



**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE
ŠMARJEŠKE TOPLICE
2025-2032**



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE ŠMARJEŠKE TOPLICE

Naročnik:	Občina Šmarješke Toplice Šmarjeta 66, 8220 Šmarješke Toplice
Izvajalec:	IGEA d.o.o.
Vodja projekta:	Jernej Zajec
Strokovna skupina:	Jernej Zajec Vid Eržen Jasmina Nikić Marjana Pahor Sirk Darja Simić Žan Drobnič
Koordinator:	Anica Turk Potočar
Presoja:	Tatjana Marn
Fotografije:	Jernej Zajec arhiv Občine Šmarješke Toplice
Leto izida:	2025





KAZALO

1.	NAGOVOR ŽUPANA	6
2.	SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI	7
3.	VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	8
4.	PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	9
5.	OBMOČJE OBRAVNAVE	12
6.	ORIS ŽELENEGA STANJA	14
6.1	Vizija razvoja prometa	14
6.2	Strateški cilji.....	14
7.	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	18
7.1	Demografski trendi.....	18
7.2	Prometne značilnosti in izzivi	19
7.3	Prometna varnost.....	20
7.4	Potovalne navade občanov	21
7.5	Razmere za hojo in kolesarjenje.....	23
7.6	Uporaba javnega potniškega prometa	24
8.	DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	26
8.1	Dosežki	26
8.2	Ključni izzivi.....	26
8.3	Priložnosti	28
9.	PET STEBROV UKREPANJA	29
9.1	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	31
9.1.1	Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov	31
9.1.2	Medobčinsko/regionalno sodelovanje na področju prometnega načrtovanja in spremljanje prometa	33
9.1.3	Finančna in infrastrukturna podpora	33
9.1.4	Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem	34
9.2	HOJA	35
9.2.1	Ureditev varnih in dostopnih poti za vse skupine uporabnikov	35
9.2.2	Povečanje privlačnosti za hojo	37
9.3	KOLESARJENJE	38



9.3.1	Vzpostavljanje mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje	38
9.3.2	Nadgradnja privlačnosti poti	39
9.4	JAVNI POTNIŠKI PROMET	41
9.4.1	Optimizacija vozniških redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP.....	41
9.4.2	Izboljševanje dostopnosti z uvajanjem alternativnih javnih oblik mobilnosti potnikov	42
9.5	MOTORNI PROMET	44
9.5.1	Cestna infrastruktura.....	45
9.5.2	Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti.....	45
9.5.3	Optimizacija zmogljivosti in kakovosti parkirišč	47
10.	AKCIJSKI NAČRT	50



SEZNAM KRATIC

AC	avtocesta
CPS	celostna prometna strategija
CPN	celostno prometno načrtovanje
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
EU	Evropska unija
JPP	javni potniški promet
K+R	»Kiss and ride« oz. kratkotrajna postajališča
NIJZ	Nacionalni inštitut za javno zdravje
OCPS	občinska celostna prometna strategija
OŠ	osnovna šola
P+R	»Park and ride« oz. parkiraj in presedi
RS	Republika Slovenija
SPVCP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
SURS	Statistični urad Republike Slovenije



1. NAGOVOR ŽUPANA

Občina Šmarješke Toplice se razprostira na območju raznolike in razpršene poselitve, s poudarjeno zdraviliško, podeželsko in naravno identiteto, ki se tesno prepleta s kulturno krajino in prometno dostopnostjo. Takšna prostorska zasnova po eni strani predstavlja izziv za načrtovanje učinkovitega prometnega sistema, po drugi strani pa tudi izjemno danost za kakovostno, varno in trajnostno življenjsko okolje, v katerem je mogoče združiti dobro dostopnost z ohranjanjem naravnih danosti in zdravju prijazno mobilnostjo. Prav to ravnoesje – med pretočnostjo, dostopnostjo in kakovostjo bivanja – predstavlja osrednje izhodišče Celostne prometne strategije.

V preteklih letih je občina že naredila pomembne korake na poti k varnejši in bolj vključujoči prometni ureditvi. Poleg ureditve številnih cest, zaključujemo s prenovo središča Šmarjete, izgrajeni in razširjeni so bili pločniki, prehodi za pešce in ločena kolesarska pot med Šmarješkimi Toplicami in Šmarjeto, izboljšana je bila prometna signalizacija, uvedene so bile cone umirjenega prometa, hkrati pa se je razširila uporaba storitve Prostofer za mobilnost starejših in z novimi koncesijami večje število avtobusnih odhodov proti Novemu mestu.

Nova strategija krepi te temelje in uvaja ambiciozne, a realno izvedljive usmeritve. Med ključnimi poudarki je vzpostavitev sodobnega P+R potniškega vozlišča ob avtocestnem izvozu Kronovo, ki bo omogočalo hitro, enostavno in trajnostno povezavo z regionalnimi središči, kot sta Novo mesto in Ljubljana. Strategija hkrati naslavlja potrebo po večji varnosti otrok, zagotavlja nadaljnjo podporo razvoju kolesarske infrastrukture – vključno s povezavo Kronovo–Zbure–

Mokronog ter navezavo na regionalno pot proti Novemu mestu – spodbuja gradnjo krožišč na nevarnih odsekih državnih cest, ter namenja posebno pozornost urejanju javnega prostora in opremljanju z urbano opremo, ki povečuje kakovost in udobje hoje, kolesarjenja ter čakanja na javni prevoz. Prepoznana je tudi ključna vloga ozaveščanja, zato bo občina nadaljevala z organizacijo kampanj in vključevanjem javnosti v spremembe potovalnih navad.

Trajnostna mobilnost danes ni več stvar izbire, temveč nuja. Prinaša konkretne koristi: zmanjšuje onesnaženje zraka in hrup, izboljšuje javno zdravje, zmanjšuje prometne nesreče ter zmanjšuje stroške za uporabnike in skupnost. Njena uspešna uvedba pa zahteva celostni pristop, sodelovanje različnih deležnikov in dolgoročno vizijo.

Celostna prometna strategija Občine Šmarješke Toplice uresničuje ravno to – z jasno vizijo občine, ki bo do leta 2032 razvila varen, zdravju prijazen in povezan prometni sistem, ki bo vključeval vse generacije, omogočal enakovredno izbiro med prometnimi načini in zmanjšal odvisnost od osebne avtomobila.

Dokument je rezultat sodelovanja strokovne javnosti, lokalne skupnosti, institucij in posameznikov, za kar se vsem lepo zahvaljujem. Le s skupnim zavedanjem in vključevanjem bomo lahko strategijo uspešno prenesli v prakso ter prispevali k večji varnosti, dostopnosti in kakovosti življenja v vseh naseljih občine.

Mag. Marjan Hribar,
Župan Občine Šmarješke Toplice



2. SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije občine Šmarješke Toplice je naročila Občina Šmarješke Toplice, sofinancira jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Občina Šmarješke Toplice se je decembra 2023 prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«,

specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«. Marca 2024 je bila Občina Šmarješke Toplice s sklepom obveščena o nepovratnih sredstvih kohezijske politike.

Proces priprave Strategije je vodilo podjetje IGEA d.o.o.



3. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostno razumevanje in načrtovanje prometa je ključno za zagotavljanje visoke kakovosti življenja in trajnostnega razvoja v občini Šmarješke Toplice. Kot destinacija, ki združuje turizem, zdraviliško dejavnost in podeželski značaj, se občina sooča s specifičnimi prometnimi izzivi, ki jih je mogoče uspešno nasloviti le s celovitim strateškim pristopom, premišljenimi in dolgoročnimi rešitvami ter aktivnim sodelovanjem občanov, deležnikov in sosednjih občin.

Celostno urejanje prometa prinaša številne prednosti – izboljšano prometno infrastrukturo, optimizacijo mobilnosti za prebivalce in obiskovalce, zmanjšanje prometnih zastojev in stroškov mobilnosti, učinkovitejše javne naložbe ter manjše obremenitve okolja. Celostna prometna strategija omogoča prehod na trajnostne oblike mobilnosti, ki prispevajo k večji varnosti, izboljšanju dostopnosti in zmanjšanju vplivov motornega prometa.

Tabela 1: Primerjava značilnosti tradicionalnega in celostnega prometnega načrtovanja¹

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Občina Šmarješke Toplice si prizadeva za sodoben in trajnosten prometni sistem, ki bo celovito in uravnoteženo podpiral potrebe lokalnega prebivalstva, zdraviliškega in turističnega sektorja ter gospodarstva. Z usmerjanjem v trajnostne oblike mobilnosti, kot so pešačenje, kolesarjenje in učinkovitejši javni prevoz, ter z aktivnim vključevanjem

vseh deležnikov želi občina ustvariti varnejše, bolj dostopno in kakovostno bivalno okolje.

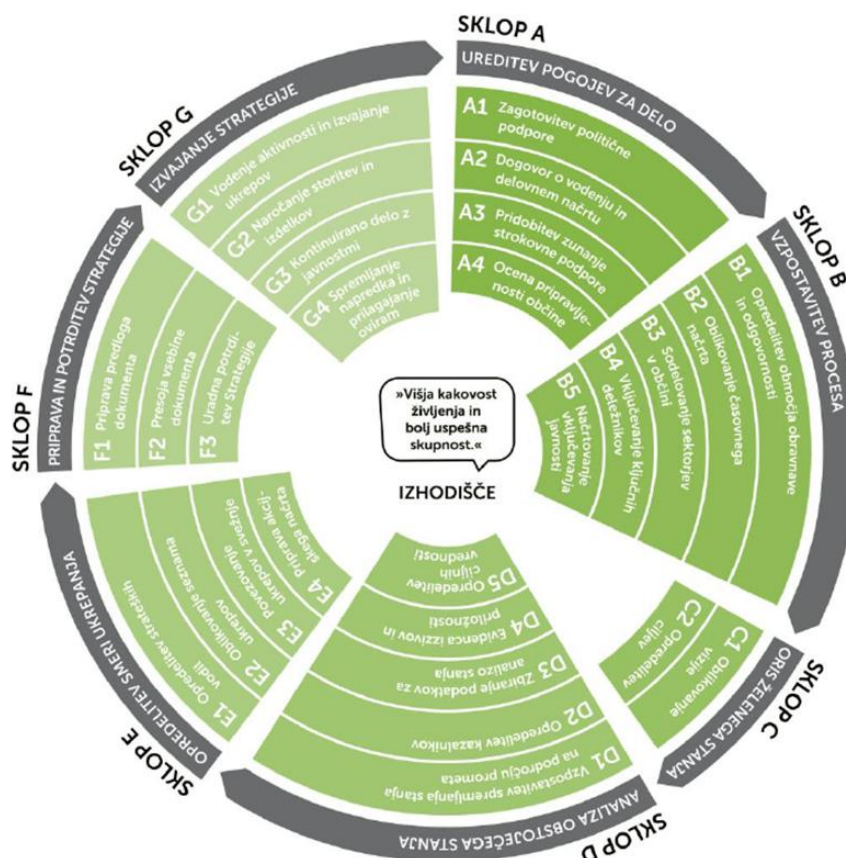
Celostna prometna strategija predstavlja temelj dolgoročnega razvoja prometa v občini Šmarješke Toplice, ki bo podpirala njeno identiteto kot urejenega, dostopnega in trajnostnega okolja, ki nudi visoko kakovost življenja in privlačne možnosti za razvoj turizma ter lokalnega gospodarstva.

4. PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je bila izvedena skladno z veljavnimi nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije¹. Proces je razdeljen na 7 vsebinskih sklopov (A-G) v kronološkem vrstnem redu:

- Sklop A: Ureditev pogojev za delo
- Sklop B: Vzpostavitev procesa
- Sklop C: Oris zelenega stanja
- Sklop D: Analiza obstoječega stanja
- Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja
- Sklop F: Priprava in potrditev strategije
- Sklop G: Izvajanje strategije

Slika 1: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije²



¹Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, 2023)

²Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, 2023)

V drugi polovici leta 2024 in prvi polovici leta 2025 je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Šmarješke Toplice. Po dogovoru o vodenju in delovnem načrtu z izvajalci in občino so bili določeni člani širše delovne skupine, ki so aktivno sodelovali skozi vse faze priprave strategije. Širša delovna skupina je bila oblikovana iz predstavnikov ključnih lokalnih deležnikov, med katerimi so bili predstavniki občinske uprave, osnovnih šol, policije, gasilskih društev, športno-turističnih in drugih društev, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPVCP), avtoprevozniških podjetnikov, Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) in večjih zaposlovalcev (Plastoform).

Tekom priprave OCPS so bile v okviru sklopov izvedene predvidene aktivnosti, ki so

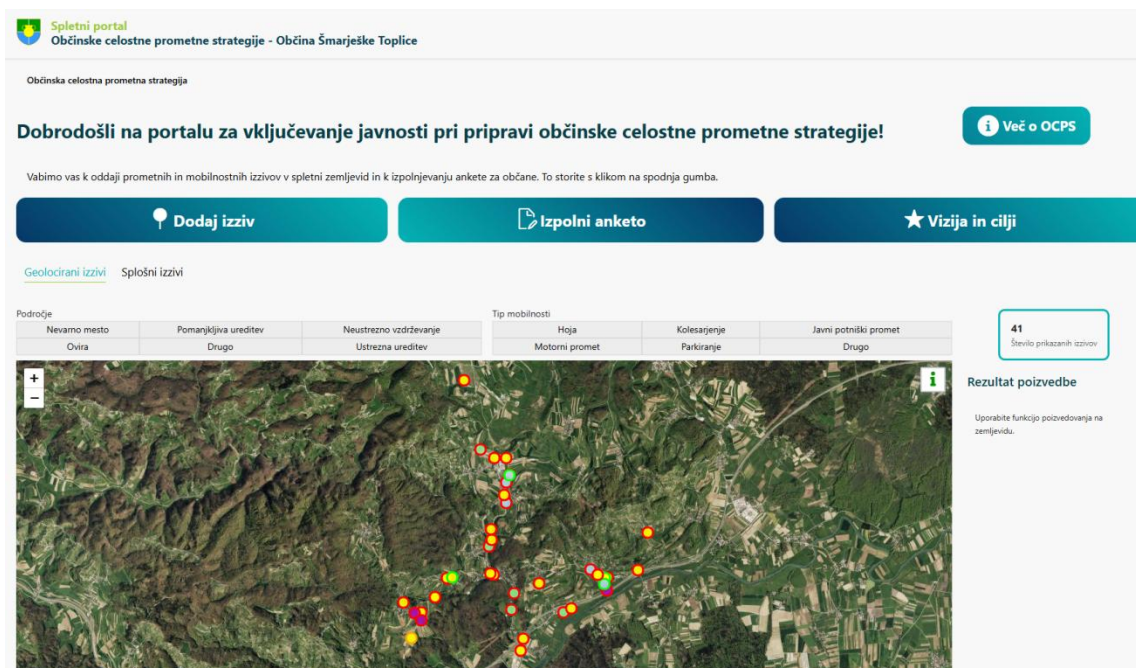
vključevale strokovno in splošno javnost – javne razprave, ankete, intervjuji, kordonsko štetje prometa, delavnice, predstavitve, delovne sestanke, javne objave v tiskanih in spletnih medijih idr. 171 občanov je sodelovalo pri izpolnjevanju splošne ankete o pogledih na trenutno stanje prometa v občini in mobilnostih navadah občanov. Hkrati so anketo o potovalnih navadah reševali še osnovnošolci in zaposleni v večjih podjetjih v občini Šmarješke Toplice. Na spletnem portalu so v obliki digitalne javne razprave občani podali skupno 41 prometnih izzivov, ki jih opažajo v občini. Poleg tega so ocenjevali še predlagano vizije in cilje. Izvedena je bila tudi delavnica s širšo delovno skupino o oblikovanju vizije in ciljev.

