



Regionalna celostna prometna strategija (RCPS) JV Slovenije

Javna predstavitev – vizija, cilji, analiza stanja, predlogi za ukrepe

september 2026

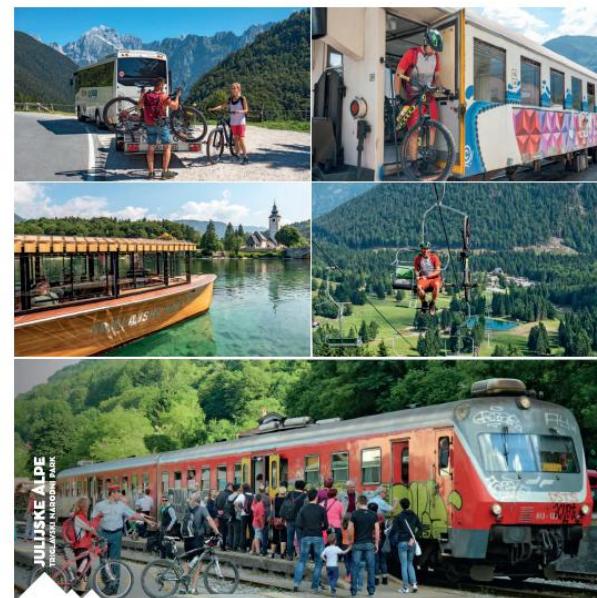
RCPS je strateški dokument, s katerim regija načrtuje razvoj prometnega sistema na trajnosten način za daljše obdobje. RCPS obravnava promet na ravni celotne razvojne regije in nadgrajuje občinske celostne prometne strategije (OCPS).

NAMEN

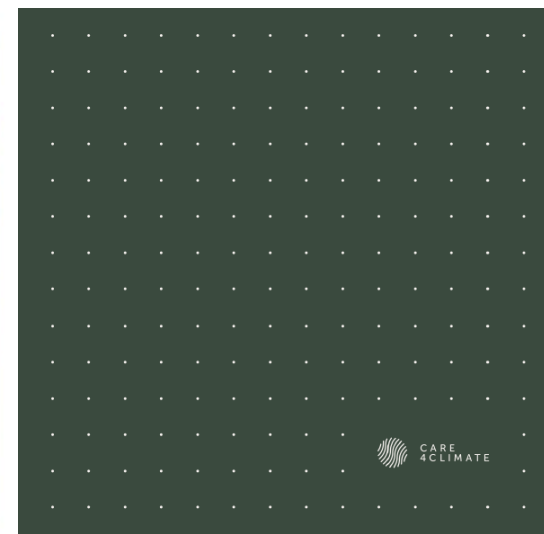
- uskladiti cilje in prednostne naloge prometa v regiji
- določiti zaporedje izvedljivih ukrepov

UČINKI

- regionalni pogled prek občinskih meja
- sodelovanje občin, države in drugih nosilcev
- povezovanje hoje, kolesarjenja, JPP in motornega prometa
- podlaga za skupno financiranje in spremljanje učinkov
- večji vpliv regije na prometne sisteme državnega pomena



REGIJSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA ZA
ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP

