

Regionalna celostna prometna strategija (RCPS) JV Slovenije

PREGLED STANJA, KLJUČNIH IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

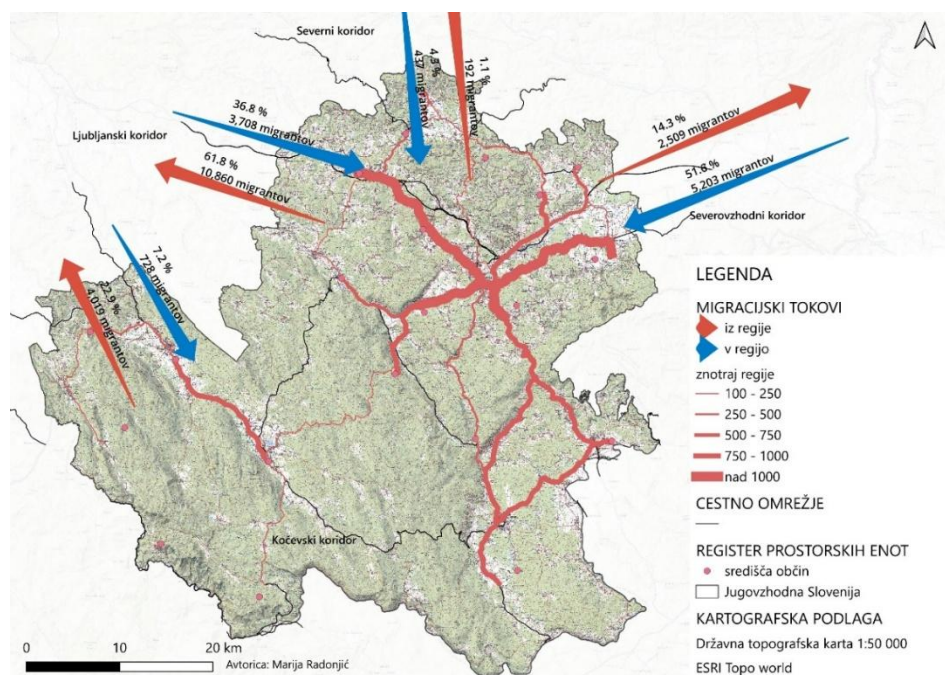
Ključna sporočila in ugotovitve analize stanja po stebrih načrtovanja prometa

Celostno prometno načrtovanje

Jugovzhodna Slovenija je funkcijsko povezana regija, v kateri vsakodnevne poti presegajo občinske, regionalne in državne meje. Razpršena poselitev, koncentracija delovnih mest in storitev v Novem mestu ter močne navezave proti Ljubljani, Posavju, Kočevsko-ribniškemu območju in Hrvaški zahtevajo, da se promet in prostor načrtujeta skupaj. Analiza zato ne izhaja iz administrativnih meja, temveč iz dejanskih potovalnih tokov, dostopnosti do storitev in vloge prometnih koridorjev.

Stanje in ključne ugotovitve:

Zunanji tokovi so najizrazitejši pri delovnih migracijah: v regijo dnevno prihaja 10.752, iz nje pa odhaja 18.001 delavcev, zato neto razlika znaša -7.249. Pri študentih prav tako prevladujejo odhodi (1.538 prihodov in 3.665 odhodov), medtem ko je pri dijakih regija pretežno cilj (1.593 prihodov in 703 odhodov). Novo mesto je osrednje ciljno območje delavskih, dijaških in študentskih tokov, Ljubljana pa glavni zunanji zaposlitveni in študijski cilj. Najpomembnejše funkcijske smeri so A2 proti Ljubljani, Posavje–Novo mesto in kočevsko-ribniška smer G2-106.



