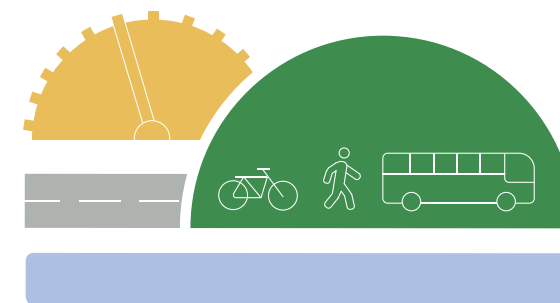
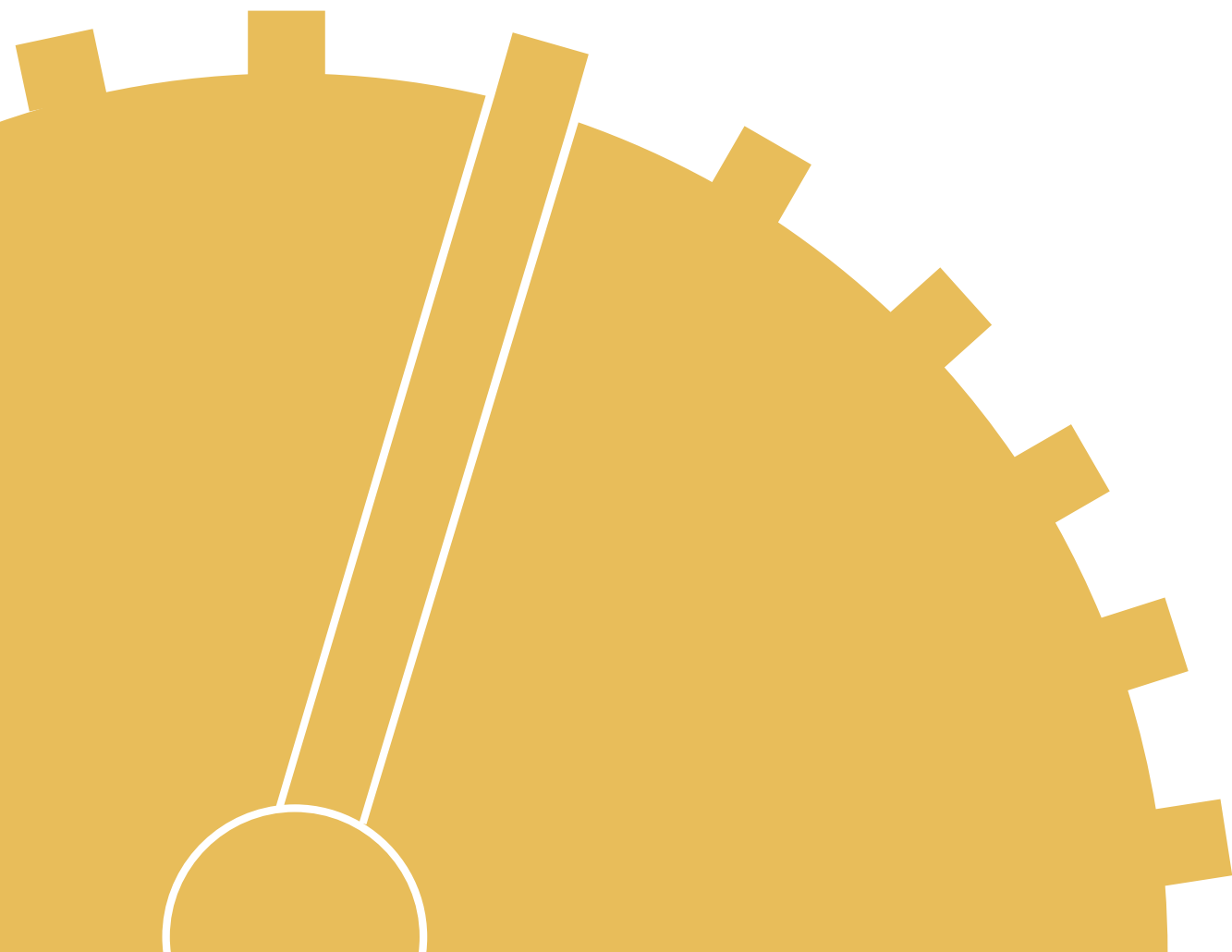


OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE STRAŽA





OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
O B Č I N E
S T R A Ź A

KAZALO

NAGOVOR ŽUPANA • 7

1. OBČINA STRAŽA IN CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA • 8

1.1 PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE • 10

2. CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA • 12

3. VIZIJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI • 15

4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA • 18

4.1 DEMOGRAFSKI TRENDI V OBČINI • 18

4.2 SOCIOEKONOMSKI TRENDI V OBČINI • 20

4.3 UPORABA POSAMEZNIH PROMETNIH NAČINOV V OBČINI • 21

4.4 VARNOST PEŠCEV V PROMETU • 23

4.5 POGLEDI KLJUČNIH DELEŽNIKOV NA STANJE IN IZZIVE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI • 24

4.6 POVRŠINE, NAMENJENE PEŠCEM • 25

4.7 POVRŠINE, NAMENJENE KOLESARJEM • 26

4.8 JAVNI POTNIŠKI PROMET IN POTREBNE IZBOLJŠAVE • 27

4.9 TEŽAVE MOTORNEGA PROMETA • 28

5. PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI • 30

6. PET STEBROV ZA VARNO, DOSTOPNO IN ZELENO OBČINO • 33

6.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE • 36

6.2 DRUGI STEBER: HOJA • 40

6.3 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE • 43

6.4 ČETRTO STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET • 46

6.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET • 49

7. AKCIJSKI NAČRT • 54





NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke, spoštovani občani,

Občinska celostna prometna strategija, ki jo imate pred seboj, je rezultat skupnega prizadevanja za boljšo, varnejšo in trajnostno mobilnost v naši občini.

V procesu priprave strategije ste s svojimi predlogi, opaznanji in pobudami pomembno prispevali k njeni vsebini. Vaše sodelovanje je bilo ključno – in prav zaradi tega dokument odraža resnične potrebe naše skupnosti.

Zavedamo se, da promet pomembno vpliva na kakovost življenja v naši občini – na varnost, okolje, dostopnost, pa tudi na zdravje in medsebojno povezanost. Ker celostna prometna strategija niso nove ceste, križišča, parkirišča, infrastruktura, ampak sprememba potovalnih navad in načrtovanje ukrepov za ljudi, smo se odločili, da promet začnemo načrtovati bolj celovito, premišljeno in predvsem trajnostno. Dokument Občinska celostna prometna strategija Občine Straža nam pri tem zagotavlja trdne temelje. Strategija določa jasno vizijo in vlogo prometa v prostoru, usmerjeno v dobrobit vseh prebivalcev – od najmlajših do starejših. Ponuja konkretne ukrepe, s katerimi bomo korakoma izboljševali prometno ureditev, kakovost bivanja in varnost v prostoru.

Vsem, ki ste v preteklih mesecih sodelovali pri njenem nastanku, se iskreno zahvaljujem. Verjamem, da bomo s skupnimi močmi uspešno uresničili zastavljene cilje.

Dušan Krštinc,
župan Občine Straža

OBČINA STRAŽA IN CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Občina Straža leži v jugovzhodnem delu Slovenije in se razprostira na območju med reko Krko in razgibanim gričevnatim zaledjem Dolenjske. Straža je ena izmed manjših slovenskih občin, vendar ima izrazito lokalno identiteto in razvit občutek za skupnost. Središče občine je naselje Straža, ki leži ob pomembni prometni osi med Novim mestom in Žužemberkom, v bližini regionalne ceste, ki povezuje dolenjsko prestolnico z Ljubljano in Kočevjem. Ugodna lega ob reki Krki daje kraju dodano vrednost – tako z vidika naravnega okolja kot tudi turističnega in rekreacijskega potenciala. Krka ponuja številne možnosti za prosti čas (kopanje, čolnarjenje, ribolov) in privablja tudi obiskovalce iz krajev zunaj občinskih meja. Na področju javne infrastrukture in družbenih dejavnosti občina zagotavlja osnovne storitve: ima sodobno osnovno šolo z vrtcem, knjižnico, športno infrastrukturo in večnamenski kulturni dom. Občina se ponaša z aktivnim kulturnim in športnim življenjem, številna društva pa prispevajo k bogatemu družabnemu utripu. Posebej velja izpostaviti uspešno medgeneracijsko sodelovanje. Občina Straža si v zadnjih letih prizadeva za trajnostni razvoj, kar vključuje skrb za okolje, trajnostno mobilnost in kakovostno bivanje za vse generacije.



Celostno razumevanje in upravljanje prometa sta ključna temelja za izboljšanje kakovosti življenja v skupnosti ter ustvarjanje ugodnih pogojev za njen razvoj. Pomembno je ravnati strateško premišljeno, finančno učinkovito in s podporo prebivalcev. Urejen promet ne prinaša le boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov mobilnosti za prebivalce, manjših prometnih zastojev in učinkovitejših investicij, temveč tudi večje zadovoljstvo prebivalcev in zmanjšanje onesnaževanja. Poleg tega celostna obravnava prometa prispeva k opaznemu izboljšanju kakovosti življenja in krepki razvojne možnosti občine.

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



Prve nacionalne smernice za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij so v Sloveniji izšle leta 2012 in so postavile pomemben mejnik pri uvajanju sodobnih pristopov k načrtovanju prometa. V letu 2023 so bile prenovljene – dodane so jim bile konkretne izkušnje in sveža spoznanja, ki so se nabrali v desetih letih dinamičnega razvoja na številnih področjih mobilnosti in skozi izvajanje tega koncepta pri nas. Prenovljene smernice upoštevajo posodobitve, ki so jih doživeli sorodni evropski dokumenti (denimo Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019).

1.1 PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Straža se zaveda pomena trajnostne mobilnosti, zato je leta 2024 uspešno kandidirala za sofinanciranje izdelave občinske celostne prometne strategije, ki usmerja prihodnji razvoj prometa v občini. Strategija predvideva izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje in javni prevoz ter zmanjšanje obsega osebnega motornega prometa. Osrednji del dokumenta sestavljajo premišljeno zasnovani ukrepi in akcijski načrt. Dokument je pripravljen v skladu z veljavno zakonodajo, pravilniki, smernicami in minimalnimi standardi, ki zagotavljajo strokovno podlago in skladnost z nacionalnimi cilji. V procesu izdelave je bil poseben poudarek namenjen vključevanju javnosti, saj ta pomeni ključni segment načrtovanja.