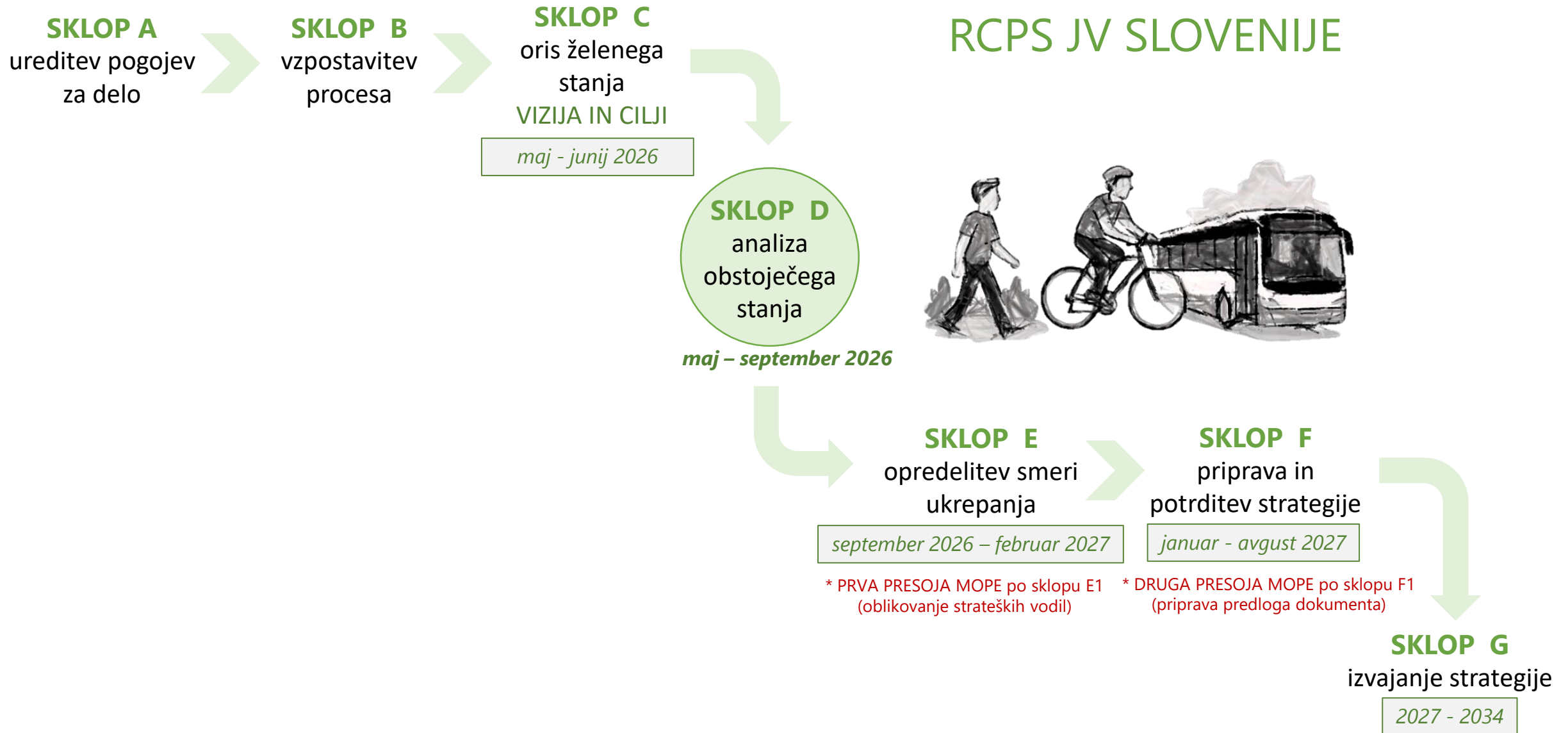


CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA KOROŠKE REGIJE
LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/0000007)



ČASOVNICA PRIPRAVE DOKUMENTA

RCPS JV SLOVENIJE



VIZIJA

»Jugovzhodna Slovenija razvija varen, dostopen in učinkovit prometni sistem, ki z zanesljivimi povezavami ter vključujočo mobilnostjo v mestnih, podeželskih in obmejnih območjih prebivalcem omogoča kakovostno bivanje.«

OBRAZLOŽITEV VIZIJE:

»Vizija razvoja prometa v Jugovzhodni regiji Slovenije temelji na vzpostavitvi profesionalnih, varnih in privlačnih prometnih sistemov, ki prispevajo k visoki kakovosti bivanja. Ključni poudarki so visok nivo prometnih storitev, varnost vseh udeležencev in urejen promet, podprt z usklajenim medresorskim načrtovanjem.

Izvedli smo vso načrtovano cestno in železniško infrastrukturo, ki omogoča hitrejša in učinkovitejša potovanja znotraj regije in med regijami, ob hkratnem razvoju kolesarske mreže. Javni potniški promet je enostaven, dostopen in privlačen za uporabo, z boljšimi povezavami na podeželju, integriranimi voznimi redi, enotno vozovnico ter kakovostno infrastrukturo za dostop do JPP.

Posebno pozornost namenjamo dostopnosti in vključevanju vseh ciljnih skupin, predvsem ranljivih skupin, mladih in starejših, z zagotavljanjem varne, samostojne in univerzalno dostopne mobilnosti, ki spodbuja večjo vključenost in kakovost življenja.«

RANGIRANI CILJI

1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Okrepljeno regionalno in lokalno gospodarstvo