Slika 1: Grafični prikaz delavskih migracijskih tokov v Jugovzhodni Sloveniji znotraj regije in s sosednjimi regijami

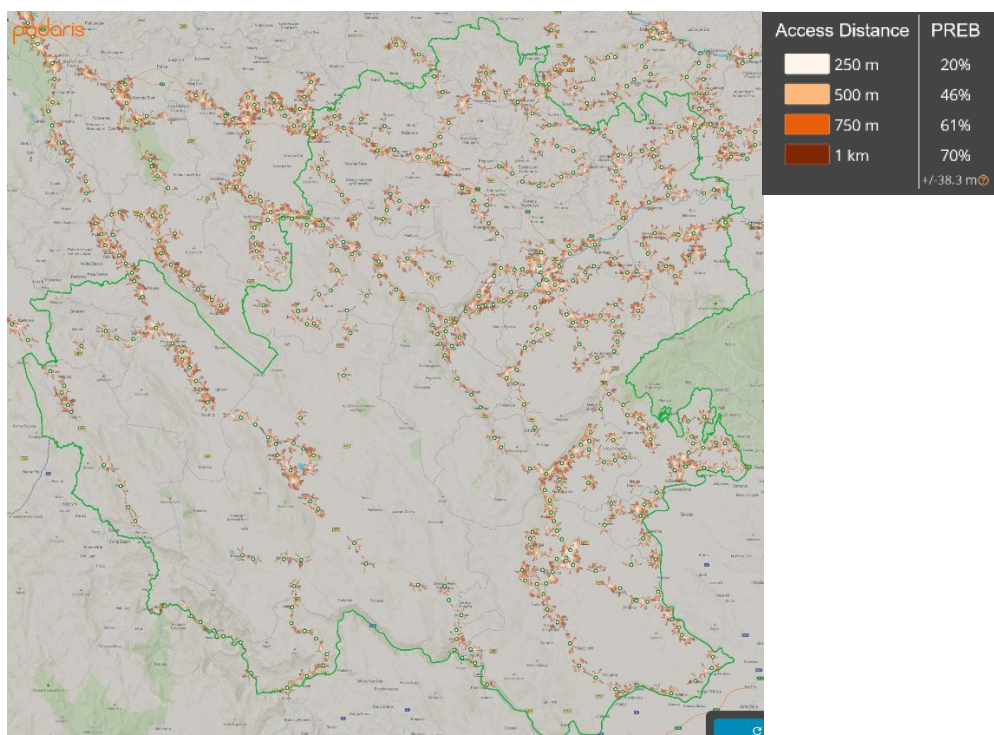
Prometna ponudba in prostorski razvoj se še ne odzivata dovolj usklajeno na te tokove. Le približno 46 % prebivalcev živi do 500 m od postajališča JPP, kar opozarja, da umeščanje stanovanj, delovnih mest in drugih storitev pogosto ustvarja dodatno avtomobilsko odvisnost. Mestni promet, izposoja koles, varne kolesarnice, P+R/P+D in prestopne točke so prostorsko in upravljavsko neenakomerno razviti. Tudi podatki o prometu, infrastrukturi in vedenju uporabnikov niso vedno zbrani po primerljivih metodah, kar otežuje skupno odločanje in spremljanje učinkov.

Hoja

Hoja je temelj vsakodnevne mobilnosti in obvezni prvi ter zadnji del skoraj vsake poti z javnim prevozom. V regiji ima največji potencial pri kratkih poteh znotraj naselij, dostopu do šol in storitev ter povezovanju postajališč z okoliškimi stanovanjskimi območji. Kakovost pogojev za hojo zato pomembno določa, ali je celotna pot varna, dostopna in privlačna tudi za otroke, starejše ter osebe z oviranostmi.

Stanje in ključne ugotovitve:

Približno 46 % prebivalcev živi v zračni oddaljenosti do 500 m od postajališča JPP, delež naraste na približno 61 % pri 750 m in 70 % pri 1.000 m. Dobra dostopnost je značilna predvsem za urbana območja, večja naselja in glavne prometne osi, medtem ko so vrzeli izrazitejše v razpršeno poseljenih delih regije. Od 72 analiziranih osnovnih in srednjih šol jih je 54 do 300 m od najbližje postajne točke, 11 med 300 in 500 m, štiri med 500 in 1.000 m in tri več kot 1.000 m. Sama bližina postajališča pa še ne pomeni varne in uporabne poti.