Slika 2: Delavnica o oblikovanju vizije in ciljev s širšo delovno skupino

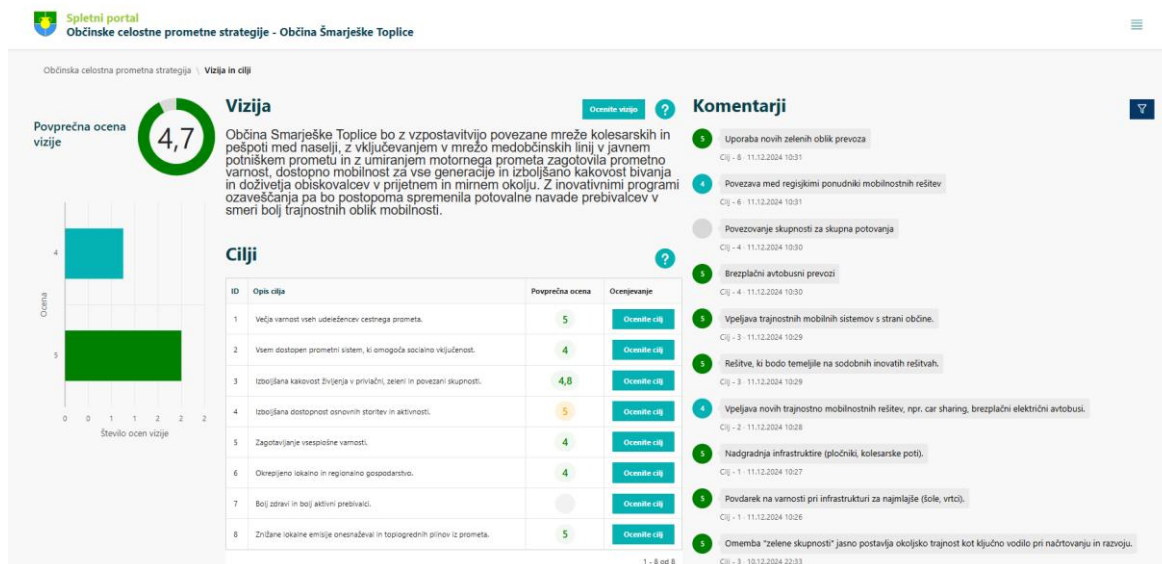




Slika 3: Digitalna javna razprava v okviru priprave CPS – prikaz lokacij izzivov in predlogov ukrepov podanih s strani občanov



Slika 4: Digitalna javna razprava v okviru priprave CPS - opredelitev vizije in ciljev





5. OBMOČJE OBRAVNAVE

Občina Šmarješke Toplice leži v jugovzhodni Sloveniji, meri 34,2 km² in se po površini uvršča na 166. mesto med slovenskimi občinami. Nahaja se ob pomembnih cestnih povezavah med Novim mestom in Krškim, ter v bližini reke Krke, kar ji omogoča dober dostop in povezljivost z okoliškimi območji. Po podatkih SURS iz leta 2024 v njej prebiva 3.583 prebivalcev, s povprečno gostoto naseljenosti 104,9 prebivalcev na km², kar je okoli državnega povprečja. Občina vključuje 24 naselij, ki se nahajajo na precej razgibanem reliefu – najvišje nadmorske višine dosežata griča Kogla (417 m) na zahodu občine in Vinji vrh (392 m) na vzhodu. Po skrajnem jugu občine teče reka Krka.

Prometna lega občine Šmarješke Toplice je pomembna predvsem na regionalni ravni, saj se nahaja v bližini regionalnega središča Novega mesta ter ob pomembnih glavnih cestnih povezavah. Občino prečka regionalna cesta, ki povezuje več naselij z glavno prometno infrastrukturo jugovzhodne Slovenije. Avtocesta A2 (Ljubljana–Obrežje) v skrajnem južnem delu preči občino, kar

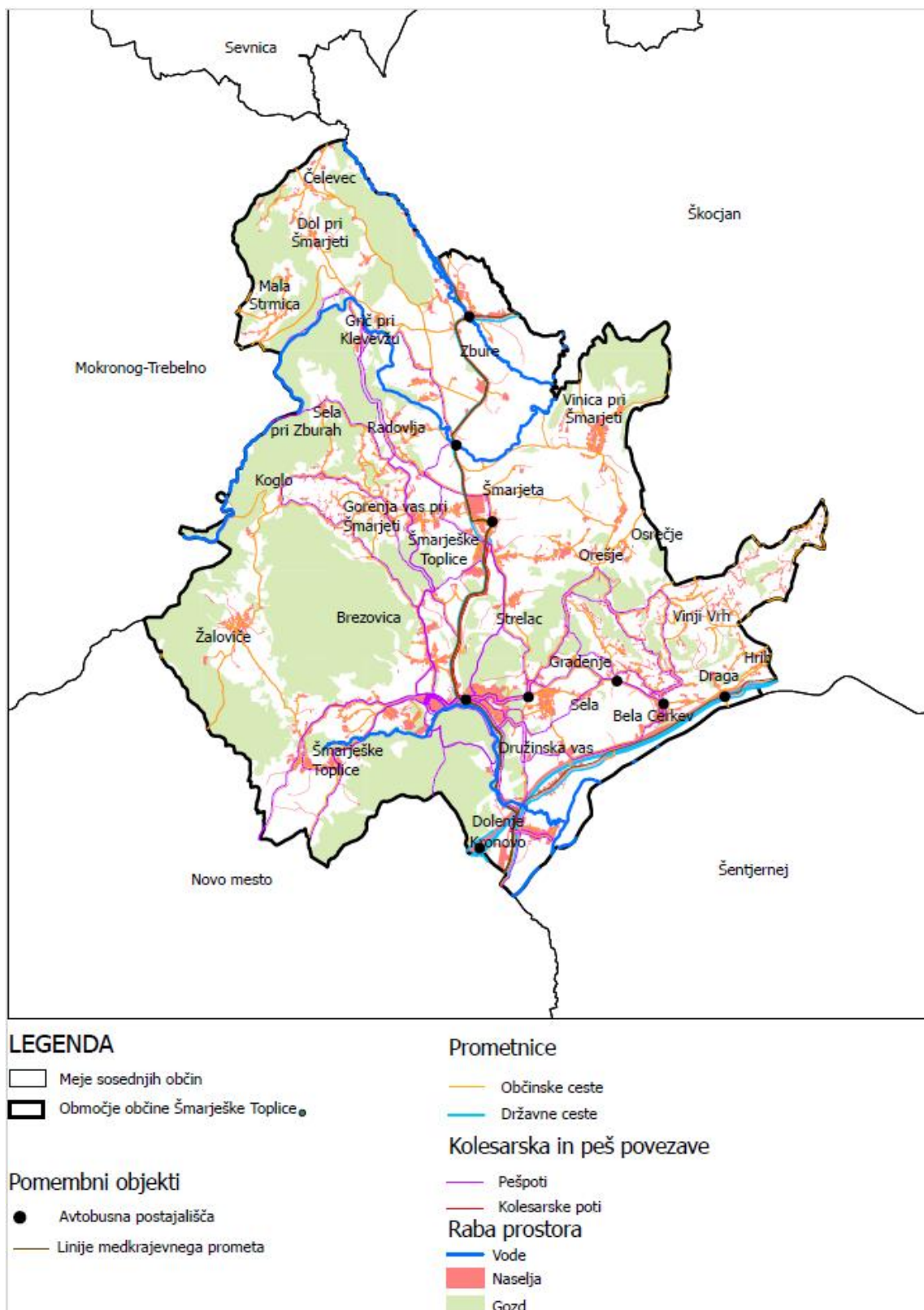
omogoča povezljivost z nacionalnim in mednarodnim prometnim sistemom.

Kljub dostopnosti do širšega prometnega omrežja se občina sooča s številnimi prometnimi izzivi. Glavne težave izvirajo iz razpršene poselitve in premajhne pokritosti z javnim potniškim prometom, kar povečuje odvisnost prebivalcev od osebnih vozil. Pomanjkanje urejenih kolesarskih in peš povezav ter omejena dostopnost za starejše, mlade in druge ranljive skupine dodatno zmanjšujejo prometno vključevanje vseh prebivalcev.

Zaradi navedenih izzivov je za občino Šmarješke Toplice ključnega pomena priprava in postopno izvajanje celostne prometne strategije, ki bo usmerjena v izboljšanje povezav z javnim prevozom, razvoj kolesarske infrastrukture, spodbujanje hoje ter pametno upravljanje s prometom. Pri tem bo bistvenega pomena tudi usklajevanje prometnega in prostorskega načrtovanja, z upoštevanjem varstva okolja, naravne danosti območja in kakovosti življenja lokalnega prebivalstva.



Slika 5: Prometne značilnosti občine Šmarješke Toplice





6. ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija in strateški cilji prometnega razvoja občine Šmarješke Toplice opredeljujejo dolgoročno usmeritev urejanja prometa kot enega ključnih dejavnikov prostorskega, gospodarskega in družbenega razvoja občine. Predstavljajo vpogled v želeno stanje občine

na področju prometa v prihodnosti, ki si ga prebivalci in deležniki prizadevajo uresničiti. Združevanje lokalnih potreb in strokovnih izhodišč omogoča oblikovanje celovitega in usklajenega pristopa k razvoju prometnega sistema.

6.1 Vizija razvoja prometa

Vizija razvoja prometa je bila oblikovana na podlagi vrednot, ki so jih v anketi za splošno javnost, digitalni javni razpravi in delavnici kot najpomembnejše izbrali prebivalci občine ter na podlagi predlogov, ki so jih podali člani širše delovne skupine priprave OCPS. Vizija se glasi:

»Občina Šmarješke Toplice bo z vzpostavitvijo povezane mreže kolesarskih in pešpoti med naselji, z vključevanjem v mrežo medobčinskih linij v javnem potniškem prometu in z umiranjem motornega prometa zagotovila prometno varnost, dostopno mobilnost za vse generacije in izboljšano kakovost bivanja in doživetja obiskovalcev v prijetnem in mirnem okolju.

Z inovativnimi programi ozaveščanja pa bo postopoma spremenila potovalne navade prebivalcev v smeri bolj trajnostnih oblik mobilnosti.«

Vizija občine Šmarješke Toplice temelji na celostnem pristopu k trajnostni mobilnosti, katerega cilj je zmanjšati odvisnost od motornega prometa ter povečati delež hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza. S tem želi občina izboljšati prometno varnost, še posebej za ranljive skupine (otroci, starejši), ter hkrati dvigniti kakovost bivanja v občini. Vključevanje v medobčinske prometne povezave in izgradnja varne, povezane mreže pešpoti in kolesarskih poti bosta omogočila boljšo prostorsko dostopnost in spodbudila aktivne oblike mobilnosti. Z dodatnimi programi ozaveščanja pa občina cilja na dolgoročno spremembo potovalnih navad prebivalcev v smeri bolj okolju prijaznih in zdravju koristnih načinov premikanja.

6.2 Strateški cilji

Strateški cilji opredeljujejo ključne izboljšave, ki jih želi občina doseči z izvajanjem Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Da bi občinam olajšali načrtovanje in učinkoviteje uskladili njihove strategije s širšimi nacionalnimi usmeritvami, je bila na državni ravni pripravljena usklajena zbirka sedmih obveznih ciljev. Ti cilji omogočajo poenoten pristop k trajnostnemu razvoju prometa ter prispevajo k boljši koordinaciji lokalnih in

državnih prizadevanj za izboljšanje mobilnosti³:

- izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa,
- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,

³Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31



- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,
- izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Vsem navedenim ciljem sledi tudi občinska celostna prometna strategija Občine Šmarješke Toplice, s pomočjo širše delovne skupine in mnenja splošne javnosti preko javnih razprav pa so bili spodaj navedeni 4 cilji določeni kot prioritetni:

C1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Na področju varnosti v cestnem prometu je cilj zmanjšati število prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami in povečati splošno prometno varnost vseh udeležencev v prometu – pešcev, kolesarjev in voznikov motornih vozil.

Leta 2023 je bila v občini zabeležena 1 prometna nesreča s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo, kjer se je huje poškodovala 1 oseba v motornem vozilu, medtem ko pešci in kolesarji niso bili udeleženi. Do leta 2032 želimo doseči, da ne bo več hudih prometnih nesreč niti huje poškodovanih udeležencev. Poleg tega je cilj tudi zmanjšati število vseh prometnih nesreč na 1.000 prebivalcev s 6,77 na 3,39, kar pomeni občutno izboljšanje prometne varnosti v občini.

Občina si bo z namenom povečanja prometne varnosti prizadevala uresničevati celovit nabor ukrepov, usmerjenih v izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu. Med ključne ukrepe sodijo infrastrukturne rešitve za umirjanje prometa, kot so izgradnja krožišč, postavitve hitrostnih ovir ter izboljšanje prometne signalizacije in osvetlitve.

Posebna pozornost bo namenjena tudi pešcem in kolesarjem, in sicer z ureditvijo

pločnikov, varnih prehodov za pešce ter z razširitvijo in povezovanjem kolesarskih poti. Pomemben del prizadevanj bo tudi nadzor nad upoštevanjem cestno prometnih predpisov ter ozaveščanje in izobraževanje vseh starostnih skupin o prometni varnosti, ki bo potekalo prek ciljnih preventivnih kampanj. Z izvajanjem navedenih ukrepov bo občina prispevala k oblikovanju varnejšega in prijaznejšega prometnega okolja ter izboljšali kakovost življenja vseh prebivalcev.

C2: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Vzpostavitev prometnega sistema, ki je dostopen vsem prebivalcem – ne glede na njihove fizične, socialne ali ekonomske okoliščine – je ključen korak k spodbujanju socialne vključenosti in enakih možnosti mobilnosti za vse. Cilj je vzpostaviti javni potniški promet (JPP), ki bo dostopen, učinkovit in vključujoč ter bo omogočal enake možnosti mobilnosti za vse prebivalce. S tem bo povečana socialna vključenost, zmanjšana odvisnost od osebnih vozil ter narejen premik k bolj trajnostnemu razvoju in višji kakovosti življenja v lokalnem okolju.

Za doseg tega cilja si občina do leta 2032 prizadeva povečanje deleža zaznanih pozitivnih sprememb na področju JPP (anketa za splošno javnost) s sedanjih 12 % na 15 %. Izboljšana bo dostopnost JPP z optimizacijo obstoječih in razvojem morebitnih novih povezav, zlasti v podeželskih in manj dostopnih območjih, ter z optimizacijo voznih redov, ki bodo bolj prilagojeni vsakodnevnim potrebam vseh občanov. Poudarek bo tudi na povečanju udobja in privlačnosti storitev, kar vključuje posodobitev avtobusnih postajališč – z ustrezno osvetlitvijo, nadstreški in dostopnostjo za gibalno ovirane osebe ter uvedbo digitalnih rešitev za enostavno sledenje vozilom in načrtovanje poti.

Uporaba javnega prevoza bo dodatno spodbujana z uvedbo subvencij in ugodnosti. Poleg tega bodo izvajane ozaveščevalne kampanje o prednostih JPP, tako z vidika



okoljske odgovornosti kot stroškovne učinkovitosti.

Nazadnje bo javni potniški promet tesneje povezan z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti. To vključuje izboljšanje povezav med avtobusnimi postajami, kolesarskimi stezami in pešpotmi, pa tudi uvedbo možnosti prevoza koles na javnih prevoznih sredstvih. Z navedenimi ukrepi bo zagotovljen bolj dostopen, privlačen in učinkovit javni prevoz, ki bo ključno prispeval k bolj povezani, vključujoči in trajnostni občini.

C3: Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Cilj občine je zagotoviti lažji, enakopraven in varen dostop do osnovnih storitev, kot so zdravstvo, izobraževanje, trgovine ter kulturne in športne dejavnosti za vse občane – ne glede na način mobilnosti. Prizadeva se ustvariti okolje, kjer uporaba osebnega avtomobila ne bo več nujna za vsakodnevna opravila. Z izboljšanjem pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet bodo zmanjšane prometne obremenitve, povečana bo prometna varnost in izboljšana kakovost bivanja v občini.

Do leta 2032 je cilj povečati delež prebivalcev, ki za dostop do storitev uporabljajo alternativne oblike mobilnosti. V anketi za splošno javnost je cilj zaznati povečan delež pozitivnih sprememb v zadnjih letih. Na področju hoje s 44,2 % na 57,5 %, na področju kolesarjenja s 40,7 % na 53 % in na področju JPP z 12 % na 15 %.

Za spodbujanje hoje bo občina obnavljala in gradila nove pločnike ter urejala varne šolske poti. Posebna pozornost bo namenjena boljši osvetlitvi pešpoti, kar bo izboljšalo varnost in privlačnost hoje, zlasti v večernih urah. Vzpostavljena bodo tudi območja umirjenega prometa, kjer bodo pešci in kolesarji v ospredju.