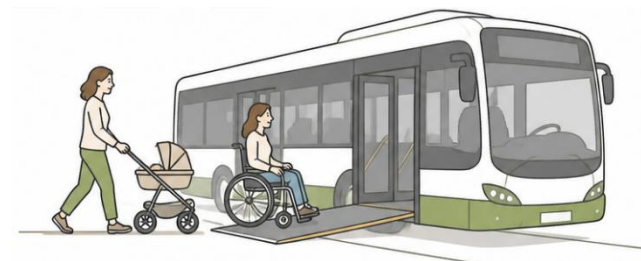


2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti



3. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

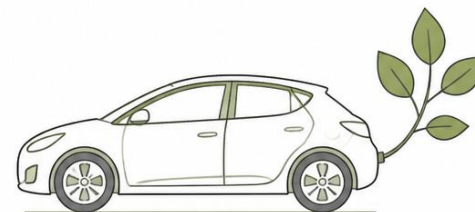
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost



4. Bolj zdravi in aktivni prebivalci



5. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

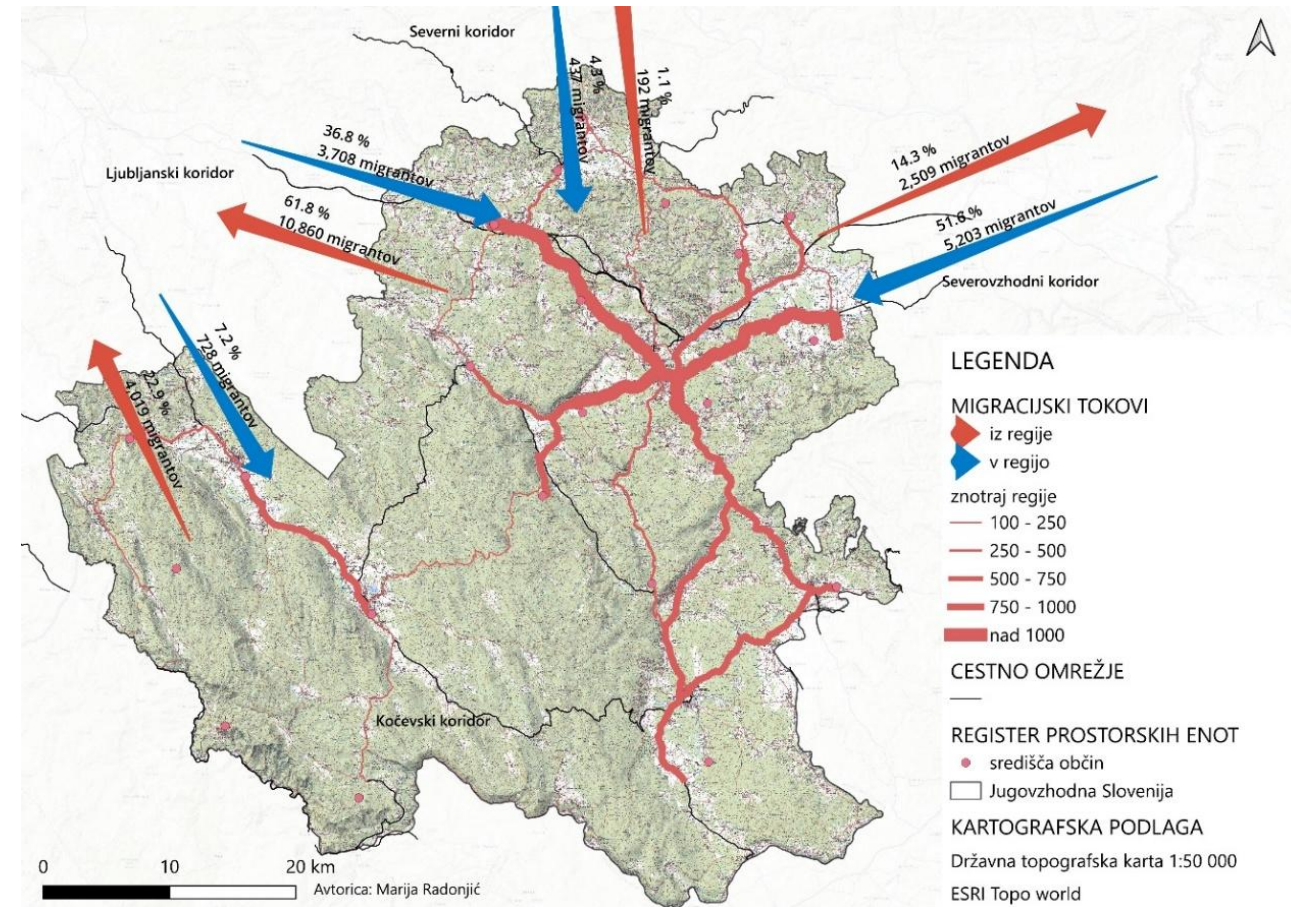


PREGLED STANJA, KLJUČNIH IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

Ključne ugotovitve

Prometna ponudba ne sledi dejanskim potrebam.