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

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

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

VZPOSTAVITEV PROCESA

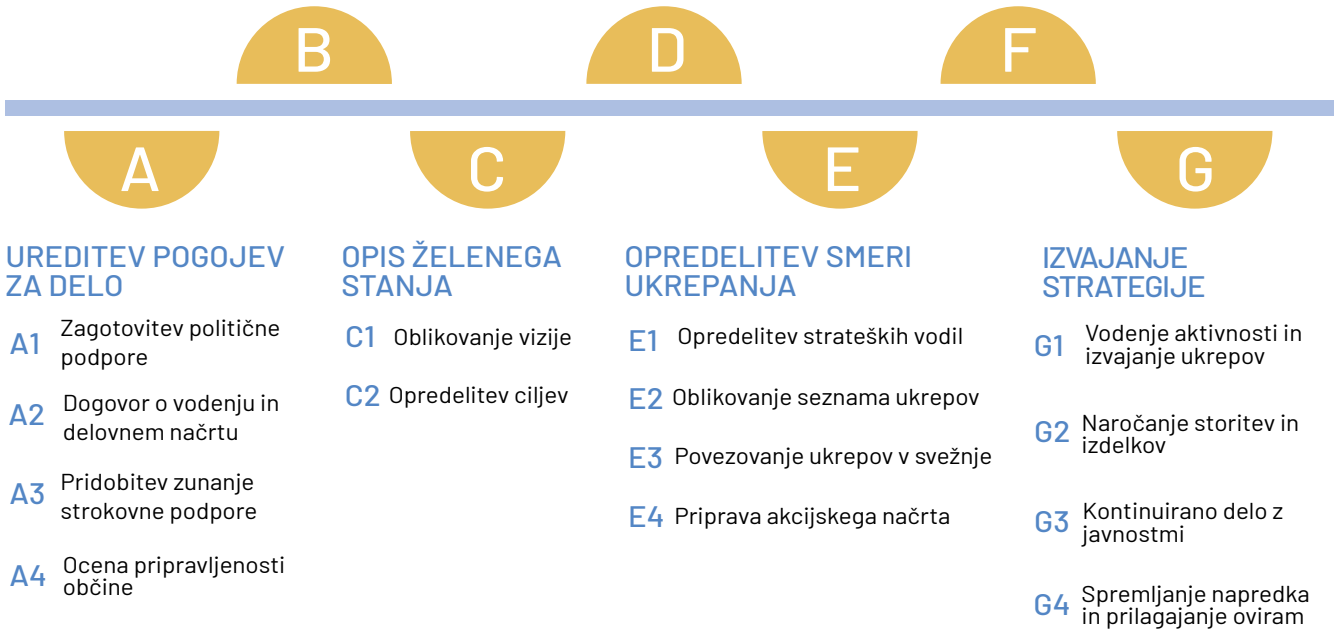
- B1 Opredelitev območja obravnave in odgovornosti
- B2 Oblikovanje časovnega načrta
- B3 Sodelovanje sektorjev v občini
- B4 Vključevanje ključnih deležnikov
- B5 Načrtovanje vključevanja javnosti

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

- D1 Vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa
- D2 Opredelitev kazalnikov
- D3 Zbiranje podatkov za analizo stanja
- D4 Evidenca izzivov in priložnosti
- D5 Opredelitev ciljnih vrednosti

PRIPRAVA IN POTRDI TEV STRATEGIJE

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



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

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



TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

Ključne značilnosti tradicionalnega načrtovanja prometa

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

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



Boljša kakovost bivanja

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

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

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

Izboljšana prometna varnost

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



CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Ključne značilnosti celostnega načrtovanja prometa

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

Izboljšani mobilnost in dostopnost

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

Izboljšana podoba občine

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



Odločitve, ki jih javnost podpira

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

Učinkovita obravnava obveznosti

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

Nove, celovite politične vizije

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

Izboljšanje dostopa do sredstev

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

VIZIJA RAZVOJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

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

VIZIJA OBČINE STRAŽA

»Občina Straža zagotavlja dostopen in učinkovit prometni sistem, z urejenim tranzitnim tovornim prometom ter ustrezno opremljenimi površinami za pešce in kolesarje, kar prispeva k višji kakovosti življenja in zagotavlja varnost vseh udeležencev v prometu.«



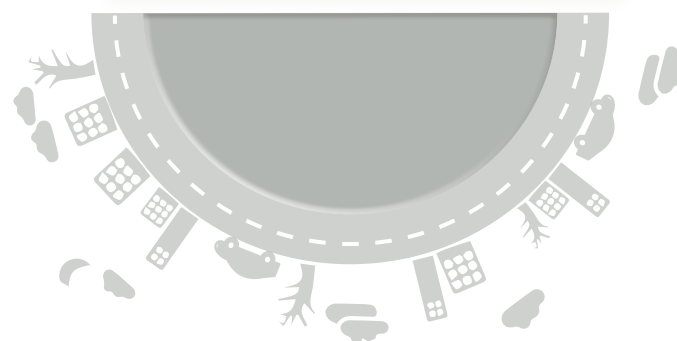
CILJI OBČINE STRAŽA

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

1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
2	Zagotavljanje varnih površin za pešce in kolesarje
3	Ureditev varnega tranzitnega tovornega prometa
4	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
5	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
6	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
7	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti
8	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa
9	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo



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



	CILJ	CILJNA VREDNOST
1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Do leta 2032 izvesti po 3 aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti in varnosti v prometu na leto, trenutna vrednost je 1 aktivnost (ETM).
2	Zagotavljanje varnih površin za pešce in kolesarje	Do leta 2032 zgraditi vsaj 5 km varnih pešpoti in kolesarskih poti. (Gre predvsem za državne ceste.)
3	Ureditev varnega tranzitnega tovornega prometa	Delež tovornega prometa na glavni prometnici v občini do leta 2032 zmanjšati s 6 % na 3 %.
4	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Do leta 2032 doseči, da bo za prihod na delo vsaj 7 % ljudi uporabljalo kolo (zdaj 2 %).
5	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Število potnikov na avtobusih javnega prevoza na glavni prometnici v občini do leta 2032 zvišati na 4,0 % (zdaj 1,4 %).
6	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Delež prebivalcev, ki hodijo v šolo peš, do leta 2032 povečati na 40 % (zdaj 24 %).
7	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Delež prebivalcev, ki za prihod na delo uporabljajo javni prevoz, do leta 2032 povečati na 4 % (zdaj 0 %).
8	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Delež uporabe avtomobila do leta 2032 znižati z 92 % na 80 %.
9	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež prebivalcev, ki za prihod na delo uporabljajo kolo, do leta 2030 povečati na 7 %.

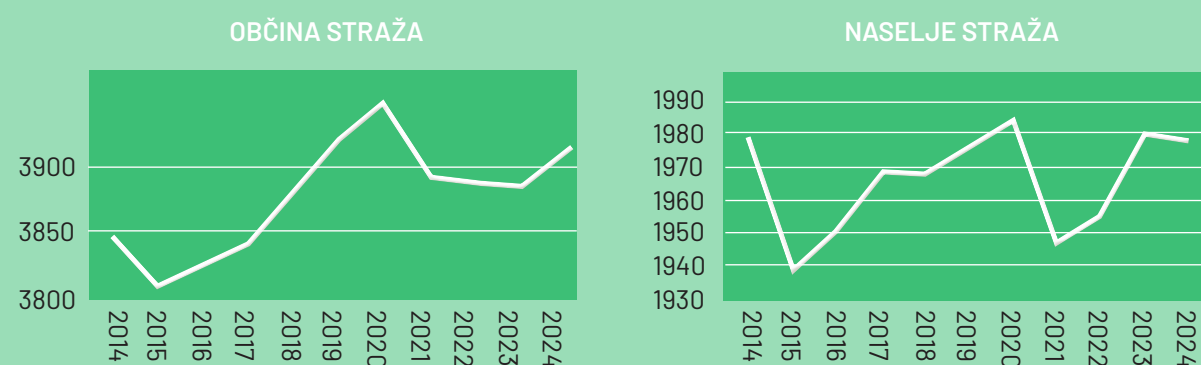


Analiza obstoječega stanja je obsegala aktivnosti, kot so izvedba anket, intervjujev, javnih razprav in ocene širšega vpliva, meritve obveznih kazalnikov ter terenski ogledi. Vključevala je tudi kabinetno delo in analizo statističnih podatkov, relevantnih za celostno načrtovanje prometa (izbrani demografski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

4.1 DEMOGRAFSKI TRENDI V OBČINI

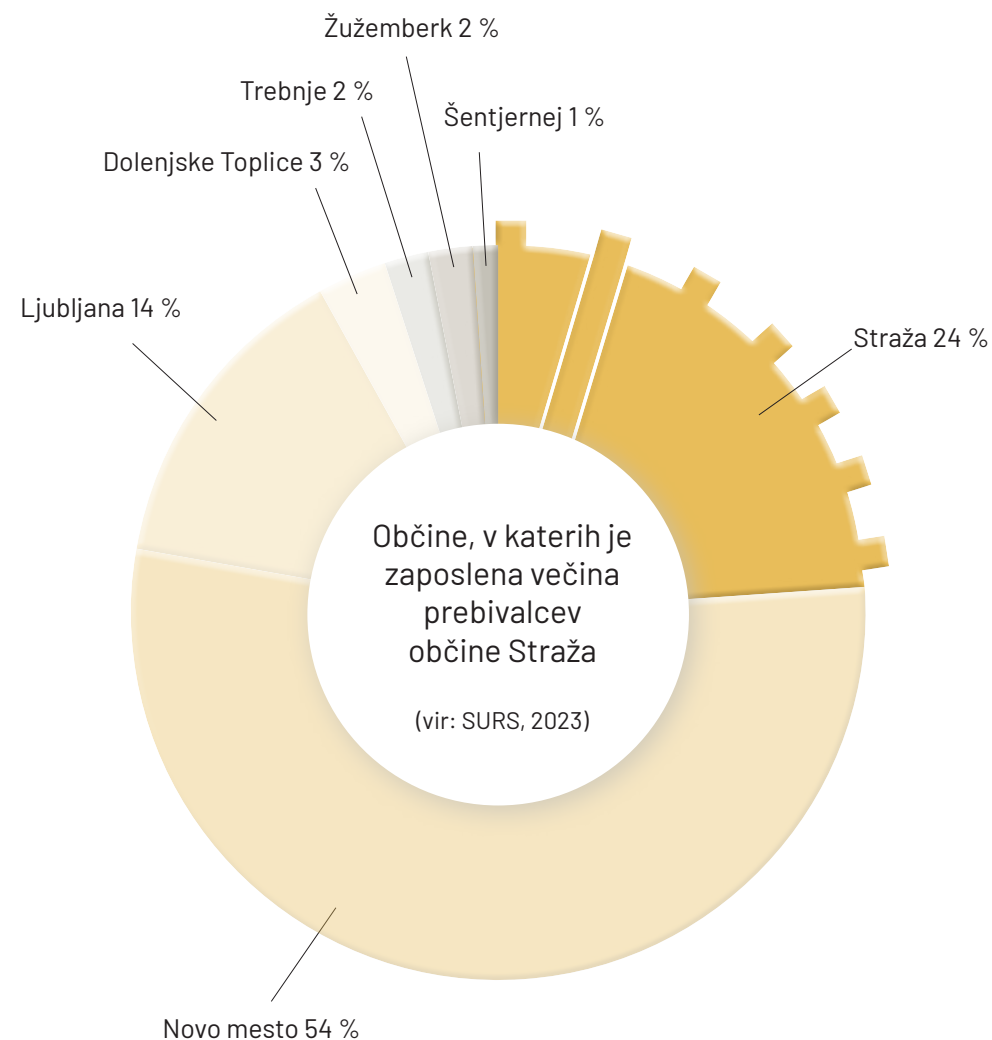
V obdobju med letoma 2014 in 2024 je občina Straža beležila rahel, vendar razmeroma stabilen porast števila prebivalcev. Najvišje število je bilo doseženo leta 2020, ko je občina presegla 3.940 prebivalcev, nato pa je sledil rahel upad. Tudi naselje Straža kaže podoben trend, vendar z izrazitejšimi nihanji. Po padcu leta 2015 se je število prebivalcev postopoma povečevalo do leta 2020, ko je bilo najvišje (okoli 1.985), nato pa se je ponovno zmanjšalo in do leta 2024 ostalo nekoliko nižje. Kljub manjšim odstopanjem v posameznih letih podatki kažejo na splošno demografsko stabilnost, z rahlim pozitivnim trendom tako na ravni občine kot naselja.

