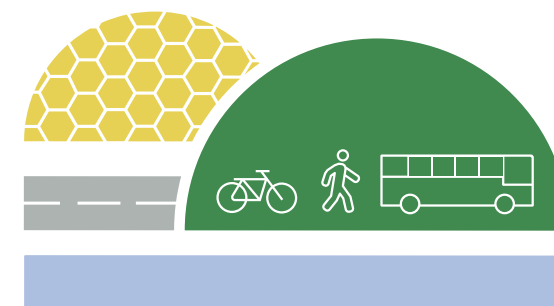
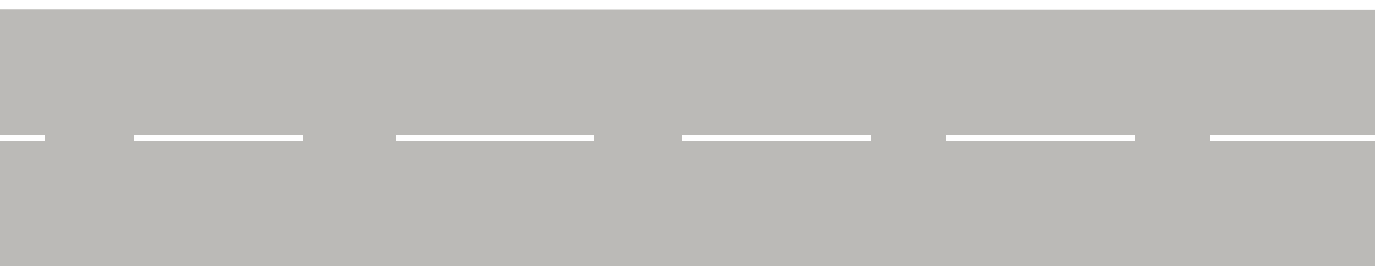
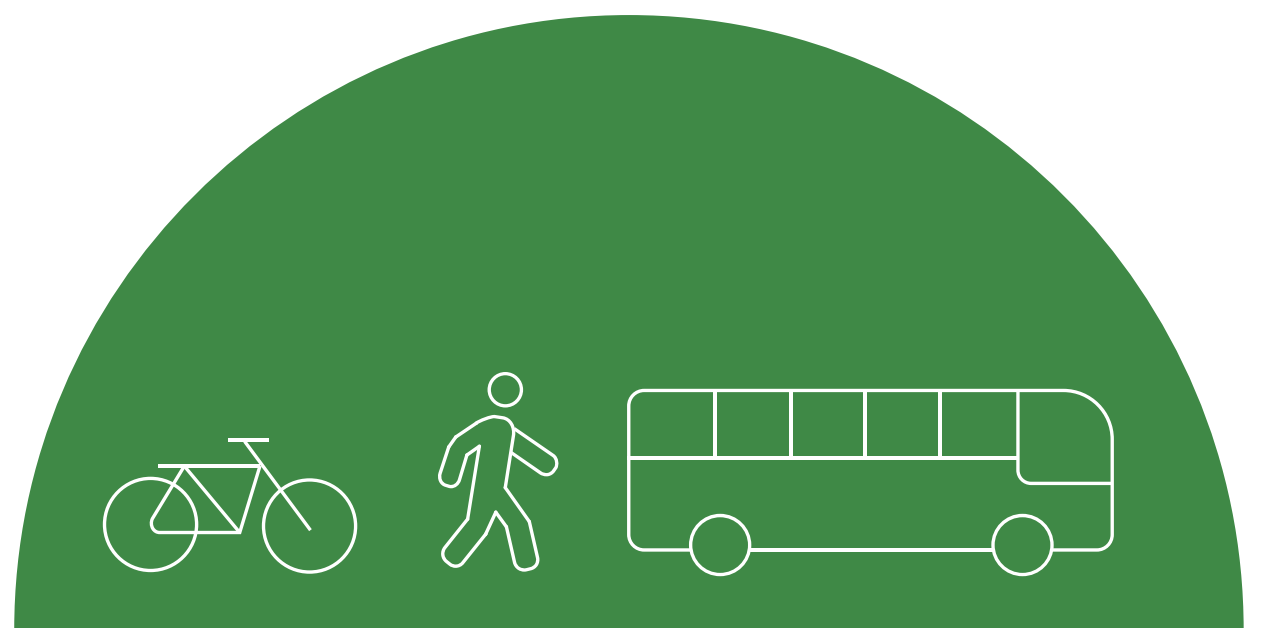


OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE MIRNA PEČ





OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
O B Č I N E
M I R N A P E Č

KAZALO

NAGOVOR ŽUPANA • 7

1. OBČINA MIRNA PEČ IN CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA • 8

1.1 PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE • 10

2. CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA • 12

3. VIZIJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI • 15

4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA • 18

4.1 DEMOGRAFSKI IN SOCIOEKONOMSKI PROFIL OBČINE • 18

4.2 POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV • 20

4.3 KOLESARSKA INFRASTRUKTURA V OBČINI • 21

4.4 JAVNI POTNIŠKI PROMET • 22

4.5 STANJE INFRASTRUKTURE ZA HOJO • 23

4.6 ORGANIZIRANI PREVOZI • 24

4.7 MOTORNI PROMET IN PROMETNE OBREMENITVE • 25

4.8 MIRUJOČI PROMET IN PARKIRANJE • 26

4.9 DOSTOPNOST STORITEV • 27

4.10 PROMETNA VARNOST IN NESREČE • 28

5. PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI • 30

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

6.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE • 36

6.2 DRUGI STEBER: HOJA • 40

6.3 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE • 43

6.4 ČETRTEI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET • 46

6.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET • 49

7. AKCIJSKI NAČRT • 54

NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovani!

Sprejetje občinske celostne prometne strategije naše občine je zelo pomemben dokument, ki daje resnično osnovo za strokovno pravilno in varno načrtovanje in tudi izvajanje ukrepov. Pomembno je to, da smo na delavnicah z vsemi akterji, ki pomembno vplivajo na varno gibanje po naših prometnicah, našli skupne cilje in uskladili ukrepe. Ko je vse to še strokovno dokumentirano, je lahko celota odlična osnova za izvajanje vseh aktivnosti oziroma se izdelajo priporočila in določijo prioritete za investicije na področju prometne varnosti. Ker so pri dokumentu sodelovali tudi strokovni sodelavci, nam daje odlične tehnične osnove, predvsem pa vizijo prizadevanj za varno, trajnostno in dostopno prometno urejenost v naši lokalni skupnosti. Zahvala za to, da je dokument res dobil pravo vsebino, gre vsem deležnikom, ki so pri tem projektu aktivno sodelovali; s tem so dokazali, da jim je veliko do varne prometne urejenosti, pa tudi do izboljšanja kakovosti življenja prebivalcev v občini Mirna Peč.

Andrej Kastelic,
župan Občine Mirna Peč



Občina Mirna Peč je ena izmed manjših slovenskih občin; leži na jugovzhodu države. Njena poselitev je izrazito razpršena, s številnimi manjšimi naselji, ki sodijo v vplivno območje Mestne občine Novo mesto. Osrednje naselje Mirna Peč je upravno, storitveno in prometno središče občine. Geografske značilnosti vključujejo blago valovito reliefno strukturo s prevladujočimi kmetijskimi površinami, kar pomembno vpliva na prostorske možnosti umeščanja prometne infrastrukture.

Kljub sorazmerno ugodni legi v bližini avtocestnega priključka na A2 (Ljubljana–Obrežje) ter prisotnosti regionalne ceste in železniške proge možnosti trajnostne mobilnosti še niso povsem izkoriščene. Prometni sistem temelji na osebнем motornem prometu, kar je značilno za občine s periferno lego in razpršeno poselitvijo. Povezave med posameznimi naselji znotraj občine (in s tem dostopnost večjih regionalnih središč) so pogosto prilagojene potrebam avtomobilskega prometa, infrastrukturne razmere za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza pa so pomanjkljive.

Celostno prometno načrtovanje v takšnem prostorskem kontekstu zahteva usklajevanje prostorskih, okoljskih, prometnih in družbenih vidikov. Glavni cilji vključujejo izboljšanje dostopnosti osnovnih storitev, povečanje prometne varnosti, spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti ter zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje. Posebno pozornost je treba nameniti integraciji različnih prometnih načinov, izboljšanju pogojev za vsakodnevno hojo in kolesarjenje, vzpostavitvi varnih šolskih poti ter možnostim nadgradnje javnega potniškega prometa – zlasti železniškega – kot realne alternative individualnemu prometu.



Zaradi majhnega števila prebivalcev in omejenih finančnih virov je ključno, da se prometni ukrepi načrtujejo premišljeno, z dolgoročno vizijo in ob tesnem sodelovanju z lokalno skupnostjo. Le tako je mogoče oblikovati prometni sistem, ki bo funkcionalen, trajnostno naravn in prilagojen dejanskim potrebam prebivalcev občine.