1. Dnevne poti presegajo občinske in regionalne meje; Novo mesto je glavni cilj v regiji, Ljubljana pa glavni zunanji cilj.
2. Dnevno v regijo prihaja 10.752, iz nje pa odhaja 18.001 delavcev: neto razlika je –7.249.
3. Najpomembnejše smeri so avtocestna povezava A2 proti Ljubljani, povezava Posavje–Novo mesto in kočevski koridor G2-106 proti Ljubljani.
4. Ponudba JPP, aktivne mobilnosti, prestopnih točk in podatkov je prostorsko ter upravljavsko neenakomerna.
5. Posledica je visoka avtomobilska odvisnost in slabša dostopnost za ljudi brez avtomobila.

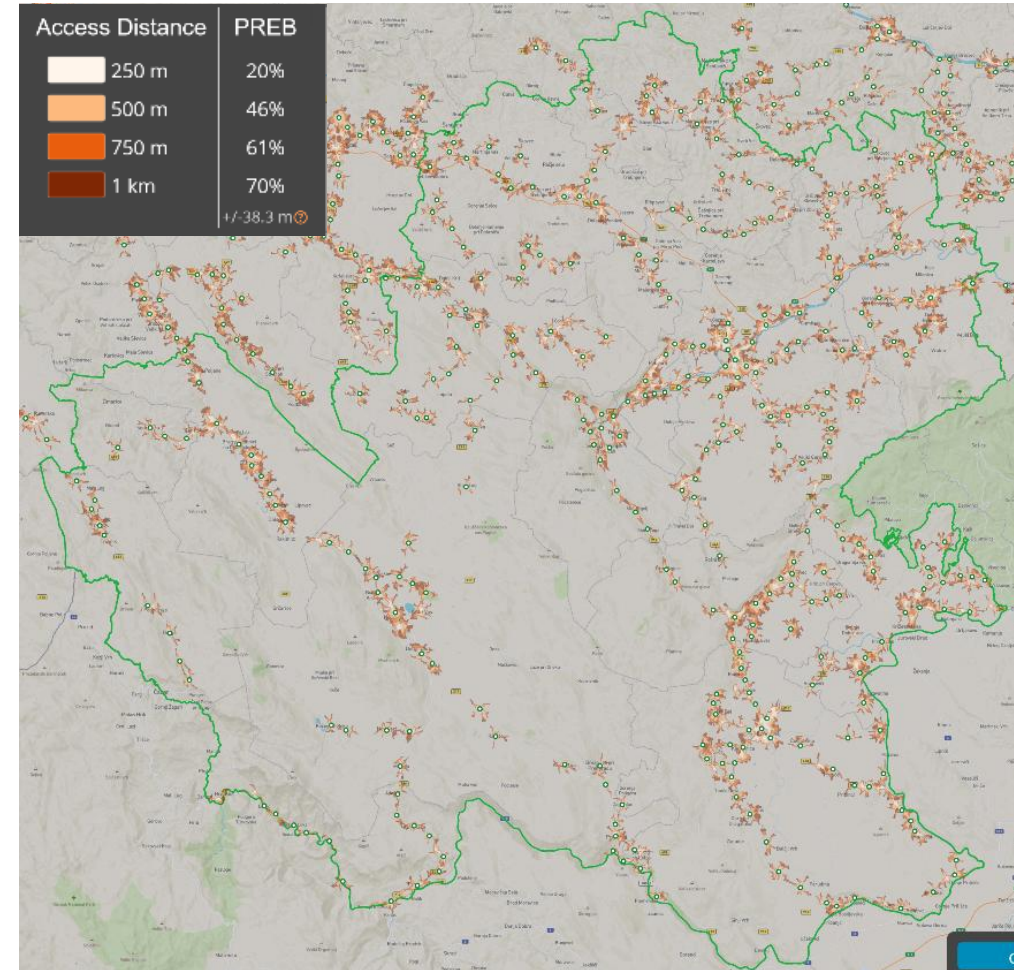


Grafični prikaz delavskih migracijskih tokov v Jugovzhodni Sloveniji znotraj regije in s sosednjimi regijami

Hoja

Varna pot ni zagotovljena že s samo bližino cilja ali postajališča.