Število prebivalcev v občini Straža in naselju Straža



4.2 SOCIOEKONOMSKI TRENDI V OBČINI

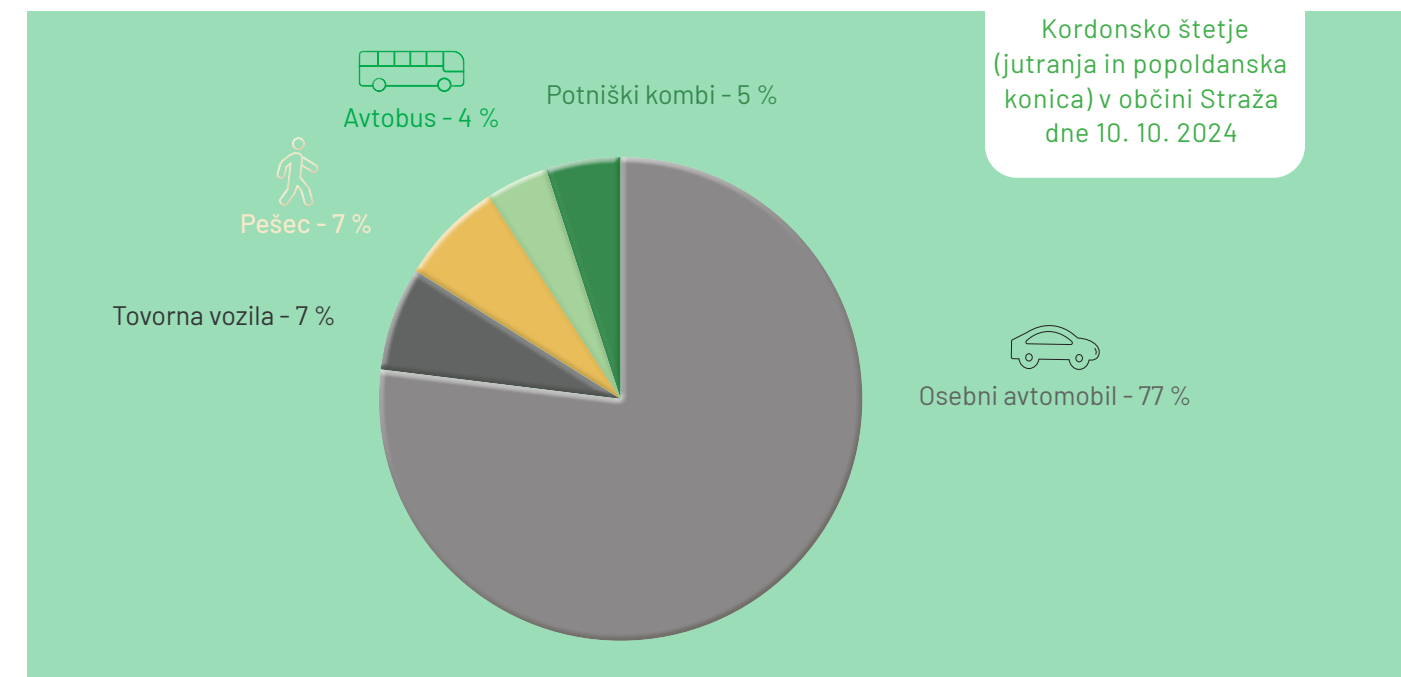
Večina prebivalcev občine je zaposlena v drugih občinah; ta delež je leta 2023 znašal 79,21 %, indeks delovne migracije pa je bil 50,6, s čimer se občina Straža uvršča med pretežno bivalne občine.



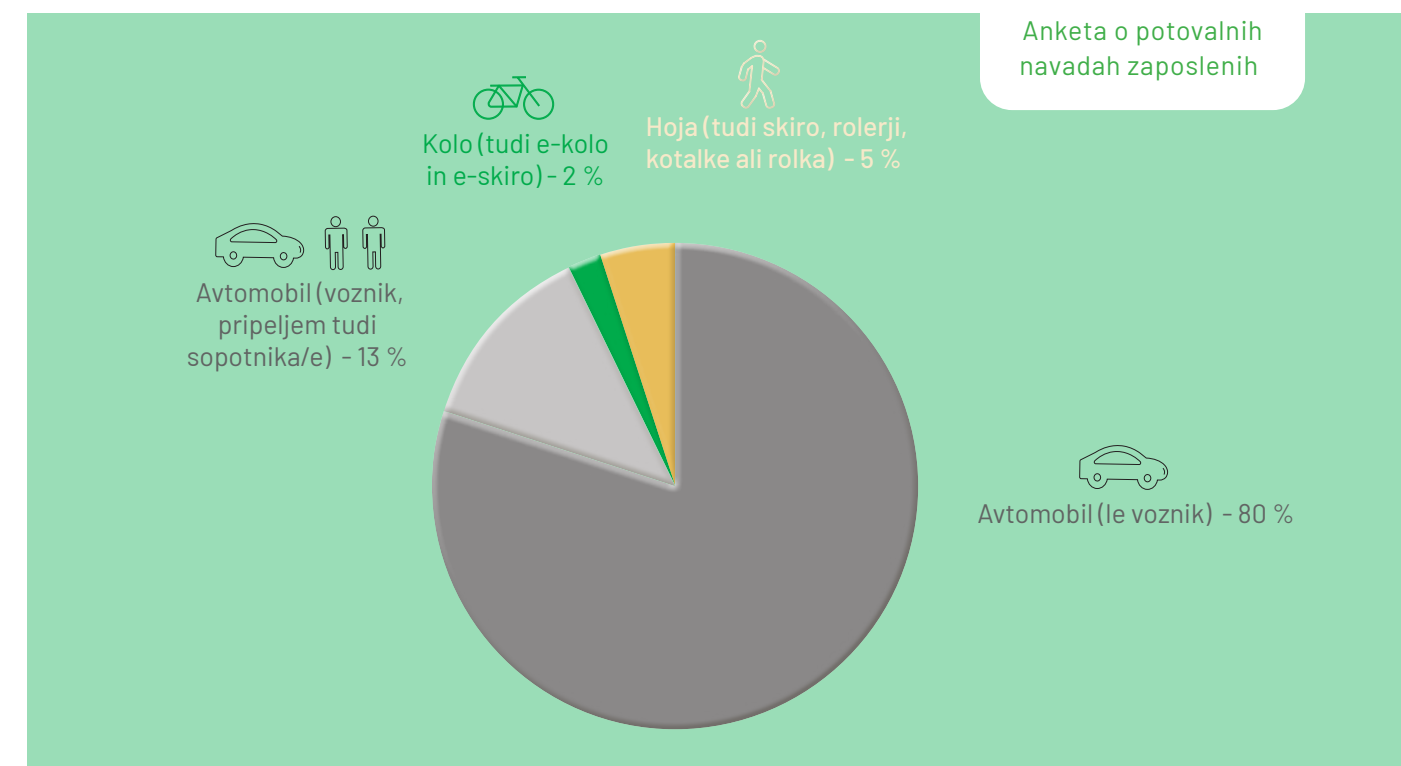
Večji zaposlovalci v občini so tako OŠ Vavta vas ter podjetja Bello, d. o. o., Mizarstvo Florjančič, d. o. o., Inpro, d. o. o., Solis Timber, d. o. o., ter Intertour Straža, d. o. o.

4.3 UPORABA POSAMEZNIH PROMETNIH NAČINOV V OBČINI

V okviru merjenja kazalnikov je bilo na dveh lokacijah v občini izvedeno kordonsko štetje; analiza je pokazala nizek delež aktivnih oblik mobilnosti (11 %) in visok delež osebnega avtomobila (77 %).

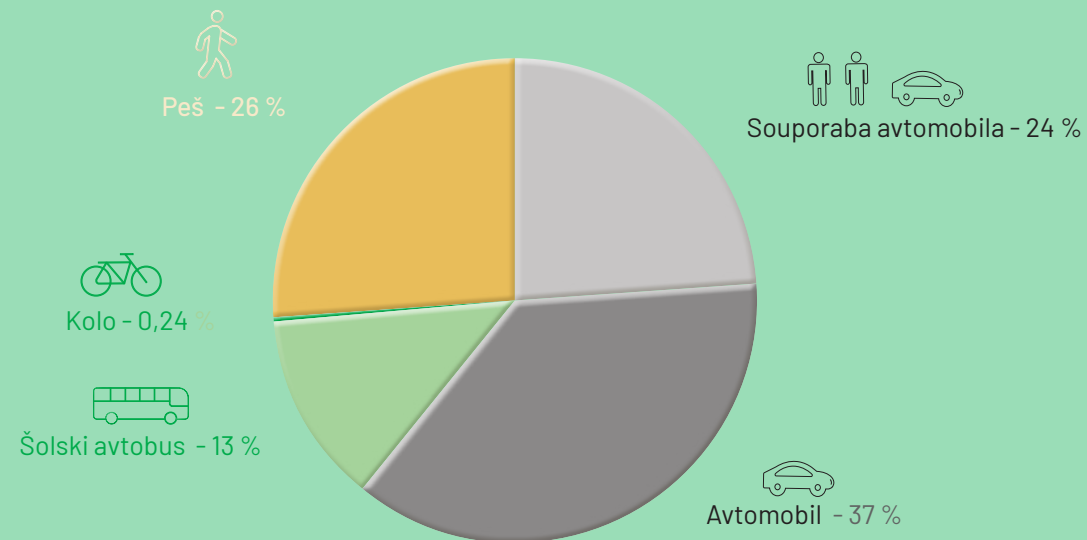


Pri poteh na delo (N = 64) spet prevladuje uporaba avtomobila – znaša 80 %, sledita ji hoja s 5 % in kolesarjenje z 2 %. Javnega prevoza za prihod na delo tako ne uporablja nihče.



Nič drugačen ni trend glede uporabe potovalnih načinov pri poti v šolo (N = 88): še vedno največ učencev v šolo pripeljejo z avtomobilom (37 %), takih, ki si prevoz delijo in se pripeljejo vsaj še z dvema sošolcema, je 24 %. Delež otrok, ki pridejo v šolo peš, je prav tako kar visok, znaša 26 %. Med potovalnimi načini izrazito izstopa nizek delež uporabe javnega prevoza in kolesa.

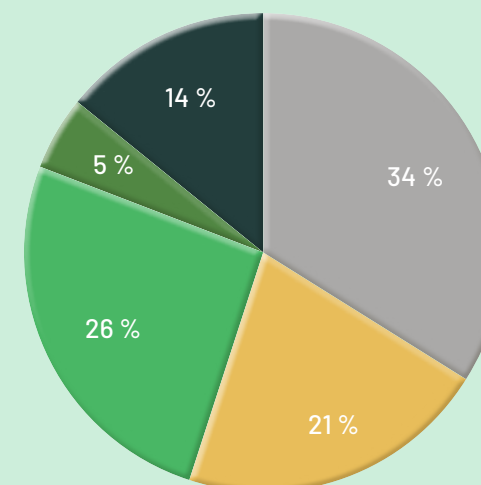
Anketa o potovalnih navadah osnovnošolcev



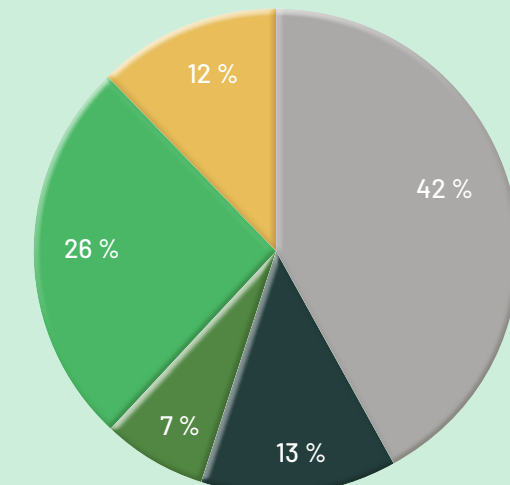
4.4 VARNOST PEŠCEV V PROMETU

Anketa za splošno javnost (N = 107) je zajemala tudi urejenost infrastrukture za pešce, tako v urbanem kot tudi v primestnem delu občine. V urbanem delu občine je s površinami za pešce v grobem zadovoljnih 47 % anketiranih, v primestnem pa zgolj 38 %. Odgovori na vprašanje, kako varne se občani počutijo kot pešci v prometu, so bili deljeni.

Zadovoljen/-a sem z urejenostjo obstoječih površin za pešce v urbanem delu občine:

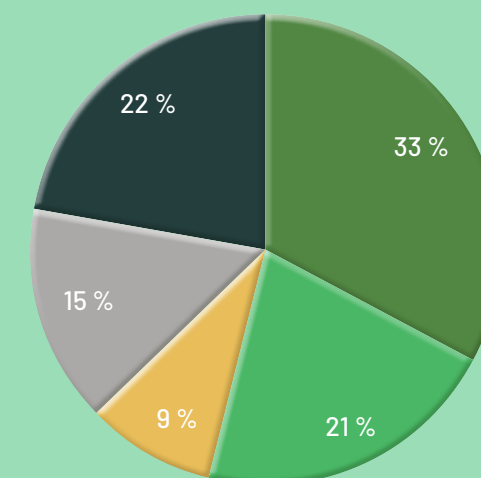


Zadovoljen/-a sem z urejenostjo obstoječih površin za pešce v primestnem delu občine:



- 1 - se ne strinjam
2 - delno se ne strinjam
3 - neopredeljen/a
4 - delno se strinjam
5 - se strinjam

Kako varnega se počutite kot pešec v prometu v občini:



- 1 - najmanjši občutek varnosti
2 - delno občutek varnosti
3 - neopredeljen/a
4 - delno občutek varnosti
5 - največji občutek varnosti

4.5 POGLEDI KLJUČNIH DELEŽNIKOV NA STANJE IN IZZIVE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Ključni deležniki so bili intervjuvani glede problematike v občini in stanja trajnostne mobilnosti. Trenutno to stanje ocenjujejo kot slabše, vendar se izboljšuje. Občino pestita predvsem slabo odzivanje države in prepočasno urejanje državnih cest, kot glavne ovire pri uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti pa so v ospredju potovalne navade ljudi, velik obseg tovarnega in tranzitnega prometa ter omejene finančne možnosti v proračunu.