Slika 2: Peš dostopnost do postajališč JPP

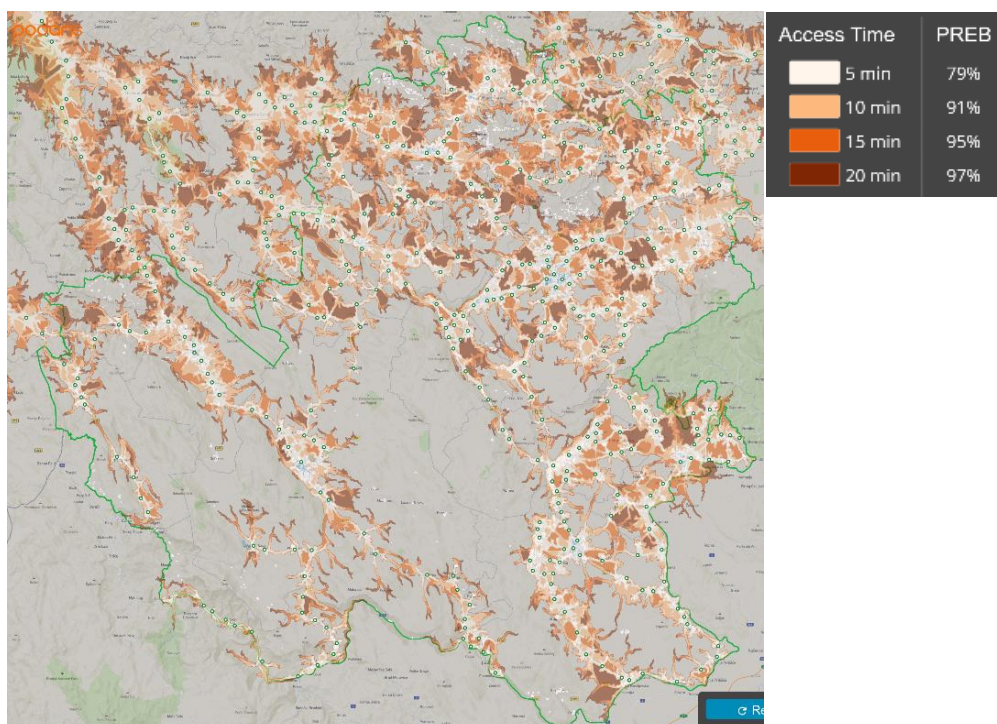
Terenski ogledi, intervjuji in javne razprave opozarjajo na manjkajoče ali prekinjene pločnike, nevarna prečkanja, visoke hitrosti na cestah skozi naselja, slabšo osvetlitev, fizične ovire ter pomanjkljivo univerzalno dostopnost postajališč in javnih površin. Posebej problematične so ozke državne ceste skozi podeželska naselja, kjer si pešci in kolesarji delijo prostor z motornim prometom. Transit in izredne preusmeritve prometa dodatno obremenjujejo okolico šol, vrtcev in stanovanjskih območij.

Kolesarjenje

Kolesarjenje ima v Jugovzhodni Sloveniji dvojno vlogo: omogoča vsakodnevne kratke in srednje dolge poti ter krepi turistično ponudbo. Razvoj električnih koles povečuje doseg in vključuje širši krog uporabnikov, zato postajajo zanimive tudi povezave med naselji in regijskimi središči. Potencial ostaja neizkoriščen zaradi nezveznega omrežja, nevarnih odsekov in zelo omejene podporne infrastrukture.