Za spodbujanje kolesarjenja se bo razvijala povezana in varna kolesarska mreža, ki bo omogočala enostaven dostop do ključnih točk

v občini. Postavljena bodo varna kolesarska parkirišča v bližini javnih ustanov, šol, trgovin in zdravstvenih domov. Uveden bo tudi sistem souporabe koles, ki bo omogočil hitro, enostavno in cenovno dostopno izposajo koles za krajše poti.

Občina si bo tudi prizadevala za večjo privlačnost javnega potniškega prometa z optimizacijo avtobusnih linij in njihovo povezavo s storitvami in dejavnostmi v občini. Vozni redi bodo prilagodljivi dejanskim potrebam prebivalcev, uvedene pa bodo tudi subvencionirane vozovnice za dijake, upokojece in socialno ogrožene skupine, da bo JPP postal bolj dostopen in uporaben.

Z navedenimi ukrepi bo prebivalcem občine omogočena raznolika mobilnost in dostopnost do osnovnih storitev, hkrati pa bo zmanjšana potreba po osebnih vozilih, kar bo vodilo k bolj zeleni, vključujoči in kakovostni skupnosti.

C4: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Občina Šmarješke Toplice si prizadeva za trajnostni razvoj, ki bo prebivalcem in obiskovalcem zagotovil visoko kakovost življenja. Osredotoča se na spodbujanje trajnostne mobilnosti, zmanjšanje prometnih obremenitev, večjo uporabo okolju prijaznih prevoznih sredstev in izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev. Cilj je ustvariti urejeno, varno in povezano okolje, ki bo prijazno do ljudi in narave.

Med ključnimi cilji je povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti. Do leta 2032 je cilj povečati zaznavo pozitivnih sprememb na področju hoje, kolesarjenja in JPP s strani občanov (anketa za splošno javnost). Občina si tudi prizadeva za zmanjšanje povprečnega dnevnega prometa v naseljih. Manj motornih vozil bo pomenilo večjo prometno varnost, manj hrupa ter manj emisij, kar bo neposredno vplivalo na dobro počutje prebivalcev. Poleg tega je cilj povečati število registriranih električnih vozil, kar bo doseženo z razvojem ustrezne infrastrukture in spodbudami za e-mobilnost.



V sklopu izboljšanja kakovosti življenja si občina želi tudi boljše uravnoteženosti delovnih migracij. Povečanje indeksa delovnih migracij (s 52,6 na 55,3) pomeni večjo zaposlenost znotraj občine, manj dnevnih voženj na delo in več časa za kakovostno življenje.

Za doseg te ciljev bo izvedenih več ukrepov. Hoja in kolesarjenje se bo spodbujalo z izgradnjo ter prenovo pločnikov, kolesarskih stez in varnih šolskih poti. Na ključnih lokacijah, kot so zdravstveni dom, šole in trgovine, bo postavljenih več kolesarskih parkirišč, tudi za električna kolesa. Na področju javnega potniškega prometa bodo izboljšane povezave med naselji in sosednjimi občinami. Vozni redi bodo prilagojeni dejanskim potrebam vsem prebivalcev. Digitalne rešitve bodo omogočile lažji dostop do informacij o vožnjah in izboljšale uporabniško izkušnjo. Za zmanjšanje

prometnih obremenitev se bo razvijala infrastruktura za električna vozila, postavljene bodo tudi dodatne polnilne postaje. Spodbujalo se bo skupne prevoze (»carpooling« oz. sopotništvo) ter vzpostavilo območja umirjenega prometa v naseljih, kar bo dodatno povečalo varnost in zmanjšalo onesnaženost. Pomemben vidik predstavlja tudi večja povezanost lokalne skupnosti in delovnih mest. Omogočeni bodo pogoji za delo na daljavo, kar bo zmanjšalo potrebo po dnevnih migracijah, hkrati pa se bo spodbujalo nastanek lokalnih delovnih mest s sodelovanjem z gospodarstvom.

Z navedenimi ukrepi bo občina Šmarješke Toplice dosegla višjo kakovost življenja. Spodbujanje trajnostne mobilnosti bo prispevalo k bolj zdravemu in čistejšemu okolju, zmanjšanju prometa ter večji povezanosti lokalne skupnosti. Na ta način bo ustvarjeno prijazno, zeleno in varno bivalno okolje za vse generacije.



7. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

V okviru priprave OCPS so bile s pomočjo različnih aktivnosti analizirane podatkovne baze z več vsebinskih področij, kar je omogočilo celovit vpogled v obstoječe stanje prometa in mobilnosti v občini Šmarješke Toplice in identifikacijo ključnih izzivov in priložnosti. Analiza obstoječega stanja je vključevala:

- Pregled relevantne obstoječe dokumentacije
- Analiza podatkov različnih javno dostopnih virov (SURS, Policija, NIJZ, DRSI, Triglav DRAJV)
- Zbiranje podatkov za analizo stanja:
- Kordonsko štetje prometa
- Splošna anketa med občani
- Anketa med zaposlenimi v občini
- Anketa med osnovnošolci
- Intervjuji z ključnimi deležniki
- Javne razprave
- Delavnice s širšo in z ožjo delovno skupino
- Terenski ogledi stanja
- Opredelitev kazalnikov
- Vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa

7.1 Demografski trendi

Po podatkih SURS je leta 2024 v občini Šmarješke Toplice prebivalo 3.583 prebivalcev. Gostota naseljenosti znaša 104,9 prebivalcev na km², kar je skladno z državnim povprečjem. Kljub manjšemu številu prebivalcev občina beleži pozitivne demografske trende, tako na račun naravnega kot selitvenega prirasta, zato se število občanov povečuje. Leta 2023 je naravni prirast znašal 2,0 na 1.000 prebivalcev, kar je krepko nad državnim povprečjem (-2,1), medtem ko je selitveni prirast znašal 9,0 na 1.000 prebivalcev, kar kaže na privlačnost območja tudi za nove prebivalce. Indeks staranja leta 2024 se z vrednostjo 135,3 giblje nekoliko pod državnih povprečjem (147,8), vendar vrednost še vedno nakazuje na staranje prebivalcev. Povprečna starost prebivalcev sicer znaša 43,9 let, kar je malce pod slovenskim povprečjem (44,2 let).

V občini je dobro razvita mreža izobraževalnih ustanov, saj je v vrtec vključen visok delež. Demografski podatki kažejo na stabilno demografsko sliko občine, s pozitivnim naravnim in selitvenim prirastom, hkrati pa izpostavljajo izzive, kot so staranje prebivalstva, nižje povprečne plače in močna

predšolskih otrok, kar presega slovensko povprečje. Osnovno šolo obiskuje približno 380 učencev, srednje šole pa okoli 130 dijakov. Stopnja delovne aktivnosti prebivalstva je nad državnim povprečjem, kar kaže na visoko zaposlenost delovno aktivnih prebivalcev. Kljub temu povprečne plače v občini zaostajajo za državnim povprečjem, kar nakazuje na možnosti za izboljšanje gospodarskih pogojev in priložnosti za višjo dodano vrednost delovnih mest.

Mobilnost prebivalcev se odraža v visoki stopnji motorizacije, saj je leta 2023 stopnja motorizacije znašala 644 registriranih osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je krepko nad državnim povprečjem (579). Povprečna starost osebnih avtomobilov je znašala 11 let. To kaže na visoko odvisnost od osebnega prevoza, kar je lahko posledica slabših alternativnih oblik mobilnosti.

odvisnost od osebnih vozil. V prihodnje bo ključno zagotavljanje kakovostne infrastrukture in storitev, ki bodo podpirale trajnostni razvoj in izboljšanje življenjskih pogojev prebivalcev.

7.2 Prometne značilnosti in izzivi

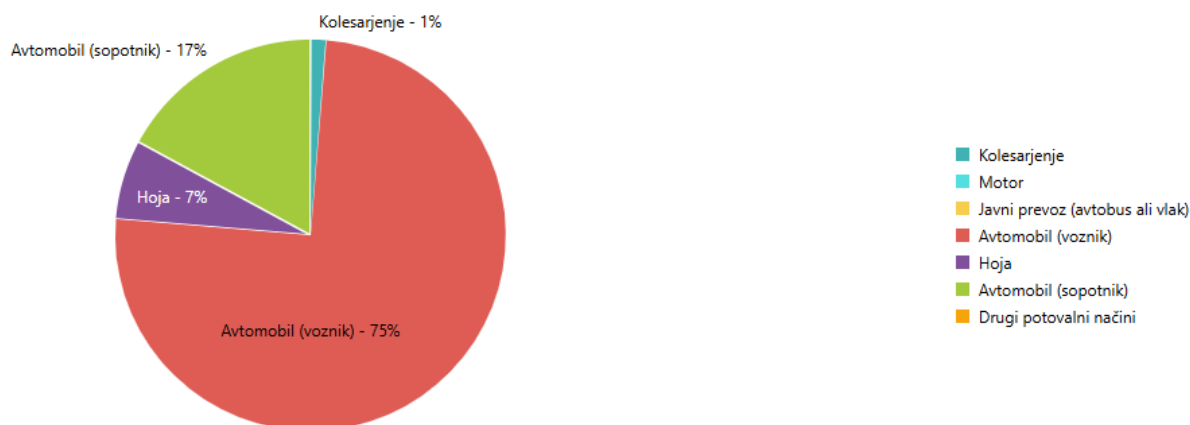
Občina Šmarješke Toplice leži v jugovzhodni Sloveniji, ob pomembnih prometnih povezavah med Novim mestom in Krškimi oz. Brežicami. Njena lega omogoča dobro dostopnost tako do avtocestnega križa A2 kot tudi do regionalnih prometnic, kar prispeva k mobilnosti prebivalstva in razvojnim možnostim občine. Prometna umeščenost občine podpira tudi turistično in gospodarsko dejavnost, zlasti v povezavi z zdraviliškim turizmom in podeželskim prostorom.

Po podatkih SURS se velik delež prebivalstva zaposluje izven občinskih meja, pri čemer se ta trend v zadnjih letih le še povečuje. Leta 2016 je zunaj občine delalo 76,7 % delovno aktivnega prebivalstva, do leta 2024 pa je ta delež narasel na 78,3 %. Posledično se je zmanjšal delež prebivalcev, ki so zaposleni znotraj občine, kar pomeni večjo odvisnost od

dnevnih migracij in s tem povezano prometno obremenitev. Najpogostejši cilji delovnih migrantov so Novo mesto (56,0 %), Ljubljana (13,6 %), Šentjernej (5,5 %) in Trebnje (3,3 %), kar nakazuje močno povezanost občine z regionalnimi zaposlitvenimi središči. Prebivalci se še vedno soočajo z izzivi pri dostopnosti delovnih mest v občini, kar potrjuje tudi indeks delovnih migracij.

Rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih občanov razkrivajo, da so zaposleni na področju mobilnosti pri poteh na delo močno odvisni od osebnih avtomobilov. Večina prebivalcev na delo potuje z avtomobilom, bodisi kot vozniki (75,0 %) ali kot sopotniki (17,1 %), medtem ko so aktivne oblike mobilnosti, kot sta hoja (6,6 %) in kolesarjenje (1,3 %), manj zastopane. Javni potniški prevoz je uporabljen minimalno.

Slika 6: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo



Ugotovitve ankete o potovalnih navadah zaposlenih nakazujejo, da največji delež prebivalcev (45 %) dnevno prevozi med 10 in 30 kilometrov, nato sledijo razdalje 2-5 km (20 %), manj kot 2 km (14 %), 5-10 km (12 %), pozitivna pa je ugotovitev, da jih najmanj (9 %) prevozi več kot 30 km na poti na delo. Večina anketiranih prebivalcev (73 %) nima možnosti dela na daljavo. Med tistimi, ki jo imajo, jih 8 % dela od doma cel teden, nekaj dni na teden pa minimalen delež.



Razdalja od vode	Procent
2 do 5 km	20%
manj kot 2 km	14%
več kot 30 km	9%
10 do 30 km	45%
5 do 10 km	12%

razvoju lokalnih zaposlitvenih priložnosti, da bi zmanjšali odvisnost od zamudnih vsakodnevnih migracij.

Prometna varnost v občini Šmarješke Toplice glede na podatke Policije o številu prometnih nesreč v občini niha. Med letoma 2016 in 2019 je bil zaznan trend naraščanja števila prometnih nesreč, leta 2020 pa je sledila najnižja vrednost, ki je sovpadala z obdobjem epidemioloških omejitev, ki so zmanjšale obseg prometa. Po letu 2020 pa se je število

nesreč začelo ponovno povečevati, kar kaže na vrnitev prometnih tokov in morebitne spremembe v vedenju voznikov. Do leta 2022 se je število prometnih nesreč povzpelo na najvišjo raven v opazovanem obdobju (30), kar pomeni potrebo po dodatnih varnostnih ukrepih. Leta 2023 je bilo zabeleženih 24 prometnih nesreč.

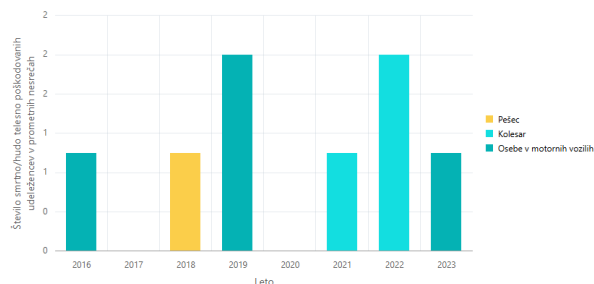
Map of the area around Zbirje, Slovenia, showing the locations of 15 wind turbines. The map is color-coded by year: 2016 (blue), 2018 (green), 2019 (light green), 2021 (teal), 2022 (dark blue), and 2023 (yellow). The turbines are located in various parts of the region, including near Zbirje, Škofljica, and Zalež. A legend at the bottom left shows the color coding for the years. A scale bar indicates 1 km. The map is credited to MapTiler and OpenStreetMap contributors.



Slika 6: Preglednica števila prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo po vrstah udeležencev na območju Občine Šmarješke Toplice skupaj z grafom (vir: Policija)

Leto	Skupno število prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo	Število smrtno/hudo telesno poškodovanih PEŠCEV udeležencev v prometnih nesrečah	Število smrtno/hudo telesno poškodovanih KOLESARJEV udeležencev v prometnih nesrečah	Število smrtno/hudo telesno poškodovanih OSEB V MOTORNIM VOZILIH udeležencev v prometnih nesrečah
2016	1	0	0	1
2017	0	0	0	0
2018	2	1	0	0
2019	2	0	0	2
2020	0	0	0	0
2021	1	0	1	0
2022	2	0	2	0
2023	1	0	0	1

Pridobljeno dne 19.7.2024 na spletni strani Policije.



Pri analiziranju nesreč s hudimi poškodbami in smrtnim izidom podatki kažejo, da v obdobju 2016-2023 število teh prometnih nesreč niha med 0 in 2 na leto. Pozitivno je dejstvo, da ni bilo v tem obdobju nobene smrtne žrtve. V letu 2023 se je zgodila 1 huda prometna nesreča, kjer je bila huje poškodovana 1 oseba v motornem vozilu. Leta 2022 pa se je vseeno pojavilo opozorilo na večjo ranljivost

kolesarjev, saj sta bila huje poškodovana 2 kolesarja, leto prej pa 1, kar poudarja potrebo po varnejši kolesarski infrastrukturi. Na splošno podatki nakazujejo, da je za izboljšanje prometne varnosti v občini nujno okrepiti ukrepe na področju nadzora, izobraževanja in infrastrukturnih izboljšav, s posebnim poudarkom na varnosti najbolj ranljivih skupin, kot so pešci in kolesarji.

7.4 Potovalne navade občanov

Prometne navade prebivalcev občine Šmarješke Toplice so se v zadnjih letih spremenile predvsem v smeri večje uporabe osebnih avtomobilov, kar se kaže v visoki vrednosti stopnje motorizacije in pogostem vsakodnevnem prevozu občanov z osebnimi avtomobili. Rezultati ankete za splošno javnost razkrivajo, da 57 % gospodinjstev razpolaga z dvema avtomobiloma, 32 % z enim, medtem ko jih 9 % nima nobenega. Kolesa so precej pogosta, saj jih ima 66 % gospodinjstev, vendar so električna kolesa in skiroji manj prisotni.