Uresničevanje ciljev trajnostne mobilnosti



4.6 POVRŠINE, NAMENJENE PEŠCEM

Občina Straža ima dobro razvito omrežje pešpoti, saj je z njimi prepredena skoraj celotna občina. Pešci imajo v večini naselij na voljo varne in ločene površine za hojo, kar bistveno prispeva k spodbujanju trajnostne mobilnosti. Kljub temu pa se občina še vedno spopada z nekaterimi izzivi, predvsem na območjih, kjer potekajo državne ceste. Te so namreč mestoma za pešce slabo opremljene, kar zmanjšuje prometno varnost, zlasti na določenih kritičnih odsekih.

Med bolj problematične spada državna cesta R2-419 (Soteska–Novo mesto), zlasti na območju silosov blagovnih rezerv ter skozi naselji Straža (center) in Vavta vas. Slednje območje je posebej občutljivo, saj gre za šolsko pot, vendar varne povezave ob tej cesti ni mogoče zagotoviti. Zaradi tega šolska pot poteka po višje ležeči poti med hišami, ki vodi do križišča, kjer se nato začne pločnik; ta se nadaljuje do vrtca in OŠ Vavta vas, kjer se peš povezava preusmeri na mešane površine za pešce in kolesarje, ki vodijo do naselja Potok. Od tam naprej infrastrukture za pešce ni več.



4.7 POVRŠINE, NAMENJENE KOLESARJEM

Občina Straža ima zaradi kratkih razdalj do sosednjih krajev odlične pogoje za spodbujanje kolesarjenja kot trajnostne oblike mobilnosti. Razdalje do večjih okoliških središč so primerne za vsakodnevno uporabo kolesa

Kolesarska infrastruktura v občini je že dobro vzpostavljena. Kolesarske poti potekajo skozi osrednje naselje Straža ter prek območja Resa, kjer so vzpostavljene mešane površine za pešce in kolesarje. Tovrstna ureditev omogoča varno in udobno vožnjo s kolesom skozi gosteje poseljena območja. Poleg tega so kolesarske površine urejene tudi v neposredni bližini večjih delodajalcev, kot so GC Novoles, Bravia mobil in Mizarstvo Novinec, kar spodbuja uporabo kolesa za prihod na delo.

Občina dodatno podpira kolesarjenje z ustrežno spremljevalno infrastrukturo. Pred OŠ Vavta vas je postavljena nadkrita kolesarnica, ki omogoča varno shranjevanje koles v času pouka. Poleg tega je občina vključena v sistem izposoje koles. S tem aktivno prispeva k večji uporabi koles v vsakodnevnem prometu in k zmanjšanju odvisnosti od avtomobilskega prometa.



4.8 JAVNI POTNIŠKI PROMET IN POTREBNE IZBOLJŠAVE

V občini Straža je trenutno vzpostavljen razmeroma dobro razvit sistem avtobusnega prometa, ki vključuje 20 avtobusnih postajališč; ta večinoma ležijo ob regionalni cesti R2-419, ki poteka ob reki Krki, preostanek pa ob lokalni cesti Straža-Podgora. Postajališča so večinoma ustrezno opremljena – z nadstreški, klopmi, koši za smeti in voznimi redi.

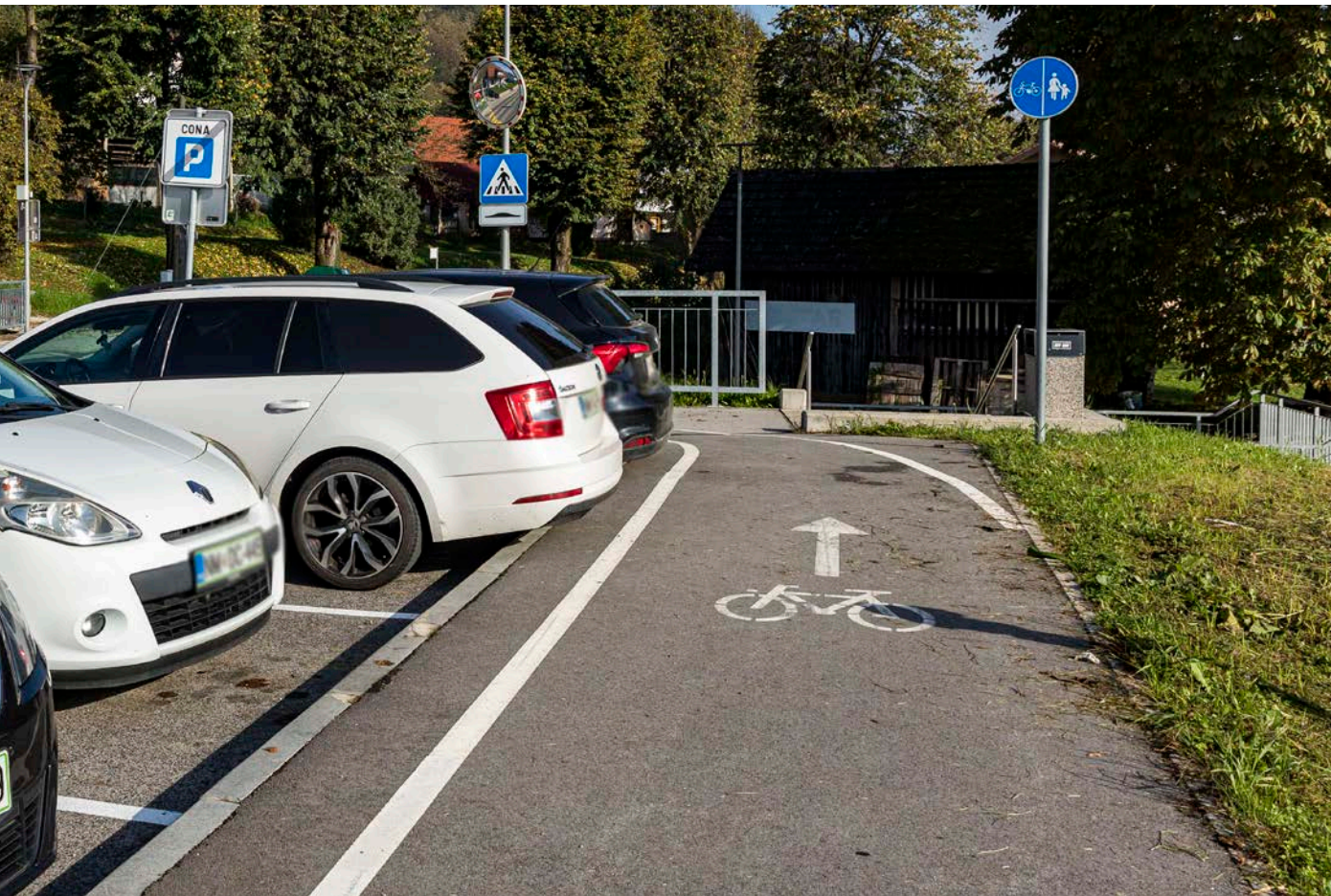
Javni avtobusni promet v občini sestavljata medkrajevni in šolski prevoz, pri čemer je glavni prevoznik podjetje Nomago, ki upravlja tudi več linij na širšem območju Novega mesta. Osrednja povezava vodi v Novo mesto, frekvenca je največja ob jutranjih in popoldanskih konicah. Povezave z Ljubljano so manj pogoste; javni prevoz v Straži tako omogoča precej dobro povezavo z regijskim središčem, pri povezavah z Ljubljano pa obstaja prostor za izboljšave, zlasti ob koncu tedna.



4.9 TEŽAVE MOTORNEGA PROMETA

Skozi občino Straža poteka pomembna prometna os, regionalna cesta II. reda R2-419 (odsek Soteska-Novo mesto), ki v središču naselja Straža prečka reko Krko. Na tem križišču se ji priključi regionalna cesta III. reda R3-733 (odsek Vavta vas-Dolenjske Toplice-Podturn).

Po podatkih Direkcije RS za infrastrukturo je prometno najbolj obremenjeni del cestnega omrežja odsek R2-419/1203 (Soteska-Novo mesto).



V naselju Straža je evidentiranih več parkirnih con, in sicer ob pomembnejših objektih, kot so železniška postaja, kulturni dom, GC Novoles, Športni park Breza, gasilski dom, pokopališče in OŠ Vavta vas. Pomembno območje je tudi modra cona med picerijo Ravbar in glavno avtobusno postajo, kjer je parkiranje časovno omejeno, kar prispeva k večji pretočnosti in urejenosti središča kraja.

Že vrsto let se občina Straža sooča z izrazitim problemom tranzitnega in tovarnega prometa, ki poteka skozi gosteje poseljena naselja, kot so Straža (center), Vavta vas, Potok, Volavče in Zalog. Zaradi pomanjkanja obvoznic in ustrezno urejenih prometnih povezav se tovorna vozila pogosto usmerjajo skozi središča naselij, kar povzroča številne težave – od prometne nevarnosti za pešce in kolesarje do povečane ravni hrupa ter onesnaženosti. Problematika je pogosto izpostavljena tudi v okviru javnih razprav in razvojnih dokumentov občine, a zaradi kompleksnosti umeščanja prometne infrastrukture še vedno ni bila ustrezno sistemsko rešena.



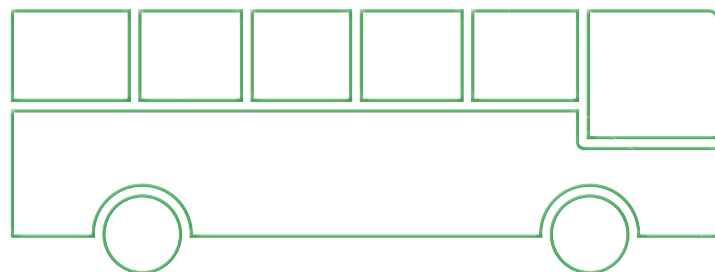
PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

Pri oblikovanju občinske celostne prometne strategije (OCPS) je ključno prepoznati obstoječe razmere, izzive in razvojne priložnosti na področju mobilnosti. Na osnovi strokovnih opažanj, izkušenj lokalnih deležnikov in analize trenutnega stanja so bili izpostavljeni prometni izzivi, ki vplivajo na vsakodnevno mobilnost prebivalcev in na delovanje lokalnega gospodarstva. Občina Straža se sooča z vrsto izzivov, povezanih z varnostjo šolskih poti, z mestoma pomanjkljivo infrastrukturo za pešce in kolesarje ter z nepovezanostjo posameznih prometnih sistemov. Hkrati pa se ponujajo tudi številne priložnosti za izboljšave, med drugim na področju ozaveščanja, infrastrukture za aktivno mobilnost, nadgradnje železniških povezav in zmanjšanja tranzitnega prometa skozi naselja. Kljub številnim izzivom je občina v preteklih letih že izvedla pomembne korake na poti k izboljšanju prometne infrastrukture.

Med vidnejše dosežke sodijo zgraditev površin za mešani promet in rekonstrukcija ceste v Podgori, ureditev površin za pešce ob lokalni cesti LC-295081 v Lokah ter priključitev k regionalnemu sistemu za izposajo koles GoNm.

Poleg tega občina razpolaga z razvejenim omrežjem kolesarskih poti ob občinskih in državnih cestah, kar pomeni dobro osnovo za nadaljnji razvoj aktivnih oblik mobilnosti.

To poglavje tako izpostavlja trenutno zaznane izzive in priložnosti, ki bodo pomembno izhodišče za nadaljnje faze priprave strategije, vključno z oblikovanjem ukrepov in prioritet na poti k bolj trajnostni prometni ureditvi občine.



