

Trajnostne prometne rešitve za kakovostno bivanje in gospodarski
razcvet

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE Metlika

marec 2017

Kazalo

METLIKA PRED NOVIMI IZZIVI V PROMETNEM NAČRTOVANJU	3
Uvod	3
Sofinancerji in izdelovalci	3
Priprava dokumenta	4
Časovni horizont dokumenta	4
Območje obravnave	5
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	5
VIZIJA RAZVOJA PROMETA	6
Strateški cilji	6
DOSEŽKI OBČINE	7
KLJUČNI IZZIVI OBČINE	8
KLJUČNE PRILOŽNOSTI OBČINE	9
Veliki potenciali širšega območja Metlike za hojo in kolesarjenje	9
5 STRATEŠKIH STEBROV	10
Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	10
Izzivi Občine Metlika	10
Dosežki Občine Metlika	11
Ambicije za prihodnost	11
Cilji	12
Ukrepi za celostno načrtovanje mobilnosti	12
Drugi steber: Hoja	13
Izzivi Občine Metlika	14
Dosežki Občine Metlika	14
Ambicije za prihodnost	15
Cilji	15
Ukrepi	15
Tretji steber: Kolesarjenje	16
Izzivi Občine Metlika	16
Dosežki Občine Metlika	16
Ambicije za prihodnost	17
Cilji	17
Ukrepi	18
Četrti steber: Javni potniški prevoz	18
Izzivi Občine Metlika	19
Dosežki Občine Metlika	19
Ambicije za prihodnost	19
Cilji	20
Ukrepi	20
Peti steber: Motorizirani promet	21
Izzivi Občine Metlika	21
Dosežki Občine Metlika	21
Ambicije za prihodnost	21
Cilji	22
Ukrepi	22
AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT	23
1. steber: Celostno prometno načrtovanje	23
2. steber: Hoja	25
3. steber: Kolesarjenje	28
4. steber: Javni potniški prevoz	31
5. steber: Motorizirani promet	33

METLIKA PRED NOVIMI IZZIVI V PROMETNEM NAČRTOVANJU

Uvod

Promet in prometno načrtovanje sta v občini Metlika postavljena pred nove izzive, zato so se odločili za izdelavo Celostne prometne strategije. Dejstvo je, da je na vseh področjih prometne infrastrukture opaziti številne težave, ki so posledica dozrajšnih necelovitih odločitev pa tudi nizke stopnje prometne kulture in pomanjkanja informacij o škodljivem vplivu za okolje in zdravje ljudi.

Skozi občino je od severa proti jugu speljana pomembna prometnica – glavna cesta proti mednarodnemu mejnemu prehodu, ki velja za pomembnejšo tranzitno pot, vendar je hkrati tudi ena izmed najbolj nevarnih cest v tem delu države in je v zelo slabem stanju. Tudi stanje občinskih cest je le deloma ustrezno. V Metliko vodi železnica, ki pa je zaradi dotrajanosti in nizke frekvence voženj manj privlačna izbira potovanja, zato bi bila vzpostavitev ustrežnejšega potniškega železniškega prevoza za občino Metlika nedvomno zelo velika pridobitev.

Opremljenost z ostalimi prometnicami (peš in kolesarske povezave ter ureditve za javni potniški prevoz) je vezana v večini le na občinsko središče. V občini se zavedajo potrebe po prenovitvi ali izgradnji prometne infrastrukture, ki bi zmanjšala prevlado motoriziranega prometa in izboljšala možnosti za okolju in zdravju ustrežnejšo mobilnost. Zato so bile v zadnjem času izvedene prve ureditve za pešce in kolesarje. Vendar je za uspešno uvajanje trajnostnih mobilnih načinov treba narediti še številne odseke, ki bi omogočali funkcioniranje prave prometne mreže v korist vsem skupinam tamkajšnjim prebivalcev.

S sprejetjem dokumenta Celostna prometna strategija (CPS) se v Občini Metlika začne dolgoročni proces celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa, kar bo imelo pozitivne učinke na okolje in zdravje ljudi, na gospodarstvo, vplivalo bo na potovalne navade prebivalcev občine, izboljšale pa se bodo tudi mobilnost in dostopnost ter kakovost bivanja. V dokumentu so opredeljeni izzivi, cilji in koraki za celovito urejanje prometnega sistema, ki vključuje različne oblike mobilnosti in enakovredno vključitev različnih skupin uporabnikov. V skladu s strategijo bo spremenjena in nadgrajena tudi trenutna načrtovalska praksa, ki se osredotoča predvsem na zagotavljanje infrastrukture za motorizirani promet.

Pri nastajanju dokumenta je bila vključena strokovna in zainteresirana javnost, ki je imela možnost sodelovanja v anketah in intervjujih, na javnih razpravah, delavnicah in predstavitev ter na tematskih javnih prireditvah. Obenem je v vseh fazah nastajanja tega dokumenta potekalo obveščanje o dejavnostih in rezultatih prek različnih medijev.

Sofinancerji in izdelovalci

Projekt je naročila Občina Metlika, 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 nizkoogljičnih 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 vodil konzorcij partnerjev Acer Novo mesto, d. o. o., Urbanistični inštitut RS in Razvojni center Novo mesto, d. o. o.

Priprava dokumenta

Pri pripravi Celostne prometne strategije so bile upoštevane Smernice za pripravo Celostne prometne strategije – Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012). Prebivalci so bili na začetku obveščeni o pomenu in postopku izdelave CPS s pomočjo zloženke, ki je bila razdeljena v okviru Evropskega tedna mobilnosti. Poleg tega je bila na spletni strani občine vzpostavljena tudi podstran (http://www.metlika.si/content.asp?sif_co=39), ki bo delovala tudi v prihodnje. Na njej je javnost sproti obveščena o vseh dogodkih, tudi s poročili o napredovanju del pri izdelavi CPS. V sklopu priprave dokumenta je bil pripravljen sistematičen pregled obstoječih načrtov in analizirano stanje na področju prometa v okviru terenskih ogledov in kordonskega štetja prometa, ki je bilo izvedeno v oktobru 2016. Narejeni so bili tudi intervjuji z glavnimi akterji (predstavniki ustanov, gospodarstva, občinski uslužbenci) na področju mobilnosti v občini. V okviru dogodkov Evropskega tedna mobilnosti smo anketirali prebivalce. Vprašalimo jih za mnenje glede stanja prometa in ustreznosti prometnih ureditev v občini. Sodelujoči v anketi so imeli tudi možnost opozoriti na problematične točke in zapisati svoje želje za urejanje prometa v prihodnosti. Ob anketiranju smo prebivalce prosili, da dejavno sodelujejo pri nadaljnji pripravi CPS s svojimi predlogi in pripombami. V osnovnih šolah je bila med učenci ter v vrtcu med starši otrok izvedena anketa o potovalnih navadah pri prihodu v šolo in v vrtec ter 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, intervjuji s ključnimi deležniki in razstavo so bili pripravljeni posamezni možni scenariji razvoja prometa, ki vključujejo tako mobilnost kot tudi druga področja 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 osnutek 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.

S sprejetjem dokumenta na seji občinskega sveta marca 2017 bo CPS, v kateri so opredeljene konkretne naloge in odgovornosti posameznih akterjev, postala veljavna in zavezujoča.

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

Ritem načrtovanja, izvajanja in prenove CPS sledi časovnemu načrtu, ki je bil izdelan v začetku izdelave 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 Metlika.

Posodobitev CPS je predvidena po dveh letih in bo zajemala pregled akcijsko-finančnega načrta in morebitno prilagoditev nabora ukrepov.

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

	2016								2017				2022
	maj	junij	julij	avgust	september	oktober	november	december	januar	februar	marec	april	
podpis pogodbe in oblikovanje delovne skupine													
postavitev temeljev													
analiza stanja, pregled scenarijev razvoja mobilnosti													
zagon procesa													
oris stanja, opredelitev vizije in prednostnih nalog, izbira ukrepov													
racionalno zastavljanje ciljev													
načrtovanje izvajanja, dodelitev pristojnosti, vzpostavitev nadzora, spremljanje, vrednotenje													
priprava strategije in sprejem strategije na OS Metlika													
začetek izvajanja strategije													

Območje obravnave

V dokumentu je obravnavano celotne območje Občine Metlika s poudarkom na mestu Metlika. Vključeni so tudi migracijski tokovi in prometni vplivi širšega območja obdelave, torej vpliv prometa iz sosednjih občin in na ravni regije Jugovzhodna Slovenija. Občina Metlika leži ob državni meji s Hrvaško in je del statistične regije jugovzhodna Slovenija ter poleg Črnomlja in Semiča osrednja občina Bele krajine. Zaradi obmejne lege, oddaljenosti od večjih središč in lepe narave 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 3. razvojne osi, ki bi to območje učinkovito povezala z ostalimi regijskimi središči in glavnim mestom države.

TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Tudi v Občini Metlika se vse bolj kaže, da urejanje prometa z novimi in novimi prometnimi površinami za motorizirani promet ne ustreza več predstavam o kakovostnem življenju. Ugotavlja se, da sta promet in mobilnost ključnega pomena tudi za občino Metlika, vendar star način priprave projektov in ureditev za avtomobile slabša bivalne in delovne pogoje za prebivalce.

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor je v letu 2012 pripravilo Smernice za pripravo Celostne prometne strategije – 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 prepozna 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 z videzom inovativnosti in naprednosti.
- **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

Občina Metlika je srečališče ljudi in poti, kjer z vključujočimi prometnimi rešitvami zagotavljamo kakovostno bivanje in gospodarski razcvet.

Besede **srečališče ljudi** in poti lepo opišejo prostor sožitja bivanja in prometa, v katerem vse poti, tako cestne kot ostale, služijo ljudem. To obsega tudi dobro navezavo med občinskimi in državnimi cestami, povezavo med ostalimi deli Slovenije in Hrvaško (tudi tretjo razvojno os), živo mestno jedro ter pozitiven odnos do prometa, ki je predpogoj za aktivno in srčno sooblikovanje prometne kulture v občini. **Vključujoče prometne rešitve** se nanašajo tako na način oblikovanja Celostne prometne strategije kot izvedbo in spoštovanje te strategije – vse to z visoko samopobudo in udeležенostjo občanov. **Rešitve** so edina protiutež za pereče težave v prometu, prav tako dopuščajo večfunkcionalno širino rezultatov. **Kakovostno bivanje in gospodarski razcvet** sta bila prepoznana kot zaželena izida dobre Celostne prometne strategije, hkrati pa med kakovostjo bivanja in gospodarskim razcvetom v določenih pogledih (čisto okolje, mir, zdravje, varovanje narave ...) obstajajo nasprotja, zato je pomembno skrbeti za oboje.

Strateški cilji

Na delavnici za oblikovanje vizije so bile zapisane temeljne vrednote, ki naj bodo gonilo delovanja in uspeha CPS Občine Metlika. Te so varnost (ki je bila prepoznana kot najpomembnejša vrednota), dostopnost za vse, odgovornost, medsebojno spoštovanje in svoboda izbire. 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 Metliko 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:

1. vzpostavljanje živahne občine po meri ljudi
2. omogočanje kakovostne dostopnosti vseh ciljev v občini
3. zagotavljanje mobilnosti vsem prebivalcem in obiskovalcem občine
4. zagotavljanje visoke prometne varnosti, predvsem najranljivejšim udeležencem v prometu
5. 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 Metlika so se že do zdaj zavedali, da je treba za izboljšanje kakovosti življenja in izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu sprejemati in izvesti nekatere ukrepe, ki vodijo v spreminjanje vrednostnega sistema, miselnosti in potovalnih navad, torej v smeri trajnostne mobilnosti.

V skladu s tem so v občini že izvedli nekatere akcije za **osveščanje** različnih skupin prebivalstva o zdravem načinu življenja. Organizirani so bili 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 udeleženci v prometu, predstavljeni številni različni pozitivni učinki gibanja na naše zdravje, ki jih lahko dosežemo z dejavno mobilnostjo. Ob tem so bile predstavljene tudi prednosti trajnostne mobilnosti, ki v primerjavi z motoriziranimi oblikami nima škodljivih učinkov za okolje (onesnažen zrak, povečan hrup).

V skladu s Smernicami za varne šolske poti so tudi šole v občini Metlika (OŠ Podzemelj in OŠ Metlika) 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 v občini Metlika 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 prometnovzgojnih publikacij in drugih gradiv, pomembnih za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni.

KLJUČNI IZZIVI OBČINE

Kakovost bivanja sestavlja širok nabor dejavnikov, med katerimi imata pomembno, a večkrat zapostavljeno vlogo dostopnost in mobilnost, ki sta posledica 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 težje merljivi, a bolj neposredno izražajo zadovoljstvo prebivalcev s kakovostjo bivanja.

Mesto Metlika in naselja ob glavni cesti, ki iz Novega mesta vodi čez Metliko proti mednarodnemu mejnemu prehodu na Kolpi, občutijo številne negativne vplive na okolje in zdravje ljudi, ki jih povzroča 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 in slabša kakovost zraka) zmanjšuje kakovost bivanja zaradi ogroženosti nemotoriziranih uporabnikov in 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 Metlika in celi občini ter s tem prispeva k ublažitvi trendov upadanja prebivalstva.

V občini Metlika 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. 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 (Betí, Komet).

Največja gostota prebivalcev v občini je v glavnem mestu Metlika ter ob glavnih prometnicah proti Novemu mestu (proti severozahodu) ter proti Črnomlju (proti jugozahodu). Na kvadratnem kilometru površine občine je gostota naseljenosti manjša kot v celotni državi. Občina je reliefno zelo razgibana, naselja so na pretežno uravnanim terenu le na južnem delu občine, medtem ko je večinski del poselitve na gričevnatem in hribovitem območju, veliko je vinogradniških območij z razpršeno poselitvijo. V občini je zagotavljanje dobre dostopnosti vsem prebivalcem precej zahtevno.

Podatki ob tem kažejo na neugodno starostno strukturo, ki se bo še slabšala. Starejši prebivalci imajo drugačne mobilnostne navade in zahtevajo drugačne ukrepe, zato staranje prebivalstva v občini in v Metliki 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.

Zahtevne gospodarske in socialne razmere otežujejo večje investicije v prometni sistem, zato je pomembno, da prometna strategija teži k iskanju investicijsko nezahtevnih ukrepov.

Kljub majhnosti občine in omejenim finančnim sredstvom se za uspešno izvajanje trajnostne mobilnosti potrebuje dodaten kader, zato se v občini načrtuje zaposlitev 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

Trajnostno urejena mobilnost postaja nujna za kakovostno življenje, ki si ga želijo vsi prebivalci občine. 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 spodbudijo pri svojih prebivalcih 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 Metlika se kot priložnosti kažejo ureditve in ukrepi, ki so posledica specifičnih geografskih in družbenih razmer. To so kratke razdalje v mestu Metlika, ki omogočajo opravljanje poti brez avtomobila, urejene brezplačne parkirne površine v bližini avtobusne in železniške postaje, relativno redek promet v jedru naselja, ki omogoča varnost tudi ostalim uporabnikom v prometu, pripravljenost anketiranih učencev in tudi odraslih za kolesarjenje.

Poleg teh 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:

- **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 smotrno in ceneje kot vlagati v osebni motorizirani promet. S prijaznejšim prometom očistimo okolje, zraven pa še pomembno privarčujemo. To sta odlična razloga za ukrepanje.

Veliki potenciali širšega območja Metlike za hojo in kolesarjenje

Velik del občine Metlika leži na prehodu iz gričevnatega dela v obkolpsko ravnico, občinsko središče je na nadmorski višini pribl. 170 m, proti severu pa se relief dviga proti Gorjancem.

Podnebje v občini Metlika je ugodno za vsakodnevno hojo in kolesarjenje, saj relativno visoke temperature in malo dni s padavinami spodbujajo ti dejavnosti.

Geografske značilnosti obravnavanih naselij omogočajo dobro peš dostopnost. Razen Metlike so celotna območja naselij dostopna v času 15 minut ali manj. Tudi velik del Metlike je iz središča mesta dostopen v 15 minutah, izjema sta le južni in vzhodni del mesta. Središča naselij ležijo na gričevnatem delu, zato relief za hojo predstavlja manjšo oviro. V Metliki je iz glavnega trga v 10 minutah hoje dosegljiva večina javnih storitev: pošta, banka, živilska trgovina, zdravstveni dom, občina, osnovna šola, železniška in avtobusna postaja, vrtec itd.

Zaradi večje hitrosti je s kolesom v 15 minutah dosegljivo veliko večje območje kakor s hojo. Večji del mesta Metlika je tako s kolesom dostopen v 5 minutah, v 10 minutah pa so dostopna že sosednja naselja. Med Gradcem in Podzemljem je približno 10 minut kolesarjenja, Dolnji in Gornji Suhor pa sta oddaljena manj kot 5 minut vožnje s kolesom. Vsa štiri naselja so od Metlike v primeru vožnje s kolesom oddaljena več kot 15 minut. Glavne cestne povezave naselji Metlika, Gradac in Podzemelj

potekajo po ravnem, tako da relief nima velikega vpliva na hitrost kolesarjenja, med naselji Metlika, Dolnji Suhor pri Metliki in Gornji Suhor pri Metliki pa je teren že bolj razgiban. Težavo v realnosti povzročajo tudi neskljenjene in slabo urejene kolesarske povezave v naseljih in njihovem zaledju.