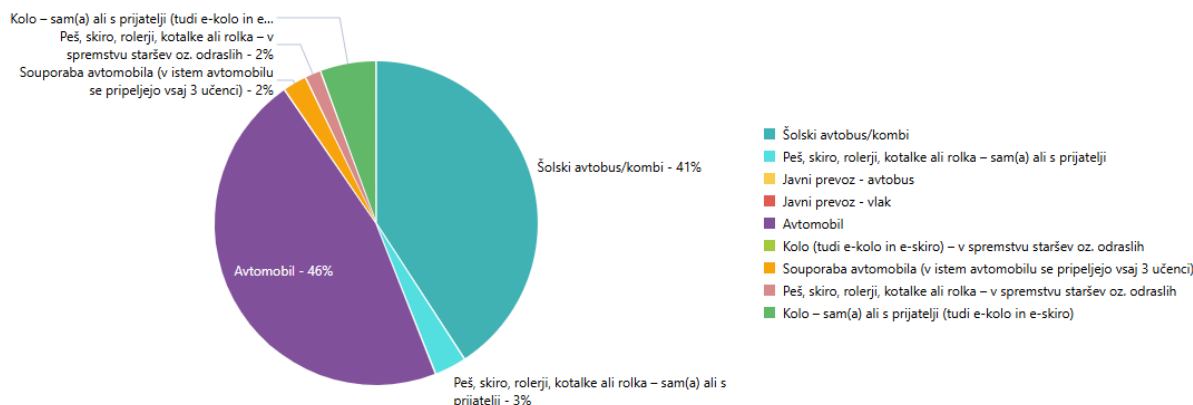
Med letoma 2016 in 2024 se je stopnja motorizacije povečala za 10,5 %, s 583 vozil na 1.000 prebivalcev v letu 2016 na 644 vozil v letu 2023, kar presega slovensko povprečje, ki je leta 2023 znašalo 579 vozil na 1.000

prebivalcev. Občina je torej nadpovprečno motorizirana, kar lahko kaže na večjo odvisnost od avtomobilov zaradi geografske lege in slabe dostopnosti drugih prevoznih sredstev.

Po podatkih ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev večina otrok v občini Šmarješke Toplice v šolo prihaja z avtomobilom (48,8 %), od tega le 2,4 % s souporabo avtomobila. 41 % jih prihaja z organiziranim šolskim avtobusom ali kombijem, kar kaže na dobro vzpostavljeno mrežo prevozov za učence. Manjši delež učencev uporablja trajnostne oblike mobilnosti, saj se le peščica odloči za hojo ali uporabo skiroja in rolerjev (4,8 %), od tega 1,6 % v spremstvu staršev. S kolesom v šolo prihaja 5,6 % anketiranih osnovnošolcev.



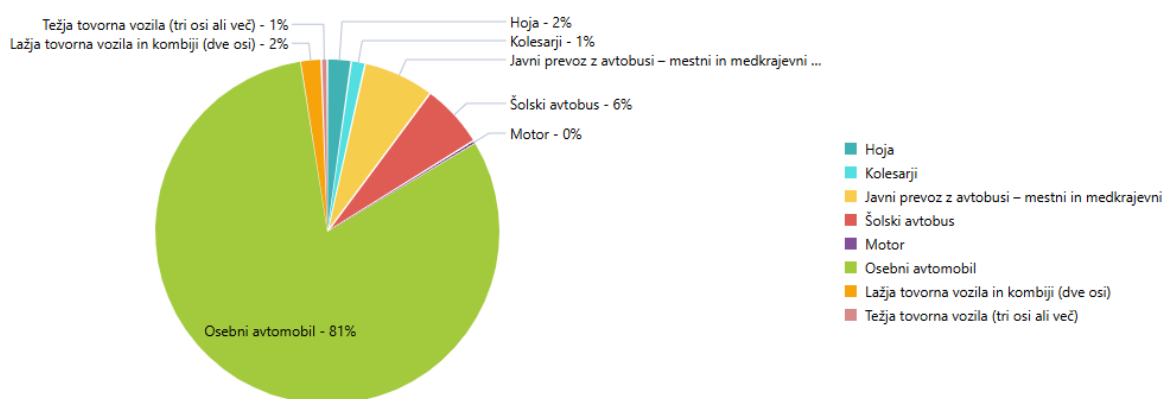
Slika 7: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo



Povprečni dnevni promet na glavnih cestnih odsekih se je po podatkih DRSI v zadnjih letih povečal, pri čemer je najbolj obremenjena avtocesta. Promet na lokalnih cestah ostaja bolj stabilen, vendar se z rastjo prebivalstva in večanjem mobilnosti število motornih vozil na cestah povečuje, pojavljajo pa se tudi novi izzivi, povezani s pretočnostjo in varnostjo.

Podatki o prometnih tokovih in rezultati kordonskega štetja prometa kažejo, da je uporaba osebnih avtomobilov izrazito prevladujoča (81 %). Vozila medkrajevnega javnega avtobusnega prevoza so bila zastopana v 6,6 %, vozila šolskega prevoza v 6%. Zabeleženih je bilo 2,2 % pešcev in 1,3 % kolesarjev.

Slika 8: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini



Podatki jasno kažejo, da je avtomobil še vedno ključni element mobilnosti v občini Šmarješke Toplice. V prihodnje bo ključno izboljšanje alternativnih načinov prevoza, kot so

kolesarske poti, varnejše pešpoti in dostopnejši javni prevoz, da bi zmanjšali odvisnost od osebnih avtomobilov in izboljšali trajnostno mobilnost v občini.

7.5 Razmere za hojo in kolesarjenje

Potovalne navade anketiranih občanov v anketi za splošno javnost kaže, da sta hoja in kolesarjenje manj razširjeni obliki prevoza v primerjavi z avtomobilom. Hoja je najpogostejša pri prostočasnih dejavnostih (18 %) in obiskovanju trgovin ter storitev (14 %),

medtem ko je pri potovanjih v šolo ali na občolske dejavnosti njen delež zelo nizek. Kolesarjenje, vključno z e-kolesi in skiroji, je še manj pogost način prevoza, saj ga največkrat uporabljajo le pri prostem času (10 %), pri drugih opravkih pa je zanemarljivo.

Slika 9: Primer šolske poti, kjer obstaja možnost konflikta med pešci, kolesarji, šolskim avtobusom in motornim prometom



V zadnjih petih letih so prebivalci zaznali izboljšave na področju hoje, predvsem pri urejenosti pločnikov, pešpoti in šolskih poti, kjer jih je napredek opazilo več kot polovica. Prav tako je skoraj polovica prebivalcev

opazila izboljšanje pri kakovosti kolesarskih povezav. Najmanjše izboljšanje je bilo ocenjeno pri prilagodljivosti prometnih površin za ranljive skupine in pri urejenosti parkirišč za kolesa.

Slika 10: Celovito urejena varna kolesarska pot med Šmarjeto in Šmarješkimi Toplicami



V občini Šmarješke Toplice se kaže pozitiven trend v urejanju infrastrukture za pešce in kolesarje, vendar so spremembe še vedno postopne in v očeh številnih prebivalcev premalo izrazite. Za povečanje privlačnosti

hoje in kolesarjenja bo ključno nadaljnje vlaganje v varne povezave, kakovostno osvetlitev in prilagoditev površin, ki bodo omogočale enostavnejše in varnejše gibanje za vse skupine prebivalcev.

7.6 Uporaba javnega potniškega prometa

V občini Šmarješke Toplice so po mnenju anketirancev iz splošne ankete na področju JPP prisotni številni izzivi, ki so potrebni reševanja. Kot najbolj problematično so ocenili stanje na področju časovnega intervala voženj JPP, kjer je skoraj tretjina (32 %) anketirancev zaznalo poslabšanje stanja v zadnjih 5 letih, saj redki odhodi avtobusov in neobratovanje večine linij ob vikendih močno omejujejo

uporabnost javnega prevoza. Podobno je bilo tudi ocenjeno stanje pri kategorijah o dostopnosti in jasnosti informacij o voznih redih, postajališčih in linijah avtobusnega prometa ter pri poteku linij avtobusnega prometa. Največ izboljšav je bilo opaženih na področju urejenosti avtobusnih postajališč in storitvi Prostofer.

Slika 11: Urejeno avtobusno postajališče Sela pri Beli Cerkvi



Občina je sicer z JPP povezana z bližnjimi kraji, kot so Novo mesto, Škocjan, Šmarjeta, Krško, Mokronog in Sevnica, vendar je pogostost voženj zelo različna. Med tednom so najbolj frekventne linije v smeri Novega mesta in Škocjana, kjer je zagotovljenih več dnevniških voženj, medtem ko druge relacije ponujajo le eno do dve vožnji dnevno. Povezave med

vikendi so še bolj omejene – v soboto obratuje JPP v skromnem obsegu, v nedeljo pa skoraj nobena linija ni na voljo. Poseben izziv predstavlja tudi potreba po prestopanju v Novem mestu za pot v Ljubljano ali Trebnje, kar podaljšuje čas potovanja in zmanjšuje privlačnost javnega prevoza.

Slika 12: Nepokrito postajališče šolskega avtobusa



Prebivalci občine izražajo veliko nezadovoljstvo s trenutnim stanjem javnega potniškega prometa, saj infrastruktura, frekvenca voženj in dostopnost storitev ne zadostujejo potrebam sodobne mobilnosti. Za izboljšanje razmer bi bilo ključno povečati

pogostost avtobusnih prevozov, predvsem ob vikendih, ter omogočiti boljšo povezanost s širšo regijo brez nepotrebnih prestopanj. Brez teh ukrepov ostaja javni prevoz neprivlačna in neučinkovita alternativa osebnim vozilom, kar otežuje trajnostni razvoj mobilnosti v občini.

8. DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

8.1 Dosežki

V občini Šmarješke Toplice so se v zadnjih letih zgodile pomembne izboljšave na področju prometne infrastrukture, ki so prispevale k večji varnosti in kakovosti bivanja prebivalcev. Razmere za hojo in kolesarjenje se izboljšujejo z urejanjem pešpoti, kolesarskih poti, pločnikov in prehodov za pešce. Primer dobre prakse je ureditev pločnika in kolesarske poti

med naseljema Šmarješke Toplice in Šmarjeta. Urejena so bila tudi avtobusna postajališča, kar povečuje privlačnost uporabe javnega potniškega prometa. Pri Osnovni šoli Šmarjeta je bilo urejeno avtobusno postajališče, namenjeno šolskemu avtobusu, ki zagotavlja osnovnošolcem varno vstopanje in izstopanje.

Slika 13: Urejeno avtobusno postajališče pri Osnovni šoli Šmarjeta



Postavitev krožišča v Šmarjeti v bližini šole je prispevalo k večji varnosti vseh udeležencev v prometu, umirjanju hitrosti in večji pretočnosti prometa. Občina je prav tako

aktivno sodelovala s sosednjimi občinami, kar omogoča usklajevanje in izboljšanje prometne infrastrukture v širši regiji.

8.2 Ključni izzivi

Občina Šmarješke Toplice se sooča s številnimi izzivi na področju mobilnosti, ki vplivajo na kakovost življenja in varnost prebivalcev. Nevarni odseki v naseljih, kot sta Bela Cerkev in Šmarjeta, predstavljajo konflikte med pešci

in vozili, kar poudarja potrebo po izboljšanju infrastrukture. Pomanjkljiva osvetlitev in pomanjkanje prehodov za pešce, zlasti v bližini avtobusnih postajališč, dodatno zmanjšujeta varnost.

Slika 14: Manjkajoč prehod za pešce

Hoja in kolesarjenje sta zaradi nepopolne infrastrukture manj uporabljeni obliki mobilnosti. Razpršena poselitev otežuje načrtovanje varnih pešpoti, medtem ko so kolesarske poti neusklajene in slabo vzdrževane. Visoke hitrosti motornih vozil na določenih odsekih, kot so poti med Šmarjeto in Belo Cerkvijo ali med Belo Cerkvijo in Dolenjimi Kronovimi, povečujejo tveganje za nesreče, hkrati pa primanjkuje osnovne opreme, kot so stojala in zaščita za kolesa.

Javni potniški promet (JPP) ostaja slabo izkoriščen, saj ga večina prebivalcev ne uporablja. Razlogi vključujejo pomanjkljivo informiranost o vozni redih, pomanjkanje večernih in vikend prevozov ter potrebo po prestopanju v Novem mestu za daljša potovanja proti Ljubljani ali Trebnjemu. Zaradi teh omejitev se prebivalci močno zanašajo na osebne avtomobile, kar potrjuje tudi nadpovprečno visoka stopnja motorizacije, ki znaša 644 registriranih avtomobilov na 1.000 prebivalcev.

Delovne migracije predstavljajo še en izziv, saj skoraj 80 % delovno aktivnega prebivalstva

odhaja na delo izven občine. Dolge razdalje, potrebne za opravljanje vsakodnevnih obveznosti, dodatno prispevajo k povečani uporabi avtomobilov in hkrati povzročajo naraščanje prekoračitev hitrosti. Prometni nadzor je pomanjkljiv, kar še dodatno poslabšuje razmere. Hrup v obrtni coni Bela Cerkev prav tako predstavlja problem za kakovost bivanja občanov. Poleg tega je stopnja ozaveščenosti občanov o trajnostni mobilnosti razmeroma nizka, spremljanje kazalnikov s področja prometa pa ni sistematično.

Nazadnje, občina razpolaga z omejenimi finančnimi sredstvi, kar otežuje izvedbo potrebnih infrastrukturnih izboljšav in implementacijo ukrepov iz prometne strategije. Vse omenjene izzive bo potrebno nasloviti z dolgoročnimi rešitvami, ki bodo vključevale izboljšanje prometne infrastrukture, boljšo regulacijo in ureditev prometa ter večjo dostopnost trajnostnih oblik prevoza, da bi občanom zagotovili varnejše, bolj povezano in trajnostno naravnano prometno okolje.



8.3 Priložnosti

Občina Šmarješke Toplice ima številne priložnosti za izboljšanje prometne ureditve in spodbujanje trajnostne mobilnosti. V zadnjih petih letih so prebivalci že zaznali pozitivne spremembe, zlasti pri hoji, kjer se povečuje delež uporabnikov, prav tako pa se izboljšuje prometna infrastruktura. Načrtovane spremembe, kot so območja umirjenega prometa v Šmarjeti in Beli Cerkvji, bodo še dodatno prispevale k večji varnosti pešcev in kakovosti življenja v naseljih.

Varnost v prometu se bo izboljšala z dodajanjem prehodov za pešce pri avtobusnih postajališčih, dodatno osvetlitvijo kritičnih območij ter postopnim uvajanjem dvignjenih prehodov in novih pločnikov. Prav tako je predvideno umirjanje prometa z uvajanjem *con 30 km/h* v naseljih, kar bo zmanjšalo hitrosti in povečalo varnost najranljivejših udeležencev v prometu.

Občina že ponuja ugodne pogoje za kolesarjenje, ki jih je mogoče nadgraditi z nadaljnjo širitvijo kolesarskih poti, izboljšanjem povezav med Šmarjeto, Belo Cerkvijo in Zburami ter razširitvijo mreže varnih kolesarskih pasov. Z namestitvijo dodatnih stojal pri ključnih javnih lokacijah, avtobusnih postajališčih in turističnih točkah bi lahko še bolj spodbudili vsakodnevno rabo koles, saj je lastništvo koles med prebivalci že razmeroma visoko.

Na področju javnega potniškega prometa se ponujajo možnosti optimizacije linij in voznih redov v sodelovanju s prevozniki ter podaljšanje mestnih linij iz Novega mesta do Šmarjete in Škocjana. Na hitrih avtobusnih povezavah iz Brežic in Krškega bi lahko uvedli postanek pri izvozu Kronovo in vzpostavili multimodalno točko, ki bi olajšala dostop do javnega prevoza. Poleg tega bi lahko nadgradili sistem Prostoferja, ki bi omogočal prevoze na klic tudi v popoldanskem času.

Prometna ureditev se lahko izboljša tudi z uvajanjem sodobnih tehnologij, kot so digitalizacija podatkov in vzpostavitev nadzorne plošče za spremljanje prometnih kazalnikov. Dodatni ukrepi, kot so postavitve hitrostnih ovir, prikazovalnikov hitrosti in bolj dosleden nadzor, bi pripomogli k umirjanju prometa in večji varnosti.