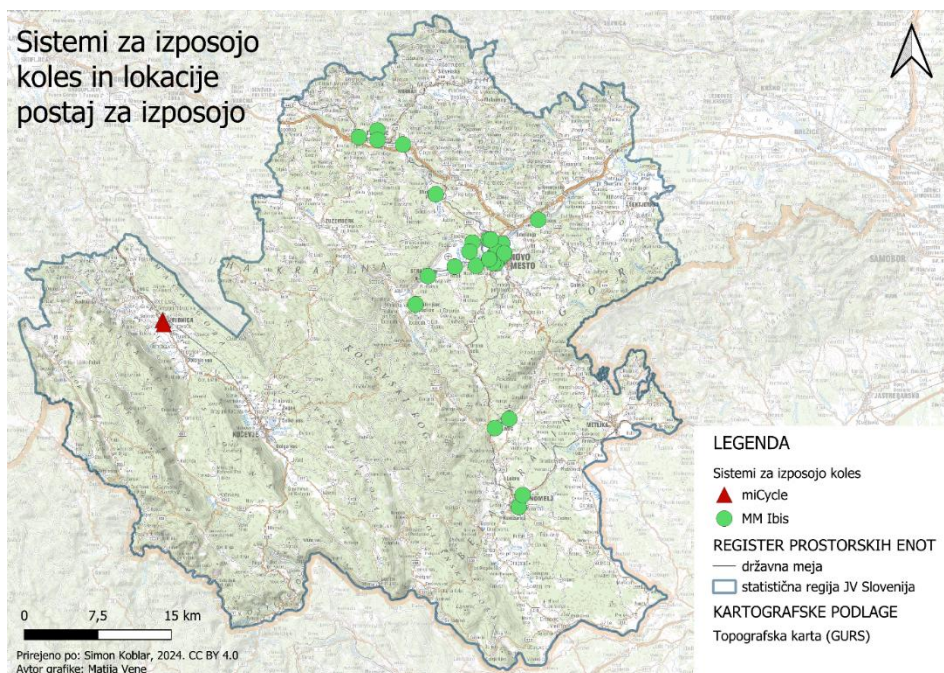
Stanje in ključne ugotovitve:

Kolesarska infrastruktura je najbolj razvita v Novem mestu in deloma v drugih občinskih središčih, vendar so posamezni odseki pogosto nepovezani, kratki in oblikovno neenotni. V podeželskih in oddaljenih delih regije je infrastruktura redkejša, zato kolesarjenje pogosto poteka na skupnih površinah z motornim prometom. V regiji je opredeljena ena daljinska, štiri glavne in pet regionalnih državnih kolesarskih povezav, vendar je delež kontinuirano izvedenega in medsebojno povezanega omrežja razmeroma nizek. Nekateri realizirani odseki niso ločeni od motornega prometa in vključujejo nevarne dele državnih cest.



Slika 3: Dostopnost do postajališč JPP s kolesom

V petih minutah kolesarjenja je postajališče JPP dosegljivo za približno 79 % prebivalcev, v desetih minutah pa za približno 91 %. To je močna podlaga za kombinacijo kolo–JPP, vendar jo omejuje pomanjkanje varnega parkiranja koles. V celotni regiji je evidentirana le ena varna kolesarnica, v Sevnem. Sistemi izposoje koles so vzpostavljeni v več občinah; prevladuje DBK Bike, Ribnica pa uporablja ločen sistem miCycle. Med sistemi, tarifami in JPP še ni celovite uporabniške integracije.