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

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



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



PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

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



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



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

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

UREDITEV POGOJEV ZA DELO

- A1 Zagotovitev politične podpore
- A2 Dogovor o vodenju in delovnem načrtu
- A3 Pridobitev zunanje strokovne podpore
- A4 Ocena pripravljenosti občine

OPIS ŽELENEGA STANJA

- C1 Oblikovanje vizije
- C2 Opredelitev ciljev

OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

- E1 Opredelitev strateških vodil
- E2 Oblikovanje seznama ukrepov
- E3 Povezovanje ukrepov v svežnje
- E4 Priprava akcijskega načrta

IZVAJANJE STRATEGIJE

- G1 Vodenje aktivnosti in izvajanje ukrepov
- G2 Naročanje storitev in izdelkov
- G3 Kontinuirano delo z javnostmi
- G4 Spremljanje napredka in prilagajanje oviram



VZPOSTAVITEV PROCESA

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

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

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

PRIPRAVA IN POTRDIČ STRATEGIJE

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

2

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

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

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



TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

Ključne značilnosti tradicionalnega načrtovanja prometa

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

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



Boljša kakovost bivanja

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

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

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

Izboljšana prometna varnost

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



CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Ključne značilnosti celostnega načrtovanja prometa

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

Izboljšani mobilnost in dostopnost

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

Izboljšana podoba občine

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

**Odločitve, ki jih javnost podpira**

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

Učinkovita obravnava obveznosti

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

Nove, celovite politične vizije

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

Izboljšanje dostopa do sredstev

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

VIZIJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

3

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



»Občina Mirna Peč vzpostavlja varen, trajnosten in dostopen prometni sistem, ki izboljšuje kakovost življenja, spodbuja zdrav življenjski slog, krepi gospodarsko rast ter zagotavlja vključenost vseh prebivalcev, s čimer povezuje urbane in podeželske skupnosti ter povečuje varnost vseh udeležencev v prometu.«



**VIZIJA
OCPS
OBČINE
MIRNA PEČ**



CILJI
OCPS
OBČINE
MIRNA PEČ

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

- 1 Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
- 2 Varna in učinkovita souporaba javnih prometnih površin, namenjenih vsem udeležencem v prometu
- 3 Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
- 4 Sobivanje kmetijskega podeželja z urbanim okoljem in gospodarstvom
- 5 Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti
- 6 Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
- 7 Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti
- 8 Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
- 9 Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa



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

CILJI, CILJNE VREDNOSTI IN KAZALNIKI		
	CILJ	CILJNA VREDNOST
1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Do leta 2032 za polovico zmanjšati število nesreč.
2	Varna in učinkovita souporaba javnih prometnih površin, namenjenih vsem udeležencem v prometu	Do leta 2032 za polovico zmanjšati število nesreč.
3	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Delež potnikov na avtobusih javnega prevoza na glavni prometnici v občini do leta 2032 povečati s 5,9 % na 10 %.
4	Sobivanje kmetijskega podeželja z urbanim okoljem in gospodarstvom	Delež učencev, ki hodijo v šolo s kolesom, do leta 2032 povečati na 5 %.
5	Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti	Delež zaposlenih, ki za prihod na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati z 10,3 % na 17 %.
6	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Delež otrok, ki hodijo v šolo peš, do leta 2032 povečati z 11,15 % na 20 %.
7	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Delež zaposlenih, ki za prihod na delo uporabljajo javni prevoz (vlak in avtobus), do leta 2032 povečati z 7,94 % na 12 %.
8	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež zaposlenih, ki za prihod na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati z 10,32 % na 17 %.
9	Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Delež osebnih avtomobilov na glavni prometnici v občini do leta 2032 zmanjšati z 78,4 % na 70 %.



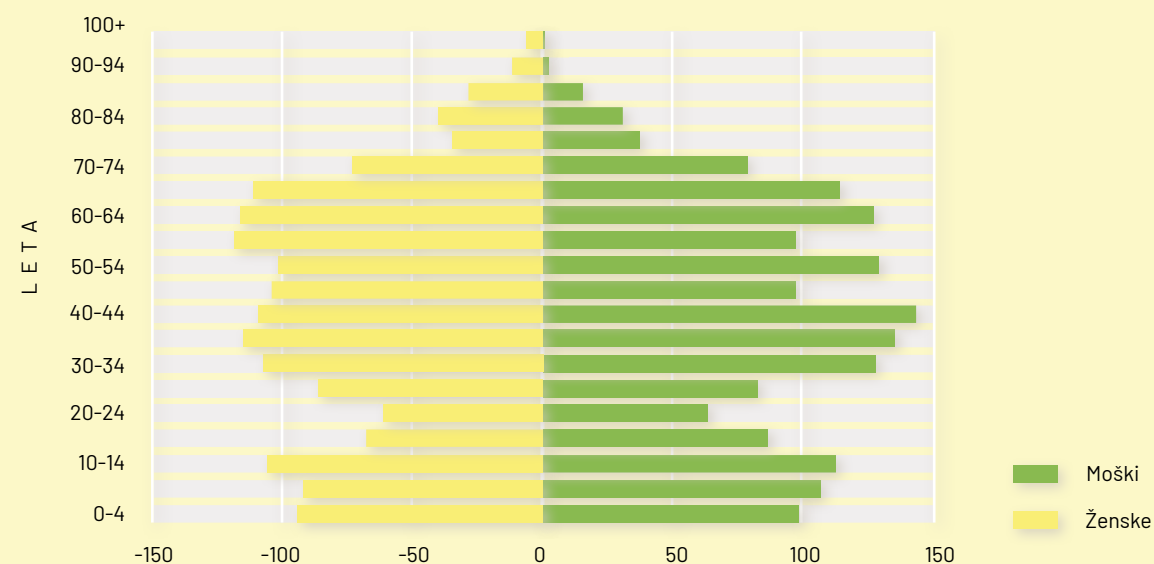
Analiza obstoječega stanja je obsegala aktivnosti, kot so izvedba anket, intervjujev, javnih razprav in ocene širšega vpliva, meritve obveznih kazalnikov ter terenski ogledi. Vključevala je tudi kabinetno delo in analizo statističnih podatkov, relevantnih za celostno načrtovanje prometa (izbrani demografski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

4.1

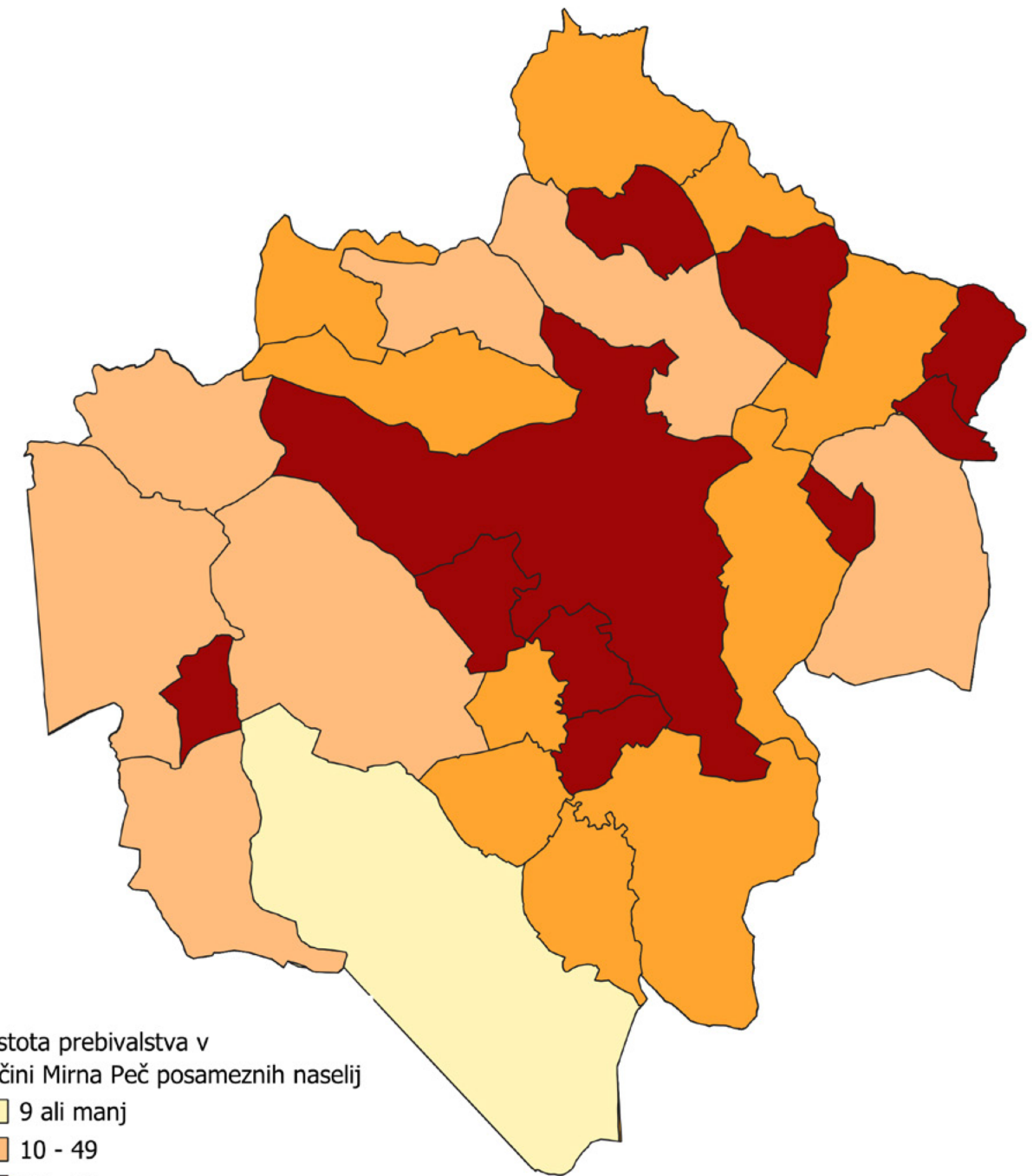
DEMOGRAFSKI IN SOCIOEKONOMSKI
PROFIL OBČINE

Občina Mirna Peč se po številu prebivalcev (približno 3.100) uvršča med manjše slovenske občine. V zadnjih letih se število prebivalcev ohranja na podobni ravni, a se hkrati povečuje delež starejših oseb. Večina prebivalcev živi v razpršenih naseljih, kar vpliva na prometne vzorce. Delovno aktivni prebivalci se pretežno vozijo v Novo mesto, kar povzroča visoko stopnjo dnevnih migracij.