1. Do 500 m od postajališča JPP živi približno 46 % prebivalcev; do 1.000 m približno 70 %.
2. Od 72 osnovnih in srednjih šol jih je 54 oddaljeno do 300 m, 11 do 500 m, 4 do 1000 m od postajne točke.
3. Ključne vrzeli so prekinjeni pločniki, nevarna prečkanja, visoke hitrosti, slaba osvetlitev in fizične ovire.
4. Posebej izpostavljene so šolske poti in državne ceste predvsem skozi podeželska naselja.

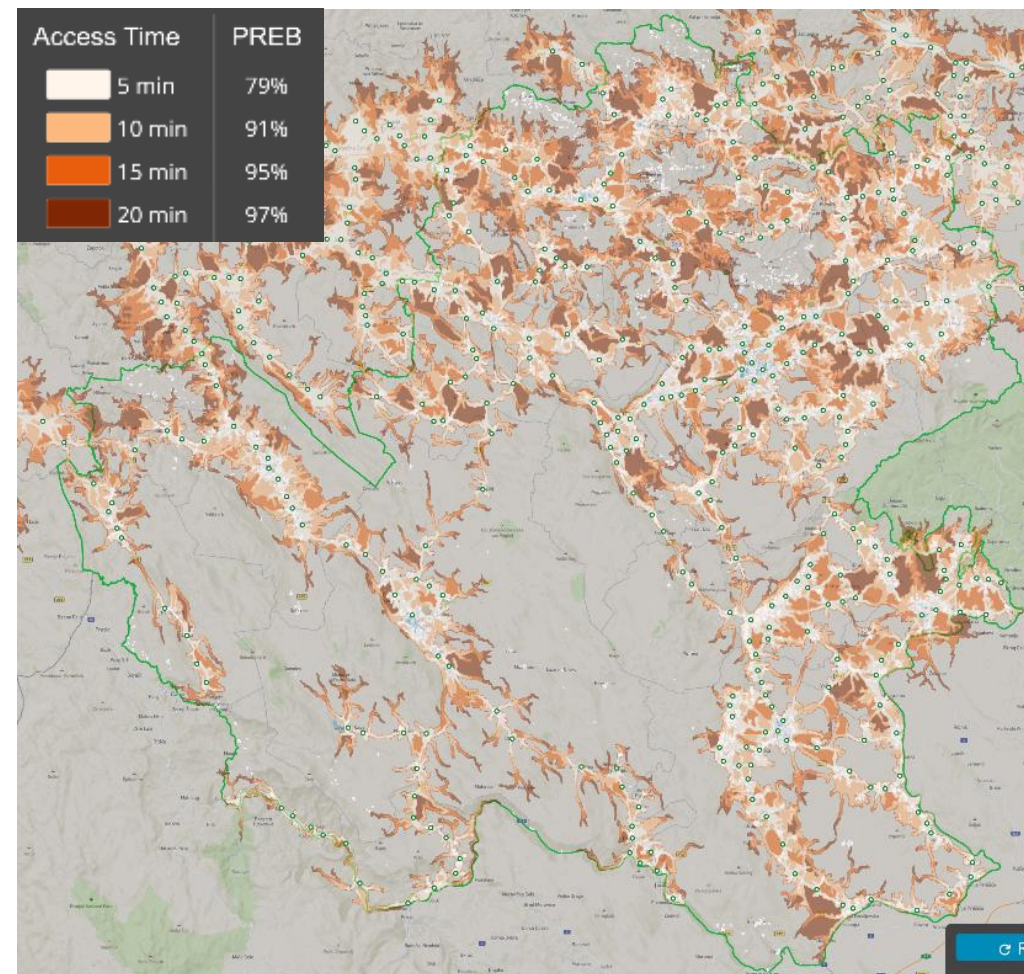


Peš dostopnost do postajališč JPP

Kolesarjenje

Velik doseg do JPP, vendar nezvezno omrežje in skoraj brez varnega parkiranja.

1. Kolesarska infrastruktura je najrazvitejša v Novem mestu, Kočevju, Črnomlju in Trebnjem, drugod so odseki pogosto kratki, nepovezani in neenotni.
2. V 5 minutah kolesarjenja je postajna točka JPP dosegljiva za približno 79 % prebivalcev, v 10 minutah za 91 %.
3. V celotni regiji je evidentirana le ena javno dostopna varna kolesarnica.
4. Sistemi izposoje so vzpostavljeni v nekaterih občinah (Novo mesto, Trebnje, Črnomelj, Ribnica, Mirna Peč, Semič, Straža, Dolenjske Toplice, Kočevje – v nadgradnji), vendar niso celovito povezani med seboj in z JPP.