Slika 4: Sistemi za izposajo koles v JV Sloveniji

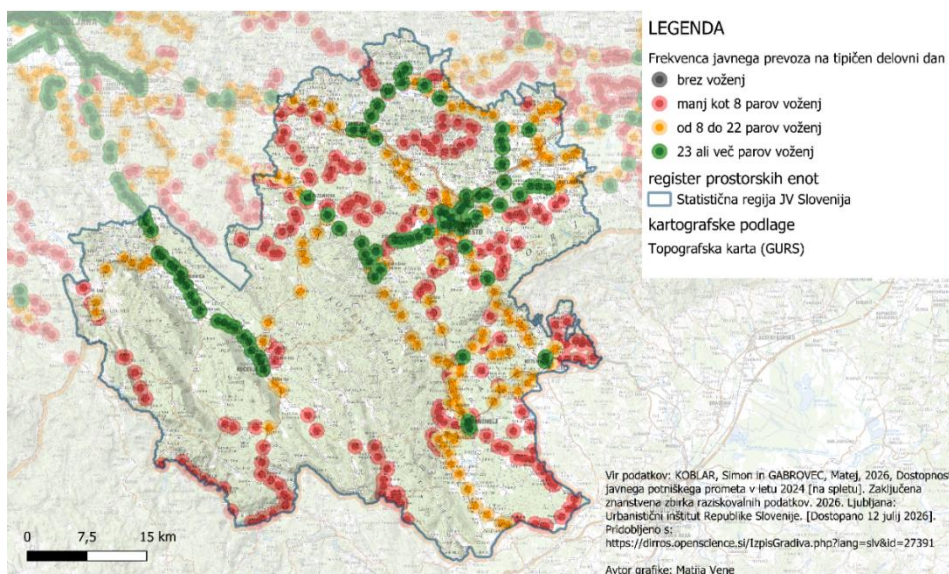
Javni potniški promet

Javni potniški promet mora postati hrbtenica regionalnega prometnega sistema. Analize kažejo, da ima regija pomembno osnovo v železniškem in avtobusnem omrežju, vendar prostorske, časovne in uporabniške vrzeli preprečujejo, da bi bil JPP za večino dnevnih poti resna alternativa avtomobilu. Ponudba je najbolj prilagojena šolskim potrebam, bistveno manj zaposlenim, izmenskimi delavcem, starejšim, občasnim uporabnikom, turistom in potem zunaj konic.

Stanje in ključne ugotovitve:

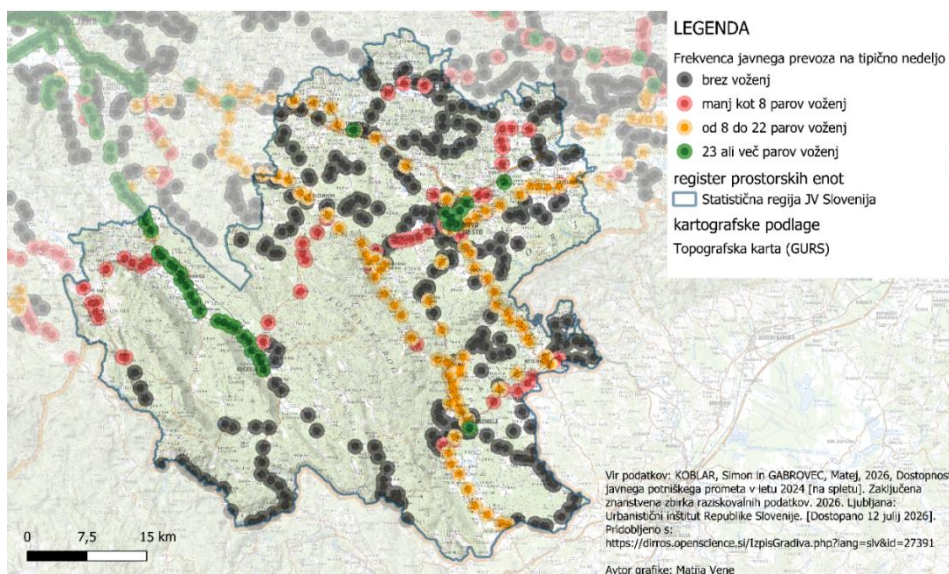
V regiji je evidentiranih 1.014 postajnih točk, vendar le približno 46 % prebivalcev živi do 500 m od postajališča. Frekvenca je posebej nizka v južnem in obmejnem delu regije; primerna ponudba v vseh opazovanih režimih je omejena predvsem na os Kočevje–Ljubljana ter posamezna središča in odseke. Ob vikendih je ponudbe tudi do desetkrat manj kot med tednom. Najmočnejše potrebe so na A2 proti Ljubljani, Posavje–Novo mesto ter G2-106 proti Ljubljani, zato morajo biti standardi ponudbe na teh oseh prilagojeni obsegu in časovni razporeditvi dejanskih tokov.

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



Slika 5: Postajališča JPP glede na razred frekvenca (sreda).