Starostna piramida občine Mirna Peč



Socioekonomski kazalci kažejo razmeroma stabilno sliko: stopnja zaposlenosti je blizu slovenskega povprečja, gospodarstvo pa temelji na manjših podjetjih, kmetijstvu in obrtni dejavnosti. Lokalne zaposlitvene možnosti so omejene, kar dodatno povečuje potrebo po kakovostnih prometnih povezavah.



Gostota prebivalstva v
Občini Mirna Peč posameznih naselij

- 9 ali manj
- 10 - 49
- 50 - 99
- 250 ali več
- 100 - 249
- Občina Mirna Peč

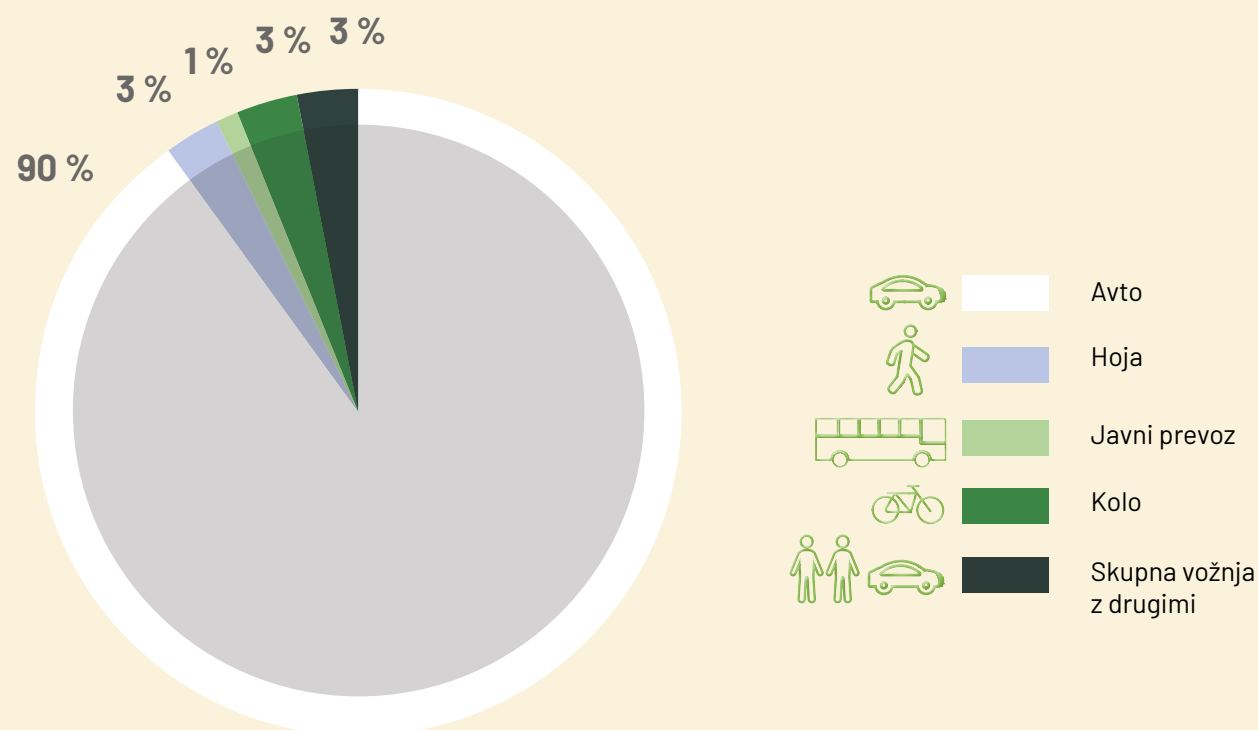
0 0,5 1 1,5 2 km

4.2

POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV

Rezultati ankete med splošnim prebivalstvom iz leta 2023 kažejo, da je daleč najpogostejše uporabljan način prevoza osebni avtomobil. Z njim se opravi več kot 90 % vseh vsakodnevni poti. Javni prevoz uporablja manj kot 2 % prebivalcev, hoja in kolesarjenje pa sta prisotna le v omejenem obsegu.

Razlogi za izbiro avtomobila so predvsem dostopnost, hitrost in pomanjkanje alternativ. Anketiranci so izpostavili nezadovoljivo pokritost z javnim prevozom, slabo urejene peš in kolesarske poti ter pomanjkanje informacij. Več kot tretjina vprašanih bi razmislila o spremembi načina prevoza, če bi bile omogočene boljše in varne alternative.



4.3

KOLESARSKA INFRASTRUKTURA V OBČINI

Kolesarska infrastruktura v občini Mirna Peč je v trenutnem stanju nezadostna in nefunkcionalna za vsakodnevno uporabo. Občina ima nekaj osnovnih poti, vendar niso ustrezno povezane s ključnimi cilji, kot so osnovna šola, železniška postaja, ambulanta splošne medicine in trgovine. Zaradi odsotnosti namensko urejenih kolesarskih površin kolesarji pogosto uporabljajo vozni pas skupaj z avtomobili, kar pomeni veliko varnostno tveganje.

Uporaba kolesa pri vsakdanjih opravilih je zato nizka. Po podatkih iz ankete kolo kot glavno prevozno sredstvo uporablja manj kot 3 % prebivalcev. Najpogostejša ovira, ki so jo anketiranci navedli, je nevarnost zaradi prometa, sledijo pomanjkanje urejenih poti, neprimerne vremenske razmere in občutek nezaupanja v varnost infrastrukture. Kljub temu pa številni prebivalci izražajo pripravljenost, da bi kolesarili več, če bi bile zagotovljene varne in udobne poti, kar odpira priložnost za izboljšanje pogojev.

Trenutno delujoči sistem GoNm z eno postajo za izposajo električnih koles sicer pomeni pozitiven premik, vendar ni sistemsko podprt – tu so še možnosti za izboljšave. Poleg infrastrukturnih ukrepov sta pomembna tudi promocija kolesarjenja in vključevanje prebivalcev v oblikovanje rešitev.



4.4

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet (JPP) v občini Mirna Peč temelji predvsem na železniškem prometu, saj je v naselju železniška postaja, ki omogoča povezave z Novim mestom, Trebnjem in Ljubljano. Vendar je dejanska uporaba JPP izredno nizka. Po podatkih ankete javni prevoz redno uporablja manj kot 2 % prebivalcev; to je predvsem posledica nezadostne pogostosti povezav, neustrezne časovne usklajenosti z delovnim in šolskim ritmom ter slabe dostopnosti postajališč iz drugih delov občine.

Ob koncih tedna in v popoldanskem času so povezave redke, kar onemogoča fleksibilno uporabo prevoza. Avtobusne linije so prav tako redke in večinoma namenjene šolskim prevozom. V mnogih vaseh javnega prevoza sploh ni, zato so prebivalci povsem odvisni od avtomobila. Odsotnost dostopa do JPP pomeni večjo ranljivost za starejše, mlade brez izpita in druge skupine, ki nimajo dostopa do lastnega vozila.

Za izboljšanje razmer bi bila potrebna uvedba usklajenih urnikov med železniškimi in morebitnimi avtobusnimi povezavami ter uvedba prevozov na klic za oddaljena naselja. Za dolgoročne izboljšave je ključno sodelovanje z upravljavci javnega prevoza na nacionalni in regionalni ravni. Brez systemske podpore in vlaganj v JPP občina ne bo mogla zmanjšati odvisnosti od avtomobilov ter omogočiti bolj vključujoče in trajnostno naravnane mobilnosti.



