPP v občini (nadstreški, klopi, vozni redi, razsvetljava)	30 000 €/leto*	srednja	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	*prijava na sofinancerska sredstva
Izgradnja pločnika za pešce, kolesarske steze in avtobusna postajališča v naselju Šalka vas ob regionalno turistični cesti RT-917/3603 Kočevje Željne	*	zahtevna	OK in zunanji izvajalec	2017-2022	*prijava na sofinancerska sredstva; v kombinaciji z rekonstrukcijo GJI; ukrep zapisan tudi v stebru Hoja in Kolesarjenje
Pobuda o povečanju pogostosti linij medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa med tednom kot tudi med vikendi in prazniki	brez	majhna	OK	2017	
Integracija šolskih prevozov v sistem rednega JPP	brez	majhna	OK in zunanji izvajalec	2018	
SVEŽENJ 3: PROMOCIJSKE IN IZOBRAŽEVALNE DEJAVNOSTI O PONUDBI IN KORISTIH JPP					
Informiranje prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi JPP	1000 €/leto	majhna	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	
Promocija uporabe JPP v kombinaciji z avtobusom in vlakom, kolesom in vlakom	brez	majhna	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	
Promocija varnih šolskih poti	brez	majhna	OK, SPV, OŠK	redna dejavnost po ureditvi šolskih poti	

OK - Občina Kočevje, SPV - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, OŠK - Osnovna šola Kočevje



5. steber: Motorizirani promet

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
SVEŽENJ 1: NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA					
Redno vzdrževanje cestnega omrežja	650 000 €/leto	srednja	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	vključuje tudi zimsko službo
Pobuda na Ministrstvo za infrastrukturo za gradnjo obvoznice	brez	zahtevna	OK	2017	
SVEŽENJ 2: UMIRJANJE MOTORIZIRANEGA PROMETA					
Umiritev prometa na vpadnicah (nadzor hitrosti)	1000 €/leto	majhna	OK	redna dejavnost	
Izvedba ukrepov za umirjanje prometa na vpadnicah v naselja v občini Kočevje	5000 €/leto*	srednja	OK in zunanji izvajalec	od 2017	*v sodelovanju z MzI
Načrt celovitega urejanja parkiranja v Kočevju	8000 €	srednja	OK in zunanji izvajalec	2019	
SVEŽENJ 3: UPRAVLJANJE MIRUJOČEGA PROMETA					
Poostriev nadzora nad nepravilnim parkiranjem (prehodi za pešce, pločniki, mesta za dostavo)	brez	majhna	OK in medobčinsko redarstvo	redna dejavnost	
Pilotni projekt uvedbe upravljanja parkiranja na treh lokacijah v Kočevju	30 000 €	srednja	OK in zunanji izvajalec	2017	
Postavitev polnilnice s tremi polnilnimi mesti (dve za električne avtomobile in eno za električna kolesa)	4900 €*	srednja	OK in zunanji izvajalec	2017	*prijava na sredstva (Eko sklad)
Uvedba upravljanja parkiranja na območju Kočevja in s tem reguliranje razpoložljivosti parkirnih mest ob javnih ustanovah, v mestnem jedru in na njegovem obrobju	brez*	srednja	OK in medobčinsko redarstvo	2019-2022	*upravljanje parkiranja predstavlja po vzpostavitvi prihodek za občino
SVEŽENJ 4: PROMOCIJSKE IN IZOBRAŽEVALNE DEJAVNOSTI O VARNOSTI V PROMETU					
Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	brez*	majhna	OK, SPV, AMDK	redna dejavnost	*sodelovanje pri državnih kampanjah
Osvežilni tečajji vožnje za starejše s poudarkom na novih ureditvah (krožišča, območja umirjenega prometa)	500 €/leto	majhna	OK in zunanji izvajalec	redna dejavnost	
Informiranje prebivalcev o ukrepih na področju parkiranja	brez	majhna	OK	redna dejavnost	

OK - Občina Kočevje, SPV - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, AMDK - Avto-Moto društvo Kočevje

Anketa o možnostih uvedbe mestnega potniškega prometa v Kočevju, 2016. Občina Kočevje

Anketa o pogojih za hojo in kolesarjenje v Občini Kočevje, 2016. Acer Novo mesto, d. o. o.

Anketa o potovalnih navadah splošne javnosti v Občini Kočevje, 2016. Acer Novo mesto, d. o. o.

Anketa o potovalnih navadah zaposlenih v Občini Kočevje, 2016. Urbanistični inštitut RS.

Anketa o potovalnih navadah za poti v vrtec v Občini Kočevje, 2016. Acer Novo mesto, d. o. o.

Anketa o potovalnih navadah za poti v šolo v Občini Kočevje, 2016. Acer Novo mesto, d. o. o.

Anketa o prioritetah in ciljih v Občini Kočevje, 2016. Urbanistični inštitut RS.

Cestna vozila konec leta (31. 12.) glede na vrsto vozila in občino, Slovenija, letno, 2016.

Podatkovni portal SI-STAT, Statistični urad republike Slovenije.

URL: http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2222105S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/08_22221_reg_cestna_vozila/&lang=2 (citirano 29. 8. 2016).

Javne informacije Slovenije, Agencija RS za okolje, 2016.

Kakovost zraka v Sloveniji v letu 2008, Agencija RS za okolje, Ljubljana 2009.

MZIP, 2012. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost – Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ministrstvo za infrastrukturo in promet, Ljubljana.

Nacionalni vozni red, 2016. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo.

Načrt varnih šolskih poti OŠ Ljubo Šerčer, Kočevje, 2015.

Načrt varnih šolskih poti OŠ Ob Rinži, Kočevje 2016.

Načrt varnih šolskih poti OŠ Stara Cerkev in podružnično šolo Željne, Kočevje, 2010.

Načrt šolskih poti OŠ Zbora odposlancev, Kočevje, 2016.

Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Kočevje (Uradni list RS, št. 71/16).

PISO, Demografski statistični podatki 2016,

URL: <https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=KOČEVJE>.

Plevnik, A., 2016. Lastništvo osebnih avtomobilov. Kazalci okolja v Sloveniji. Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija republike Slovenije za okolje. URL: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=756 (Citirano 29. 8. 2016).

Prebivalstvo po velikih in petletnih starostnih skupinah in spolu, občine, Slovenija, polletno, 2016.

Podatkovni portal SI-STAT, Statistični urad republike Slovenije. URL: http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4004S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/&lang=2 (citirano 29. 8. 2016).

Projekt SOL: Save our lives – Slovenija primer dobre prakse na lokalni ravni, AMD Kočevje in Avto moto zveza Slovenije, januar 2014.

Prometna varnost, 2016. Policija, Ministrstvo za notranje zadeve.

URL: <http://www.policija.si/index.php/statistika/prometna-varnost> (citirano 1. 9. 2016).

Prometne nesreče 1995–2015. Agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Podatkovni vir. Pridobljeno 31. 5. 2016.

SI-STAT podatkovni portal, 2016. Statistični urad Republike Slovenije.

STAGE, 2016. Statistični urad Republike Slovenije. URL: <http://gis.stat.si/>.

Stroški mobilnosti, EU-STAT, 2016.

SURS, 2014. Stopnja motorizacije po občinah v letu 2014.

Zlobec, M., Škafar, A., 2015. Cestnoprometne nesreče, Slovenija. Metodološko pojasnilo. Statistični urad Republike Slovenije. URL: <http://www.stat.si/StatWeb/Common/PrikaziDokument.ashx?IdDatoteke=8204> (citirano 30. 8. 2016).