IZZIVI, S KATERIMI SE OBČINA SPOPADA:

- slaba ozaveščenost o pomenu gibanja
- neurejene šolske poti, ki so nevarne, saj vozniki ne upoštevajo omejitev hitrosti, mestoma so ceste tudi ozke in nepregledne
- slaba povezava med naselji in centralnim delom Straže
- pomanjkanje ločenih pločnikov in kolesarskih poti v naselju Straža
- nizka stopnja uporabe javnega prevoza med prebivalci
- pomanjkanje multimodalnih prometnih rešitev za lokalno gospodarstvo (nezadostna povezanost železniškega, cestnega in kolesarskega prometa otežuje učinkovito logistiko in dostopnost delovne sile)
- neprilagojenost voznega reda javnega prevoza
- čezmeren tranzit tovornih vozil skozi naselja
- nizka stopnja souporabe motornih vozil (carpooling)



PRILOŽNOSTI ZA RAZVOJ:

- izvedba delavnic za spodbujanje pešačenja in kolesarjenja
- programi za ozaveščanje otrok in odraslih o varnosti v prometu
- gradnja osvetljenih in označenih pešpoti za dostop do centra iz okoliških naselij
- gradnja osvetljenih pločnikov v naseljih
- obuditev železniške proge Straža-NM
- prenova železniških povezav z industrijskimi conami
- povečanje frekvence prevozov JPP
- zgraditev obvoznice za tranzitni promet
- souporaba motornih vozil (carpooling)



PRIORITETE OBČINE:

- vzpostavitev privlačne infrastrukture za pešce in kolesarje za povezavo občinskega središča in okoliških naselij
- zmanjšanje obremenjenosti naselij s tranzitnim tovornim prometom
- ozaveščanje in vključevanje občanov z izvajanjem delavnic in aktivnosti na temo prometne varnosti ter spodbujanja trajnostne mobilnosti

PET STEBROV ZA VARNO, DOSTOPNO IN ZELENO OBČINO

6

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



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



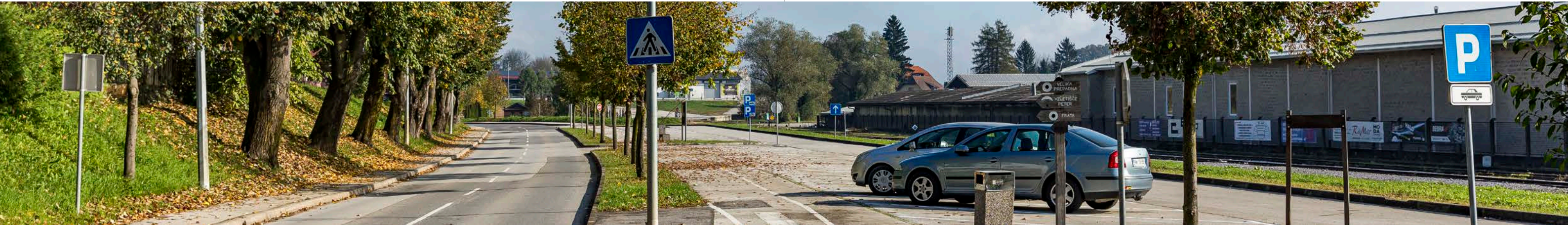
Proces izbire ukrepov je bil izjemno natančen, saj ta vsebinski del pomeni osrednji in hkrati tudi najzahtevnejši element priprave strategije. Pri oblikovanju ukrepov so bila upoštevana načela trajnostnega razvoja, v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS, ki izpostavljajo pomen zmanjševanja negativnih vplivov na okolje, povečevanja dostopnosti in zagotavljanja varnosti za vse uporabnike prometnega sistema. Proces oblikovanja ukrepov je bil vseskozi podprt s širokim vključevanjem deležnikov, kar je prispevalo k večji usklajenosti strategije z dejanskimi potrebami in pričakovanji občanov. Vsak steber v strategiji je zasnovan tako, da odraža celovito usmeritev v prihodnost in obravnava ključne izzive mobilnosti, s katerimi se sooča občina.



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



STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
CPN	Ozaveščanje in izvajanje ukrepov, ki bodo motivirali prebivalce in krepili uporabo trajnostnih načinov, s poudarkom predvsem na hoji in kolesarjenju	<ul style="list-style-type: none">Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnostiBolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Do leta 2032 izvesti 70 % vseh ukrepov v akcijskem načrtu OCPS Straža.
HOJA	Zagotavljanje varnih in dostopnih šolskih poti ter spodbujanje hoje	<ul style="list-style-type: none">Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnostiZnižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometaZagotavljanje varnih površin za pešce in kolesarje	Delež hoje kot načina prihoda v šolo do leta 2032 zvišati s 26 % na 40 %.
KOLESARJENJE	Zagotavljanje varnih, udobnih in kakovostnih pogojev za kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none">Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalciZagotavljanje varnih površin za pešce in kolesarje	Delež kolesarjev na glavni prometnici v občini do leta 2032 zvišati z 0,1% na vsaj 1 %.
JPP	Prilagoditi vozni red potrebam prebivalstva in s tem zagotoviti višjo stopnjo uporabe javnega potniškega prometa	<ul style="list-style-type: none">Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Delež potnikov na avtobusih JPP na glavni prometnici v občini do leta 2032 zvišati z 1,4 % na 4,0 %.
MOTORNI PROMET	Celostno upravljanje prometa v občini, s poudarkom na večanju prometne varnosti z izvajanjem ukrepov umirjanja prometa in znižanjem tranzitnega prometa skozi naselja	<ul style="list-style-type: none">Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometaUreditev varnega tranzitnega tovornega prometa	Delež tovornega prometa na glavni prometnici v občini do leta 2032 zmanjšati s 6 % na 2 %.



7.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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

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



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

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih	srednja	++
A2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru CPN	majhna	+
A3	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente	srednja	++
A4	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	srednja	+
A5	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	srednja	++
A6	Krepitev medobčinskega sodelovanja v regiji pri projektih širšega obsega (RCPS)	srednja	++
A7	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	srednja	+
A8	Večkratne akcije merjenja hitrosti	srednja	++

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

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



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

Spodbujanje in promocija trajnostnih oblik mobilnosti, kot so pešačenje, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa (JPP), sta ključnega pomena. Poseben poudarek bo namenjen mladostnikom, saj so ciljna skupina za oblikovanje trajnostnih potovalnih navad v prihodnosti. Delavnice bodo zasnovane tako, da bodo mlade ozaveščale o koristih trajnostne mobilnosti za zdravje, okolje in skupnost.

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

Aktivno sodelovanje javnosti in ključnih deležnikov pri celostnem prometnem načrtovanju s pomočjo javnih razprav, delavnic in posvetov, z namenom zagotavljanja transparentnosti procesa ter vključevanja mnenj, predlogov in potreb prebivalcev, podjetij, institucij idr. Delavnice omogočajo usklajevanje različnih interesov in spodbujanje diskusij ter pomagajo oblikovati rešitve, ki bodo prilagojene dejanskim potrebam in izzivom lokalnega okolja. Tak način sodelovanja bo prispeval k boljšim rešitvam in večji podpori za izvajanje ukrepov.

A3: Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente

Integracija trajnostne mobilnosti kot osrednjega vidika v vse strateške dokumente občine, vključno s prostorskimi (OPN, OPPN), razvojnimi in okoljskimi načrti, z namenom povezovanja ter zagotavljanja skladnosti politik, ki spodbujajo okolju prijazno, varno in učinkovito mobilnost. Stremimo, da trajnostna mobilnost ne bo obravnavana zgolj sektorsko, temveč bo postala temeljni del občinskega načrtovanja. Tak pristop bo omogočal boljše usklajevanje ukrepov, učinkovitejšo rabo virov ter zagotavljanje dolgoročnih koristi za prebivalce, gospodarstvo in okolje.

A4: Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE

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

A5: Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine

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

A6: Krepitev medobčinskega sodelovanja v regiji pri projektih širšega obsega (RCPS)

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

A7: Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Občina bo vsako leto aktivno sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti (ETM), ki poteka v mesecu septembru. Ukrep vključuje pripravo in izvedbo raznolikih aktivnosti za promocijo trajnostne mobilnosti – od tematskih delavnic, začasnega zaprtja ulic za motorni promet in izobraževalnih dogodkov v šolah do brezplačnega javnega prevoza ali vodenih peš tur. Cilj je ozaveščanje prebivalcev o pomenu okolju prijaznih potovalnih navad in spodbujanje dolgoročnih sprememb v njihovih lastnih potovalnih navadah.

A8: Večkratne akcije merjenja hitrosti

V okviru ukrepov za izboljšanje prometne varnosti bo občina na kritičnih odsekih cest, zlasti v bližini šole, vrtca, zdravstvenega doma in stanovanjskih območij, izvajala akcije merjenja hitrosti. Namen ukrepa je zaznavanje in zmanjševanje prekoračitev hitrosti ter ozaveščanje voznikov o posledicah neustrezne vožnje.



7.2 DRUGI STEBER: HOJA

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

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

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



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

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
B1	Zgraditev pločnikov	visoka	+++
B2	Ureditev novih prehodov za pešce	srednja	++
B3	Ureditev obstoječih prehodov za pešce	majhna	++
B4	Umestitev brvi čez Krko	visoka	++
B5	Zgraditev sprehajalnih poti	srednja	+++

B1: Zgraditev pločnikov

Zgraditev novih površin za pešce na odsekih, kjer varne in neprekinjene površine za hojo trenutno niso zagotovljene. Prioritetno bodo obravnavana območja, ki so kritična že dalj časa, v bližini šole, vrtca in zdravstvenega doma: Vavta vas – ob regionalni cesti, Straža – ob regionalni cesti, naselje Zalog, naselje Potok – ob regionalni cesti, Rumanja vas – center (lokalna cesta) ter odsek Potok–Prapreče. Poleg navedenih se lahko upoštevajo tudi potrebe po ukrepih na morebitnih novih lokacijah, ki bi se pojavile v času veljavnosti OCPS in katerih rešitev bo mogoča v naslednjih sedmih letih. To bo prispevalo k izboljšanju prometne varnosti, zmanjšanju uporabe motornih vozil za krajše poti, k večji dostopnosti posameznih lokacij in h kakovosti bivanja.

B2: Ureditev novih prehodov za pešce

Ukrep vključuje načrtovanje in izvedbo novih prehodov za pešce na mestih, kjer ti pogosto prečkajo vozišče, a ustrezna infrastruktura še ni zagotovljena. Novi prehodi bodo označeni z ustrezno talno in vertikalno signalizacijo, osvetljeni in po potrebi dvignjeni, kar bo povečalo vidnost in prispevalo k umirjanju prometa. Cilj je povečati varnost najranljivejših udeležencev v prometu, spodbuditi več hoje in zagotoviti enakovredno obravnavo pešcev v prometnem prostoru.

B3: Ureditev obstoječih prehodov za pešce

Izboljšava obstoječih prehodov za pešce bo povečala varnost, vidnost in dostopnost. Na podlagi analize stanja bo občina prehode izboljšala z dodatno osvetlitvijo, t. i. »ležečimi policaji«, kontrastnimi talnimi označbami, opozorilnimi znaki, varovalnimi otoki in ureditvijo dostopnih klančin za funkcionalno ovirane osebe. Posebna pozornost bo namenjena prehodom, v okolici katerih je prisotna problematika prehitre vožnje. Namen je povečati varnost pešcev, zlasti otrok in starejših, ter zmanjšati število prometnih nesreč.

B4: Umestitev brvi čez Krko

Ukrep vključuje pripravo strokovne podlage za umestitev nove brvi (mostu za pešce in kolesarje) čez reko Krko; glavni namen brvi je izboljšanje povezanosti obeh bregov reke in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti. Namenjena bo

izključno nemotoriziranemu prometu, kar pomeni, da bo omogočala varno prečkanje reke za pešce, kolesarje, uporabnike skirojev in druge aktivne udeležence v prometu. V sklopu priprave strokovne podlage bodo analizirane prostorske možnosti za optimalno umestitev brvi, upoštevajoč prostorske, prometne, hidrološke, naravovarstvene in družbene dejavnike. Ukrep je pomemben korak k razvoju celovite infrastrukture za pešce in kolesarje ter bo prispeval k večji varnosti, zmanjšanju odvisnosti od motornih vozil in boljšim možnostim za zdrav način življenja. Dokument bo služil kot strokovna osnova za nadaljnje faze načrtovanja.