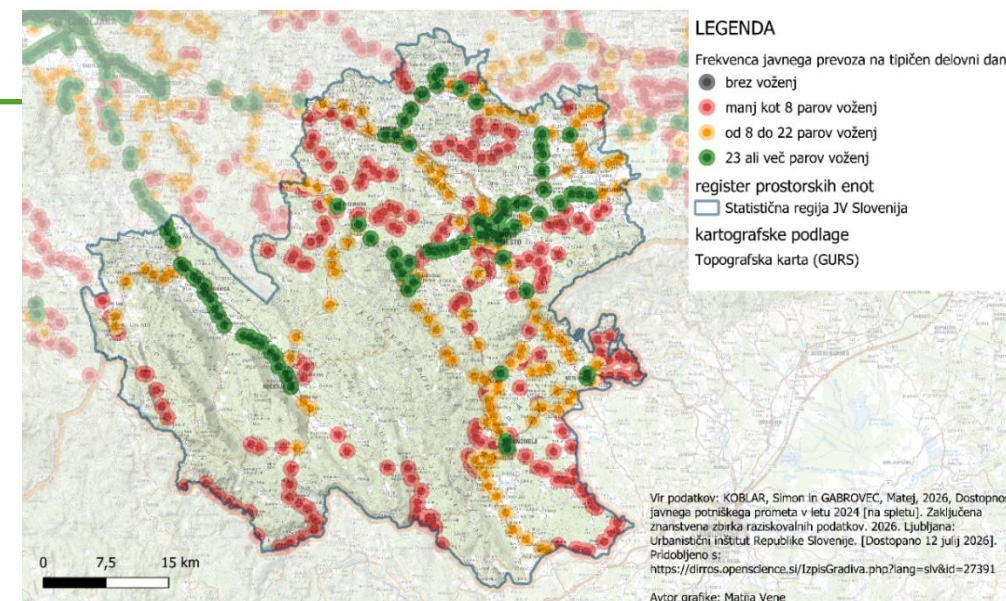
Dostopnost do postajališč JPP s kolesom

JPP

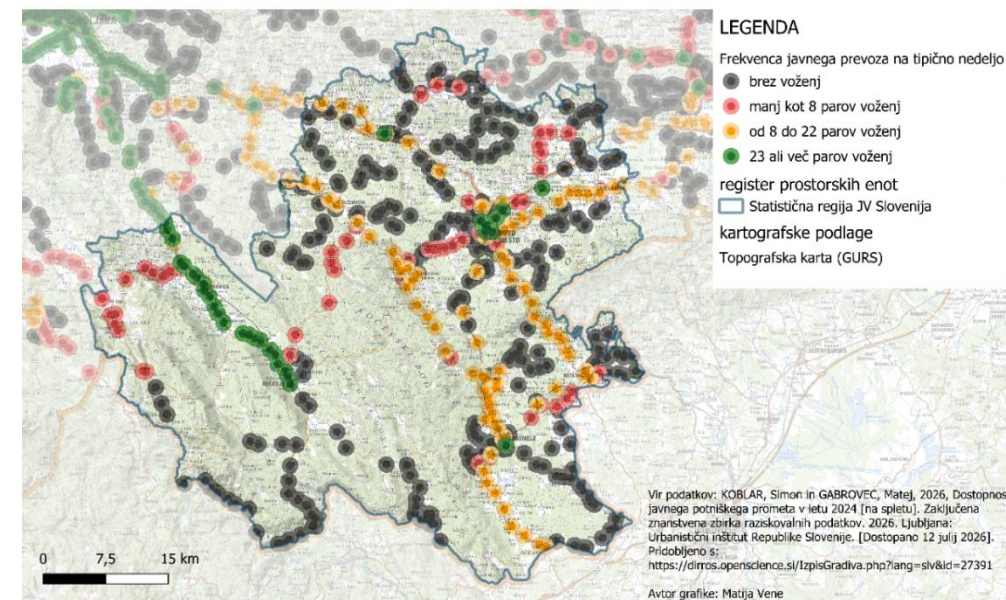
Obstoječe omrežje še ni časovno in prostorsko konkurenčna alternativa avtomobilu.