4.5

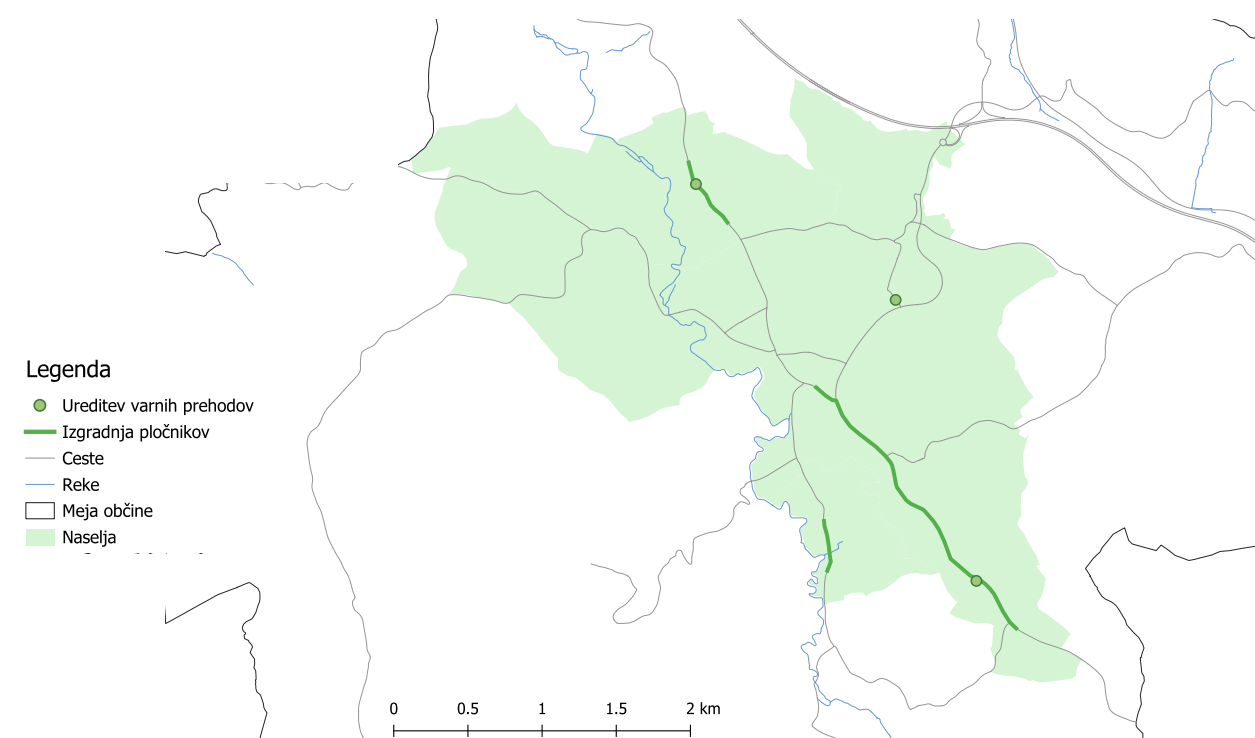
STANJE INFRASTRUKTURE ZA HOJO

Pločniki so urejeni predvsem v središču naselja Mirna Peč ter v okolici osnovne šole in vrtca. Na več območjih so poti za pešce neurejene ali jih sploh ni, zlasti proti železniški postaji, ob regionalnih cestah in v bolj oddaljenih naseljih.

Več kot polovica vprašanih je izrazila nezadovoljstvo s stanjem infrastrukture za hojo. Kritična so tudi nekatera križišča, kjer manjkajo prehodi za pešce in je pomanjkljiva tudi osvetlitev. Poudarjena je potreba po ureditvi varnih šolskih poti ter povezav z rekreativnimi in storitvenimi točkami.

Analiza stanja je pokazala, da se veliko prebivalcev ne odloča za hojo zaradi občutka nevarnosti, saj so prisiljeni hoditi ob cestišču, kjer ni urejenih pločnikov, prehodov za pešce ali ustrezne signalizacije. Ponoči nevarnost še povečuje pomanjkljivost ali popolna odsotnost javne razsvetljave. Povezave med naselji so šibke in niso prilagojene pešcem, saj poti niso povezane med seboj oziroma z naravnimi, rekreativnimi ali storitvenimi točkami.

Potreben je sistematičen pristop k vzpostavitvi neprekinjenega in varnega omrežja za hojo. Prioriteta bi morala biti ureditev povezav do šole, vrtca in železniške postaje. K večji varnosti pešcev bi dodatno pripomoglo vključevanje elementov za umirjanje prometa (dvignjeni prehodi, zožitve, opozorilna signalizacija).



Shematski prikaz predvidenih površin za pešce

4.6

ORGANIZIRANI PREVOZI

Organizirani prevozi v občini Mirna Peč vključujejo predvsem šolski prevoz in storitev Prostofer, ki je namenjena starejšim občanom. Šolski prevoz se izvaja v okviru OŠ Mirna Peč in je glede na razpršeno poseljenost občine ključnega pomena za varen prihod otrok v šolo. Pokriva vse večje zaselke, postajališča pa so prilagojena glede na potrebe učencev. Prevozi potekajo večinoma po regionalnih cestah, kjer pa pogosto ni zagotovljena ustrezna prometna infrastruktura, kot so varni prehodi za pešce, pločniki ali osvetljena postajališča.

Poseben izziv je varnost otrok na poti do in s postajališč šolskega prevoza. V anketah je bilo večkrat izpostavljeno, da so te poti nevarne, saj otroci pogosto hodijo ob cesti brez pločnika, v nekaterih primerih tudi brez javne razsvetljave. Poleg tega marsikatero postajališče nima urejene površine za čakanje, kar pomeni dodatno tveganje, zlasti v zimskih razmerah.

Poleg šolskih prevozov občina že izvaja storitev Prostofer – brezplačni prevoz za starejše občane. Gre za primer dobre prakse, ki jo zagotavljajo prostovoljci; ti starejše vozijo na zdravniške preglede, v trgovino ali po drugih opravkih. Storitev je bila v lokalnem okolju dobro sprejeta, v času od 1. julija 2024 do 24. januarja 2025 je bilo prevoženih 4.700 km poti. Povpraševanje po tej obliki prevoza se povečuje, zlasti zaradi staranja prebivalstva, zato bi bili smiselni dodatna promocija in širitev programa.

Za prihodnje načrtovanje trajnostne mobilnosti v občini je pomembno, da se organizirani prevozi obravnavajo celostno – kot pomembna dopolnitev javnega prevoza, zlasti za ranljive skupine. Njihovo učinkovito delovanje lahko bistveno izboljša dostopnost storitev, zmanjša odvisnost od osebnega avtomobila in prispeva k večji socialni vključenosti občanov.



MOTORNI PROMET IN PROMETNE OBREMENITVE

4.7

Avtomobil je osnovno prevozno sredstvo občanov tako za dnevne migracije kot za lokalne poti. Posledično je večina prometne infrastrukture v občini prilagojena motornemu prometu, kar pa pomeni slabšo varnost, preobremenjenost posameznih točk in omejen razvoj drugih oblik mobilnosti. Prometne obremenitve so največje na regionalni cesti, ki poteka skozi naselje Mirna Peč, ter na dostopih do šole, vrtca, občine in železniške postaje.

Zaradi razpršene poselitve in pomanjkanja JPP občani za skoraj vse svoje vsakodnevne aktivnosti uporabljajo avtomobil. V jutranjih in popoldanskih prometnih konicah prihaja do povečanega prometa zlasti pred šolo in vrtcem, kjer se križajo poti pešcev, kolesarjev in motornih vozil.

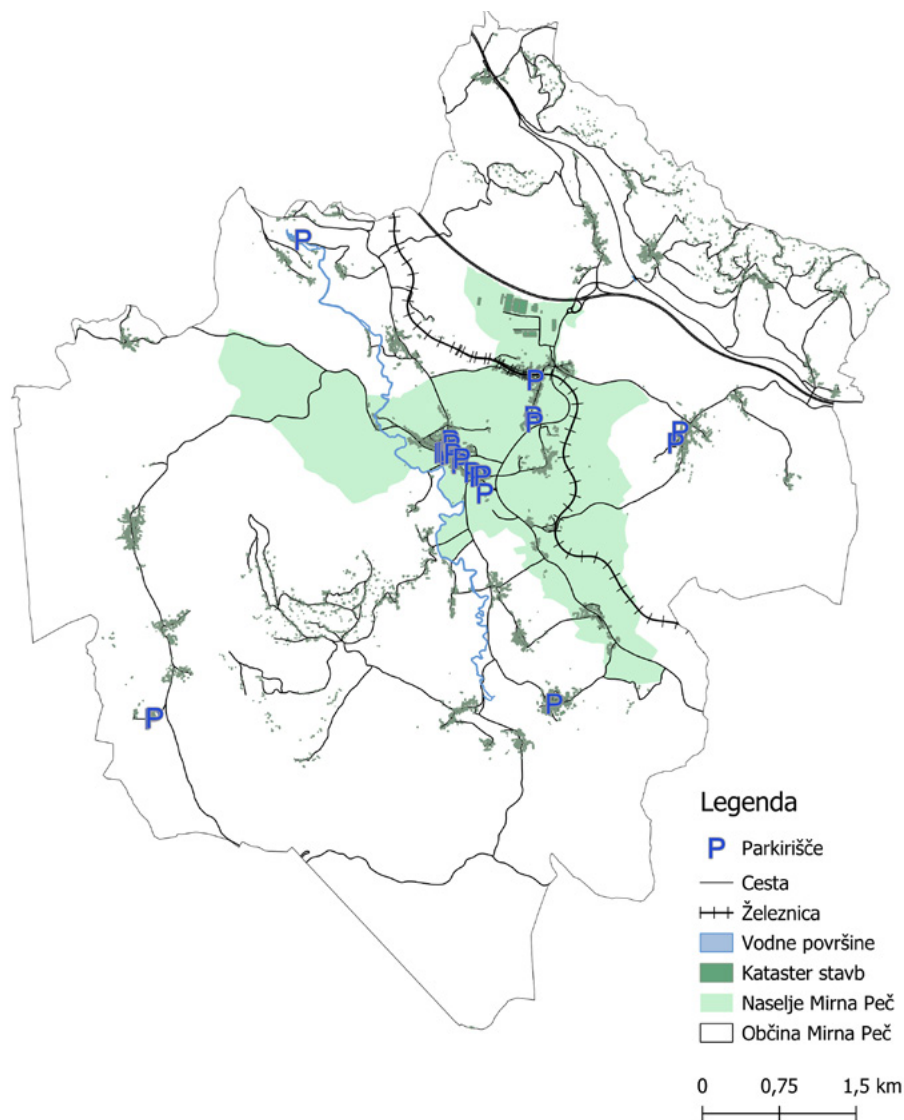
Dodatno težavo ustvarja tranzitni promet, saj regionalna cesta povezuje Mirno Peč z avtocesto in okoliškimi občinami, kar pomeni, da skozi občino vsakodnevno poteka tudi promet, ki nima lokalnega cilja. Ta tranzit dodatno obremenjuje infrastrukturo, povečuje hrup in onesnaženje ter ogroža varnost. Umirjanje hitrosti je trenutno urejeno le ponekod (hitrostne table, »ležeči policaji«), sistemske prometne politike še ni.