Občina ima tudi priložnost za pridobivanje nacionalnih in evropskih sredstev za financiranje prometnih izboljšav ter lahko krepí sodelovanje s sosednjimi občinami in glavnimi zaposlovalci pri uvajanju trajnostne mobilnosti. Velika podpora občinskega vodstva ter pripravljenost lokalne skupnosti na spremembe sta ključna dejavnika, ki omogočata uspešno implementacijo ukrepov za bolj trajnosten in dostopen prometni sistem.



9. PET STEBROV UKREPANJA

Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja in identificiranih izzivov in priložnosti za pet sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Za posamezne stebre ukrepanja so bila opredeljena tudi strateška vodila. Strateška vodila odražajo naše ambicije in hkrati podajajo pristop za doseg strateških ciljev. Predstavljajo osnovo za izbiro in izvajanje

ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranimi ambicijami.

Strateški stebri ukrepanja:

- Celostno prometno načrtovanje
- Hoja
- Kolesarjenje
- Javni potniški promet
- Motorni promet

Tabela 2: Število ukrepov po strateških stebrih mobilnosti

Strateški steber mobilnosti	Število ukrepov
CPN	9
HOJA	7
KOLESARJENJE	5
JPP	5
MOTORNI PROMET	8
SKUPAJ	34

Vsem ukrepom smo dodelili tudi stopnjo zahtevnosti izvedbe ukrepov in stopnjo pomembnosti ter na koncu pregleda ukrepov pripravili tudi t.i. matriko zahtevnosti in pomembnosti.

Majhna stopnja zahtevnosti izvedbe se nanaša na ukrepe, ki so mehki, organizacijski ali komunikacijski in ne zahtevajo velikih finančnih vložkov, kompleksnega načrtovanja ali zapletenih postopkov umeščanja v prostor. Zanje pogosto zadostuje lokalno sodelovanje in občinska koordinacija, sprejemanje pa je večinoma hitro in pozitivno. Srednja stopnja zahtevnosti izvedbe se nanaša na ukrepe, ki so običajno povezani z nadgradnjo obstoječih rešitev ali manjšimi infrastrukturnimi posegi. Finančno so zmerno zahtevni, terjajo nekaj več

usklajevanja med občinskimi službami, vendar ne predstavljajo velikih investicij in kompleksnega umeščanja v prostor. Visoka stopnja zahtevnosti izvedbe pa se nanaša na ukrepe, ki so praviloma večji infrastrukturni ukrepi ali posegi, ki zahtevajo veliko finančnih sredstev, pridobivanje zemljišč, usklajevanja z državnimi institucijami (npr. DARS, MZI), spremembe v prometni kulturi in navadah prebivalcev ter pogosto dolgotrajno postopkovno umeščanje v prostor (npr. sprememba OPN ali OPPN). Pomembnost se je uskladila z vodstvom Občine.

Pri določanju ukrepov v okviru Celostne prometne strategije je upoštevana tudi njihova stopnja pomembnosti / prioritete oziroma vpliv na doseganje ciljev trajnostne



mobilnosti v občini. Ukrepi z visoko stopnjo pomembnosti so tisti, ki bistveno prispevajo k izboljšanju prometne varnosti, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa in spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti. To so ukrepi, ki so neposredno povezani z realizacijo ciljev in zastavljene vizije. Srednje pomembni ukrepi praviloma nadgrajujejo obstoječe rešitve in prispevajo k postopnemu izboljšanju stanja, medtem ko so manj pomembni ukrepi običajno mehke narave –

ozaveščevalni, organizacijski ali podporni – ter predstavljajo hitro izvedljive korake, ki omogočajo sprotno prilagajanje potrebam lokalnega okolja. Pravilna opredelitev teh stopenj pomembnosti je ključna za smiselno razporeditev virov in učinkovito izvajanje prometne strategije. V osnovi se je prioritete uskladilo na delavnici s ključnimi deležniki oz. člani širše delovne skupine ter nato še na delavnici z vodstvom občine.



9.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber zagotavlja strateški okvir za celovito urejanje prometa in povezovanje ukrepov vseh drugih prometnih stebrov. Njegova vloga je usmerjanje organizacijskih sprememb, izboljšanje usklajevanja med deležniki, sistematično spremljanje in prilagajanje ter načrtovanje prometnih rešitev glede na potrebe prebivalcev ter spodbujanje trajnostne mobilnosti skozi obveščanje, promocijo in vključevanje v kampanje.

V okviru celostnega prometnega načrtovanja (CPN) bo občina Šmarješke Toplice vzpostavila sistematičen pristop k dolgoročnemu načrtovanju prometa, ki bo vključeval spremljanje in vrednotenje ukrepov, povezovanje z regijskimi prometnimi strategijami ter usklajevanje prostorskega načrtovanja s trajnostnimi prometnimi cilji. Ključni elementi tega stebra bodo imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost, redno spremljanje kazalnikov prometa in mobilnosti ter vzpostavitev registra nevarnih točk, ki bo omogočal hitreje prepoznavanje in odpravljanje kritičnih prometnih točk, odsekov ali območij. Poleg tega se bo občina še

aktivneje vključevala v pridobivanje evropskih in državnih sredstev, kar bo omogočalo financiranje projektov za izboljšanje prometne varnosti in razvoja trajnostnih oblik mobilnosti.

Poleg infrastrukturnih in organizacijskih ukrepov bo imelo pomembno vlogo tudi ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti v občini, kar vključuje izobraževalne kampanje za občane, spodbujanje spremembe njihovih potovalnih navad in organizacijo različnih dogodkov. Celostni prometni načrt tako ne zajema le izboljšav na cestni infrastrukturi, temveč postavlja temelje za bolj varno, povezano in trajnostno mobilnost v občini.

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja celostnega prometnega načrtovanja razdeljeni po svežnjih ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: **»Učinkovito in ambicioznejše izvajanje zahtevnejših projektov«.**

Delež izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju iz akcijskega načrta OCPS

Ciljna vrednost (2032): 70 %

9.1.1 Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov

C1.1 Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova občinske celostne prometne strategije 2032

Občina Šmarješke Toplice bo v prihodnjih letih sistematično izvajala svojo strategijo celostnega prometnega načrtovanja, ki bo temeljila na dolgoročnih ciljih za izboljšanje prometne varnosti, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter večjo usklajenost s prostorsko politiko. Strategija postavlja temelje reševanja identificiranih prometnih izzivov in podaja predloge rešitev za zagotavljanje večje varnosti vseh udeležencev cestnega prometa in dostopnega prometnega sistema, za izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev in

aktivnosti ter za višjo kakovost življenja. Poleg sprejema OCPS na občinskem svetu, se enkrat na leto izdela poročilo o izvajanju in učinkih OCPS. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se bodo spremljali obvezni kazalniki (poročilo se odda pristojnemu ministrstvu) in drugi izbrani kazalniki (glej ukrep C1.5). O rezultatih se seznani občinsko upravo in vodstvo občine, občinski svet in javnost (objava na spletu). V letu 2032 se pristopi k pripravi naslednje OCPS.



C1.2 Imenovanje koordinatorskega za trajnostno mobilnost za obdobje 2025 - 2032

Za učinkovito izvajanje prometne strategije bo imenovan tudi koordinatorski za trajnostno mobilnost za obdobje 2025-2032. Njegova vloga bo povezovalna – usklajevanje dejavnosti med občinskimi oddelki, sodelovanje s sosednjimi občinami, vključevanje v regionalne razvojne pobude,

pripravljanje pristojnih poročil, spremljanje ključnih kazalnikov in vključevanje občanov ter promocijo trajnostne mobilnosti. Ta ukrep bo zagotovil celovit nadzor nad izvajanjem strategije in omogočal pravočasno odzivanje na spremembe v mobilnostnih potrebah.

C1.3 Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja

Občina bo v okviru celostnega prometnega načrtovanja preverila obstoječo prostorsko politiko in jo po potrebi uskladila z načeli trajnostne mobilnosti. Namen ukrepa je zagotoviti, da bodo bodoči prostorski razvoj, umeščanje objektov in prometna infrastruktura načrtovani usklajeno, celovito in s ciljem zmanjševanja odvisnosti od osebnega avtomobila. V ta namen bo občina pri pripravi sprememb in dopolnitev prostorskih aktov vključila tudi nekatera vsebinska izhodišča podana v tem dokumentu kot npr.:

- umeščanje novih razvojnih območij v neposredno povezanost z obstoječo prometno mrežo za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet;
- določitev meril in pogojev za minimalno opremljenost novih stanovanjskih in poslovnih območij z infrastrukturo za trajnostno mobilnost (pločniki, kolesarske povezave, varne šolske poti, stojala za kolesa, dostop do JPP).

- uskladitev prostorskih načrtov z registrom nevarnih točk in predvidenimi ukrepi za njihovo odpravo;
- P+R vozlišča Kronovo (veza ukrep »M5.7 Vzpostavitev potniškega oz. multimodalnega vozlišča«) in K+R sistem pri OŠ Šmarjeta (veza ukrep »H2.1 Nadgradnja načrta varne šolske poti in po potrebi tudi izvedba nadgradenj oz. mobilnostnega načrta ter spodbujanje njihove uporabe«)ter druge pomembnejše točke;
- integracija prenove vaških jeder, kot sta Šmarjeta in Bela Cerkev, s trajnostnimi prometnimi rešitvami (skupni prometni prostor, umirjanje prometa ipd.);

S tem ukrepom želi občina okrepiti povezavo med prostorskim razvojem in cilji trajnostne mobilnosti ter zagotoviti dolgoročno usklajenost prostorskih odločitev z ukrepi, opredeljenimi v OCPS.



9.1.2 Medobčinsko/regionalno sodelovanje na področju prometnega načrtovanja in spremljanje prometa

C1.4 Sodelovanje pri izdelavi in izvajanju ukrepov Regijske celostne prometne strategije

Občina bo aktivno sodelovala pri oblikovanju širših regionalnih prometnih rešitev, ki bodo izboljšale povezanost z večjimi mesti in drugimi občinami v regiji (zlasti Škocjan, Šentjernej, Mokronog – Trebelno in Novo mesto). Sem sodijo ukrepi (kot npr. sodelovanje pri spremljanju kazalnikov, skupne prijave na evropske in državne razpise, skupne akcije ozaveščanja, razvoj in označevanje skupnih poti za rekreativno hojo in kolesarjenje, sodelovanje pri optimizaciji

voznih redov medkrajevnih linij, izvajanje prometnega nadzora v sodelovanju z medobčinskim redarstvom in sodelovanje pri vzpostavljanju potniškega / multimodalnega vozlišča / vozlišča ob izvozu/uvozu na avtocesto), ki so podrobneje opisani v nadaljevanju. Povezovanje in sodelovanje naj se izvaja v sodelovanju z Regijskim centrom mobilnosti v obliki rednih koordinacijskih in projektnih sestankov.

C1.5 Redno spremljanje kazalnikov na področju prometa in (trajnostne) mobilnosti

Na občinski ravni se bo uvedel sistem za spremljanje tako obveznih kazalnikov, ki jih bo morala občina poročati pristojnemu ministrstvu kot tudi drugih neobveznih nacionalnih ali lokalnih kazalnikov, kar bo podlaga za sprotno prilagajanje ukrepov. To bo vključevalo vzpostavitev nadzorne plošče, kjer se bodo beležili lokalni/nacionalni podatki (npr. podatki SURS, število uporabnikov JPP,

zadovoljstvo prebivalcev...) o prometnih tokovih, varnosti v prometu, mobilnostih navadah občanov, zadovoljstvu in pričakovanjih občanov ter stanju prometne infrastrukture. Podatki bodo omogočali ne samo sprotno spremljanje napredka, ampak bodo tudi osnova za poročanje ter komunikacijo z javnostjo.

9.1.3 Finančna in infrastrukturna podpora

C1.6 Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih

Občina Šmarješke Toplice bo spremljala javne državne in evropske razpise projektov in se bo na njih aktivno prijavljala za sofinanciranje infrastrukturnih in mehkih ukrepov s

poudarkom na projektih s področja trajnostne mobilnosti (hoja, kolesarjenje in JPP) in urejanja problematike motornega prometa.

C1.7 Vzpostavitev registra nevarnih točk - površine za pešce, kolesarje, JPP, motorni promet

Občina bo vzpostavila in redno posodabljala register nevarnih točk za vse skupine udeležencev v prometu. Posebna pozornost bo namenjena območjem okoli šol, avtobusnih postajališč in križišč. Pregledi infrastrukture in

prometne signalizacije bodo služili kot osnova za ciljne intervencije, kot so preureditve cest, uvedba novih prehodov za pešce, dodatna osvetlitev ali umirjanje prometa.



9.1.4 Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem

C1.8 Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad

Za spodbujanje trajnostne mobilnosti bo občina organizirala širok nabor ozaveševalnih aktivnosti, od sodelovanja v Evropskem tednu mobilnosti, projektov »Pešbus«, »Bicivlak«, »Prometna kača« v šolah, do lokalnih dogodkov, kot je »s kolesom v službo/šolo«. Izvajale se bodo tudi kampanje za promocijo

javnega prevoza in sopotništva, tečaji za vožnjo e-koles ter izobraževanja občinske uprave in drugih deležnikov o trajnostnem načrtovanju prometa. Predvideni so tudi dogodki taktičnega urbanizma v vaških jedrih (Šmarjeta, Bela Cerkev) za preizkušanje začasnih prometnih ureditev.

C1.9 Delo z javnostmi

Občina bo redno in pregledno komunicirala z javnostjo o vseh pomembnih prometnih projektih, spremembah in možnostih vključevanja. Spletna stran občine, družbena omrežja, lokalni dogodki, info točke v javnih

ustanovah ter sodelovanje z lokalnimi organizacijami bodo omogočali dvosmerno komunikacijo. Pri večjih projektih bo organizirano tudi javno razpravljanje ali zbiranje pobud.

Tabela 3: Pregled ukrepov s področja celostnega prometnega načrtovanja

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov			
C1.1	Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova občinske celostne prometne strategije 2032.	majhna	visoka
C1.2	Imenovanje koordinatorskega za trajnostno mobilnost za obdobje 2025 - 2032.	majhna	srednja
C1.3	Preveritev in po potrebi usklajitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	srednja	visoka
Medobčinsko / Regionalno sodelovanje na področju prometnega načrtovanja in spremljanje prometa			
C1.4	Sodelovanje pri izdelavi in izvajanju ukrepov Regijske celostne prometne strategije.	majhna	srednja
C1.5	Redno spremljanje kazalnikov na področju prometa in (trajnostne) mobilnosti.	majhna	nizka
Finančna in infrastrukturna podpora			
C1.6	Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih.	majhna	visoka
C1.7	Vzpostavitev registra nevarnih točk - površine za pešce, kolesarje, JPP, motorni promet.	srednja	visoka
Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem			
C1.8	Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad.	srednja	visoka
C1.9	Delo z javnostmi.	majhna	visoka



9.2 HOJA

Občina Šmarješke Toplice si bo prizadevala za izboljšanje prometne varnosti in trajnostne mobilnosti z osredotočenjem na pešce kot enega najranljivejših udeležencev v prometu. Kljub ugodnim fizično geografskim značilnostim in relativno kratkim razdaljam med posameznimi naselji je infrastruktura za hojo še vedno precej omejena, saj manjkajo povezani pločniki in ustrezno urejene pešpoti, pešci pa se na določenih odsekih še vedno soočajo z zmanjšano varnostjo najranljivejših skupin – otrok, starejših in oseb z omejeno mobilnostjo. S postopnim vzpostavljanjem povezanega in varnega omrežja pešpoti bo občina zagotovila ne samo večjo dostopnost do ključnih točk v občini, ampak bo tudi zmanjšala odvisnost občanov od avtomobilov in izboljšala pogoje za zdravo ter aktivno mobilnost prebivalcev.

Občina Šmarješke Toplice tako načrtuje izvedbo ukrepov za izboljšanje varnosti pešcev (vključno z izboljševanjem varnih šolskih poti) in izvedbo ukrepov za spodbujanje uporabe omrežja pešpoti tudi za vsakodnevne opravke. Poseben poudarek bo na izgradnji in širitvi pločnikov na izbranih odsekih ter ureditev

nekaterih prehodov za pešce ob avtobusnih postajališčih. Občina bo zagotavljala redno vzdrževanje pešpoti, opremljanje pešpoti z urbano opremo ter dokončala preureditev javnih površin skupaj s spremembo prometnega režima v Šmarjeti in Beli Cerkvi, kar bo omogočalo več prostora tudi za pešce in kolesarje ter spodbujala razvoj rekreativnih pešpoti izven prometnic.