1. Regija ima 1.014 postajnih točk, vendar je frekvenca šibkejša v južnem in obmejnem delu.
2. Ob nedeljah in praznikih je na celotnem območju regije veliko avtobusnih postajališč brez voženj.
3. Prestopi med avtobusnim in železniškim JPP so pogosto neusklajeni; potovalni časi z JPP so bistveno daljši kot z osebnim avtomobilom.
4. JPP uporabljajo predvsem dijaki in študenti (64 %); ostali uporabniki so slabše zastopani.

Postajališča javnega potniškega prometa na območju obravnave glede na število odhodov (sreda v DŠ)



Postajališča javnega potniškega prometa na območju obravnave glede na število odhodov (nedelja in prazniki)

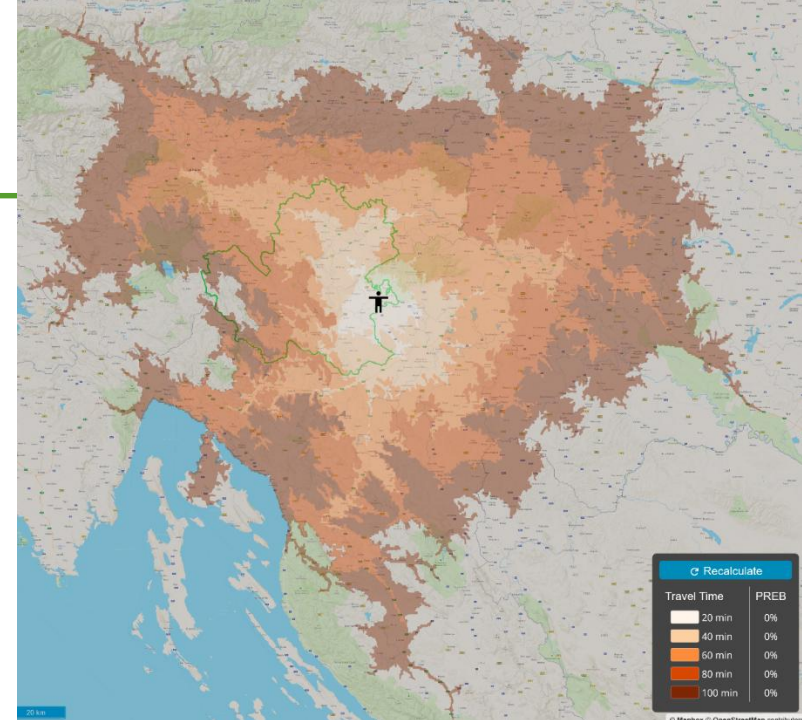


Postajališča JPP glede na razred frekvenca ob sredah in nedeljah ter praznikih

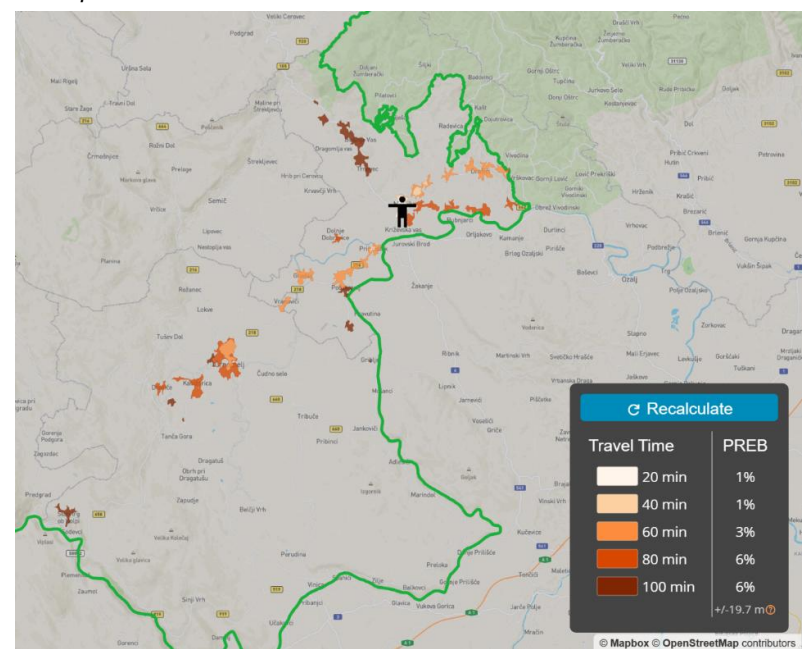
Motorni promet

Stopnja motorizacije in prometne obremenitve naraščajo, kar kaže na pomanjkanje alternativ.