5 STRATEŠKIH STEBROV

Celostna prometna strategija Občine Metlika vključuje 5 področij, za katere so poleg ukrepov predvideni tudi strateški cilji, s katerimi bi želeli zagotoviti doseganje zastavljene vizije in urediti promet po načelu trajnostne mobilnosti. Ukrepi in cilji so izbrani večplastno in tako, da se med sabo povezujejo in dopolnjujejo oziroma nadgrajujejo. Z njimi se počasi, a zanesljivo spreminjajo zakoreninjene potovalne navade in spodbujajo finančno vzdržne in okoljsko bolj sprejemljive rešitve urejanja prometa, ki prinašajo novo kakovost bivanja različnim skupinam uporabnikov.

Strateški stebri Celostne prometne strategije Občine Metlika so:

1. celostno načrtovanje mobilnosti
2. hoja
3. kolesarjenje
4. javni potniški prevoz
5. motorizirani promet

Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti

Strateški dokumenti države in Občine Metlika si že nekaj časa prizadevajo za zmanjšanje deleža avtomobilskega prometa ter spodbujanje njegovih alternativ. Vendar podatki kažejo, da se tudi v Občini Metlika 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.

Izzivi Občine Metlika

Strateško načrtovanje v občini Metlika, ki je vključevalo tudi strateško načrtovanje prometa, je bilo do zdaj vezano na prostorske akte občine. Pri tem so bile upoštevane tudi usmeritve, ki so bile pripravljene za strateško načrtovanje na ravni države. Za občino Metlika so bile v sklopu strokovnih podlag za vse tri belokranjske občine pripravljene Strokovne podlage za SPRO Črnomelj, Metlika in Semič. Prometna študija (Acer Novo mesto, 2005), ki so poleg ostalega obravnavale tudi javni potniški prevoz in kolesarsko omrežje. Pripravljen je bil Občinski prostorski načrt Občine Metlika (Uradni listi RS, št. 31/13; v nadaljevanju besedila tudi: OPN). V njem je bila podrobno obravnavana tudi prometna infrastruktura, vendar lahko danes ugotavljamo, da bi bila lahko v njem vloga in pomen javnega potniškega prevoza, kolesarjenja in hoje ter mirujočega prometa večja v primerjavi s cestnim prometom, ki je obravnavan precej bolj celovito. **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.

Občina Metlika 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**.

Na področju **vključevanja javnosti v prometno načrtovanje** je še tudi precej neizkoriščenega potenciala. S tem se omogoči sprejemanje netransparentnih in na trenutne razmere in zahteve različnih deležnikov prilagojenih odločitev, ki se pozneje praviloma izkažejo za premalo pretehtane. Tudi potem, ko je že sprejeta odločitev o posameznih ukrepih, sta obveščanje in vključevanje zainteresirane javnosti pogosto neustrezna in premalo izčrpna.

Kot izziv za prihodnje obdobje ostaja **sistematično spremljanje področja mobilnosti**. Eden od ključnih ciljev Celostne prometne strategije je, da vzpostavi sistem spremljanja in vrednotenja razvoja trajnostne mobilnosti.

Dosežki Občine Metlika

Občina Metlika je kot ena izmed nekaj 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 njim pridobiva 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 Metlika 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 vključene tudi ureditve pločnikov in avtobusnih postajališč ter cestna razsvetljava, ki omogoča varno uporabo površin za pešce. Urejen je bil pločnik v naselju Bočka, novo avtobusno postajališče v Bušnji vasi ter pločnik in avtobusno postajališče v naselju Suhor. Za pešce je bil urejen tudi nov prehod na glavni cesti v naselju Metlika pri pokopališču. Občina je za opozarjanje voznikov o morebitno preseženi hitrosti kupila tudi prikazovalnik hitrosti, ki ga po potrebi postavlja na bolj problematičnih odsekih cest.

V skladu s Smernicami za varne šolske poti so tudi šole v občini Metlika (OŠ Metlika, OŠ Podzemelj) pripravile prometno varnostne načrte, v katerih so navedeni ukrepi in ureditve, s katerimi se zagotovi otrokom 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 povečati osveščenost širše javnosti o pomenu celovitega urejanja prometa in pomenu trajnostne mobilnosti.

Ambicije za prihodnost

Občina Metlika ima ambicijo, da z uresničevanjem ukrepov iz Celostne prometne strategije omogoči ureditve, s katerimi bo postala prijetno srečališče ljudi, ki jim bosta s celovitimi prometnimi rešitvami zagotovljena kakovostno bivanje in gospodarski razcvet. Ob tem bodo dosežene tudi temeljne vrednote, kot so varnost, dostopnost za vse, odgovornost, medsebojno spoštovanje in svoboda izbire.

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 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

1. Posodobitev Celostne prometne strategije na dve leti (prva posodobitev v letu 2019) ter prenova na pet let (prva v letu 2022).
2. Zaposlitev dodatne osebe, pristojne za mobilnost na občini za strateško načrtovanje od 2018.
3. Uravnotežen proračun za investicije v posamezne potovalne načine do 2018.
4. Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v načrtovanje drugih sektorjev v OM.
5. Redno vključevanje v projekte EU o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti po 2017.
6. Vzpostavljen sistem rednega spremljanja in vrednotenja kazalnikov mobilnosti do leta 2017.
7. Vzpostavitev pilotnega območja prijaznega prometa do konca leta 2018.
8. Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v središču Metlike in zaledju glavnih ciljev poti (šole, vrtci, domova starejših občanov, zdravstveni dom) do 2020.

Ukrepi za celostno načrtovanje mobilnosti

Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova CPS

Sprejem strategije pomeni začetek dolgoročnega trajnostnega načrtovanja v Občini Metlika. 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. Z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov na spletni strani občine pod zavihkom Celostna prometna strategija smo zagotovili vključevanje javnosti v pripravo strategije; stran bo delala tudi v prihodnje prek vseh faz načrtovanja.

Že v letu 2017 bomo vzpostavili redni vsakoletni sistem spremljanja kazalnikov mobilnosti v občini, ki bo eno osrednjih orodij spremljanja izvajanja strategije. Izvedeni bodo kordonsko štetje in ankete o potovalnih navadah občanov.

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.

Sestavni del procesa priprave strategije je bila izdelava Načrta spremljanja in vrednotenja CPS Občine Metlika, 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 središču mesta Metlika z metodo kordonskega štetja,
- potovalne navade učencev v osnovnih šolah z anketami v razredih.

Ob posodobitvi CPS čez dve leti bomo spremljali še dodatne (ob vsakoletnih) 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 ponovili celotno analizo stanja, kot je bila izvedena ob pripravi te CPS.

- Posodobitev CPS
- Prenova CPS
- Spremljanje kazalnikov CPS in poročanje MzI
- Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov

Sveženj 2: Krepitev občinske uprave

Kljub majhnosti občine 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 postala 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. Smo v fazi izdelave Sprememb in dopolnitev Občinskega prostorskega načrta (SD OPN) Občine Metlika, zato je s sprejetim dokumentom CPS zdaj potreben pregled OPN glede na zastavljene cilje in ukrepe v strategiji.

Nadgradili in okrepili bomo sodelovanje z ostalimi občinami v regiji in državo 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 prednostno izdelali (prenovili) Mobilnostni načrt za OŠ Metlika (vključno s podružnično Osnovno šolo Suhor) z načrtom varnih šolskih poti. V okolici Osnovne šole Metlika bomo pripravili pilotno območje prijaznega prometa. Pri tem nam bosta v pomoč idejna zasnova ureditve območja prijaznega prometa ter že pripravljena dokumentacija za novo cestno povezavo za osnovno šolo Metlika. Območje prijaznega prometa bo zajemalo Trdinovo pot, novo cestno povezavo za šolo (del predvidenega Šolskega parka Metlika), Šolsko in Jerebovo ulico ter del Vinogradniške ceste. S tem bomo zagotovili varnejšo šolsko pot in rešili težavo dostopnosti lokacije.

Kot drugo prednostno območje ureditve prijaznega prometa bomo uredili območje v okolici Vrtca, zato bomo izdelali idejno zasnovo ureditve območja prijaznega prometa v okolici Vrtca Metlika v letu 2020.