B5: Zgraditev sprehajalnih poti

Ukrep zajema načrtovanje in zgraditev novih sprehajalnih poti z namenom izboljšanja pogojev za vsakodnevno hojo, rekreacijo in povezovanje posameznih delov naselij. Sprehajalne poti bodo namenjene predvsem pešcem, lahko pa bodo vključene tudi v širše omrežje t. i. mehke mobilnosti (npr. povezave s kolesarskimi potmi ali javnim prevozom). Pri načrtovanju bo poseben poudarek namenjen varnosti, dostopnosti za vse skupine prebivalstva (vključno z otroki, starejšimi in gibalno oviranimi) ter umeščanju v prostor na način, ki spoštuje naravno in kulturno krajino. Ureditev bo vključevala tudi urbano opremo, kot so klopi in koši za odpadke, kar bo prispevalo k večji privlačnosti za uporabo. Prioritetno bodo obravnavani območje Straže med lekarno in silosi, povezava Rumanja vas-Vavta vas, povezava Resa-Dolenja Straža ter povezava Biotopi-Zalog.



7.3 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

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

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

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

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



	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
C1	Označitev kolesarskih površin Bravia-Zalog-meja z občino Novo mesto	srednja	++
C2	Zgraditev kolesarskih površin	visoka	+++
C3	Ureditev vodenja kolesarskega prometa skozi center Straže	visoka	++
C4	Širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles	srednja	++
C5	Avtomatski števec kolesarjev	majhna	+
C6	Vzpostavitev pogojev za parkiranje koles – postavitev stojal za kolesa	majhna	++
C7	Promocija kolesarjenja v sklopu ETM	majhna	+

C1: Označitev kolesarskih površin Bravia-Zalog-meja z občino Novo mesto

Jasne in vidne talne oznake, ki ločujejo kolesarske steze od drugih prometnih površin, zagotavljajo varno gibanje kolesarjev. S pravilno označenimi kolesarskimi pasovi, križišči in prehodi bo zmanjšano tveganje za nesreče med kolesarji, pešci in vozili. Kolesarji bodo vodeni s pomočjo vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.

C2: Zgraditev kolesarskih površin

Različne vrste kolesarskih povezav omogočajo prilagajanje infrastrukture specifičnim potrebam uporabnikov in geografskim značilnostim območja. Raznolike in povezane kolesarske poti bodo omogočale varnejše, dostopnejše in privlačnejše kolesarjenje za vse starostne skupine ter prispevale k zmanjšanju emisij in prometnih obremenitev. Predvideni sta vzpostavitev novih kolesarskih povezav s sosednjo občino Dolenjske Toplice (v okviru državne kolesarske povezave) ter ureditev mešane površine za pešce in kolesarje na lokalni cesti Prečna-Straža. Poleg navedenih bodo obravnavane tudi morebitne nove lokacije, katerih ureditev bo mogoča v naslednjih sedmih letih.

C3: Ureditev vodenja kolesarskega prometa skozi center Straže

Kolesarska infrastruktura skozi središče Straže v večji meri že obstaja, vendar je zaradi pomanjkljive ali neustrezne signalizacije premalo uporabna. Ukrep vključuje namestitev usmerjevalnih kažipotov, talnih oznak, informativnih tabel in opozorilne signalizacije, ki bodo kolesarje jasno vodili skozi naselje ter povezovali ključne točke. Ukrep bo prispeval k večji uporabi obstoječih poti in izboljšal občutek varnosti.

C4: Širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles

Razširitev obstoječega avtomatiziranega sistema za izposajo koles z dodatnimi postajališči na strateških lokacijah znotraj občine (npr. prometna vozlišča, javne institucije, večji zaposlovalci, športne in rekreativne točke ter območja zgostitve prebivalstva) – kjer je smiselno, pa tudi v sodelovanju z okoliškimi občinami, ki so že del mreže izposoje. Cilj je povečanje dostopnosti sistema, spodbuditev kolesarjenja kot dela vsakodnevne mobilnosti ter nadgradnja povezanosti z javnim potniškim prometom.

C5: Avtomatski števec kolesarjev

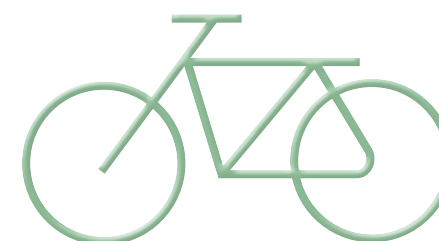
Avtomatski števec kolesarjev omogoča natančno spremljanje števila kolesarjev, ki prečkajo določene točke na kolesarskih poteh. Namenjen je zbiranju podatkov o kolesarskem prometu, kar omogoča analizo uporabe kolesarskih stez, prepoznavanje prometnih vzorcev in določanje potreb po nadaljnji infrastrukturi. Števec bo občini omogočil boljše načrtovanje kolesarskih poti ter optimizacijo prometa in ukrepov za večjo varnost kolesarjev. Podatki (in prikazovanje podatkov na števcu v realnem času) so uporabni tudi za spremljanje učinkovitosti ukrepov in spodbujanje trajnostnih načinov mobilnosti, kot je kolesarjenje, med občani.

C6: Vzpostavitev pogojev za parkiranje koles – postavitev stojal za kolesa

Postavitev stojal za kolesa bo pomenila napredek na področju spodbujanja uporabe trajnostnih oblik mobilnosti in mikromobilnosti ter prilagajanja potrebam sodobnih uporabnikov. Ukrep vključuje postavitev kakovostnih in varnih stojal za kolesa na ključnih lokacijah v občini, kjer ustreznih parkirnih možnosti za kolesarje trenutno primanjkuje. Stojala bodo nameščena pri javnih ustanovah, prednost bodo imela območja z večjim obiskom in navezavo na bližnjo (obstoječo ali načrtovano) kolesarsko infrastrukturo.

C7: Promocija kolesarjenja v sklopu ETM

Ukrep vključuje pripravo in izvedbo ciljno usmerjenih aktivnosti za promocijo kolesarjenja kot trajnostnega in zdravega načina mobilnosti v okviru Evropskega tedna mobilnosti. Aktivnosti bodo vsebinsko in vizualno usklajene z evropsko kampanjo in bodo vključevale vsebinsko relevantne dogodke. V promocijo bodo vključene tudi šole, društva in lokalna podjetja. Občina bo poskrbela za ustrezno komunikacijo prek spletne strani, družbenih omrežij, lokalnih medijev in z informativnim gradivom (zloženke, plakati, zemljevidi kolesarskih poti).

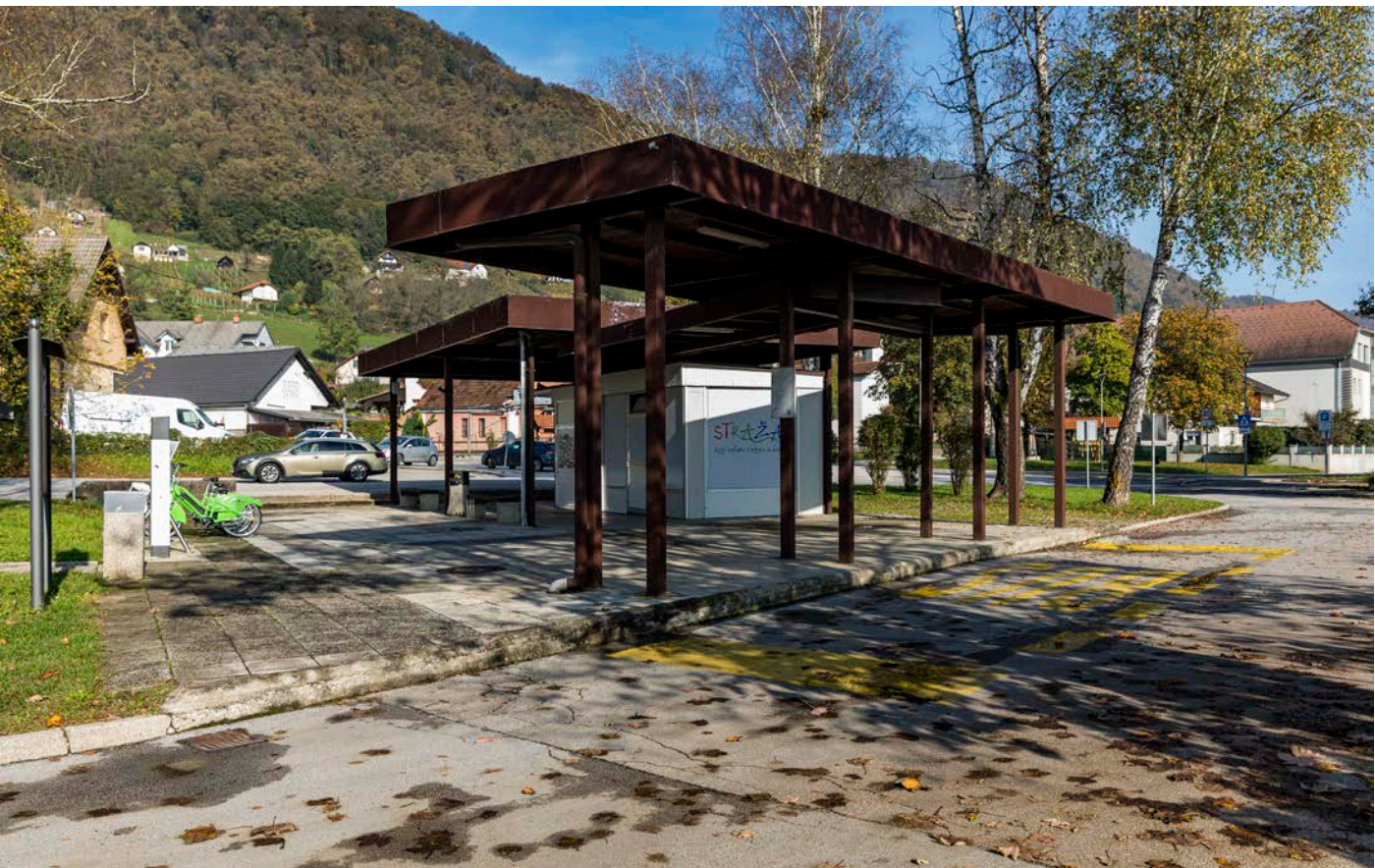


7.4 ČETRTE STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

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

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



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

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

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

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
D1	Prenova avtobusne postaje v Straži	srednja	+++
D2	Pobuda za obuditev potniške železniške povezave Straža-Novo mesto	majhna	++
D3	Spodbujanje in promocija projekta Prostofer	majhna	+
D4	Ažurno informiranje občanov o ponudbi, spremembah in voznih redih JPP	majhna	+
D5	Ureditev in posodobitev obstoječih avtobusnih postajališč	srednja	++

D1:Prenova avtobusne postaje v Straži

Ukrep obsega celovito prenovo osrednje avtobusne postaje v Straži z namenom izboljšanja funkcionalnosti, varnosti in udobja za uporabnike JPP. V okviru prenove bodo urejeni dostopi za pešce in kolesarje, s posebnim poudarkom na prilagojenosti funkcionalno oviranim osebam (npr. znižani robniki, taktilne oznake). Prenova avtobusne postaje bo usklajena z načeli trajnostne mobilnosti in bo prispevala k večji privlačnosti uporabe JPP v občini ter k izboljšanju povezave s širšim, regijskim prometnim omrežjem.

D2: Pobuda za obuditev potniške železniške povezave Straža-Novo mesto

Občina Straža bo pripravila pobudo za ponovno vzpostavitev potniške železniške povezave na relaciji Straža-Novo mesto. Pobuda bo naslovljena na Ministrstvo za infrastrukturo, Slovenske železnice in Direkcijo RS za infrastrukturo ter bo utemeljena s podatki o potovalnih navadah, demografskih značilnostih in prometni obremenjenosti regionalnih cest. Cilja ukrepa sta dolgoročna vključitev Straže v regionalni potniški železniški promet in povečanje uporabe trajnostnih načinov mobilnosti.