4.8

MIRUJOČI PROMET IN PARKIRANJE

V središču naselja Mirna Peč so parkirišča urejena ob javnih objektih (občina, ambulanta splošne medicine, šola, vrtec) in trgovini ter ob cerkvi. Izziv pomeni parkiranje pri avtocestnem priključku Mirna Peč in pri industrijski coni, kjer primanjkuje označenih parkirnih mest za dnevne migrante. Ker je lokacija pomembna vstopna točka za tiste, ki se v Novo mesto ali Ljubljano peljejo z vlakom, bi bilo smiselno urediti ustrezne površine za sopotništvo. S tem bi spodbudili uporabo bolj trajnostnih potovalnih načinov in zmanjšali obremenjenost z motornim prometom.



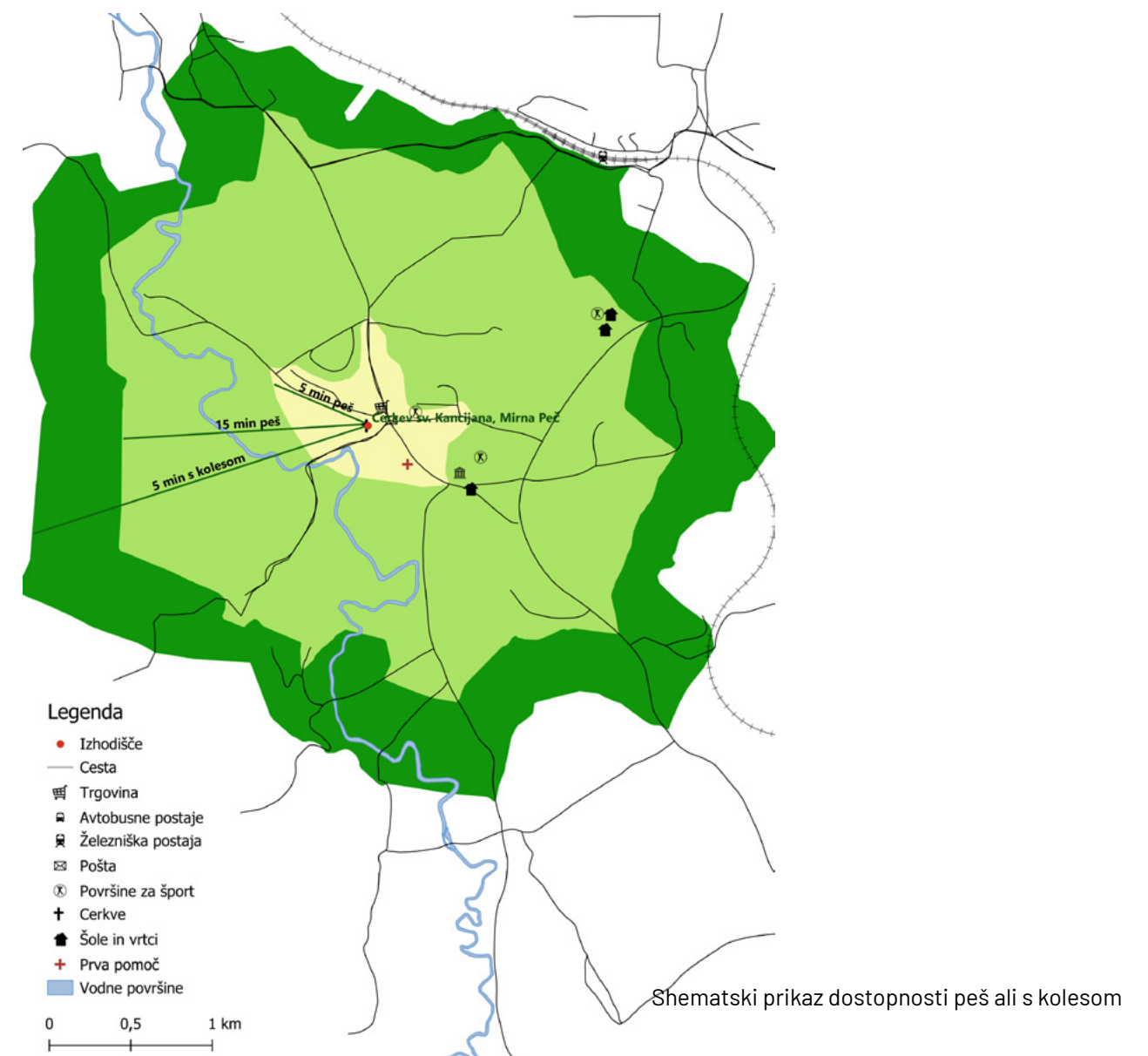
Shematski prikaz parkirišč v občini Mirna Peč

4.9

DOSTOPNOST STORITEV

Dostopnost osnovnih storitev, kot so izobraževanje, zdravstvena oskrba, upravne storitve, trgovine in javni promet, ima v vsakdanjem življenju prebivalcev ključno vlogo. Dostop z avtomobilom je v občini praviloma dober, druge oblike mobilnosti – hoja, kolesarjenje in javni prevoz – pa so bistveno manj razvite in ne zagotavljajo enakovredne dostopnosti.

Dodatno je otežena dostopnost železniške postaje, saj so številna naselja oddaljena več kilometrov, do njih pa ne vodijo neprekinjene peš ali kolesarske povezave. Javni promet ni usklajen s potrebami prebivalstva, kar še dodatno otežuje dostopnost storitev v sosednjih občinah, zlasti v Novem mestu, kjer so bolnišnica, večje trgovine, upravna enota in večji zaposlovalci.



Shematski prikaz dostopnosti peš ali s kolesom

4.10

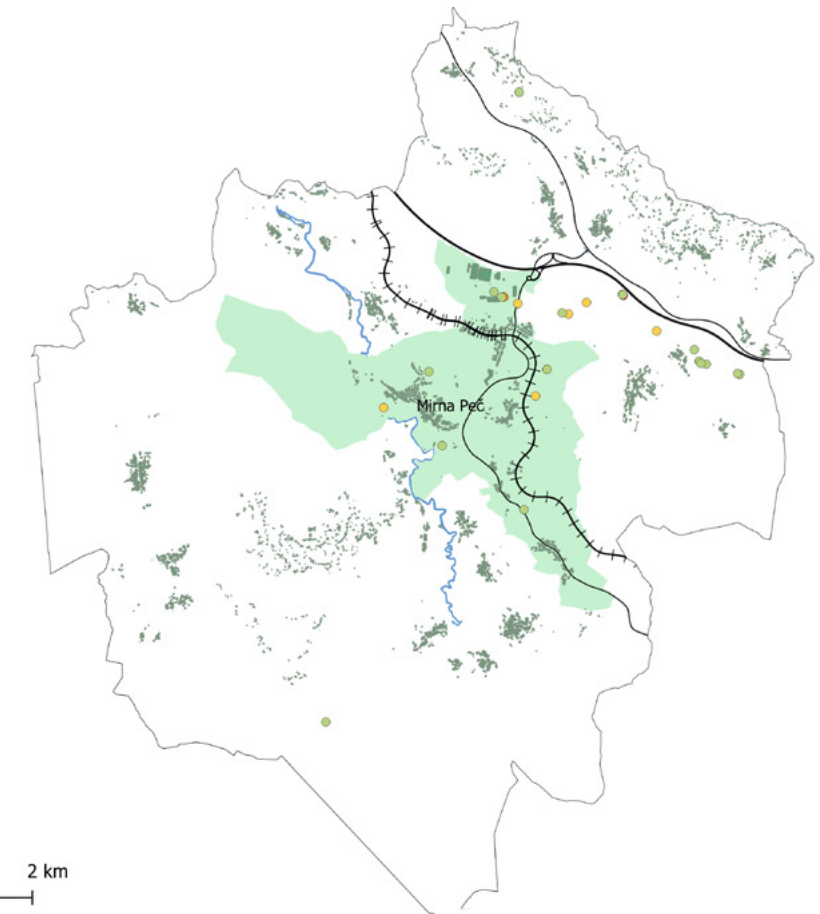
PROMETNA VARNOST IN NESREČE

Prometna varnost je v občini Mirna Peč še vedno pomemben izziv. Po podatkih policije je bilo v letu 2022 zabeleženih 28 prometnih nesreč, od tega ena s smrtnim izidom. Najpogostejši vzroki za nesreče so neprimerna hitrost, vožnja v napačno smer in neupoštevanje prometnih pravil. Terenska opažanja so pokazala, da so najbolj kritična območja v bližini šole, vrtca in na križiščih glavnih cest z lokalnimi potmi, predvsem zaradi premajhne preglednosti, signalizacije in osvetlitve ter premalo površin za varno gibanje ranljivih skupin.

Za izboljšanje prometne varnosti je nujno treba izvesti sistematično oceno nevarnih točk, okrepiti infrastrukturne ukrepe, izboljšati osvetlitev in signalizacijo ter okrepiti nadzor nad hitrostjo. Poseben poudarek mora biti namenjen šolskim potem, območjem z visoko frekvenco pešcev in javnim prostorom.