Izdelali bomo mobilnostne načrte za Zdravstveni dom Metlika, Vrtec Metlika in Osnovno šolo Podzemelj, s katerimi bomo skušali celostno rešiti dostopnosti na omenjenih lokacijah.

Vsaj enkrat na leto bomo nadaljevali s promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami za vse stebre, (npr. v okviru Evropskega teden mobilnosti).

Drugi steber: Hoja

Hoja predstavlja zdravo, poceni ter socialno pravično možnost premikanja. 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 Metlika 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 Metlika

Tudi v občini Metlika se prebivalci, podobno kot v drugih slovenskih občinah, 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 zapostavljena, namesto nje **prevladuje osebni avtomobil kot edino potovalno sredstvo**, s katerim opravljamo tudi vse krajše vsakodnevne poti. S tem se povečuje prisotnost motoriziranega prometa, ki skupaj z nizko stopnjo prometne kulture zmanjšuje privlačnost hoje, še posebej za šibkejšje 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. Občina Metlika je namreč zelo reliefno razgibana (razen v južnem delu) in poselitev zelo razpršena. Hoja tako pride v poštev v mestu Metlika in v obkolpskem prostoru, kjer je relief izravnal, razdalje pa so primerne, da se jih premaga tudi peš.

Veliko težavo predstavlja **slaba mreža pešpoti**, ki so le mestoma urejene ob cestah. 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 križiščih oziroma prehodih ter preozki pločniki v občinskem središču. Gibanje slepih in slabovidnih ovira pomanjkanje talnih oznak za prečkanje in semaforjev z zvočnimi signali.

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.

Slaba prometna kultura in neosveščenost prebivalcev o koristnosti hoje in možnostih za pešačenje je prav tako eden od izzivov, ki ga 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 zakoreninjenih potovalnih navad.

Dosežki Občine Metlika

Pri načrtovanju prometnih ureditev je občina Metlika v preteklosti že izvedla nekatere ukrepe, ki sledijo načelom trajnostne mobilnosti, nekateri izmed njih pa so še v izvajanju. Osnovne šole imajo tako pripravljene načrte varnih šolskih poti, ki so izdelani z namenom, da se zagotovi otrokom 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 vključene tudi ureditve pločnikov in avtobusnih postajališč, cestna razsvetljava in na posameznih odsekih tudi drevoredi, ki omogočajo varno uporabo površin za pešce. V sklopu ureditev za pešce so bili v zadnjem času urejeni pločnik v naselju Bočka, novo avtobusno postajališče v Bušnji vasi ter pločnik in avtobusno postajališče v naselju Suhor. Za pešce je bil urejen tudi nov prehod na glavni cesti v naselju Metlika pri pokopališču. Za bolj prijetno uporabo so bili za pešce urejeni tudi drevoredi ob pločnikih (ob glavni cesti skozi Metliko ter ob regionalni cesti proti Črnomlju).

Občina je že do zdaj razmišljala tudi o ureditvah in ukrepih za gibalno ovirane. V sklopu tega so v zdravstvenem domu uredili dvigalo. Poleg tega se na območju mesta sistematično odpravljajo ovire za gibalno ovirane na prehodih za pešce in jih nadomeščajo z ureditvijo klančin.

V sklopu prireditev Evropskega tedna mobilnosti, ki se je prvič izvajal 2015, je bil za vrtec v Metliki postavljen kolesarski in gibalni poligon za otroke, s katerim se je promovirala hoja kot zdrav način mobilnosti. Dejavnosti so potekale tudi za OŠ Metlika in OŠ Podzemelj, in sicer sta bila narejena zapora dovoza do OŠ Metlika za osebna vozila in dostop do šole s parkirišča Pungart ter izvedena

prometna kača. Na OŠ Podzemelj pa so pripravili teden nordijske hoje po atletski stezi. V letu 2016 je bila poleg dejavnosti, ki so bile opravljene že v minulih letih, pripravljena še ureditev stenčasa na temo Evropskega tedna mobilnosti, ki so jo pripravili učenci 5. razreda OŠ Metlika.

Ambicije za prihodnost

Prebivalci občine Metlika bodo svoje vsakodnevne opravke pogosto opravljali peš, saj jim bodo to omogočale nove ključne povezave v omrežju pešpoti, ki jih bo uredila občina v prihodnjih letih. Z novimi ureditvami bo občina Metlika znatno povečala območja za pešce z območji prijaznega prometa. Delež hoje bo večji pri različnih skupinah uporabnikov (družine, osnovnošolci, 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 tudi 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 Metlike in zaledju glavnih ciljev poti.

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

Cilji

1. Vzpostavitev ključnih povezav v omrežju pešpoti v Metliki do leta 2020.
2. 20-odst. povečanje območij za pešce (vključena območja prijaznega prometa) do leta 2020 v primerjavi z letom 2016.
3. Povečanje deleža hoje na 10 % do 2022 v primerjavi s 4,6 % v letu 2016.
4. Večji deleži hoje znotraj posameznih skupin uporabnikov do leta 2022: 15 % družin, ki pešačijo v vrtec (12 % leta 2016); 22 % osnovnošolskih otrok, ki pešačijo v šolo (18 % leta 2016); 9 % zaposlenih, ki pešačijo na delo (6 % leta 2016).
5. 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

Kot osnovo za izboljšanje infrastrukture za hojo bomo izdelali zasnovo omrežja peš povezav v Metliki z zaledjem, s katero bomo dobili usmeritve za sistematično izboljševanje infrastrukture za pešce. V mestu Metlika 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 razsvetljavo, urbano opremo ter kjer nam bo prostor omogočal tudi s krajinskimi ureditvami. Že v letu 2017 bomo preverili in po potrebi dopolnili Študijo ureditve odprtih javnih prostorov starega mestnega jedra Metlika (Ljubljana, 2012) glede na načela trajnostne mobilnosti. V letošnjem letu bomo nadaljevali z nadgradnjo omrežja pešpoti v kombinaciji z avtobusnimi postajališči in cestno razsvetljavo na občinskih cestah (stanovanjsko območje Bočka v Metliki) kot tudi ob državnih cestah (dislocirana enota Doma starejših občanov v naselju Metlika kot

tudi v drugih naseljih: Grm in Gradac). Prednostno bomo še naprej urejali varne poti v šolo. Kot ena izmed glavnih prednostnih nalog je tudi preučitev možnosti ureditve varnega peš prometa na Vinogradniški cesti. Glede na velik turistični potencial in obkolpsko območje bomo v naslednjih letih vzpostavili več peš in kolesarskih povezav v Metliki in do drugih naselij v občini (Rosalnice, Križevska vas, Vinomer pri Metliki (steljniki), Primostek, Zemelj, Podzemelj).

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

Celovita promocija hoje z argumenti zdravstvenih koristi hoje bodo vsebine rednih promocijskih in izobraževalnih dejavnosti za vse ciljne skupine prebivalstva. Najmlajšim v vrtcu in šolah kot tudi njihovim staršem bomo pozitivne strani pešačenja poskušali približati skozi mobilnostne načrte, ki bodo nadgradnja številnih že obstoječih akcij varnega prihoda v šolo. Promocijske dejavnosti pri ostalih ciljnih skupinah bomo izvajali z argumenti zdravja, boljšega počutja in skrbi za okolje.

Tretji steber: Kolesarjenje

Kolesarjenje je kot zdrav in okolju prijazen ter poceni in vsem socialnim skupinam dostopen način potovanja postal zanimiv in privlačen tudi za prebivalce občine Metlika. Bolj izravnani južni del občine z mestom Metlika in okoliškimi naselji ima zaradi relativno kratkih razdalj in izravnane reliefa velik potencial za kolesarjenje. Tudi podnebne razmere so razen v zimskih mesecih ugodne ter omogočajo uporabo kolesa večino dni v letu. Ne glede na to pa ugotavljamo, da danes kolesarjenje večinoma poteka po cestah, ki so namenjene motoriziranemu prometu. Edina površina, ki je namenjena le kolesarjem, je urejena v krožišču na vstopu v Metliko Pri Pildu.

Izzivi Občine Metlika

Kolesarjenje, ki je bilo nekoč pogosta izbira za premikanje po mestu Metlika in po 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 povzroča pri ostalih udeležencih v prometu tudi občutek **ogroženosti, nevarnosti** in mnoge odvrača od kolesarjenja. Še posebej to velja za ranljivejšie udeležence v prometu (starejši, otroci, prebivalci v slabši fizični kondiciji). Ob tem je kolesarjenje manj privlačno tudi zaradi **neobstoječe kolesarske infrastrukture**. Kolesarji danes za vožnje uporabljajo ceste, kar je nevarno, kolesarjem pa zbuja občutek ogroženosti zaradi bližine motoriziranih vozil, ki drvirjo mimo.