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja hoje združeni v svežnje ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: *»Zagotavljanje varnih, privlačnih in dostopnih pogojev za hojo znotraj naselij ter spodbujanje hoje kot vsakodnevne in rekreativne oblike trajnostne mobilnosti«.*

Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo (sami ali v spremstvu staršev skupaj)

Izhodišče (2024): 4,8 %

Ciljna vrednost (2032): 9,7 %

Povečanje deleža zaposlenih, ki hodijo peš na delo v občini Šmarješke Toplice

Izhodišče (2024): 6,6 %

Ciljna vrednost (2032): 8,4 %

9.2.1 Ureditev varnih in dostopnih poti za vse skupine uporabnikov

H2.1 Nadgradnja načrta varne šolske poti in po potrebi tudi izvedba nadgradenj oz. mobilnostnega načrta ter spodbujanje njihove uporabe

Občina bo nadgradila obstoječi načrt varnih šolskih poti s ciljem večje varnosti in uporabe teh poti pri vsakodnevni poteh otrok v šolo. V prvi fazi bo potrebno pripraviti načrt prometne ureditve pri OŠ Šmarjeta skupaj z analizo razlogov, zakaj relativno malo otrok hodi peš ali kolesari do šole in na podlagi ugotovitev prilagoditi tako infrastrukturo (npr. ustrezne talne označbe in poslikave na vozišču, ki bodo opozarjale voznike na prisotnost otrok oz. bližino šole ter povečale

varnost in prijetnejšo pot otrok do šole), kot tudi navade otrok in njihovih staršev. V okviru načrta bo potrebno proučiti tudi možnost uvedbe »K+R« cone pod OŠ Šmarjeta (»Kiss and Ride« namenjeno kratkotrajnemu ustavljanju vozil staršev ob prihodu v šolo), s čimer bi se zagotovilo večjo varnost šolarjev, pretočnost vozil in postajališče za šolski avtobus. V okviru urejanja šolskih poti bo potrebno celovito vključiti tudi poti od naselij do postajališč šolskih avtobusov (navedeno



kot ločen ukrep v okviru ureditve prehodov za pešce).

H2.2 Fazna izgradnja peš omrežja za večje udobje in varnost pešcev

V naslednjih letih se pristopi k ureditvi oziroma izgradnji novih pešpoti in pločnikov. Pri določanju prioritet naj se upošteva naslednje kriterije: pomembnost povezave, že delno izvedeno, pričakovane obremenitve, stopnja povečanja prometne varnosti, zahtevnost izvedbe. Prioritetno se uredi pločnik med vasjo Sela in Bela Cerkev, razširi in utrdi pešpoti ob potoku Šmarjeta – Šmarješke Toplice za boljšo prehodnost in

dostopnost, uredijo nove pešpoti na relacijah Družinska vas – Strelac, Strelac – Šmarjeta, Radovlja – Gorenja vas in pokopališče – glavna cesta ter pešpot do javnega objekta "Stara šola Šmarješke Toplice" z načrtovano rekonstrukcijo objekta. Za izboljšanje varnosti pešcev se v redko poseljenem območju oziroma do postajališč šolskega avtobusa predlaga izris peš pasov oz. utrditev obcestnih pasov, kjer še ni pločnikov.

H2.3 Ureditev ali izris (novih) prehodov za pešce. Z izgradnjo prehodov se istočasno uredi infrastrukturo prilagojeno invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo

Načrtovana je ureditev in izrisi novih (dodatnih) prehodov za pešce na ključnih točkah skladno z registrom nevarnih točk. Pri določanju prioritet naj se upošteva naslednje kriterije: slabša vidljivost pešcev, bližina območij, kjer se pogosto gibljejo otroci, starejši in ranljive skupine, dostopi do avtobusnega postajališča, gostota in povprečna hitrost prometa, bližina obstoječe infrastrukture, morebitni novi infrastrukturni objekti (npr. gradnja trgovine v Šmarjeti). Na najbolj nevarnih odsekih se predvidi dvignjen prehod. V sodelovanju z DRSI se prioritetno uredi nevaren prehod v naselju Šmarješke Toplice pri avtobusnem postajališču, prehod pod Brezovico in tudi pri ostalih avtobusnih postajališčih ob državni cesti.

Z izgradnjo peš prehodov kot tudi novo infrastrukturo po kateri se bodo gibali invalidi in osebe z zmanjšano mobilnostjo (pločniki, pešpoti, kolesarske steze, postajališča) se istočasno uredi ustrezno prilagojene rešitve (kot je npr. upoštevanje minimalnih dimenzij za izgradnjo pločnikov, ki omogočajo uporabo osebam na invalidskih vozičkih, odprava ovir, umestitev talnih taktilnih vodilnih sistemov in drugih označb za slepe in slabovidne ipd.) za zagotavljanje varne mobilnosti in večje dostopnosti funkcionalno oviranih oseb. V okviru registra nevarnih točk bi bilo smiselno evidentirati tudi vse ovire za funkcionalno ovirane osebe ter pripraviti plan za postopno odstranjevanje ovir za kar se predvidi vsako leto nekaj dodatnih sredstev v občinskem proračunu.

H2.4 Redno vzdrževanje pešpoti

Za zagotavljanje varnih in prehodnih površin bo občina izvajala redno košnjo obrežij, urejanje bankin, sanacijo talnih označb in odstranjevanje ovir (npr. vegetacije,

zapuščenih predmetov). Prioritetno se bo pri rednem vzdrževanju pešpoti upoštevalo register nevarnih točk.



9.2.2 Povečanje privlačnosti za hojo

H2.5 Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav in rekreacijskih poti ter območji za pešce z urbano opremo

Vse obstoječe in nove peš povezave ter območja za pešce bodo opremljena z urbano opremo, kot so klopi, koši, javna razsvetljava, pitniki in kjer je smiselno tudi senčila in

informacijske table. Z ukrepom se bo povečalo udobje za pešce in izboljšala privlačnost hoje, zlasti za ranljive skupine (starejši, otroci, osebe z zmanjšano mobilnostjo).

H2.6 Preureditev javnih površin v Šmarjeti in Beli Cerкви z namenom izboljšanja kakovosti življenja in varnosti pešcev

Javne površine v naseljih Šmarjeta in Bela Cerkev bodo preurejene z namenom izboljšanja kakovosti življenja in varnosti pešcev. Prostor v središču Šmarjete in Bele Cerkev naj bo območje umirjenega prometa ali skupni prometni prostor, kjer imajo pešci in kolesarji prednost pred motornimi vozili. Tako

se bo zagotovilo varnejšo in bolj prijetno uporabo javnega prostora ter večjo kakovost bivanja. Pri tem se bodo urejale tudi zelene ureditve, ki bodo prispevale k ohlajanju prostora in vzpostavljanju zelenih koridorjev. Ukrep je povezan z ukrepom M5.3 in tudi M5.1 ter M5.5.

H2.7 Razvoj novih poti za rekreativno hojo izven prometnic

Občina bo razvijala nove pešpoti za rekreacijo izven prometnic. Prioritetno se uredi povezava Hotel Šmarješke Toplice – Štrlek-Stara Šola, nadvoz Bela Cerkev-Draga ob avtocesti-Vinica in trim steza. Vsako leto se tudi zagotovi nekaj

sredstev v občinskem proračunu za dodajanje usmerjevalnih in informativnih tabel usklajeno s sosednjimi občinami, urejanje razglednih točk ter za vzdrževanje teh poti.

Tabela 4: Pregled ukrepov s področja hoje

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Ureditev varnih in dostopnih poti za vse skupine uporabnikov			
H2.1	Nadgradnja načrta varne šolske poti in po potrebi tudi izvedba nadgradenj oz. mobilnostnega načrta ter spodbujanje njihove uporabe.	srednja	srednja
H2.2	Fazna izgradnja peš omrežja za večje udobje in varnost pešcev.	visoka	visoka
H2.3	Ureditev ali izris (novih) prehodov za pešce. Z izgradnjo prehodov se istočasno uredi infrastrukturo prilagojeno invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo.	visoka	visoka
H2.4	Redno vzdrževanje pešpoti.	srednja	srednja
Povečevanje privlačnosti za hojo			
H2.5	Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav in rekreacijskih poti ter območji za pešce z urbano opremo.	srednja	nizka
H2.6	Preureditev javnih površin v Šmarjeti in Beli Cerкви z namenom izboljšanja kakovosti življenja in varnosti pešcev.	visoka	srednja
H2.7	Razvoj novih poti za rekreativno hojo izven prometnic.	srednja	visoka



9.3 KOLESARJENJE

Rekreativno kolesarjenje je v Občini Šmarješke Toplice razvito, precej manj pa je kolesarjenje uporabljeno za vsakodnevne opravke kljub urejeni kolesarski poti med Šmarjeto in Šmarješkimi Toplicami in neprometnih lokalnih cestah. S postopno vzpostavitvijo mreže kolesarskih povezav, rednim vzdrževanjem kolesarskih poti, vzpostavitvijo dodatne kolesarske infrastrukture (npr. stojala, električne polnilnice...), z ozaveščanjem ter spodbujanjem uporabe koles, se lahko pričakuje povečanje uporabe koles za vsakodnevne opravke (šola, delo, trgovina).

Ključni ukrepi bodo torej osredotočeni na vzpostavljanje varnih kolesarskih poti,

izboljšanje dostopnosti kolesarskih povezav in njihovo integracijo s turizmom skladno s strateškim vodikom:

»Zagotavljanje varne, povezane in privlačne kolesarske infrastrukture kot alternative avtomobilskemu prevozu za vsakodnevne poti in za namene rekreacije«.

Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo

Izhodišče (2024): 5,6 %

Ciljna vrednost (2032): 9 %

Povečanje deleža zaposlenih, ki kolesarijo na delo

Izhodišče (2024): 2,25 %

Ciljna vrednost (2032): 4 %

9.3.1 Vzpostavljanje mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje

K3.1 Izgradnja in ureditev glavnih kolesarskih povezav in postopna vzpostavitev celovite mreže poti znotraj občine in med sosednjimi občinami.

Občina Šmarješke Toplice bo pristopila k izvedbi načrta celovitega kolesarskega omrežja znotraj občine. V načrtu se bo identificiralo ključne povezave (sklenjene kolesarske povezave znotraj in med naselji, vključevanje v regionalne in daljinske kolesarske poti, tipologijo kolesarskih poti, kolesarsko opremo ipd.). Na osnovi zbranih predlogov, pričakovane obremenitve in stopnje povečanja prometne varnosti, zahtevnosti izvedbe, navezave na obstoječo kolesarsko pot in na predvideno multimodalno vozlišče v Kronovem, se bo uredilo nove in nadgradilo obstoječe kolesarske povezave, ki bodo povezovala dodatna naselja znotraj občine, spodbujale vsakodnevno kolesarjenje na delo, šolo in drugih dnevnih opravkih ter omogočale varno povezavo s kolesarskimi potmi sosednjih občin.

Kolesarske povezave naj bodo v enakih dimenzijah kot obstoječa kolesarska pot med Šmarjeto in Šmarješkimi Toplicami, da bo možna njihova uporaba tudi za tovorna kolesa in kolesa invalidov. Prednostno bodo urejeni odseki skozi naselje Šmarješke Toplice, v sodelovanju z DRSI Šmarješke Toplice proti Kronovemu in Šmarjeta proti Zbure ter vzpostavitev varnega prehoda za kolesarje pri Brezovici. Na cestah, kjer celovita izgradnja kolesarskih stez (še) ni mogoča, se predlaga ureditev kolesarskih pasov za izboljšanje varnosti kolesarjev v vmesnem obdobju (npr. Šmarjeta – Strelac-Družinska vas-Bela Cerkev-Kronovo). Z ureditvijo cestne infrastrukture, tlakovanih površin za pešce, se v središču Šmarjete in Bele Cerkve predvidi tudi prostor za kolesarje (izris kolesarskega pasu). Ocenjena vrednost vključena pod ukrep M5.1.



K3.2 Redno vzdrževanje kolesarskih poti in odstranitev ovir za kolesarje

Vzpostavil se bo standard vzdrževanja, ki bo vključeval redno čiščenje površin (čiščenje listja, peska, zemlje, odstranjevanje ovir po nevihtah ali vremenskih dogodkih), zimsko vzdrževanje, košnjo in vzdrževanje vegetacije skupaj z odstranjevanjem invazivnih rastlin, redne preglede (npr. 2x letno) in sanacije

poškodb, vzdrževanje prometne signalizacije (talne označbe in vertikalno signalizacijo), javna razsvetljava v urbanem delu, vzdrževanje zaščitnih ograj ipd. Prioritetno se bo pri rednem vzdrževanju kolesarskih poti upoštevalo register nevarnih točk.

9.3.2 Nadgradnja privlačnosti poti

K3.3 Opremljanje površin za kolesarje na ključnih točkah

Na pomembnih lokacijah v občini bodo zarisana dodatna parkirna mesta za kolesarje in nameščena dodatna kolesarska stojala. Zgledno je že urejeno kolesarsko parkirišče pred OŠ, dodatno pa se postavi kolesarska stojala pred stavbo občinske uprave in lekarno, pri pošti, zdravilišču, na glavnem trgu

v Šmarjeti, pri ključnih cerkvah in pri avtobusnih postajališčih medkrajevnega prometa ter pri večjem delodajalcu (Plastoform). Vsa neprimerna stojala ali slabo vzdrževana stojala se zamenjajo z ustreznimi stojali. Do vseh odstavnih mest se s kolesarskih povezav uredijo ustrezni dovozi.

K3.4 Vzpostavitev polnilnih postaj za e-kolesa in servisnih točk

V koordinaciji s sosednjimi občinami bodo vzpostavljene polnilne postaje za e-kolesa in servisne točke, kar bo spodbudilo uporabo kolesarjenja za prevoz na delo, omogočilo večjo dostopnost uporabe električnih koles in spodbujanje trajnostne mobilnosti. Polnilna infrastruktura za e-kolesa se lahko postavi postopno na osnovi analize potreb in določitve primernih lokacij na osnovi kriterijev:

pričakovane obremenitve in dostopnosti s kolesi, dostopnosti do turističnih in rekreativnih točk, skladnosti z regionalno mrežo e-polnilnih mest za e-kolesa ter možnosti vzpostavitve nadzora. Financiranje se lahko izvede s pomočjo EU sredstev in v sodelovanju z zasebnim sektorjem (gostinstvo, turizem, delodajalci, trgovina).

K3.5 Nadaljnji razvoj rekreativnih kolesarskih poti v naravnem okolju

Poleg ureditve glavnih kolesarskih povezav pomembnih za vsakodnevno mobilnost (Zbure – Šmarjeta – Šmarješke Toplice – Kronovo) se v okviru vzpostavitve celovite mreže kolesarskih poti uredi tudi dopolnilne in rekreativne kolesarske povezave, ki bodo izboljševale povezljivost in kakovost kolesarske infrastrukture v občini ter omogočile dostop do turističnih in naravnih znamenitosti ter rekreacijo (prioritetno

Šmarjeta – Družinska vas – Strelac – Bela Cerkev - Kronovo). Predlaga se tudi ureditev »Downhill« steze. Na kolesarskih povezavah se na ambientalno privlačnih mestih uredijo in opremijo počivališča za kolesarje. Postavi vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev. Razvoj in opremljanje rekreativnih kolesarskih poti mora biti usklajen s sosednjimi občinami. Ukrep je povezan z H2.7.



Tabela 5: Pregled ukrepov s področja kolesarjenja

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Vzpostavljanje mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje			
K3.1	Izgradnja in ureditev glavnih kolesarskih povezav in postopna vzpostavitev celovite mreže poti znotraj občine in med sosednjimi občinami.	visoka	visoka
K3.2	Redno vzdrževanje kolesarskih poti in odstranitev ovir za kolesarje.	srednja	srednja
Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti			
K3.3	Opremljanje površin za kolesarje na ključnih točkah.	srednja	nizka
K3.4	Vzpostavitev polnilnih postaj za e-kolesa in servisnih točk.	majhna	nizka
K3.5	Nadaljnji razvoj rekreativnih kolesarskih poti v naravnem okolju.	srednja	visoka



9.4 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Med delavniki je avtobusna povezava med Šmarjeto, Šmarješkimi Toplicami, Novim mestom ter Mokronogom in Škocjanom zadovoljiva in omogoča ustrezno mobilnost prebivalcev. Prav tako se kot učinkovita kaže organizacija šolskih prevozov ter storitev prevozov na klic, ki deluje brez večjih težav. Kljub temu pa občina nima neposrednih avtobusnih povezav s Trebnjem, Ljubljano ter v smeri proti Krškemu in Brežicam. To predstavlja pomembno vrzel, saj so te smeri ključne zaradi številnih dnevnih migracij občanov, zlasti zaradi zaposlitvenih in izobraževalnih potreb.