Legenda

- Brez poškodbe
- Lažja telesna poškodba
- Huda telesna poškodba
- Smrt
- Ostalo
- Cesta
- ++ Železnica
- Vodna površina
- Območje naselja Mirna Peč
- Območje občine
- Kataster stavb



Shematski prikaz prometnih nesreč v občini Mirna Peč glede na resnost poškodb

IZBOLJŠANJE PROMETNE VARNOSTI



- sistematična ocena nevarnih točk
- okrepitev infrastrukturnih ukrepov
- izboljšava osvetlitve in signalizacije
- okrepitev nadzora nad hitrostjo

Poseben poudarek:

- šolske poti
- območje z visoko frekvenco pešcev
- javni prostor



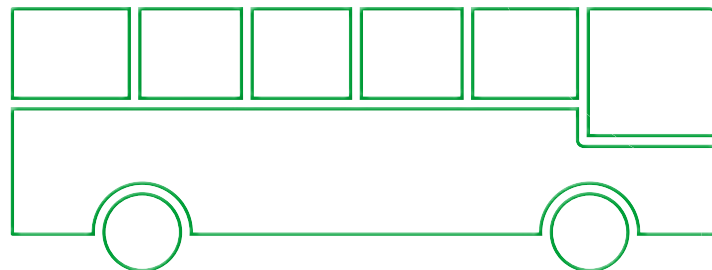
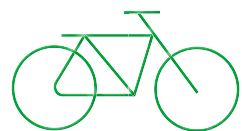
5

PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

Pri oblikovanju občinske celostne prometne strategije je ključno, da se natančno prepoznajo obstoječe prometne razmere ter izpostavijo izzivi in priložnosti na področju mobilnosti. Na osnovi strokovnih opazanj, izkušenj in ugotovitev ključnih deležnikov ter analize obstoječega stanja so bili opredeljeni ključni prometni izzivi, ki vplivajo na vsakodnevno mobilnost prebivalcev in na delovanje lokalnega gospodarstva. Občina Mirna Peč se sooča z izzivi, kot so pomanjkanje rekreacijskih in zelenih površin, omejene možnosti za kolesarjenje in pešačenje, odsotnost urejenih in varnih poti med naselji ter neobstoječ javni avtobusni prevoz. Med pomembnejšimi izzivi izstopajo tudi slabša prometna povezanost gospodarske cone z javnim prevozom, pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa ter neprimerna souporaba prometnih površin med pešci, kolesarji, osebnimi vozili in kmetijsko mehanizacijo.

Kljub tem izzivom se kažejo številne razvojne priložnosti, ki lahko bistveno prispevajo k trajnostni preobrazbi mobilnosti. Med njimi so razvoj novih tematskih poti, ozaveščanje in promocija pešačenja ter kolesarjenja kot okolju prijaznih načinov mobilnosti, postavitev osvetlitve in označb za večjo varnost, pošiljanje pobud za vzpostavitev avtobusnih linij ter razširitev mreže izposoje koles in varnih kolesarnic v industrijski coni in na železniški postaji Mirna Peč. Pomembno vlogo imajo tudi pobude za ureditev varnih šolskih poti in prometnih površin, namenjenih več udeležencem hkrati.

Takšne usmeritve tvorijo dobro osnovo za nadaljnje oblikovanje ukrepov, s katerimi bo lahko občina Mirna Peč izboljšala kakovost življenja prebivalcev, povečala prometno varnost, okrepila povezanost naselij ter spodbudila trajnostne oblike mobilnosti. S premišljenimi rešitvami bo tako naredila pomemben korak k ustvarjanju privlačne, povezane in okolju prijazne skupnosti.



- pomanjkanje rekreacijskih in zelenih površin, ki bi povezovala naselja in spodbujale družabno življenje
- slabo razvite možnosti za kolesarjenje in pešačenje, kar povečuje odvisnost od osebnega prometa in emisije toplogrednih plinov
- odsotnost urejenih in varnih poti za pešce ter kolesarje med naselji
- neobstoječ javni avtobusni prevoz za potrebe občanov
- odsotnost avtobusnega potniškega prometa skozi središče Mirne Peči
- slaba prometna povezanost industrijske cone z javnim prevozom
- neupoštevanje prometnih predpisov, zlasti preseganje dovoljene hitrosti na kritičnih območjih
- pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa in za povečanje varnosti udeležencev
- neprimerna souporaba prometnih površin med pešci, kolesarji, osebnimi vozili in kmetijsko mehanizacijo

IZZIVI, S
KATERIMI
SE OBČINA
SPOPADA



PRILOŽNOSTI
ZA RAZVOJ

- razvoj novih tematskih poti (na novi in rekonstruirani infrastrukturi), ki bi povezale naselja ter omogočale rekreacijo in trajnostno mobilnost
- ozaveščanje in promocija pešačenja ter kolesarjenja kot okolju prijaznih načinov mobilnosti
- postavitve osvetlitve in označb za povečanje varnosti na prometnih poteh
- pošiljanje pobud za vzpostavitev avtobusnih linij skozi središče Mirne Peči
- razširitev mreže izposoje koles in kolesarnic v okolico gospodarske cone in železniške postaje
- pošiljanje pobud za prilagoditev tras avtobusnih linij na regionalnih in lokalnih cestah (R2-448, Trebnje-Mirna Peč – nekdanja H1, LC425043 – Ponikve-Vrhpeč-Mirna Peč)
- vzpostavitev šolskih poti za večjo varnost otrok
- ureditev prometnih površin za sočasno uporabo s strani pešcev, kolesarjev, osebnih vozil in kmetijske mehanizacije

PRIORITETE
OBČINE

- vzpostavitev infrastrukture za različne udeležence v prometu v naseljih in med njimi, s poudarkom na urejenih poteh za pešce in kolesarje
- uvajanje ukrepov za umirjanje prometa za večjo varnost vseh udeležencev
- večanje dostopa do JPP na območjih, kjer ni rednih linij
- promocija in spodbujanje pešačenja in kolesarjenja ter ozaveščanje občanov o prednostih trajnostne mobilnosti

PET STEBROV ZA VARNO, DOSTOPNO
IN ZELENO OBČINO

6

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



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



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



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



STRATEŠKA VODILA PO STEBRIH			
STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
CPN	Ozaveščanje in izvajanje ukrepov, ki bodo motivirali prebivalce in krepili uporabo trajnostnih načinov mobilnosti, s poudarkom na hoji in kolesarjenju	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Do leta 2032 izvesti 70 % vseh ukrepov v akcijskem načrtu OCPS Mirna Peč.
HOJA	Vzpostavitev površin za pešce, kjer še niso zagotovljene, z namenom povečanja varnosti in privlačnosti javnega prostora	Sobivanje kmetijskega podeželja z urbanim okoljem in gospodarstvom	Delež hoje kot načina za prihod v šolo do leta 2032 zvišati z 11 % na 20 %.
KOLESARJENJE	Zagotavljanje varnih, udobnih in kakovostnih pogojev za kolesarjenje	Varna in učinkovita souporaba javnih prometnih površin, namenjenih vsem udeležencem v prometu	Delež kolesarjev na glavni prometnici v občini do leta 2032 zvišati z 2,5 % na vsaj 7 %.
JPP	Vzpostavitev učinkovitega sistema javnega prevoza, ki bo zadovoljil potrebe občanov	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe JPP (vlak ali avtobus) za prihod na delo do leta 2032 zvišati s 7,94 % na vsaj 12 %.
MOTORNI PROMET	Redno odpravljanje nevarnih in nepreglednih točk v prometu ter izvajanje ukrepov za umirjanje hitrosti	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Delež osebnih avtomobilov na glavni prometnici v občini do leta 2032 znižati s 78,4 % na 70 %.

KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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



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



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

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na ranljivejših skupinah udeležencev v prometu	srednja	++
A2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru CPN	nizka	++
A3	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	srednja	++
A4	Sistemska odprava nevarnih točk	srednja	+
A5	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	srednja	+
A6	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	nizka	++
A7	Sodelovanje z okoliškimi občinami pri pripravi regionalne CPS	srednja	+++
A8	Večkratne akcije merjenja hitrosti	nizka	++

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



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



A1: Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na ranljivejših skupinah udeležencev v prometu

Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, kot so pešačenje, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa (JPP), je ključnega pomena. Poseben poudarek bo namenjen ranljivim skupinam udeležencev v prometu, kot so otroci, starejši, osebe z oviranostmi in uporabniki s podeželskih območij, ki se pogosto soočajo z omejenimi možnostmi mobilnosti ali z varnostnimi izzivi v prometu.

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

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

A3: Analiza in izdelava registra nevarnih točk

Opravljen bo sistematična analiza in nato izdelava registra nevarnih točk – območij, ki so za vse udeležence v prometu najbolj tvegana. Na podlagi analize bo vzpostavljen register, ki bo omogočal prednostno razvrščanje točk glede na stopnjo tveganja in pripravo ciljno usmerjenih rešitev za njihovo odpravo. Namen je zagotoviti večjo varnost vseh udeležencev v prometu.

A4: Sistemska odprava nevarnih točk

Ukrep sistemske odprave nevarnih točk se povezuje z ukrepom A3. Cilj je izboljšati varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti pešcev, kolesarjev in ranljivih skupin, z uvajanjem ustreznih infrastrukturnih rešitev, kot so dodatna signalizacija, preurejanje križišč ali vzpostavitev zaščitnih ukrepov.

A5: Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE

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

A6: Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine

Ukrep zajema pripravo finančnega okvira, ki bo zagotavljal sorazmerno, ciljno naravnano in dolgoročno razporeditev javnih sredstev med vse potovalne načine – hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet. Namen ukrepa je

zagotoviti večjo učinkovitost porabe sredstev in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti v skladu z dokumentom OCPS.