1. Stopnja motorizacije je narasla z 421 vozil na 1.000 prebivalcev leta 2001 na 606 leta 2024 (za skoraj 16 % v zadnjih 10 letih).
2. Avtocestna povezava A2 je najbolj obremenjena os v regiji, do 40.000 vozil na območju Trebnjega (PLDP – povprečni letni dnevni promet).
3. Tranzitni in tovorni promet skozi naselja povečujeta hrup, emisije, obrabo cest in varnostna tveganja. Številne obvozne ceste so načrtovane, niso pa izvedene.
4. Na območju večjih naselij je veliko motornega prometa na lokalnih cestah, ob morebitnih preusmeritvah, se stanje bistveno poslabša, posebej so problematična šolska območja.



Dostopnost z osebnim avtomobilom do Metlike



Dostopnost z JPP do Metlike

Izzivi in priložnosti

STEBER	IZZIVI	PRILOŽNOSTI
Celostno prometno načrtovanje	- Pomanjkanje skupnega upravljanja in podatkov - Neenakomerna dostopnost regionalnih storitev - Dostopnost gospodarstva in obmejnih območij - Prometna ranljivost	<u>skupni podatkovni in informacijski sistem</u> za načrtovanje, obveščanje potnikov ter spremljanje učinkov <u>usklajeni razvojni koridorji</u>, v katerih se skupaj obravnavajo promet, prostor in gospodarstvo <u>trajnostna turistična mobilnost</u> s sezonskimi linijami, produkti vlak + kolo, vstopnimi točkami in upravljanjem obiskov ob Kolpi ter na Kočevskem <u>regionalno usklajevanje</u> ukrepov in financiranja
Hoja	Prekinjene ali manjkajoče urejene peš povezave	<u>hitri varnostni ukrepi in zagotavljanje zveznosti na peš poteh</u>, ob postajališčih, šolah in skozi naselja, varne povezave do storitev in JPP za vse skupine uporabnikov
Kolesarjenje	Manjkajoče in nepovezane kolesarske povezave	<u>regionalna kolesarska mreža</u> z zapolnitvijo nevarnih vrzeli, enotnimi standardi, varnim parkiranjem in povezovanjem sistemov izposoje
Javni potniški promet	Nekonkurenčen in neusklajen JPP	<u>integriran regionalni JPP</u> z železnico kot hrbtenico, taktnimi voznimi redi in usklajeno avtobusno ponudbo prilagojeno vsem uporabnikom <u>skupna organizacija</u> rednih, šolskih, delavskih, prostovoljnih prevozov in prevozov na klic za boljšo izrabo zmogljivosti in pokritost podeželja <u>Večmodalna potniška vozlišča</u>
Motorni promet	- Odvisnost od avtomobila - Tranzit in tovorni promet skozi naselja	<u>Urejene točke P+R/P+D</u> na lokacijah, kjer se že pojavlja spontano prestopanje ali sopotništvo <u>Realizacija načrtovanih investicij v cestno infrastrukturo</u>, ki razbremenjujejo naselja in vzpostavijo pogoje za trajnostne načine <u>Multimodalna tovarna vozlišča</u> v ključnih središčih in <u>preusmeritev tranzitnega in tovarnega prometa iz naselij</u> in zagotavljanje ustrežnejših prometnih povezav

- ❖ Kakšno je vaše mnenje o mobilnosti v JV regiji?
- ❖ Kateri problem je najbolj pereč?
- ❖ Kateri ukrep bi imel največji učinek?
- ❖ Kdo mora sodelovati pri njegovi izvedbi?

Vabimo k oddaji pobud, predlogov in izzivov s področja mobilnosti v JV Sloveniji, ki jih označite na interaktivnem zemljevidu:



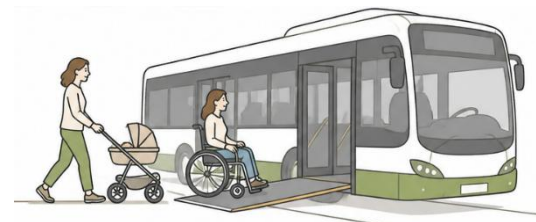
celostno prometno načrtovanje



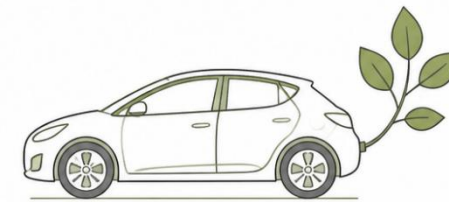
hoja



kolesarjenje



javni potniški promet



motorni promet

RAZPRAVA