Posebna težava so tudi **neustrezna parkirna mesta za varno puščanje koles** z ustreznimi nadstreški in razsvetljavo.

Dosežki Občine Metlika

Kolesarjenje v občini Metlika spet postaja zanimiv potovalni način, ki prebivalcem postaja konkurenčen ostalim oblikam prevoza. K temu največ pripomorejo novejša spoznanja o njegovih številnih koristih za zdravje ljudi. Občina Metlika se je zato 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 urejanjem kolesarske infrastrukture, ki je načrtovana sočasno z načrtovanjem in obnovo nekaterih pomembnejših križišč in cestnih odsekov v Metliki in v ostalih večjih naseljih občine. Tako so bile ob izgradnji krožišča na glavni cesti pri Pildu načrtovane in

izvedene tudi kolesarske steze, ki so del državne kolesarske mreže Novo mesto–Metlika–Črnomelj. V mestu Metlika se v bližini javnih ustanov, predvsem pa v bližini vrtcev in šol, urejajo parkirišča za kolesa in kolesarnice, ki omogočajo varno puščanje koles.

K večjemu ozaveščanju o pomenu kolesarjenja prispevajo tudi kolesarski klubi, ki pa za enkrat spodbujajo predvsem športno kolesarjenje. Hkrati se razmišlja o omrežju povezanih kolesarskih poti s pripadajočo infrastrukturo, ki bi precej obogatila obstoječo turistično ponudbo na tem območju. Pozitivno je, da je čedalje več možnosti za najem kolesa (turistično društvo, posamezne kmetije in kampi ob Kolpi). V sklopu turističnih društev v Beli krajini je bilo urejenih in označenih 15 kolesarskih poti, od katerih nekatere segajo tudi v občino Metlika. V turistično-informacijskih centrih po Beli krajini je na voljo zemljevid kolesarskih poti.

Ambicije za prihodnost

Občina Metlika si bo prizadevala 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 ustrezneje vključene skupine udeležencev v prometu, ki so danes zapostavljene.

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

Za vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav v Metliki bo služila izdelana zasnova omrežja kolesarskih povezav v Metliki z zaledjem. Na podlagi tega dokumenta bo lahko infrastruktura za kolesarjenje sistematično izboljšana. Občina Metlika ima namen kupiti več električnih koles in v jedru Metlike postaviti električno polnilnico. S kolesi bo lahko s promocijskimi vožnjami in s promoviranjem zdravega načina gibanja spodbujala rabo okolju prijaznih načinov mobilnosti med prebivalci in obiskovalci.

Nove kolesarske in peš povezave bodo prednostno vzpostavljene v Metliki in do drugih naselij v občini (Rosalnice, Križevska vas, Vinomer pri Metliki, Primostek, Zemelj, Podzemelj). V večji meri bodo ureditve za kolesarje ločene od motoriziranega prometa, tako da bo družinam in tudi bolj ranljivim skupinam udeležencev v prometu omogočeno varno kolesarjenje. Urejene bodo tudi kolesarska povezava Rosalnice–Radoviči–Božakovo ter tri nove povezave na območju Suhorja pri Metliki.

Kolesarjenje bo pridobilo na ugledu in s tem pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev ter posledično večji varnosti in sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci prometa. Tak način mobilnosti bo pozitivno vplival na to, da bo občina svojim prebivalcem in obiskovalcem omogočala kakovostno bivanje in razcvet turizma.

Cilji

1. Vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav v Občini Metlika do leta 2020.
2. Povečanje deleža kolesarjev na 3 % do 2022 v primerjavi z 0,2 % v letu 2016.
3. Večji deleži kolesarjenja znotraj posameznih skupin uporabnikov do leta 2022: 6 % družin, ki prihajajo v vrtec s kolesom (4 % leta 2016); 3 % osnovnošolskih otrok, ki kolesarijo v šolo (0 % leta 2016); 6 % zaposlenih, ki na delo kolesarijo (3 % leta 2016).
4. Zmanjšanje števila v prometnih nesrečah poškodovanih kolesarjev za 50 % v obdobju 2017–2022 v primerjavi z obdobjem 2010–2015.
5. Delujoča regijska platforma na področju kolesarjenja.

Ukrepi

Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav

Za vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav v Metliki nam bo služila izdelana zasnova omrežja kolesarskih povezav v Metliki z zaledjem, ki 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 Metliki in do drugih naselij v občini (Rosalnice, Križevska vas, Vinomer pri Metliki (steljniki), Primostek, Zemelj, Podzemelj. V večji meri bodo ločene od motoriziranega prometa in tako omogočale varno kolesarjenje družinam, hkrati pa želimo obkolpsko območje približati tudi turizmu. Uredili bomo kolesarsko povezavo Rosalnice–Radoviči–Božakovo ter tri povezave na območju Suhorja pri Metliki.

Po glavni cesti Novo mesto–Metlika ter v nadaljevanju po regionalni cesti Metlika–Črnomelj poteka državna kolesarska pot. V naselju Metlika je kolesarska steza zgrajena le v krožišču, zato nameravamo v letu 2021 izdelati projektno dokumentacijo za izgradnjo kolesarske steze ob glavni cesti v naselju Metlika v sodelovanju z direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo. Glede na predvideno dinamiko izgradnje kolesarskih povezav nameravamo od leta 2019 povečati obseg rednega vzdrževanja tudi na infrastrukturi za kolesarje (vključno z zimsko službo).

Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje

Ker v Občini Metlika sledimo inovativnim rešitvam trajnostne mobilnosti, nameravamo prihodnje leto kupiti 5 električnih koles, ki bodo med drugim tudi služila za izposajo v turistične namene. S tem želimo kolesarjenje še bolj približati več ciljnim skupinam. V ta namen bomo tudi uredili polnilnico za električna kolesa v starem mestnem jedru ter vzpostavili sistem izposoje v okviru servisne točke ob Turistično informacijskem centru. Do leta 2021 se bomo sistematično lotili ureditve parkirišč za kolesa pri šoli in vrtcu (vključno z zagotovitvijo prostora za shranjevanje čelad) ter na avtobusni in železniški postaji.

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 ter s podeljevanjem certifikata Kolesarjem prijazno podjetje ter spodbujali k ureditvi parkirišč za kolesa. Z vključevanjem kolesarskih klubov v Metliki bomo sodelovali v nacionalnih kampanjah in spodbujali kolesarjenje za vse generacije, vključno s kolesarskimi treningi, in ozaveščali kolesarje o primerni opreми za različne vremenske pogoje.

Četrty steber: Javni potniški prevoz

Javni potniški prevoz je v svetu prepoznan kot učinkovit način za potovanje večjega števila ljudi hkrati, kar je tudi finančno zelo privlačno. Če je primerno urejen, omogoča različnim skupinam prebivalcev kakovostno dostopnost do glavnih ciljev in v primerjavi z osebnimi avtomobili zmanjšuje težave, ki so 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.

V občini Metlika sta urejena avtobusni in železniški prevoz. V zadnjih letih se opaža velik upad pogostosti linij javnega potniškega prevoza tako med kraji v občini kot tudi na progah, ki povezujejo Metliko z drugimi občinskimi središči in Ljubljano. Pri železnici je težava tudi nekonkurenčen potovalni čas. Zaradi teh razlogov se zmanjšuje število potnikov.

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 Metlika so tudi srednješolci in študenti, saj jim javni potniški prevoz prinaša možnost šolanja izven kraja bivanja.

Izzivi Občine Metlika

Tako kot drugod po Sloveniji se tudi na območju občine Metlika v času od osamosvojitve 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.

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 je **slabo dostopen za gibalno in funkcionalno ovirane osebe**, saj zaradi neprilagojenih postaj vozijo zgolj visokopodni avtobusi, kar je za marsikoga nepremostljiva ovira.

Dosežki Občine Metlika

V anketi, ki je bila izvedena med prebivalci, je razvidno, da prebivalci s ponudbo javnega potniškega prevoza niso zadovoljni.

Občina Metlika ima 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 je bilo v občini Metlika v letošnjem letu urejeno avtobusno postajališče ob državni cesti v Bušnji vasi, načrtuje pa se tudi ureditev avtobusnih postajališč v naseljih Grm in Gradac.

Ambicije za prihodnost

Občina Metlika želi 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 smotrnejšo rabo javnih prevozov bodo šolski prevozi povezani s prevozi v sosednjih občinah. Linije avtobusnih prevozov, ki jih uporabljajo zaposleni, bodo vključevale tudi ostale uporabnike. S tako integracijo bo izboljšana ponudba prevozov na aktualnih destinacijah.