A7: Sodelovanje z okoliškimi občinami pri pripravi regionalne CPS

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

A8: Večkratne akcije merjenja hitrosti

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



DRUGI STEBER: HOJA

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

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



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



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

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
B1	Zgraditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij	visoka	+++
B2	Ureditev varnih prehodov za pešce	visoka	++
B3	Osvetlitev pešpoti/pločnikov	srednja	+
B4	Ureditev varnih šolskih poti na območju celotne občine	visoka	++
B5	Razvoj novih in razširitev obstoječih tematskih in rekreativnih poti	srednja	+++

B1: Zgraditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij

Zgraditev novih površin za pešce na odsekih, kjer jim varne in neprekinjene poti za hojo trenutno niso zagotovljene. Prioritetno bodo obravnavana naslednja območja, ki so kritična že dalj časa: Mirna Peč–Rogovila–Šranga, Malenska vas, povezava OŠ in športnega parka (Trg 8), Biška vas ter novo stanovanjsko naselje nad železniško postajo. To bo prispevalo k izboljšanju prometne varnosti, zmanjšanju uporabe motornih vozil za kratke poti ter k večji dostopnosti posameznih lokacij in h kakovosti bivanja.

B2: Ureditev varnih prehodov za pešce

Ukrep vključuje načrtovanje in izvedbo varnih prehodov za pešce na mestih, kjer ti pogosto prečkajo vozišče, ustrezna infrastruktura pa še ni zagotovljena. Novi prehodi bodo označeni z ustrezno talno in vertikalno signalizacijo, osvetljeni in po potrebi dvignjeni, kar bo povečalo vidnost in prispevalo k umirjanju prometa. Z namenom povečanja varnosti, vidnosti in dostopnosti bodo izboljšani tudi obstoječi prehodi za pešce, kar bo občina na podlagi analize stanja dosegla z dodatno osvetlitvijo, t. i. »ležečimi policaji«, kontrastnimi talnimi označbami, opozorilnimi znaki, varovalnimi otoki in ureditvijo dostopnih klančin za funkcionalno ovirane osebe. Posebna pozornost bo namenjena prehodom, v okolici katerih je prisotna problematika prehitre vožnje. Namen je povečati varnost pešcev, zlasti otrok in starejših, ter zmanjšati število prometnih nesreč. Ureditev prehodov je predvidena na lokacijah OŠ–Češenska hosta–Češence, Biška vas in Šranga.

B3: Osvetlitev (solarna) pešpoti/pločnikov

Slabo osvetljene prometne površine in poti ustvarjajo povečano tveganje, zlasti v popoldanskih in jutranjih urah, v zimskih mesecih ter na območjih z večjo prisotnostjo ranljivih skupin prebivalstva. Z ukrepom se načrtuje nadgradnja obstoječih svetilk z energetske varčnimi LED-svetilkami, ki zagotavljajo boljšo osvetlitev ob nižji porabi energije in manjšem svetlobnem onesnaževanju. Poleg tega se bo omrežje javne razsvetljave razširilo na območja, kjer ta še ni zagotovljena – predvsem ob šolskih poteh, kolesarskih stezah, avtobusnih postajališčih in

prehodih za pešce. Pri novih postavitvah je predvidena tudi uporaba solarne osvetlitve, kar bo dodatno prispevalo k trajnosti in energetski učinkovitosti rešitve.

B4: Ureditev varnih šolskih poti na območju celotne občine

Otroci sodijo med najranljivejše udeležence v prometu, zato je zagotavljanje varnih, preglednih in ustrezno označenih poti eden temeljnih pogojev za spodbujanje hoje in samostojne mobilnosti najmlajših. Ukrepi bodo vključevali identifikacijo nevarnih odsekov v okolici šole in vrtca, analizo prometnih tokov ter pripravo strokovnih podlag za ureditev šolskih poti. Na podlagi ugotovitev bodo izvedene prostorske ureditve, kot so zgraditev pločnikov, umestitev varnih prehodov za pešce, dvignjenih površin in prometnih otokov, uvedba ukrepov za umiritev hitrosti ter ustrezna javna razsvetljava. Ob šoli in postajališčih javnega prevoza bo nameščena dodatna prometna signalizacija (npr. utripajoče opozorilne table, označbe na vozišču) za opozarjanje voznikov na prisotnost otrok.

B5: Razvoj novih in razširitev obstoječih tematskih in rekreativnih poti

Ukrep zajema načrtovanje in zgraditev novih ter nadgradnjo obstoječih poti z namenom izboljšanja pogojev za vsakodnevno hojo, rekreacijo in medsebojno povezovanje posameznih delov naselij. Poti bodo namenjene predvsem pešcem, lahko pa bodo tudi del širšega omrežja mehke mobilnosti (npr. povezave s kolesarskimi potmi ali javnim prevozom). Pri načrtovanju bo poseben poudarek namenjen varnosti, dostopnosti za vse skupine prebivalstva – vključno z otroki, starejšimi in gibalno oviranimi – ter umeščanju v prostor na način, ki spoštuje naravno in kulturno krajino. Ureditev bo vključevala tudi urbano opremo, kot so klopi in koši za odpadke, kar bo prispevalo k večji privlačnosti za uporabo.



TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

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

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

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



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



	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
C1	Zgraditev kolesarskih površin	visoka	+++
C2	Ureditev kolesarnic in kolesarskih stojal	srednja	++
C3	Ureditev prometnih površin za souporabo s strani pešcev, kolesarjev, osebnih vozil in kmetijske mehanizacije	visoka	++
C4	Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles	srednja	++
C5	Programi za spodbujanje kolesarjenja med šolarji in zagotavljanje varnih kolesarskih poti do OŠ	srednja	++
C6	Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo	srednja	+

C1: Zgraditev kolesarskih površin

Različne vrste kolesarskih povezav omogočajo prilagajanje infrastrukture specifičnim potrebam uporabnikov in geografskim značilnostim območja. Raznolike in povezane kolesarske poti bodo omogočale varnejše, dostopnejše in privlačnejše kolesarjenje za vse starostne skupine ter prispevale k zmanjšanju emisij in prometnih obremenitev. V okviru državne kolesarske povezave je za del, ki poteka skozi občino Mirna Peč, predvidena vzpostavitev povezave s sosednjima občinama Novo mesto in Trebnje.

C2: Ureditev kolesarnic in kolesarskih stojal

Korak bo spodbudil uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in mikromobilnosti ter omogočil prilagajanje potrebam sodobnih uporabnikov. Kolesarnice bodo opremljene z zaščitnimi prostori za parkiranje, ki bodo vključevali različne varnostne ukrepe. Stojala bodo nameščena pri javnih ustanovah, prednost bodo imela območja z večjim obiskom in navezavo na bližnjo (obstoječo ali načrtovano) kolesarsko infrastrukturo. Predvidene lokacije postavitve so OŠ, industrijska cona in kmetijska zadruga/cerkev.

C3: Ureditev prometnih površin za souporabo s strani pešcev, kolesarjev, osebnih vozil in kmetijske mehanizacije

Zgraditev in ureditev povezav, ki jih bodo souporabljali pešci, kolesarji, osebna vozila in lokalna kmetijska mehanizacija, je pomemben ukrep za razvoj celovite, varne in privlačne kolesarske mreže znotraj občine, zlasti za potrebe rekreativnega kolesarjenja in turističnega razvoja. Ukrep je usmerjen v vzpostavljanje kolesarjem prijaznih tras, ki potekajo po neprometnih ali manj prometnih obstoječih poteh. Poudarek bo tudi na umestitvi informacijske in usmerjevalne signalizacije (smerokazi, informativne table, opozorila), ki bo uporabnikom zagotavljala orientacijo, občutek varnosti in informacije o zanimivostih v okolici.

C4: Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles

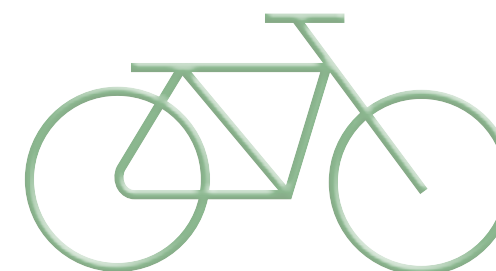
Obstoječi avtomatizirani sistem za izposajo koles bo razširjen z dodatnimi postajališči na strateških lokacijah znotraj občine, pa tudi (kjer je smiselno) v sodelovanju z okoliškimi občinami, ki so že del mreže izposoje. Prioritetno bodo postajališča urejena pri ŽP Mirna Peč, v industrijski coni in v centru Mirne Peči (Trg 8). Poleg širjenja pokritosti je pomembna tudi nadgradnja obstoječe infrastrukture. Dodana vrednost je vključitev električnih koles, ki dostop do sistema omogočajo širšemu krogu uporabnikov, vključno z manj aktivnimi posamezniki in prebivalci reliefno razgibanih območij.

C5: Programi za spodbujanje kolesarjenja med šolarji in zagotavljanje varnih kolesarskih poti do šole

Ukrep vključuje pripravo in izvajanje programov za spodbujanje aktivne mobilnosti med šolarji, s poudarkom na kolesarjenju kot zdravem, trajnostnem in okolju prijaznem načinu prevoza v šolo. V okviru ukrepa se bodo izvajale aktivnosti za ozaveščanje učencev, staršev in šolskega osebja o prednostih kolesarjenja ter o pravilih varne udeležbe v prometu. Vzporedno bosta zagotovljeni ureditev in nadgradnja varnih kolesarskih poti do osnovne šole, vključno z izboljšanjem prometne signalizacije, osvetlitve in infrastrukture za kolesarje. Poudarek bo namenjen tudi povezovanju šole z obstoječim omrežjem kolesarskih poti in zagotavljanju pogojev, ki bodo učencem omogočili varno, udobno in privlačno izbiro kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva.