D3: Spodbujanje in promocija projekta Prostofer

Storitev je prilagojena potrebam uporabnikov in močno povečuje samostojnost in mobilnost starejših, ki nimajo dostopa do JPP. Dodatna spodbuda oziroma promocija projekta bo osredotočena na predstavitev projekta starejšim, ki so potencialni uporabniki storitve, pa tudi na spodbujanje prostovoljcev k sodelovanju.

D4: Ažurno informiranje občanov o ponudbi, spremembah in voznih redih JPP

Redno, jasno in dostopno obveščanje občanov o ponudbi JPP, spremembah voznih redov, linijah, prestopnih točkah in možnostih kombiniranja z drugimi oblikami mobilnosti (npr. kolesarjenje, pešačenje). Občina bo vzpostavila sistem informiranja prek občinske spletne strani, družbenih omrežij in oglasnih panojev na prostem. Informacije bodo jasno grafično predstavljene, poenotene in ažurirane v sodelovanju z upravljavci JPP. Ukrep bo dopolnjen z možnostjo prijave na e-obveščanje o aktualnih spremembah. Cilj je povečati zaupanje in uporabo JPP ter izboljšati dostopnost informacij za vse uporabnike.

D5: Ureditev in posodobitev obstoječih avtobusnih postajališč

Ukrep je namenjen izboljšanju nivoja javnega prevoza, saj bodo obstoječa avtobusna postajališča s prenovo postala udobnejša in bolj funkcionalna. Poudarek bo namenjen predvsem boljši urejenosti postajališč. To vključuje namestitev nadstrešnic za zaščito pred dežjem, snegom in soncem, ureditev čakališč s klopmi in postavitev stojal za kolesa. S tem bo omogočena kombinacija kolesarjenja in uporabe avtobusa, kar bo spodbudilo multimodalnost. Ukrep bo prispeval k večjemu udobju in varnosti potnikov, kar bo k uporabi javnega prevoza privabilo več ljudi. Posledično se bo zmanjšal promet z osebnimi vozili in izboljšala se bo kakovost zraka.



7.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET

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

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

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



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

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
E1	Pobuda za zgraditev obvoznice za zmanjšanje tranzitnega in tovornega prometa na cestah (center Straže-Vavta vas-Potok-Volavče)	nizka	+
E2	Zgraditev obvoznice mimo naselja Zalog (vključno s kolesarsko stezo in pločnikom)	visoka	+++
E3	Ureditev območja križišča Straža (reg. c. R2-419/1203 Soteska-Novo mesto)	visoka	+++
E4	Rekonstrukcija križišča Volavče	visoka	++
E5	Ukrepi za umirjanje hitrosti v naseljih (Vavta vas, Jurka vas, Potok, Resa)	srednja	++
E6	Most čez Krko v Lokah s površinami za pešce	visoka	++
E7	Umestitev mostu čez Krko pri naselju Loke s površinami za pešce in kolesarje (povezava obeh bregov Krke, do GC Zalog)	visoka	
E8	Promocija točke za souporabo prevozov z možnostjo parkiranja	srednja	++
E9	Redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)	srednja	++
E10	Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	srednja	+



E1: Pobuda za zgraditev obvoznice za zmanjšanje tranzitnega in tovornega prometa na cestah (center Straže-Vavta vas-Potok-Volavče)

Občina bo pripravila pobudo za načrtovanje in zgraditev obvoznice, ki bi prevzela tranzitni in tovorni promet, ki trenutno poteka z državne ceste skozi gosteje poseljeno območje Straže, Vavte vasi, Potoka in Volavč. Obstoječa prometnica preobremenjuje naselja, povečuje nevarnost za pešce in kolesarje ter slabša kakovost bivanja. Ukrep vključuje pripravo strokovnih podlag in usklajevanje z Direkcijo RS za infrastrukturo.

E2: Zgraditev obvoznice mimo naselja Zalog (vključno s kolesarsko stezo in pločnikom)

Ukrepi predvidevajo zgraditev obvoznice, ki bi prevzela večino motornega, predvsem pa tranzitnega in tovornega prometa, ki trenutno poteka skozi središče naselja Zalog. Njen namen je razbremeniti lokalno cesto, izboljšati prometno varnost, znižati raven hrupa in onesnaženosti ter izboljšati kakovost bivanja za prebivalce. Nova prometnica bo opremljena tudi s kolesarsko stezo in pločnikom, kar pomeni, da bo poleg osnovne prometne funkcije omogočala tudi varno, ločeno gibanje pešcev in kolesarjev. Z vključitvijo elementov trajnostne mobilnosti (pločnik in kolesarska steza) ukrep dolgoročno podpira zmanjšanje odvisnosti od avtomobila, spodbuja varnejšo in bolj vključujočo prometno infrastrukturo ter prispeva k celovitemu razvoju naselja in širšega območja občine.

E3: Ureditev območja križišča Straža (reg. c. R2-419/1203 Soteska-Novo mesto)

Območje od lekarne prek križišča v centru Straže do mostu čez Krko je prometno preobremenjeno in nepregledno. Ukrep zajema celovito rekonstrukcijo z ureditvijo prometnih pasov, pločnikov, kolesarskih prehodov in cestne razsvetljave. Cilj je povečati pretočnost in varnost za vse udeležence v prometu. Upoštevana bodo načela trajnostne mobilnosti, načrtovana bo tudi možnost ozelenitve.

E4: Rekonstrukcija križišča Volavče

Ukrep vključuje rekonstrukcijo nevarnega in slabo preglednega križišča v naselju Volavče, kjer pogosto prihaja do prometnih konfliktov. Predvidena je ureditev z izboljšano signalizacijo, preurejenimi priključki, talnimi oznakami ter ureditvijo dostopov za šibkejšje udeležence v prometu (pešci, kolesarji).

E5: Ukrepi za umirjanje hitrosti v naseljih (Vavta vas, Jurka vas, Potok, Resa)

V naseljih Vavta vas, Jurka vas, Potok in Resa je kljub omejitvam hitrosti pogosto zaznana vožnja nad dovoljenimi omejitvami, kar pomeni resno tveganje za prometno varnost, zlasti za pešce, kolesarje in otroke. V navedenih naseljih bo zato občina izvedla ukrepe za umirjanje hitrosti, kot so postavitve hitrostnih ovir (»ležeči policaji«, zožitve), dvignjene ploščadi, prikazovalniki hitrosti in izboljšana prometna signalizacija. Cilj je povečanje prometne varnosti, še posebej v bližini šole, avtobusnih postajališč in prehodov za pešce.

E6: Most čez Krko v Lokah s površinami za pešce

Most čez Krko v naselju Loke bo namenjen tako motornemu prometu kot tudi pešcem. Projekt je že v fazi izvedbe, kar pomeni, da gradbena dela že potekajo, pridobljena so bila tudi vsa potrebna soglasja in dovoljenja. Poleg izboljšanja prometne pretočnosti in povezanosti naselij bodo urejene površine za pešce omogočile varno in udobno vsakodnevno rabo. Ukrep pomembno prispeva k razvoju prometne infrastrukture občine in k uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti.

E7: Umestitev mostu čez Krko pri naselju Loke s površinami za pešce in kolesarje (povezava obeh bregov Krke, do GC Zalog)

Ukrep predvideva načrtovanje in umestitev novega mostu čez reko Krko pri naselju Sela, ki bo vzpostavil pomembno prometno in funkcionalno povezavo med levim in desnim bregom reke, z neposredno navezavo do GC Zalog. Most bo namenjen tako motornemu prometu kot tudi trajnostnim oblikam mobilnosti – vključene bodo varne, ločene površine za pešce in kolesarje, kar bo bistveno izboljšalo dostopnost, varnost in povezljivost za vse udeležence v prometu. V procesu priprave strokovne podlage bodo upoštevani prostorski, prometni, hidrološki, okoljski in krajinski vidiki, kar bo zagotovilo trajnostno in premišljeno umestitev objekta v prostor. Ukrep je ključnega pomena za nadaljnji razvoj celovite prometne infrastrukture v občini, saj bo vzpostavil manjkajočo varno povezavo za kolesarje in pešce ter omogočil večjo mobilnost prebivalstva z manjšo odvisnostjo od osebnih vozil.

E8: Promocija točke za souporabo prevozov z možnostjo parkiranja

Namen ciljno usmerjene promocije obstoječe točke je med občani spodbuditi večje zanimanje in aktivnejšo uporabo tovrstnih prevozov, predvsem za vsakodnevne vožnje na delo, v šolo ali na dogodke. Promocija bo potekala prek več kanalov – prek občinske spletne strani, družbenih omrežij, tiskanih obvestil v občinskem glasilu in letakov na oglasnih mestih ter neposredno v sodelovanju z večjimi delodajalci in izobraževalnimi ustanovami. Vsebina kampanje bo poudarjala okoljske in finančne koristi souporabe, udobje parkiranja ter pomen skupnostnega sodelovanja. Cilj ukrepa je povečati število uporabnikov tovrstnih prevozov, zmanjšati obremenjenost cestnega omrežja ter utrditi vlogo souporabe prevozov kot dopolnila JPP v občini Straža.



E9: Redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)

Za izboljšanje prometne varnosti in doslednejše spoštovanje prometnih pravil bo občina v sodelovanju z medobčinskim redarstvom in policijo na prometno najbolj izpostavljenih točkah uvedla sistematičen in ciljno usmerjen nadzor. Poseben poudarek bo na območjih v bližini šole, vrtca, postajališč JPP, prehodov za pešce in v naseljih, kjer občani pogosto poročajo o nevarnem vedenju voznikov. Nadzor bo vključeval terenske akcije merjenja hitrosti (mobilni radarji) ter nadzor nad parkiranjem in ustavljanjem na neoznačenih mestih.

E10: Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu

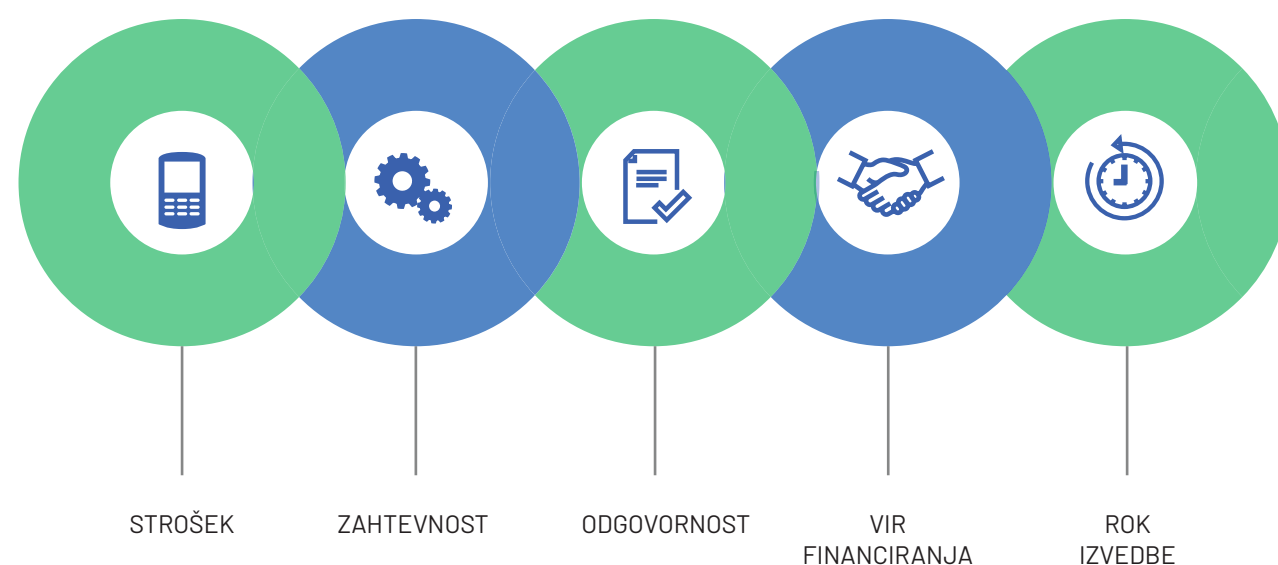
Občina Straža bo v sodelovanju z osnovno šolo, policijo in lokalnimi društvi redno izvajala promocijske in izobraževalne akcije za krepitev prometne varnosti. Namenjene bodo različnim ciljnim skupinam, posebna pozornost bo namenjena otrokom, starejšim, kolesarjem in voznikom v naseljih z večjim deležem ranljivih udeležencev v prometu. Aktivnosti bodo vključevale prometno-vzgojne delavnice v šolah, prikaz pravilnega prečkanja ceste in vožnje s kolesom, predavanja za starejše o varni udeležbi v prometu, dogodke v okviru Evropskega tedna mobilnosti ter lokalne kampanje z uporabo plakatov, letakov in družbenih omrežij. Cilj: dolgoročna sprememba potovalnih navad in izboljšanje prometne kulture.