Javni potniški prevoz bomo z ustrezno ponudbo, ki bo temeljila na reorganizaciji omrežja, integraciji različnih ponudb, informacijski podpori sistema in ozaveščanju prebivalcev, bistveno izboljšali in s tem spremenili mobilnostne navade v občini Metlika. Prebivalci Metlike bomo imeli 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«, oziroma projekt Prostofer.

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

1. Povečanje deleža uporabe JPP na 35 % do leta 2022 v primerjavi z 32,1 % v letu 2016.
2. Povečanje deleža uporabe JPP za potovanja na delo na 6 % leta 2022 v primerjavi s 4 % leta 2016.
3. Zmanjšanje števila osnovnošolcev, ki uporabljajo JPP za prevoz v šolo na 48 % do leta 2022 (52 % leta 2016).
4. Izboljšanje ponudbe in storitev JPP do leta 2020.

Ukrepi

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

Razpršena poseljenost v Občini Metlika in zahtevnost sistema javnega potniškega prevoza zahtevata področno preučitev možnosti razvoja. Preučitev možnosti nadaljnjega razvoja (vožnja na poziv, nadaljevanje projekta Prostofer) bo sledila izvedenim ukrepom izboljšanja ponudbe in storitev po letu 2017.

Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP

S povečanjem pogostosti voženj medkrajevnega avtobusnega in železniškega 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 na Slovenske železnice in ponudnikom avtobusnega prevoza o iskanju rešitve povečanja dostopnosti javnega potniškega prometa vsem generacijam. Za začetek izboljšanja ponudbe prevozov v Metliki in okolici se bomo v letu 2018 vključili v projekt Prostofer. Sistematično bomo preučevali ustreznost umestitve novih avtobusnih postajališč na nevarnih in ozkih odsekih ter nadaljevali redno dejavnost opremljanja postajališč v občini z nadstreški, urbano opremo, razsvetljavo in stojali za kolesa. Dana pa bo tudi pobuda na Slovenske železnice o namestitvi svetlobne signalizacije na nezavarovana železniška prehoda Geršiči in Krivoglavice, saj sta omenjena prehoda tudi del šolske poti. Kot dodatno ponudbo uporabnikom pa bomo glavno avtobusno in železniško postajo opremili z brezplačno dostopnim brezžičnim internetom. Z namenom povečanja dostopnosti in smotrnejše porabe proračunskih sredstev bomo integrirali šolske prevoze v sistem rednega avtobusnega prevoza in poskušali doseči dogovor o integraciji delavskega 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 v kombinaciji avtobus – vlak ter kolo – vlak, saj je bilo to pred leti že uvedeno, vendar zaradi porasta avtomobilizma tudi kmalu opuščeno.

Peti steber: Motorizirani promet

Uporaba avtomobila kot potovalnega sredstva bo v določenih prilikah še vedno logična in upravičena izbira, in to kljub temu da se bodo razvijali drugi, trajnostni načini mobilnosti. Najnovejše tehnologije gredo v smer, da lahko pričakujemo uporabo avtomobila brez negativnih posledic za okolje, kar je zagotovo velik potencial tudi za Občino Metlika. Vendar se je treba zavedati, da kljub temu naraščanje stopnje motorizacije vodi v nesmiselne in neupravičene investicije v prometno infrastrukturo, kot jo večinoma poznamo danes: narašča mreža prometnic, potrebe za parkirišči so čedalje večje in prostorsko potratne. Nove infrastrukturne ureditve po izkušnjah namreč vedno privabijo dodaten promet, ki nove površine kmalu spet zapolni.

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 Metlika

Motorizacija prebivalstva narašča kljub visokim stroškom lastništva in uporabe avtomobila. Delež izdatkov za mobilnost v Sloveniji je med višjimi v EU, prebivalci pa nimajo kakovostne alternative lastništvu osebnega avtomobila. Povečana raba povečuje potrebe cestnega prometa po vedno novih ureditvah (ceste, parkirišča). Z novo infrastrukturo, namenjeno motoriziranemu prometu, občina odgovarja na povečano povpraševanje, zanj se 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 življenje 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 nedisciplina voznikov in neupoštevanje omejitev hitrosti, kar je pomemben vzrok **slabe prometne varnosti**.

Dosežki Občine Metlika

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, vrtci in drugimi objekti, ob katerih zmanjšano največjo dovoljeno hitrost opredeljuje tudi državna zakonodaja.

Občina Metlika je pripravila ureditev parkirišča za osebne avtomobile pri zdravstvenem domu, ki je omejeno z režimom kratkotrajnega parkiranja, s čimer se zmanjšuje zasedenost parkirišča z dnevnimi migranti, ki so do zdaj ta prostor uporabljali za daljše parkiranje.

Za povečanje varnosti udeležencev prometa v Občini Metlika je občina kupila prikazovalnik hitrost. Po potrebi ga za opozarjanje voznikov o morebitni prekoračeni hitrosti postavlja na bolj problematičnih odsekih cest in s tem prispeva k večji varnosti udeležencev v prometu.

Ambicije za prihodnost

Na osnovi novih spoznanj o negativnih posledicah prometa z osebni avtomobili z ene strani ter o pozitivnih učinkih trajnostno načrtovanega prometa z druge se bo pri prebivalcih občine Metlika 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 Metlike 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 občine Metlika kot pomembne turistične destinacije.

Prometna kultura udeležencev v prometu se bo povečala, prebivalci se bodo pogosteje odločali za nakup okolju prijaznih vozil, saj bo vzpostavljena osnovna mreža polnilnic za električna vozila.

Cilji

1. Zmanjšanje deleža poti z avtomobili na 54 % do leta 2022 v primerjavi z 62 % leta 2016.
2. Zmanjšani deleži poti z avtomobili znotraj posameznih skupin uporabnikov (65 % družin, ki prihajajo v vrtec z avtom (74 % leta 2016); 29 % osnovnošolskih otrok, ki so v šolo pripeljeni z avtomobilom (36 % leta 2016); 53 % zaposlenih, ki prihajajo na delo z avtomobilom (61 % leta 2016)).
3. Zmanjšanje prekoračenih hitrosti avtomobilov znotraj stanovanjskih območij in v okolici vrtca in šol za 50 % glede na izvedene ukrepe do 2022.
4. Vzpostavljanje nadzorovanega parkiranja v širšem območju mestnega središča – vsaj 5 % parkirnih mest do leta 2022.
5. Zmanjšanje števila kršitev nepravilnega parkiranja za 50 % do 2022 glede na 2016.
6. Vzpostavljena osnovna mreža polnilnic za električna vozila do 2022.

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 prometno načrtovanje, bomo izvedli pilotno območje prijaznega prometa v okolici Osnovne šole Metlika.

Kot drugo prednostno območje ureditve prijaznega prometa bo urejeno območje v okolici vrtca, zato bomo najprej izdelali idejno zasnovano ureditve območja prijaznega prometa v okolici Vrtca Metlika v letu 2020. Končni cilj je v Metliki vzpostaviti čim več območij prijaznega prometa in s tem uvedbo trajnostne mobilnosti.

Za zmanjšanje tranzitnega prometa skozi Metliko bomo že v letu 2017 podali pobudo na Ministrstvo za infrastrukturo o popolni prepovedi tranzitnega tovornega prometa na glavni cesti Novo mesto–Metlika do izgradnje obvozne ceste Metlika. Glede na velik potencial gospodarskega razvoja v Metliki bomo podali tudi pobudo o nujnosti izgradnje obvozne ceste (preusmeritev tovornega prometa iz središča Metlike na obvozno cesto) ter ureditve že predvidenih dodatnih odstavnih pasov na glavni cesti Novo mesto–Metlika.

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

S pomočjo prenosnih prikazovalnikov hitrosti (nakup dodatnega v letu 2018) 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 2018 bomo v Metliki uredili celotno parkirno politiko. Uvedli bomo sistem upravljanja parkiranja na območju starega mestnega jedra Metlike in preučili možnosti za ureditev parkirišča na glavni avtobusni postaji za uporabnike skupnih voženj – nadzorovano parkiranje. 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 do leta 2022 postaviti polnilnico za električne avtomobile.

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, upokojenci, gibalno in funkcionalno ovirani).

AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT

V okviru Celostne prometne strategije Občine Metlika (CPS OM) 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 Metlika. V njem so opredeljeni viri financiranja, zahtevnost, odgovornost ter časovna izvedba predvidenih ukrepov.