Občina si bo prednostno prizadevala v sodelovanju z DUJPP za optimizacijo vozniških redov avtobusnih linij skozi občino, pri čemer bo v ospredju večja frekvenca voženj med vikendi, vključitev Družinska vas - Bela Cerkev v sistem JPP, ureditev potniškega vozlišča Kronovo in izboljšanje ponudbe JPP na vseh povezavah najbolj intenzivnih dnevnih migracij in ne samo do Novega mesta. Razvoj infrastrukture bo osredotočen na postavitve novih avtobusnih postajališč in prilagoditev obstoječih postajališč ranljivim skupinam. Predlagani ukrepi na področju javnega potniškega prometa bodo prispevali k boljši poveztivosti občine s sosednjimi kraji in omogočili bolj dostopne in učinkovite

prevozne storitve za občane. S tem se bo izboljšala dostopnost delovnih mest, šol in drugih storitev, zmanjšala odvisnost od osebnih vozil ter spodbudila trajnostna mobilnost v občini.

Občina Šmarješke Toplice se zaveda pomena učinkovitega, dostopnega in trajnostnega javnega potniškega prometa (JPP) za izboljšanje kakovosti življenja občanov, zato bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe skladno z osrednjim strateškim vodilom:

»Z dvigom ozaveščenosti, izboljšanjem dostopnosti informacij, optimizacijo linij in sodelovanjem z bližnjimi občinami ustvariti privlačen, dostopen in fleksibilen javni potniški promet, ki bo zadostil potrebam prebivalcev.«

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (JPP) (štetje prometa)

Izhodišče (2024) 12,6 %

Ciljna vrednost (2032) 20 %

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (JPP) (anketa zaposleni)

Izhodišče (2024) 0 %

Ciljna vrednost (2032) 5 %

9.4.1 Optimizacija vozniških redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP

J4.1 Redna optimizacija vozniških redov JPP v sodelovanju z DUJPP

V sodelovanju z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) bo občina izvajala redno spremljanje števila potnikov in potreb za morebitno prilagajanje vozniških redov glede na povpraševanje in preprečevanje morebitnih zamud. Občina si bo prizadevala povečati pogostost prevozov v večernih urah in med vikendi, ko je poveztivost slabša.

Prouči se možnost vključitve naselij od Šmarjete do naselij Strelac, Družinska vas, Bela Cerkev do Kronovega v sistem JPP, saj trenutno nimajo vzpostavljenega javnega prevoza potnikov (skupaj približno 600 registriranih prebivalcev) z drugimi naselji in mesti.



J4.2 Postavitev novih in dodatno opremljanje obstoječih avtobusnih postajališč

Občina bo vsako leto rezervira nekaj proračunskih sredstev za izgradnjo ali dodatno postopno opremljanje oziroma nadgradnjo že obstoječe opreme avtobusnih postajališč (klopi, nadstreški, vozni redi, koš za odpadke, odstavno mesto za kolesa) in urejanjem dostopov do njih (tudi do postajališč šolskega avtobusa). Prioritetno se dodatno opremi postajališča glede na stanje obstoječega avtobusnega postajališča oz. potencialno število potnikov in pri šolskih linijah število otrok, ki gravitirajo na določeno avtobusno

postajališče ali prometno vozlišče. Prioritetno se vzpostavi potniško vozlišče Kronovo, avtobusno postajališče Brezovica, premakne avtobusno postajališče Radež, dodatno opremi postajališči Šmarješke Toplice in Šmarjeta, postopno pa tudi ostala avtobusna postajališča. Z nadgradnjami naj se vključi tudi opremo oziroma ustrezno prilagoditev postajališč za gibalno in senzorično ovirane osebe (dostopne klančine, informacijske table z Braillovo pisavo).

9.4.2 Izboljševanje dostopnosti z uvajanjem alternativnih javnih oblik mobilnosti potnikov

J4.3 Postopno uvajanje dinamičnih javnih prevozov na klic

Prouči se potrebe in možnosti za postopno uvajanje dinamičnih javnih prevozov na klic, ki omogočajo večjo fleksibilnost in prilagoditev potovalnih potreb prebivalcev. V prvi fazi se lahko poskusno razširi storitve Prostofer na plačljive prevoze na klic tudi v popoldanskem

času za izven šolske dejavnosti ali kot razvoz v zadnjem kilometru iz Šmarjeških Toplic ali Šmarjete (oz. iz morebitnega novega potniškega vozlišča v Kronovem – glej ukrep M5.7 in J4.4) do naselij brez javnega prevoza potnikov prioriteto po velikosti naselij.

J4.4 Vključevanje v sistem hitrih avtobusnih linij

V sodelovanju z Občinami Škocjan, Šentjernej, Kostanjevica na Krki, Krško in DUJPP bo občina proučila možnost vzpostavitve hitre avtobusne linije med občinami jugovzhodne Slovenije in Ljubljano, z vmesnimi postajališči ob izbranih avtocestnih priključkih (Drnovo, Smednik, Dobruška vas, Kronovo). Cilj je omogočiti časovno konkurenčen, udoben in trajnosten javni prevoz za dnevne delovne migrante kot tudi dijake, študente in starejše ter druge potnike, saj obstoječa JPP povezava preko Novega mesta ni več učinkovita. Predlagana linija bi z direktno vožnjo po avtocesti in

minimalnimi postanki skrajšala potovalni čas za več kot 30 minut, hkrati pa zmanjšala prometno obremenjenost Ljubljane, prevozno revščino in odvisnost od avtomobila. Predpogoj je vzpostavitev "potniškega vozlišča" v Kronovem (glej ukrep M5.7). Potrebno bo tudi sinhronizirati vozne rede za učinkovito prestopanje iz hitre medkrajevne linije na »lokalne« medkrajevne linije (obstoječe linije iz Novega mesta, ki bodo lahko istočasno služile kot linije za razvoz potnikov do ciljnega avtobusnega postajališča »last mile linije«).

**J4.5 Proučiti možnosti ter smiselnost podaljšanja mestnih linij NM do Šmarjete – Škocjana**

Občina bo preučila možnosti podaljšanja mestnih linij iz Novega mesta do Šmarjete in Škocjana, kar bi občino umestilo v širši sistem

JPP, podobno kot je to že urejeno v občinah Straža in Dolenjske Toplice.

Tabela 6: Pregled ukrepov s področja JPP

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Optimizacija voznih redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP			
J4.1	Redna optimizacija voznih redov JPP v sodelovanju z DUJPP.	srednja	visoka
J4.2	Postavitev novih in dodatno opremljanje obstoječih avtobusnih postajališč.	srednja	srednja
Izboljševanje dostopnosti z uvajanjem alternativnih javnih oblik mobilnosti potnikov			
J4.3	Postopno uvajanje dinamičnih javnih prevozov na klic.	srednja	srednja
J4.4	Vključevanje v sistem hitrih avtobusnih linij.	srednja	visoka
J4.5	Proučiti možnosti ter smiselnost podaljšanja mestnih linij NM do Šmarjete – Škocjana.	majhna	srednja



9.5 MOTORNI PROMET

Največji izziv na področju prometa v občini Šmarješke Toplice je izrazita odvisnost občanov od uporabe osebnih avtomobilov. Rezultati izvedenega štetja prometa ter ankete med zaposlenimi jasno kažejo na visoko stopnjo uporabe osebnih vozil za vsakodnevne poti. Zaskrbljujoč je tudi nadpovprečno visok delež otrok, ki jih starši vozijo v šolo z avtomobili, kar je delno posledica specifične lokacije osnovne šole. Poleg tega občina beleži konstantno rast stopnje motorizacije, kar pomeni vedno več registriranih osebnih vozil na prebivalca, in naraščajoči povprečni letni dnevni promet na odseku med Šmarješkimi Toplicami in Šmarjeto. Vzroke za takšno stanje gre iskati v razpršeni poselitvi, oddaljenosti delovnih mest, srednjih šol in drugih storitev (predvsem v Novem mestu), pomanjkanju kakovostnih in dostopnih alternativnih oblik mobilnosti (npr. javni prevoz, kolesarske poti, varne peš povezave), razvoju prometne infrastrukture, ki je bila doslej močno usmerjena predvsem v potrebe motornega prometa. Posledično so tudi potovalne navade občanov izrazito avtomobilsko usmerjene. Dodaten izziv predstavlja prometna varnost. Na državni cesti in tudi na številnih občinskih cestah so hitrosti pogosto prekoračene, pri čemer je nadzor nad tem razmeroma pomanjkljiv. To vpliva tako na varnost vseh udeležencev v prometu kot tudi na kakovost bivanja v naseljih. Občina je poleg že izgrajene obvoznice mimo Šmarjete in obnov številnih občinskih cest, že pričela izvajati tudi ukrepe umirjanja prometa in urejanja vaških jeder, vzpostavlja se tudi sistem javnih e-polnilnic.

Občina bo s podporo nadaljnjemu razvoju kolesarjenja (tudi z nadaljevanjem izgradnje kolesarske poti ob glavni prometni povezavi skozi občino), s podporo razvoju javnega prevoza potnikov ter s promocijo alternativnih/aktivnih oblik mobilnosti na eni strani ter z uvajanjem ukrepov umirjanja

prometa v naseljih ter z okrepljenim nadzorom prekoračitev hitrosti poskušala zaustaviti konstanten trend naraščanja uporabe osebnih avtomobilov. Na področju cestne infrastrukture bo imelo prednost redno vzdrževanje in rekonstrukcija cest ter zagotavljanje preglednosti cestnih priključkov (skladno z registrom nevarnih točk), pri čemer se bo upoštevalo vidik uravnotežene porazdelitve prometnih površin med avtomobilisti, pešci in kolesarji ter vidik zagotavljanja njihove varnosti. Na področju trajnostne mobilnosti bo občina prednostno vzpostavila multimodalno vozlišče P+R v Kronovem ter nudila podporo razvoju omrežja hitrih polnilnic za električna vozila.

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodilom:

»Izboljšana varnost na cestah za varno udeležbo vseh udeležencev v prometu, ob hkratnem umirjanju prometa znotraj naselij ter zmanjševanju privlačnosti uporabe avtomobila za kratke poti.«

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (Osební avto) (štetje prometa)

Izhodišče (2024): 81,3 %

Ciljna vrednost (2032): 71,5 %

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo (osebni avto) (anketa šola)

Izhodišče (2024): 48,8 %

Ciljna vrednost (2032): 36,5 %

Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (osebni avto, motor) (anketa zaposleni)

Izhodišče (2024): 92,1 %

Ciljna vrednost (2032): 83,9 %



9.5.1 Cestna infrastruktura

M5.1 Redno investicijsko vzdrževanje cest: preplastitve in rekonstrukcije in cestnega omrežja, vzdrževanje in nova javna razsvetljava

Ukrepi rednega investicijskega vzdrževanja so ključni za zagotavljanje varnosti, trajnosti in dostopnosti prometne infrastrukture v razpršeni občini, kot je Šmarješke Toplice. V ospredju ne bo le skrb za izboljšanje vozniških površin, temveč tudi njihova postopna preobrazba v infrastrukturo, ki omogoča večjo varnost in udobje vseh udeležencev – predvsem pešcev in kolesarjev.

Pri projektih bo potrebno proučiti možnost ureditve pločnika, kolesarskih stez oz. vsaj zarisa kolesarskih pasov, avtobusnih postajališč in na odsekih skozi naselja izvedbo ukrepov umirjanja prometa. Plan vzdrževanja cest naj opredeli prioritete (tudi skladno z registrom nevarnih točk), kjer se lahko z vzdrževalnimi deli izboljšujejo tudi pogoji za pešačenje in kolesarjenje in izvedejo ukrepi umirjanja prometa.

Z vključitvijo energetske učinkovite javne razsvetljave, urejanjem vozišč z večjo preglednostjo in odpravo nevarnih cestnih priključkov se bo povečala varnost zlasti v naseljih. Prenove bodo zato usmerjene tudi v podporo urbanističnim ukrepom, kot sta »H2.6 Preureditev javnih površin v Šmarjeti in Beli Cerkvi z namenom izboljšanja kakovosti življenja in varnosti pešcev.« in »K3.1 Izgradnja in ureditev glavnih kolesarskih povezav in postopna vzpostavitev celovite mreže poti znotraj občine in med sosednjimi občinami.«

Poleg tega so predvidene tudi druge rekonstrukcije in adaptacije na občinskem cestnem omrežju skladno z načrtom razvojnih programov Občine Šmarješke Toplice.

M5.2 Postavitev protihrupne zaščite ob AC

Čeprav postavitev protihrupne zaščite sodi v pristojnost države oz. DARS / DRSI, bo Občina Šmarješke Toplice v okviru prizadevanj za izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev zlasti prebivalcev ob AC podpirala aktivnosti za zmanjševanje okoljskega hrupa. Občina bo tako sistematično opozarjala DARS na potrebe

po izvedbi ukrepov protihrupne zaščite ob AC. Obenem si bo prizadevala, da bodo tovrstni predlogi umeščeni med prednostne naloge v načrtih DARS, s čimer se bo povečala verjetnost za njihovo izvedbo v realnem časovnem okviru.

9.5.2 Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti

M5.3 Proučitev možnosti uvajanja trajnostnih prometnih režimov v Šmarjeti in Beli Cerkvi

Središča naselij Šmarjeta in Bela Cerkev in okolica šole se opredelijo kot območje skupnega prometnega prostora z enotno tlakovanimi površinami (enotna višina celotnega cestišča brez klasičnih pločnikov),

minimalno prometno signalizacijo, omejeno hitrostjo (npr. do največ 30 km/h) in urbano opremo (klopi, stojala za kolesa drevesa, korita), ki bo izboljšala varnost pešcev ter spodbudila kakovostnejše javno življenje. V času Evropskega tedna mobilnosti se lahko izvedejo tudi aktivnosti taktičnega urbanizma z



namenom spodbujanja dodatnega omejevanja motornega prometa (začasni posegi v javni prostor, s katerimi bi se preizkusilo rešitve za

izboljšanje varnosti in kakovosti bivanja). Ukrep je povezan z ukrepom H2.6.

M5.4 Ukrepi za umirjanje prometa

V občinskih naseljih, skozi katere potekajo občinske ceste, se dosledno vzpostavi enotne cone umirjenega prometa (npr. Zgornja Družinska vas, Orešje – Vinica, Obrh). Na ravnih odsekih občinskih cest, kjer so omejitve hitrosti pogosto prekoračene, se lahko

predvidi izboljšanje talnih oznak na kritičnih odsekih, ureditev dvignjenih prehodov za pešce ali druge hitrostne ovire (opcijsko se lahko predvidi tudi otoke ali zamik smernega vozišča). Izvajanje ukrepov spremlja intenzivno komuniciranje z javnostjo.

M5.5 Povečanje varnosti nevarnih odsekov/križišč/krožišč in izboljšanje vertikalne in horizontalne signalizacije

V okviru priprave registra nevarnih točk, se evidentirajo vsa križišča in krožišča ter priključki in odseki cest, ki ne zagotavljajo ustrezne preglednosti za uporabnike (voznike motornih vozil, pešce in kolesarje). Na občinskih cestah se odpravijo konfliktne točke z odstranitvijo ovir (tudi z odločbami za odstranitve ovir na zasebnih zemljiščih), izboljša se vertikalna in horizontalna signalizacija za boljšo preglednost in varnejše prehode za pešce in kolesarje, po potrebi se postavijo cestno prometna ogledala ipd. Skupaj z DRSI pa se izvede tudi pregled ter po potrebi ustrezne prilagoditve za večjo varnost na državni cesti skozi Občino Šmarješke

Toplice (kot npr. preureditev križišča Kronovo, obeh križišč ob obvoznici Šmarjeta, križišče proti Dragi). Pri prilagoditvah križišč oz. izgradnjah krožišč, se upošteva tudi varnost pešcev in kolesarjev (vezan ukrep z ukrepi iz področja zagotavljanja varne hoje in kolesarjenja). Izvede se pregled ustreznosti cestne razsvetljave. Pomanjkljivosti se nato odpravijo območju celotne občine v skladu s predpisi, ki urejajo področje svetlobnega onesnaževanja. Prioritetno se pristopi k rekonstrukciji križišča proti Novemu mestu in križišča pri pokopališču Šmarjeta, ki potrebuje doslednejšo signalizacijo.