AKCIJSKI NAČRT

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

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



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih	2.000 €/leto	srednja	Občina Straža, izobraževalne ustanove, SPVCP	Občina Straža, EU, RS	2025-2032
A2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru CPN	3.500 €/leto	majhna	Občina Straža	Občina Straža, EU, RS	2025-2032
A3	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente (OPN, OPPN, strategija razvoja občine, LEK ...)	1.000 €/leto	srednja	Občina Straža	Občina Straža, EU, RS	2025-2032
A4	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	3.000 €/leto	srednja	Občina Straža	Občina Straža	2025-2032
A5	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	2.500 €/leto	srednja	Občina Straža	Občina Straža, EU, RS	2025-2032
A6	Krepitev medobčinskega sodelovanja v regiji pri projektih širšega obsega (RCPS)	3.000 €/leto	srednja	Občina Straža	občine udeleženke	2025-2032
A7	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	7.000 €/leto	srednja	Občina Straža	Občina Straža, EU, RS	2025-2032
A8	Večkratne akcije merjenja hitrosti	3.000 €/leto	srednja	Občina Straža	Občina Straža	2025-2032



HOJA

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
B1	Izgradnja pločnikov					
B1.1	Vavta Vas-ob regionalni cesti	2.709.276 €	visoka	Občina Straža, RS	Občina Straža, DRSI	2027-2029
B1.2	Straža-ob regionalni cesti	1.576.990 €	visoka	Občina Straža, RS	Občina Straža, DRSI	2027-2029
B1.3	naselje Zalog	300.000 €	visoka	Občina Straža	Občina Straža, RS, EU	2026-2027
B1.4	naselje Potok ob regionalni cesti	1.500.000 €	visoka	Občina Straža	Občina Straža, RS	2027-2029
B1.5	Rumanja vas-center (lokalna cesta)	300.000 €	visoka	Občina Straža	Občina Straža, RS	2026-2027
B1.6	Potok-Prapreče	450.000 €	visoka	Občina Straža	Občina Straža, RS	2030-2032
B2	Ureditev novih prehodov za pešce					
B2.1	pri Silosu	80.000 €	srednja	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS	2026-2027
B2.2	Vavta vas pri bencinski črpalki	80.000 €	srednja	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS	2027-2029
B2.3	preko Ulice talcev (povezava sprehajalnih poti)	80.000 €	srednja	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS	2029-2029
B3	Ureditev obstoječih prehodov za pešce					
B3.1	pri lekarni in ZD	15.000 €	majhna	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS	2027-2029
B3.2	pri avtobusni postaji Straža	15.000 €	majhna	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS	2027-2029
B3.3	pri mostu v Vavti vasi	15.000 €	majhna	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS	2027-2029
B4	Umestitev brvi čez Krko	50.000 €	visoka	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS, EU	2030-2032
B5	Izgradnja sprehajalnih poti					
B5.1	Straža (od Lekarne do silosov; utrjena površina za pešce)	350.000 €	srednja	Občina Straža	Občina Straža	2026-2027
B5.2	Rumanja vas-Vavta vas	100.000 €	srednja	Občina Straža	Občina Straža	2025-2026
B5.3	Resa-Dol.Straža	100.000 €	srednja	Občina Straža	Občina Straža	2030-2032
B5.4	Povezava Biotopi-Zalog	100.000 €	srednja	Občina Straža	Občina Straža	2030-2032



KOLESARJENJE

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
C1	Označitev kolesarskih površin Bravia-Zalog- meja z Občino Novo mesto	10.000 €	srednja	Občina Straža	Občina Straža, DRSI	2026
C2	Izgradnja kolesarskih površin					
C2.1	Straža-Dolenjske Toplice (državna kolesarska povezava)	800.000 €	visoka	Občini Dol. Toplice, Straža, DRSI	Dol. Toplice, Straža, EU, DRSI	2030-2032
C2.2	LC 295043 Prečna-Straža (mešana površina za pešce in kolesarje)					
	naselje Podgora - V.faza	250.000 €	visoka	Občina Straža	Občina Straža, EU, RS	2026-2027
	Novomeška cesta	250.000 €	visoka	Občina Straža	Občina Straža, EU, RS	2027-2028
	Resa	250.000 €	visoka	Občina Straža	Občina Straža, EU, RS	2027-2028
C3	Ureditev vodenja kolesarskega prometa skozi center Straže	50.000 €	visoka	Občina Straža	Občina Straža	2027
C4	Širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles					
	Dolenja Straža	50.000 €	srednja	Občina Straža	Občina Straža, RS	2025-2026
C5	Avtomatski števec kolesarjev					
	center Straže	1.000 €	majhna	Občina Straža	Občina Straža	2026
	Vavta vas pri OŠ	1.000 €	majhna	Občina Straža	Občina Straža	2026
C6	Vzpostavitev pogojev za parkiranje koles – postavitev stojal za kolesa					
	Vavta vas pri OŠ	500 €	majhna	Občina Straža	Občina Straža	2026
	zdravstveni dom	500 €	majhna	Občina Straža	Občina Straža	2026
C7	Promocija kolesarjenja v sklopu ETM	500 €/leto	majhna	Občina Straža	Občina Straža	2025-2032



JAVNI POTNIŠKI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
D1	Prenova avtobusne postaje v Straži	300.000 €	srednja	Občina Straža, MI	Občina Straža, MI	2027-2029
D2	Pobuda za obuditev potniške železniške povezave Straža-Novo mesto	/	majhna	Občina Straža	/	2025-2032
D3	Spodbujanje in promocija projekta Prostofer	500 €/leto	majhna	Občina Straža	Občina Straža	2025-2032
D4	Ažurno informiranje občanov o ponudbi, spremembah in voznih redih JPP	500 €/leto	majhna	Občina Straža	Občina Straža	2025-2032
D5	Ureditev in posodobitev obstoječih avtobusnih postajališč	10.000 €	srednja	Občina Straža	Občina Straža, RS, EU	2026-2032



MOTORNI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
E1	Pobuda za izgradnjo obvoznice za razbremenitev tranzitnega in tovornega prometa na cestah skozi center Straže-Vavta vas- Potok -Volavče	1.000 €	nizka	Občina Straža	Občina Straža	2026-2028
E2	Izgradnja obvoznice naselja Zalog (vključno s kolesarsko stezo in pločnikom)	5.500.000 €	visoka	Občina Straža	Občina Straža, RS	2026-2032
E3	Ureditev območja križišča Straža (reg. c. R2-419/1203 Soteska-Novo mesta)	1.576.990 €	visoka	Občina Straža, DRSI	Občina Straža, DRSI	2027-2029
E4	Rekonstrukcija križišče Volavče	600.000 €	visoka	DRSI	DRSI	2027-2029
E5	Ukrepi za umirjanje hitrosti v naseljih (Vavta vas, Jurka vas, Potok, Resa)	10.000 €	srednja	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS	2027-2032
E6	Most Loke čez Krko s površinami za pešce	1.100.000 €	visoka	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS	2025
E7	Umestitev mostu čez Krko pri naselju Loke s površinami za pešce in kolesarje (navezava desni-levi breg Krke do GC Zalog)	10.000 €	visoka	Občina Straža, RS	Občina Straža	2030
E8	Promocije točke za souporabo prevozov z možnostjo parkiranja	500 €	srednja	Občina Straža, RS	Občina Straža, RS	2025-2026
E9	Redno izvajanje nadzora kršitev (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)	1.000 €/leto	srednja	Občina Straža, RS	Občina Straža	2025-2032
E10	Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	1.000 €/leto	srednja	Občina Straža, RS	Občina Straža	2025-2032





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

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE STRAŽA

Naročnik: Občina Straža
Ulica talcev 9, 8351 Straža

Izdovalec: Appia d.o.o., Ljubljana

Oblikovanje: Doroteja Horvat

Fotografije: Uroš Zagožen

Lektor: Katja Paladin

Tisk: Tisk24 d.o.o.

Naklada: 50 izvodov

Založnik: Občina Straža

Leto izida: 2025

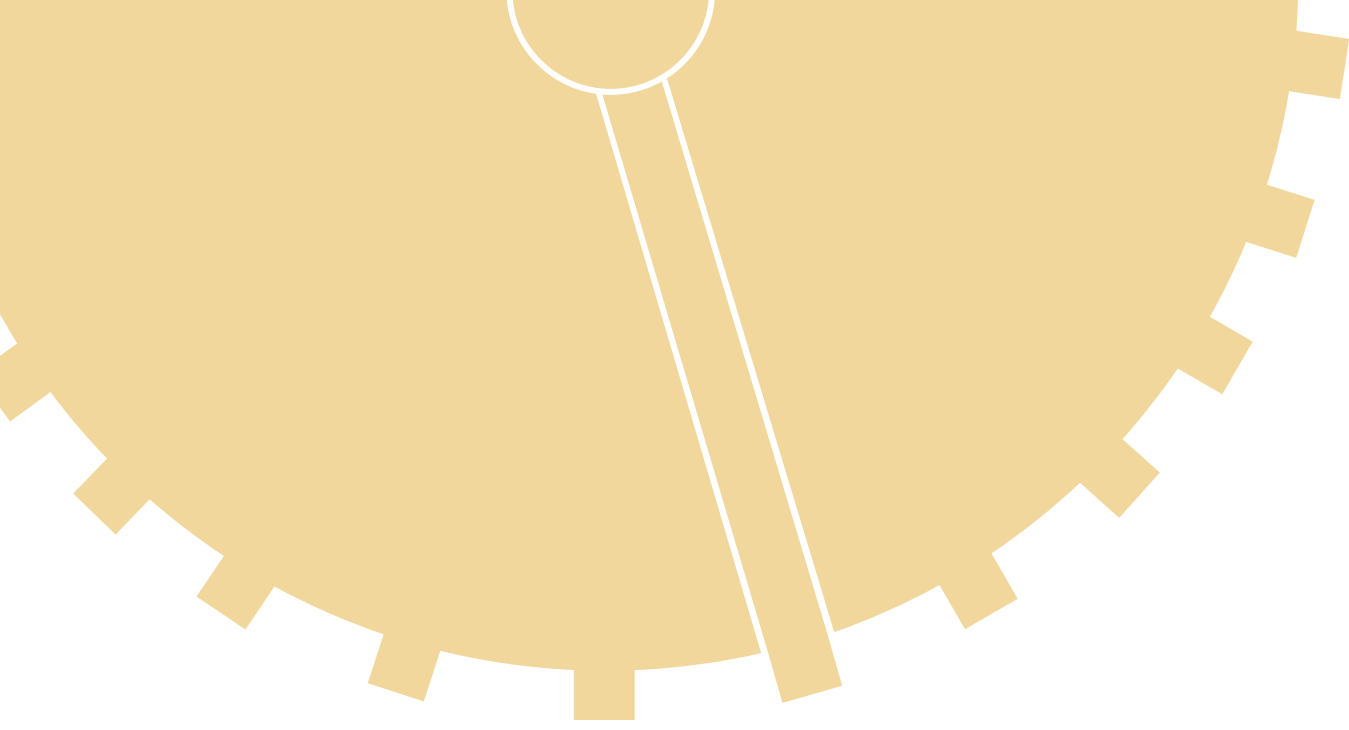
Cena: brezplačno

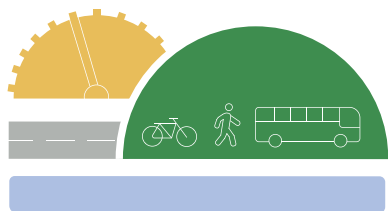
Izdelava Občinske celostne prometne strategije Občine Straža je potekala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



Sofinancira
Evropska unija







OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
O B Č I N E
S T R A Ž A