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



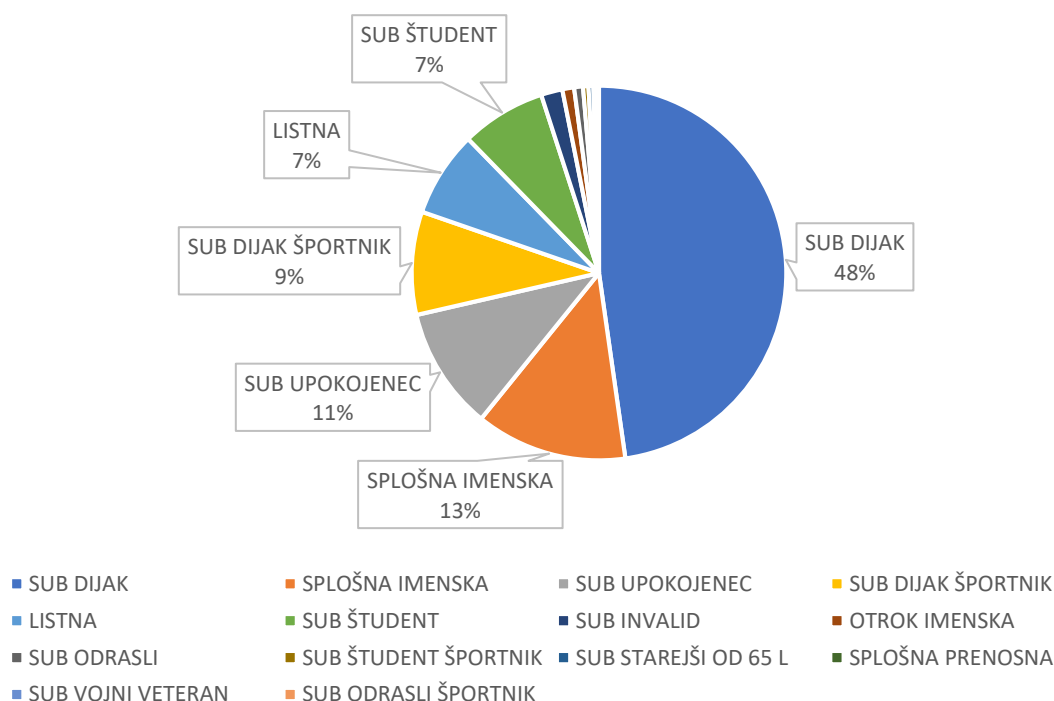
Slika 6: Postajališča JPP glede na razred frekvenca (nedelja / praznik).

Prestopi v Novem mestu in Trebnjem so pogosto neusklajeni; Kočevje in Ribnica kažeta boljše povezovanje avtobusa in vlaka, v Črnomlju in Metliki so možnosti prestopa omejene. Avtomobil je do regionalnih središč praviloma hitrejši, prožnejši in zanesljivejši. Železniški potovalni časi, zlasti proti Beli krajini in Novemu mestu, so za delovne migracije nekonkurenčni, infrastruktura pa potrebuje dolgoročno nadgradnjo. Pomembni projekti so potniški center Novo mesto,

boljša povezava Novega mesta s Posavjem, nadgradnja obstoječih prog ter kakovostne navezave postaj na lokalni promet (npr. kakovostne peš in kolesarske povezave, izposoja koles).

Največ validacij v reprezentativnem tednu novembra 2025 je bilo v Novem mestu (20,6 %), sledijo Ljubljana AP (11,5 %), Kočevje (4,5 %), Ljubljana Zmajski most (4,3 %), Ribnica (2,9 %) in Trebnje (2,4 %). Med delovniki izrazito prevladujejo dijaki: 18.930 validacij so ustvarili dijaki, 5.113 imetniki splošnih imenskih vozovnic in 3.959 upokojenci. Le 36,8 % upokojencev je imelo leta 2023 urejeno brezplačno vozovnico, kar je bil najnižji delež med slovenskimi regijami. Mreža osmih fizičnih prodajnih mest je redka, tarifna integracija pa za uporabnika še ni popolna, zlasti pri mestnem prometu in izposoji koles.