M5.6 Doslednejši nadzor nad hitrostjo prometa (s poudarkom v naseljih)

Občina si bo prizadevala za doslednejši nadzor nad hitrostjo motornega prometa s pomočjo skupne koordinacije medobčinskega redarstva za bolj učinkovito izvajanje nadzora nad hitrostjo. Po potrebi se na kritičnih odsekih postavijo dodatne preventivne radarske table

za prikaz aktualne hitrosti voznikov. Postopno se vpelje v doslednejši nadzor nad hitrostjo prometa s sodobnimi tehnološkimi rešitvami, kot so pametne kamere in avtomatsko evidentiranje prekrškov.



9.5.3 Optimizacija zmogljivosti in kakovosti parkirišč

M5.7 Vzpostavitev potniškega/multimodalnega vozlišča/vozlišča P+R Kronovo

Vzpostavitev potniškega vozlišča P+R ob avtocestnem izvozu Kronovo ne zasleduje cilja povečevanja števila parkirnih mest ali spodbujanja dodatnega cestnega prometa, temveč predstavlja prvi korak k oblikovanju urejene točke za prestop med avtomobilskim prometom in bolj trajnostnimi oblikami mobilnosti. Osnovni namen ukrepa je ustvariti varno in namensko urejeno lokacijo za spodbujanje sopotništva (carpooling). Vozlišče tako odgovarja na potrebo po zmanjševanju števila samostojnih voženj na vsakodnevni relacijah do npr. Novega mesta, Ljubljane, Trebnjega, Krškega in Brežic.

Sekundarni cilj ukrepa je postopna vzpostavitev možnosti za prestopanje na javni potniški promet. V primeru, da se izvede tudi avtobusno postajališče na tej lokaciji, bo vozlišče omogočalo prestop na hitro medkrajevno linijo po avtocesti (vključno z načrtovano povezavo do Ljubljane) ali kot prestopno točko na regionalni liniji Novo mesto–Šmarjeta–Škocjan. Ukrep je tako neposredno povezan z ukrepom »J4.2 Postavitev novih in dodatno opremljanje obstoječih avtobusnih postajališč« ter »J4.4 Vključevanje v sistem hitrih avtobusnih linij«.

Ker gre za vozlišče, ki bo služilo predvsem dnevnim migrantom iz širšega zaledja in ne neposredno prebivalcem okoliških naselij, njegov neposredni vpliv na zmanjšanje motornega prometa znotraj občine ne bo velik. Vendar pa bo ukrep prispeval k zmanjševanju števila individualnih voženj na regionalnih relacijah in lahko postopoma vpliva na spremembo potovalnih navad tudi v lokalnem okolju.

Postopno se lahko glede na povpraševanje in potrebe vzpostavi še sistem hitrih polnilnih mest za električna vozila, infrastrukturo se lahko nameni tudi kot izhodišče za kolesarke izlete, parkirišče za avtodome ter opcijsko tudi kot prodajalna lokalnih izdelkov in pridelkov. Pri načrtovanju in izvedbi bo potrebno upoštevati »Nacionalne smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih«.

V okviru ukrepov ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti (»C1.8 Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad« in »C1.9 Delo z javnostmi«) bo izvedena tudi promocija sopotništva in uporabe vozlišča z informiranjem občanov, regionalnih deležnikov ter delodajalcev.

M5.8 Razvoj omrežja hitrih javnih polnilnic ob glavnih prometnicah ter običajnih na javnih parkiriščih

Občina bo postavila električne polnilne postaje, kar predstavlja ključen korak k spodbujanju trajnostne mobilnosti in zmanjševanju emisij v prometu na lokalni ravni. Občina že razpolaga s 4 javnimi polnilnimi mesti (od tega že dve pri Termah Šmarješke Toplice) za električna vozila. Z nadaljnjo vzpostavitvijo dostopne in razpršene polnilne infrastrukture bo Občina Šmarješke

Toplice omogočila širšo uporabo električnih vozil. Polnilna infrastruktura se naj širi v sodelovanju s ponudniki (upravljavci) polnilnih storitev (CPO – ChargePoint Operator) in v sodelovanju s sosednjimi občinami postopno na osnovi analize potreb in določitve primernih lokacij. Občina načeloma sodi med občine z visokim deležem števila stanovanj v eno- ali dvostanovanjskih stavbah, ki imajo v



osnovi zagotovljena tudi lastniška parkirna mesta in temu ustrezno večje možnosti za polnjenje električnih vozil doma, obenem tudi sodi med občine z »umirjeno mobilnostjo« na osnovi števila prebivalcev, indeksa delovnih migracij, kar ne zahteva višjega standarda števila javno dostopnih električnih polnilnic za električna vozila, vendar bo potrebno vseeno

dodatno predvideti prioriteto hitra ali standardna polnilna mesta pred stavbo občinske uprave oz. v Šmarjeti in pred stavbo Pošte oz. v Šmarjeških Toplicah ter hitra polnilna mesta na predvidenem multimodalnem P+R vozlišču Kronovo zaradi lege (ukrep H5.7).

Tabela 7: Pregled ukrepov s področja motornega prometa

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
Cestna infrastruktura			
M5.1	Redno investicijsko vzdrževanje cest: preplastitve in rekonstrukcije cestnega omrežja, vzdrževanje in nova javna razsvetljava	visoka	visoka
M5.2	Postavitev protihrupne zaščite ob AC.	srednja	srednja
Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti			
M5.3	Proučitev možnosti uvajanja trajnostnih prometnih režimov v Šmarjeti in Beli Cerkvi.	majhna	nizka
M5.4	Ukrepi za umiranje prometa.	majhna	visoka
M5.5	Povečanje varnosti nevarnih odsekov/križišč/krožišč in izboljšanje vertikalne in horizontalne signalizacije.	majhna	visoka
M5.6	Doslednejši nadzor nad hitrostjo prometa (s poudarkom v naseljih).	majhna	nizka
Optimizacija zmogljivosti in kakovosti parkirišč			
M5.7	Vzpostavitev potniškega /multimodalnega vozlišča / vozlišča P+R Kronovo.	visoka	srednja
M5.8	Razvoj omrežja hitrih javnih polnilnic ob glavnih prometnicah ter običajnih na javnih parkiriščih.	srednja	nizka



V nadaljevanju je dodan še sintezni pregled ukrepov na osnovi zahtevnosti izvedbe ukrepov in določenih prioritete za te ukrepe v obliki matrike.

Tabela 8: Matrika zahtevnosti izvedbe in prioritete posameznih ukrepov

ZAHTEVNOST	visoka	H2.2, H2.3, K3.1, M5.1	H2.6, M5.7	
	srednja	C1.3, C1.7, C1.8, H2.7, K3.5, J4.1, J4.4	H2.1, H2.4, K3.2, J4.2, J4.3, M5.2	H2.5, K3.3, M5.8
	majhna	C1.1, C1.6, C1.9, M5.4, M5.5	C1.2, C1.4, J4.5	C1.5, K3.4, M5.3, M5.6
		visoka	srednja	nizka
		PRIORITETA		

Tabela 9: Število ukrepov razdeljenih v matriki po zahtevnosti izvedbe in prioriteti

ZAHTEVNOST	visoka	4	2	0
	srednja	7	6	3
	majhna	5	3	4
		visoka	srednja	nizka
		PRIORITETA		



10. AKCIJSKI NAČRT

Tabela 10: Akcijski načrt z ukrepi, viri financiranja, odgovornostmi ter oceno zahtevnosti izvedbe ter prioriteto

Celostno prometno načrtovanje

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	odgovornost	SKUPAJ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov													
C1.1	Sprejem, zagon, vrednotenje in prenova občinske celostne prometne strategije 2032.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	25.000,00 €								
C1.2	Imenovanje koordinatorskega za trajnostno mobilnost za obdobje 2025 - 2032.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	- €								
C1.3	Preveritev in po potrebi usklajitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	15.000,00 €								
Medobčinsko / Regionalno sodelovanje na področju prometnega načrtovanja in spremljanje prometa													
C1.4	Sodelovanje pri izdelavi in izvajanju ukrepov Regijske celostne prometne strategije.	1.000 €	občinski proračun, sredstva RS in EU, sosednje občine	Občina, sosednje občine	1.000,00 €								
C1.5	Redno spremljanje kazalnikov na področju prometa in (trajnostne) mobilnosti.	1.000 € / leto (izvedba obveznih kazalnikov), 1.000 EUR / 3 leta (anketa)	občinski proračun	Občina, sosednje občine	10.000,00 €								
Finančna in infrastrukturna podpora													
C1.6	Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina, sosednje občine	- €								



C1.7	Vzpostavitev registra nevarnih točk - površine za pešce, kolesarje, JPP, motorni promet.	1.000 € / leto	občinski proračun	Občina	8.000,00 €								
Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem													
C1.8	Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad.	5.000 - 10.000 € / leto	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, SPVCP, turizem, šole, vrtci, gospodarstvo, sosednje občine	60.000,00 €								
C1.9	Delo z javnostmi.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	8.000,00 €								

Hoja

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	odgovornost		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ureditev varnih in dostopnih poti za vse skupine uporabnikov													
H2.1	Nadgradnja načrta varne šolske poti in po potrebi tudi izvedba nadgradenj oz. mobilnostnega načrta ter spodbujanje njihove uporabe.	10.000 € / (izvedba ni vklj.)	občinski proračun	Občina, SPVCP, šola	15.000,00 €								
H2.2	Fazna izgradnja peš omrežja za večje udobje in varnost pešcev.	20.000 € (Amerikanec-Salmič-ŠT) 100.000 € (Prinovec) pavšalna ocena do 50.000 € / leto (od 2027 -->)	občinski proračun, sredstva RS	Občina, DRSI	420.000,00 €								
H2.3	Ureditev ali izris (novih) prehodov za pešce. Z izgradnjo prehodov se istočasno uredi infrastrukturo prilagojeno invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo.	do 10.000 € / leto	občinski proračun, sredstva RS	Občina	80.000,00 €								
H2.4	Redno vzdrževanje pešpoti.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	- €								
Povečevanje privlačnosti za hojo													



H2.5	Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav in rekreacijskih poti ter območji za pešce z urbano opremo.	do 2.000 € / leto	občinski proračun	Občina	16.000,00 €								
H2.6	Preureditev javnih površin v Šmarjeti in Beli Cerkvi z namenom izboljšanja kakovosti življenja in varnosti pešcev.	190.000 € (povečanje javnih površin Šmarjeta in ureditev pločnika) (2026), 60.000 € (Bela Cerkev) (2026,2027)	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina	250.000,00 €								
H2.7	Razvoj novih poti za rekreativno hojo izven prometnic.	Trim steza 135000 € (proračun), 5.000 € / leto (2029-->)	občinski proračun	Občina, turizem, sosednje občine	155.000,00 €								

Kolesarjenje

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	odgovornost		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vzpostavljane mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje													
K3.1	Izgradnja in ureditev glavnih kolesarskih povezav in postopna vzpostavitev celovite mreže poti znotraj občine in med sosednjimi občinami.	310.000 € (proračun regionalna kolesarska pot) / zaris kolesarskih poti (do 30.000 € / leto)	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina	425.000,00 €								
K3.2	Redno vzdrževanje kolesarskih poti in odstranitev ovir za kolesarje.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun, državni proračun	Občina	40.000,00 €								
Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti													
K3.3	Opremljanje površin za kolesarje na ključnih točkah.	2.000 € / leto	občinski proračun	Občina	16.000,00 €								
K3.4	Vzpostavitev polnilnih postaj za e-kolesa in servisnih točk.	3.000 € / leto	občinski proračun	Občina	9.000,00 €								
K3.5	Nadaljnji razvoj rekreativnih kolesarskih poti v naravnem okolju.	Povezan ukrep H2.7	občinski proračun	Občina, turizem, sosednje občine	- €								



Javni potniški promet

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	odgovornost		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Optimizacija voznih redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP													
J4.1	Redna optimizacija voznih redov JPP v sodelovanju z DUJPP.	/	DUJPP, občinski proračun	DUJPP, sosednje občine	- €								
J4.2	Postavitev novih in dodatno opremljanje obstoječih avtobusnih postajališč.	do 5.000 € / leto	občinski proračun	Občina	37.000,00 €								
Izboljševanje dostopnosti z uvajanjem alternativnih javnih oblik mobilnosti potnikov													
J4.3	Postopno uvajanje dinamičnih javnih prevozov na klic.	do 10.000 € / leto / občino	občinski proračun	Občina	71.000,00 €								
J4.4	Vključevanje v sistem hitrih avtobusnih linij.	Povezan ukrep M5.7	DUJPP	DUJPP	- €								
J4.5	Proučiti možnosti ter smiselnost podaljšanja mestnih linij NM do Šmarjete – Škocjana.	10.000 € / občino	občinski proračun	Občina, turizem, sosednje občine	10.000,00 €								

Motorni promet

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	odgovornost		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Cestna infrastruktura													
M5.1	Redno investicijsko vzdrževanje cest: preplastitve in rekonstrukcije cestnega omrežja, vzdrževanje in nova javna razsvetljava	Skladno z ocenjenimi vrednostmi posameznih projektov (NRP), pavšalna ocena 250.000 € / leto (od 2028-->)	občinski proračun	Občina	3.774.000,00 €								
M5.2	Postavitev protihrupne zaščite ob AC.	/	DARS		- €								
Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti													



M5.3	Proučitev možnosti uvajanja trajnostnih prometnih režimov v Šmarjeti in Beli Cerkvi.	30.000 €	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina	30.000,00 €								
M5.4	Ukrepi za umiranje prometa.	5.000 € / leto	občinski proračun	Občina	40.000,00 €								
M5.5	Povečanje varnosti nevarnih odsekov/križišč/krožišč in izboljšanje vertikalne in horizontalne signalizacije.	Križišče Šmarjeta 304.000 (2026), pavšalna ocena 50.000 €/letno (2027-->)	občinski proračun	Občina, DRSI	604.000,00 €								
M5.6	Doslednejši nadzor nad hitrostjo prometa (s poudarkom v naseljih).	redna sredstva skupne občinske uprave	občinski proračun	Občina, sosednje občine, medobčinsko redarstvo	- €								
Optimizacija zmogljivosti in kakovosti parkirišč													
M5.7	Vzpostavitev potniškega / multimodalnega vozlišča / vozilišča P+R Kronovo.	ocena 300.000 €	občinski proračun, proračuni sosednjih občin, sredstva RS in EU	Občina, sosednje občine	300.000,00 €								
M5.8	Razvoj omrežja hitrih javnih polnilnic ob glavnih prometnicah ter običajnih na javnih parkiriščih.	5.000 € / leto	občinski proračun, izbrani ponudnik	Občina	10.000,00 €								



Tabela 11: Pregled ocenjenih vrednosti za izvedbo ukrepov po posameznih stebrih in letih

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	SKUPAJ
CPN	21.000,00 €	8.500,00 €	11.500,00 €	11.000,00 €	11.000,00 €	26.000,00 €	11.000,00 €	27.000,00 €	127.000,00 €
HOJA	57.000,00 €	427.000,00 €	102.000,00 €	82.000,00 €	67.000,00 €	67.000,00 €	67.000,00 €	67.000,00 €	936.000,00 €
KOLESARJENJE	22.000,00 €	160.000,00 €	160.000,00 €	40.000,00 €	37.000,00 €	37.000,00 €	17.000,00 €	17.000,00 €	490.000,00 €
JPP	9.000,00 €	22.000,00 €	12.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	118.000,00 €
MOTORNI PROMET	1.020.000,00 €	1.233.000,00 €	720.000,00 €	460.000,00 €	405.000,00 €	305.000,00 €	305.000,00 €	310.000,00 €	4.758.000,00 €
SKUPAJ	1.129.000,00 €	1.850.500,00 €	1.005.500,00 €	608.000,00 €	535.000,00 €	450.000,00 €	415.000,00 €	436.000,00 €	6.429.000,00 €