Akcijski načrt je rezultat predhodnih korakov izdelave CPS Občine Metlika, razvoj katerih je vodila strokovna ekipa za pripravo CPS Občine Metlika, dejavno pa so bili vanj vključeni tudi predstavniki občine in ključnih deležnikov ter splošna javnost. Koraki izdelave CPS Občine Metlika 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

Celostno prometno načrtovanje					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova CPS					
Spremljanje kazalnikov CPS in poročanje MzI*	1500 €/leto	majhna	OM in zunanji izvajalec	letno od 2017 do 2022	*zahtevano po pogodbi z MzI
Posodobitev CPS	9000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	2019	
Prenova CPS	45 000 €* [*]	srednja	OM, OSOM in zunanji izvajalec	2022	*pričakovano sofinanciranje MzI

Celostno prometno načrtovanje					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov	Brez*	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost od 2017	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
Sveženj 2: Krepitev občinske uprave					
Redno vključevanje v projekte EU o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti	Brez*	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost	*sredstva iz naslova projekta
Zaposlitev dodatne osebe, pristojne za trajnostno mobilnost na občini *	Brez*	srednja	OM	od 2018	*udeležba kot del sodelovanja v projektih EU, 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	OM	redna dejavnost od 2017	*udeležba kot del sodelovanja v projektih EU, razen v primeru sofinanciranja projekta
Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja					
Integracija prostorskih aktov s CPS	Brez*	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost od leta 2017	*v okviru rednih sprememb prostorskih aktov
Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v načrtovanje drugih sektorjev v OM	Brez*	majhna	OM 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	OM, OSOM in zunanji izvajalec	od 2022	*pričakovano sofinanciranje MzI
Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti					
Mobilnostni načrt za OŠ Metlika z načrtom varnih šolskih poti in Idejna zasnova ureditve območja prijaznega prometa v okolici šole	10 000 €*	zahtevna	OM, OŠM in zunanji izvajalec	2018–2020	*možnost sofinanciranja MOP
Izvedba pilotnega območja prijaznega prometa v okolici Osnovne šole Metlika	325 000 €*	zahtevna	OM, OŠM in zunanji izvajalec	2018–2020	*v kombinaciji z izgradnjo povezovalne ceste
Mobilnostni načrt za Zdravstveni dom	5000 €*	zahtevna	OM, ZDM in zunanji izvajalec	2018–2020	*možnost sofinanciranja MOP

Mobilnostni načrt za Vrtec Metlika	5000 €*	zahtevna	OM, VM in zunanji izvajalec	2018–2020	*možnost sofinanciranja MOP
Mobilnostni načrt za Osnovno šolo Podzemelj	5000 €*	zahtevna	OM, OŠP in zunanji izvajalec	2018–2020	*možnost sofinanciranja MOP
Izdelava idejne zasnove ureditve območja prijaznega prometa v okolici Vrtca Metlika	3500 €	zahtevna	OM, VM in zunanji izvajalec	2020	
Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vse stebre, npr. Evropski teden mobilnosti (vsaj ena akcija na leto)	1000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost	

OM – Občina Metlika, OSOM – Občinski svet Občine Metlika, Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo, MOP – Ministrstvo za okolje in prostor, OŠM – Osnovna šola Metlika, VM – Vrtec Metlika, ZDM – Zdravstveni dom Metlika, OŠP – Osnovna šola Podzemelj

2. steber: Hoja

Hoja					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo					
Izdelava zasnove omrežja peš povezav v Metliki z zaledjem	8000 €	zahtevna	OM in zunanji izvajalec	2017–2018	
Preveritev in morebitna usklajitev projektne dokumentacije Ureditve odprtih javnih prostorov starega mestnega jedra Metlika glede na načela CPS OM	brez	srednja	OM	2017–2022	
Izgradnja pločnika za pešce in avtobusnega postajališča skozi naselje Grm	210 000 €*	zahtevna	OM, DRSI in zunanji izvajalec	2017	*sofinanciranje in sodelovanje z DRSI Ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje in JPP
Osvetlitev podhoda pod železniško progo na Cankarjevi cesti	1000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	2017	
Izgradnja pločnika za pešce, kolesarske steze in avtobusnega postajališča skozi naselje Gradac	300 000 €*	zahtevna	OM, DRSI in zunanji izvajalec	2017–2018	*sofinanciranje in sodelovanje z DRSI Ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje in JPP

Hoja					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Preučitev možnosti za ureditev površin za pešce na Vinogradniški cesti	4000 €	zahtevna	OM in zunanji izvajalec	2018	
Izgradnja pločnika za pešce ob regionalni cesti R1-218/1211 Metlika–Podzemelj do dislocirane enote Doma starejših občanov	132 500 €*	srednja	OM in zunanji izvajalec	2018	*prijava na EU sredstva
Izgradnja pločnika za pešce v naselju Bočka – 2. faza: cesta A, A1 in 3. faza: cesta B	200 000 €*	srednja	OM in zunanji izvajalec	2017–2022	*prijava na sredstva EU
Vzpostavitev krožne peš in kolesarske povezave Mestni Log–ob Kolpi–Rosalnice–Svržaki–Bočka–ob Sušici–Križevska vas	40 000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	2019	ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave od CBE skozi naselje Križevska vas s povezavo do regionalne ceste R1-218/1211 Metlika–Podzemelj v km 1580 (»Gaugen hrib«)	15 000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	2020	ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Rosalnice–Vinomer pri Metliki (steljniki) –Svržaki	5000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	do 2021	ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave ob regionalni cesti R1-218/1211 Metlika–Podzemelj (1580–2790) ter v nadaljevanju skozi naselja Primostek–Zemelj–Podzemelj	30 000 €*	srednja	OM, DRSI in zunanji izvajalec	do 2021	*sofinanciranje in sodelovanje z DRSI za območje izven naselja ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Izgradnja pločnika za pešce od križišča Bereča vas– Bušinja vas do avtobusnega postajališča v Bušinji vasi s preходом za pešce v križišču	30 000 €*	srednja	OM, DRSI in zunanji izvajalec	do 2021	*sofinanciranje in sodelovanje z DRSI za območje izven naselja
Ureditev prehoda za pešce na Hrastu	2000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	do 2021	
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Dolnji Suhor–Gornji Suhor–Ravnace–Drage–Dole	3000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2021	ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje

Hoja					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Dolnji Suhor–Dragomlja vas–Bereča vas–Gornja Lokvica–Dolnja Lokvica	3000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2021	ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Bušinja vas–Grabrovec–Berčice–Metlika	5000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2021	ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Bušinja vas–Brezovica–Bojanja vas–Radovica–Krašnji vrh	6000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2021	Ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Izgradnja pločnika za pešce mimo pokopališča Sv. Rok v Metliki	50 000 €*	zahtevna	OM in zunanji izvajalec	do 2022	*Prijava na sredstva EU
Izgradnja površin za pešce in kolesarje na odseku G2/105 pri poslovni coni »pri Pildu«	530 000 €*	zahtevna	OM in zunanji izvajalec	do 2022	*Prijava na sredstva EU Ukrep zapisan tudi v stebru Kolesarjenje
Izgradnja površin za pešce v poslovni coni »pri Pildu« (2a. in 3. faza)	170 000 €*	zahtevna	OM in zunanji izvajalec	do 2022	*Prijava na sredstva EU
Odpravljanje ovir za gibalno ovirane	2000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost	
Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce	10 000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost	Vključuje tudi zimsko službo
Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih hoje					
Promocijske in izobraževalne dejavnosti za odrasle, predvsem z argumenti zdravstvenih koristi hoje, izvedba vsaj dveh dejavnosti na leto	1000 €/leto	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost od 2017	Možno sodelovanje v kampanjah zdravstvenega resorja
Promocijske in izobraževalne dejavnosti za otroke – del Mobilnostnega načrta za OŠ in vrtec	1500 €	majhna	OM, OŠM, OŠP, VM in zunanji izvajalec	2020	

OM – Občina Metlika, OSOM – Občinski svet Občine Metlika, Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo, DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo, OŠM – Osnovna šola Metlika, OŠP–Osnovna šola Podzemelj, VM – Vrtec Metlika