Validacije po statusu vozovnice (reprezentativni teden)



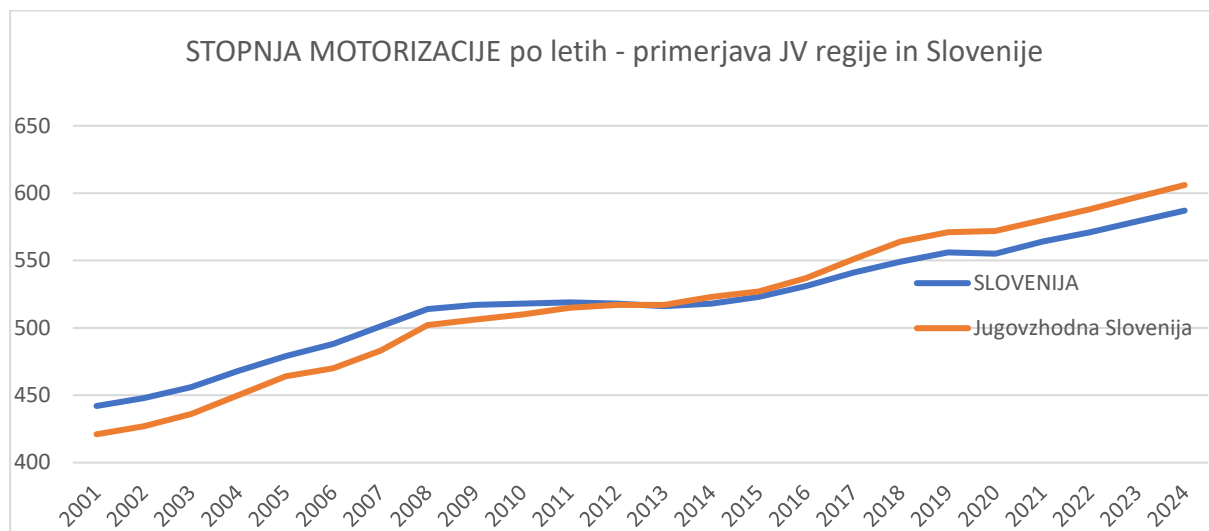
Grafikon 1: Validacije po statusu potnika v reprezentativnem tednu

Motorni promet

Osebni avtomobil zaradi razpršene poselitve, časovne prožnosti in omejene ponudbe alternativ ostaja prevladujoč način potovanja. Motorni promet bo tudi v prihodnje pomemben za dostopnost oddaljenih območij, oskrbo, gospodarstvo, interventne poti in čezmejne povezave. Strateška naloga zato ni njegova enostranska omejitev, temveč varno in učinkovito upravljanje nujnega prometa, zmanjševanje tranzitnih obremenitev naselij ter preusmerjanje poti, za katere obstaja kakovostna trajnostna alternativa.

Stanje in ključne ugotovitve

Stopnja motorizacije v regiji se povečuje: z 421 osebnimi avtomobili na 1.000 prebivalcev leta 2001 je narasla na 606 leta 2024 in je od leta 2013 nad slovenskim povprečjem. Leta 2021 je bilo v povprečju 1,51 avtomobila na gospodinjstvo. Visoka motorizacija je posledica razpršene poselitve, močnih delovnih migracij, industrijskih središč ter časovno in prostorsko nekonkurenčnih alternativ. Povezana je z več prometnimi obremenitvami, potrebami po parkiranju, emisijami, hrupom in večjim tveganjem prevozne revščine za gospodinjstva, ki si avtomobil težko privoščijo.



Graf 1: Primerjava stopnje motorizacije v jugovzhodni regiji in Sloveniji (vir: SiStat, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2221105S.px/table/tableViewLayout2/>)

Glavnino cestnega prometa prevzema A2, kjer PLDP na posameznih odsekih presega 40.000 oziroma 50.000 vozil. Novo mesto je izrazito prometno vozlišče, pomembne pa so tudi povezave čez Gorjance proti Beli krajini in smer Ljubljana–Kočevje. Največji odhodi delavcev potekajo po A2 proti Ljubljani (10.860) in po kočevskem koridorju (4.019), največji tok v regijo pa prihaja iz Posavja (5.203). PLDP vključuje tudi tranzitni, gospodarski in oskrbni promet, zato obremenitev ni mogoče pripisati samo dnevnim migracijam. Tovorni promet povečuje obrabo cest, hrup, emisije in varnostna tveganja, posebej tam, kjer poteka skozi naselja.

Deležniki kot pomembne infrastrukturne teme izpostavljajo 3. in 3.a razvojno os, obvoznice in razbremenilne povezave Novega mesta in Metlike, razvojno povezavo proti Kočevski, vzdrževanje obstoječih cest ter čezmejne povezave. Projekti morajo biti ocenjeni skupaj z razvojem JPP, železnice, aktivne mobilnosti, prostorskimi učinki in varstvom naselij. Poseben izziv so zapore in nesreče na ključnih prometnicah, ko se promet preusmeri na lokalne ceste in poveča tveganja v stanovanjskih ter šolskih območjih.

Ključni izzivi in priložnosti

Sinteza analize, terenskih ogledov, intervjujev, javnih razprav in usklajevanj z državnimi nosilci kaže, da posameznih težav ni mogoče reševati ločeno po prometnih načinih. Skupno jedro je neskladje med razpršeno poselitvijo in koncentriranimi dnevnimi cilji na eni ter nezadostno povezano ponudbo trajnostne mobilnosti na drugi strani. Posledica je visoka avtomobilska odvisnost, ki zmanjšuje dostopnost za ljudi brez avtomobila ter povečuje prometne, okoljske in varnostne obremenitve.

STEBER	IZZIVI	PRILOŽNOSTI
Celostno prometno načrtovanje	<u>Pomanjkanje skupnega upravljanja in podatkov</u>: različni nosilci, časovnice in podatkovne baze otežujejo regionalno določanje prioritet, usklajeno financiranje in spremljanje učinkov. <u>Neenakomerna dostopnost regionalnih storitev</u>: prometne konice, parkiranje in slab JPP otežujejo dostop do bolnišnice, šol, upravnih storitev, delovnih mest in turističnih ciljev. <u>Dostopnost gospodarstva in obmejnih območij</u>: industrijska središča, poslovne cone in povezave s Hrvaško potrebujejo zanesljivo, varno in večmodalno navezavo na državno in mednarodno omrežje. <u>Prometna ranljivost</u>: zapore, nesreče, vremenski dogodki in sezone konice hitro preobremenijo alternativne poti ter povečajo tveganja na lokalnih cestah.	<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	<u>Prekinjene ali manjkajoče urejene peš povezave</u>: nevarna prečkanja, visoke hitrosti skozi naselja, slabša osvetlitev, fizične ovire ter pomanjkljiva univerzalna dostopnost postajališč in javnih površin.	<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	<u>Manjkajoče in nepovezane kolesarske povezave</u> : kolesarske poti so nezvezne, ponekod neenotne ali nevarne ob prometnih cestah; manjkajo varna prečkanka, kolesarnice in celovite povezave s sistemi JPP in izposoje.	<u>regionalna kolesarska mreža</u> z zapolnitvijo nevarnih vrzeli, enotnimi standardi, varnim parkiranjem in povezovanjem sistemov izposoje
Javni potniški promet	<u>Nekonkurenčen in neuskkljen JPP</u> : dolgi potovalni časi, redke vožnje, slabi prestopi ter vrzeli zvečer in ob vikendih omejujejo uporabo za delo, zdravstvo, prosti čas in turizem.	<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	<u>Odvisnost od avtomobila</u> : razpršena poselitev, prometne konice, težave s parkiranjem in šibke alternative silijo gospodinjstva v visoko stopnjo motorizacije; posebej ranljivi so starejši, mladi, osebe z oviranostmi, socialno ogroženi in gospodinjstva brez vozila. <u>Tranzit in tovorni promet skozi naselja</u> : zmanjšujeta varnost, pretočnost in kakovost bivanja ter povečujeta hrup, emisije in obrabo infrastrukture.	<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 preusmeritev tranzitnega in tovarnega prometa iz naselij in zagotavljanje ustrežnejših prometnih povezav