3. steber: Kolesarjenje

Kolesarjenje					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav					
Izdelava zasnove omrežja kolesarskih povezav v Metliki z zaledjem	8000 €	zahtevna	OM in zunanji izvajalec	2017–2018	
Izgradnja pločnika za pešce, kolesarske steze in avtobusnega postajališča skozi naselje Gradac	Brez *	zahtevna	OM, DRSI in zunanji izvajalec	2017–2018	*sofinanciranje in sodelovanje z DRSI Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja in JPP
Vzpostavitev kolesarske povezave Rosalnice–Radoviči–Božakovo	7000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	2018	
Vzpostavitev krožne peš in kolesarske povezave Mestni Log–ob Kolpi–Rosalnice–Svržaki–Bočka–ob Sušici–Križevska vas	Brez*	srednja	OM in zunanji izvajalec	2019	* Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Izgradnja peš in kolesarske povezave od CBE skozi naselje Križevska vas s povezavo do regionalne ceste R1-218/1211 Metlika–Podzemelj v km 1580 (»Gaugen hrib«)	Brez*	srednja	OM in zunanji izvajalec	2020	* Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Rosalnice–Vinomer pri Metliki (steljniki) –Svržaki	Brez*	majhna	OM in zunanji izvajalec	do 2021	* Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave ob regionalni ceste R1-218/1211 Metlika–Podzemelj (1580–2790) ter v nadaljevanju skozi naselja Primostek–Zemelj–Podzemelj	Brez*	srednja	OM, DRSI in zunanji izvajalec	2021	*sofinanciranje in sodelovanje z DRSI za območje izven naselja Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja

Kolesarjenje					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Izdelava PZI projektne dokumentacije za izgradnjo kolesarske steze ob glavni cesti v naselju Metlika	15 000 €*	srednja	OM, DRSI in zunanji izvajalec	2021	*možnost sofinanciranja DRSI
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Dolnji Suhor–Gornji Suhor–Ravnace–Drage–Dole	Brez*	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2021	Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Dolnji Suhor–Dragomlja vas–Bereča vas–Gornja Lokvica–Dolnja Lokvica	Brez*	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2021	Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Bušinja vas–Grabrovec–Berčice–Metlika	Brez*	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2021	Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Vzpostavitev peš in kolesarske povezave Bušinja vas–Brezovica–Bojanja vas–Radovica–Krašnji –Vrh	Brez*	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2021	Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Izgradnja površin za pešce in kolesarje na odseku G2/105 pri poslovni coni »pri Pildu«	Brez *	zahtevna	OM in zunanji izvajalec	do 2022	*Prijava na sredstva EU Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarje	5000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost od 2019	Vključuje tudi zimsko službo
Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje					
Nakup 5 električnih koles	12 500 €*	srednja	OM in zunanji izvajalec	2018	*Prijava na sredstva – Interreg
Ureditev polnilnice za električna kolesa v starem mestnem jedru	3000 €*	srednja	OM in zunanji izvajalec	2018	*Sofinanciranje od dobavitelja električne energije
Ureditev parkirišč za kolesa pri šoli in vrtcu, avtobusni in železniški postaji	2000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	2018–2021	
Zagotoviti prostor za shranjevanje čelad v šoli in vrtcu	brez	srednja	OM, OŠM, OŠP, VM in zunanji izvajalec	2018–2021	

Kolesarjenje					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja					
Promocija kolesarjenja in organizacija kolesarskih treningov in programov za vse generacije	500 €/leto	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost od 2017	
Izposoja koles v okviru servisne točke ob TIC	brez	majhna	OM in zunanji izvajalec	2018	
Sodelovanje v nacionalnih kampanjah spodbujanja kolesarjenja z vključevanjem kolesarskih klubov občine Metlika	brez	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost	
Ozaveščevalne akcije za kolesarje o primerni opreми za različne vremenske pogoje	300 €/leto	majhna	OM in zunanji izvajalec	od 2018	

OM – Občina Metlika, MZI – Ministrstvo za infrastrukturo, DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo, OŠM – Osnovna šola Metlika, OŠP-Osnovna šola Podzemelj, VM – Vrtec Metlika

4. steber: Javni potniški prevoz

Javni potniški prevoz					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v Občini Metlika					
Preučitev možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v Občini Metlika	8000 €	majhna	OM in zunanji izvajalec	2019–2020	
Pridobitev pilotnih projektov razvoja JPP v malih občinah	Brez*	majhna	OM in zunanji izvajalec	do 2022	* v primeru sofinanciranja
Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe in storitev JPP					
Izgradnja pločnika za pešce in avtobusnega postajališča skozi naselje Grm	Brez*	zahtevna	OM, DRSI in zunanji izvajalec	2017	*sofinanciranje in sodelovanje z DRSI Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Pobuda o povečanju pogostosti linij medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki	Brez	srednja	OM	2017	
Pobuda na SŽ za namestitve svetlobne signalizacije na nezavarovana železniška prehoda Geršiči in Krivoglavice	brez	srednja	OM	2017	
Vključitev v projekt Prostofer	6000 €/leto	srednja	OM	2018	
Preučitev ustreznosti umestitve avtobusnih postajališč ter izdelava dokumentacije za ureditev avtobusnih postajališč	4500 €/leto*	zahtevna	OM, DRSI in zunanji izvajalec	do 2022	*sofinanciranje in sodelovanje z DRSI
Oprema vseh postajališč JPP v občini (nadstreški, klopi, vozni redi, razsvetljava, stojala za kolesa)	1000 €/leto	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost	

Javni potniški prevoz					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Oprema glavne avtobusne in železniške postaje z brezplačnim brezžičnim internetom	Brez*	majhna	OM in zunanji izvajalec	2018	*razen v primeru sofinanciranja
Integracija šolskih prevozov v sistem rednega JPP ali v delavski prevoz	1000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	2018	
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o ponudbi in koristih JPP					
Informiranje prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi JPP	Brez*	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost	*zajeto v drugih povezanih dejavnostih
Promocija uporabe JPP v kombinaciji z avtobusom in vlakom, kolesom in vlakom	Brez*	majhna	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost	*zajeto v drugih povezanih dejavnostih
Promocija varnih šolskih poti	Brez*	majhna	OM, SPV	redna dejavnost po ureditvi šolskih poti	*zajeto v drugih povezanih dejavnostih

OM – Občina Metlika, SPV – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, DRSI – Direkcija RS za ceste, SŽ – Slovenske železnice

5. steber: Motorizirani promet

Motoriziran promet					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
Redno vzdrževanje cestnega omrežja	300 000€/leto*	srednja	OM in zunanji izvajalec	redna dejavnost	*vključuje tudi zimsko službo
Pobuda na MzI za gradnjo obvoznice okoli mesta Metlika	brez	zahtevna	OM	2017	
Pobuda na MzI za omejitev tovornega tranzitnega prometa na glavni cesti G2-105/0256 – Novo mesto–Metlika čez Gorjance	brez	zahtevna	OM	2017	
Pobuda na Ministrstvo za infrastrukturo za ureditev odstavnih pasov na glavni cesti G2-105/0256 – Novo mesto–Metlika čez Gorjance	brez	zahtevna	OM	2017	
Sveženj 2: Umirjanje motoriziranega prometa					
Umiritev prometa na vpadnicah (nadzor hitrosti)	brez	majhna	OM	redna dejavnost	V sodelovanju s policijo
Nakup prenosnega prikazovalnika hitrosti	3000 €	srednja	OM	2018	
Načrt celovitega urejanja parkiranja v Metliki	2000 €	srednja	OM in zunanji izvajalec	2018	
Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa					
Uvedba upravljanja parkiranja na območju starega mestnega jedra Metlike	500 €/leto	srednja	OM in medobčinsko redarstvo	redna dejavnost	
Preučitev ureditve parkirišča na glavni avtobusni postaji za uporabnike skupnih voženj	2000 €	srednja	Občina Metlika (OM) in zunanji izvajalec	2018	
Poostreitev nadzora nad nepravilnim parkiranjem (prehodi za pešce, pločniki, mesta za dostavo)	brez	majhna	OM in medobčinsko redarstvo	redna dejavnost	

Motorizirani promet					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
Postavitev polnilnice za električne avtomobile	3000 €* 	srednja	OM in zunanji izvajalec	do 2022	*sofinanciranje od dobavitelja električne energije
Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu					
Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	500 €/ leto*	majhna	OM	redna dejavnost	*sodelovanje pri nacionalnih kampanjah
Informiranje prebivalcev o ukrepih na področju parkiranja	brez	majhna	OM	redna dejavnost	

Na podlagi 16. člena Statuta Občine Metlika (Uradni list RS, št. 79/2016) je Občinski svet Občine Metlika na svoji ____ redni seji, dne 30.3.2017, sprejel

S K L E P
o sprejemu Celostne prometne strategije Občine Metlika z akcijskim načrtom

1. člen

Občinski svet Občine Metlika sprejme Celostno prometno strategijo Občine Metlika z akcijskim načrtom.

2. člen

Sklep in dokument strategije se posreduje Ministrstvu za infrastrukturo Republike Slovenije.

Številka: 370-2/2014
Datum: 30.3.2017

Darko Zevnik
župan Občine Metlika