C6: Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo

Spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevnega načina prevoza na delo je ključno za zmanjševanje uporabe osebnih vozil, razbremenitev cestne infrastrukture, izboljšanje kakovosti zraka in promocijo zdravega življenjskega sloga. Ukrep vključuje celovit pristop k promociji kolesarjenja v občini, s poudarkom na organizaciji akcij, ki prebivalce motivirajo k redni uporabi kolesa za pot v službo ali šolo. V okviru ukrepa se bodo izvajale promocijske kampanje, ki bodo poudarjale koristi dnevnega kolesarjenja (prihranek časa in denarja, izboljšanje telesnega zdravja, zmanjšanje stresa, pozitivni vplivi na okolje). Občina bo lahko organizirala sezonske ali tematske izzive, kot sta »Na kolo in v službo« ali »Kolesarski mesec«, kjer se bodo lahko posamezniki in delovni kolektivi primerjali po številu prevoženih kilometrov ali pogostosti voženj.



ČETRTE STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

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



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



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



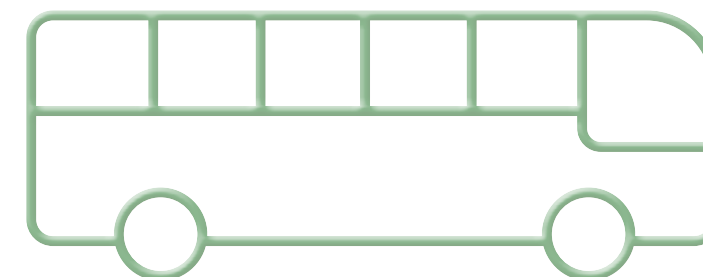
Demografski trendi, kot sta staranje prebivalstva in njegovo krčenje, dodatno prispevajo k zmanjšanju števila potnikov in prihodkov, kar v manjših mestih pogosto vodi v ukinjanje ali zmanjševanje storitev javnega prevoza. Kljub temu pa ta negativni trend ni neizogiben.

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

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
D1	Ureditev avtobusnih in šolskih postajališč	visoka	+++
D2	Pobude za prilagoditev tras avtobusnih linij (cesta R2-448 Trebnje-Mirna Peč (nekdanja H1) in lokalna cesta LC425043 Ponikve-Vrhpeč-Mirna Peč)	nizka	++
D3	Optimizacija voznega reda vlakov	visoka	+++
D4	Pobuda za razširitev JPP Mestne občine Novo mesto v občino Mirna Peč	nizka	++

D1: Ureditev avtobusnih in šolskih postajališč

Ukrepi bodo usmerjeni v izboljšanje obstoječih postajališč za zagotovitev večje varnosti, udobja in dostopnosti za vse uporabnike javnega prevoza. Predvidena je postavitve nadstreškov za zaščito pred dežjem, snegom in soncem, prav tako ureditev čakališč s klopmi, postavitve stojal za kolesa in namestitve jasnih označb, izboljšan bo tudi dostop za osebe z omejeno mobilnostjo. S tem bo omogočena kombinacija kolesarjenja in uporabe avtobusa, kar bo spodbudilo multimodalnost. Namen ukrepa je spodbuditi uporabo JPP ter zagotoviti kakovostno in trajnostno infrastrukturo, ki bo prispevala k večji privlačnosti in uporabnosti postajališč za vse potnike. Prioritetno bodo urejena postajališča Šentjurij - H1, Hmeljčič - H1, Selo pri Zagorici - H1, Biška vas, OŠ Toneta Pavčka, Globodol (4 lokacije), Rogovila - obračališče, Poljane - ureditev dostopa do postaje, Veliki Kal, Jelše in Mali Vrh.



D2: Pobude za prilagoditev tras avtobusnih linij (cesta R2-448 Trebnje-Mirna Peč (nekdanja H1) in lokalna cesta LC425043 Ponikve-Vrhpeč-Mirna Peč)

Ukrep bo usmerjen v pripravo in pošiljanje pobud pristojnim organom in prevoznikom za prilagoditev tras avtobusnih linij, s čimer bi izboljšali dostopnost javnega prevoza za prebivalce Mirne Peči. Cilj je optimizirati potek linij, da bodo bolje povezovala večja zaposlitvena, izobraževalna in storitvena središča z Mirno Pečjo ter hkrati omogočale varno in učinkovito mobilnost.

D3: Optimizacija voznega reda vlakov

Ukrep bo usmerjen v sodelovanje s pristojnimi institucijami in železniškim prevoznikom z namenom optimizacije voznega reda vlakov glede na dejanske potrebe prebivalcev. Cilj je izboljšati frekvenco povezav in povečati udobje potnikov. Poudarek bo na prilagoditvah, ki bodo zagotovile boljše pogoje za dnevne migrante, šolarje in tudi občasne uporabnike; to bo povečalo privlačnost železniškega prevoza in spodbudilo trajnostno mobilnost.

D4: Pobuda za razširitev JPP Mestne občine Novo mesto v občino Mirna Peč

Ukrep bo usmerjen v pripravo in posredovanje pobude za podaljšanje JPP Mestne občine Novo mesto na območje občine Mirna Peč. Cilj je zagotoviti neposredne, redne in cenovno dostopne povezave med Mirno Pečjo ter Novim mestom, s čimer bi izboljšali mobilnost prebivalcev in njihov dostop do storitev ter zaposlitvenih in izobraževalnih točk, pa tudi zmanjšali odvisnost od osebnih vozil.



PETI STEBER: MOTORNI PROMET

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

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

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



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

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
E1	Rekonstrukcije križišč in cest	visoka	++
E2	Merilniki hitrosti (»Vi vozite«) in spremenljiva radarska signalizacija	nizka	++
E3	Ukrepi za umirjanje hitrosti pred vstopi v naselja	srednja	++
E4	Območja omejene hitrosti (30 km/h) v vaseh	nizka	++
E5	Pobuda za dodatno protihrupno zaščito ob AC	visoka	+
E6	Urejanje površin za sopotništvo (carpooling)	visoka	+
E7	Redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)	nizka	++
E8	Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	nizka	+
E9	Ureditev parkirišča v Mirni Peči	visoka	++



E1: Rekonstrukcije križišč in cest

Občina bo za izboljšanje prometne varnosti, dostopnosti in povezljivosti v skladu z dolgoročnim prostorskim in prometnim razvojem postopoma izvajala rekonstrukcije in ureditve občinskih oziroma državnih cest. Ukrep vključuje celovito prenovo poškodovanih cestnih odsekov, razširitve ozkih cest ter ureditev odvodnjavanja, robnikov, talnih označb in javne razsvetljave, kjer ta manjka. Ob gradnji novih cest bodo izvedeni tudi elementi za trajnostno mobilnost – robni pločniki, prehodi za pešce, dostopi za kolesarje in upoštevanje dostopnosti za vse uporabnike. Predvidene so rekonstrukcije naslednjih lokacij: Mirna Peč-Biška vas, krožno križišče pri OŠ, krožno križišče pri IC (proti naselju Marof), regionalna cesta R3-651/1198 Mirna Peč-Novovo mesto ter povezava Mirna Peč-Malenska vas-Goriška vas-Vrhovo.

E2: Merilniki hitrosti (»Vi vozite«) in spremenljiva radarska signalizacija

Na izbranih cestnih odsekih v občini, kjer so zaznane težave s preseganjem dovoljene hitrosti in kjer tako v prometu obstajajo povečana varnostna tveganja, bo predvidoma vsako leto nameščen po en prikazovalnik hitrosti. Namen ukrepa je umiritev prometa, povečanje varnosti vseh udeležencev in ozaveščanje voznikov o njihovi dejanski hitrosti. Prikazovalniki hitrosti spodbujajo preventivno zmanjšanje hitrosti, prispevajo k bolj urejenemu prometnemu toku in izboljšujejo bivalno okolje ob cestah. Namestitev bo potekala postopno, pri čemer bodo imele prednost varnostno kritične točke.

E3: Ukrepi za umirjanje hitrosti pred vstopi v naselja

Ukrepi bodo usmerjeni v izvedbo prometnih rešitev, ki bodo ob vstopu v naselja zmanjšale hitrost vozil ter s tem povečale prometno varnost in zmanjšale tveganje za prometne nesreče. Ključna lokacija predvidenega umirjanja prometa je OŠ Toneta Pavčka-ŽP Mirna Peč. Predvidena je namestitev fizičnih in vizualnih elementov za umirjanje prometa, kot so zožitve vozišča, dvignjeni prehodi za pešce, prometni otoki ter ustrezna talna in vertikalna prometna signalizacija. Ukrepi bodo prispevali k zmanjšanju hitrosti ter s tem k večji varnosti za prebivalce in udeležence v prometu (s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah).

E4: Območja omejene hitrosti (30 km/h) v vaseh

Ukrep bo usmerjen v vzpostavitev območij z omejeno hitrostjo (30 km/h) v naseljih, kjer je zaradi gostote prometa ter prisotnosti pešcev, kolesarjev in drugih ranljivih skupin tveganje za prometne nesreče večje. Omejitev bo podprta z ustrezno prometno signalizacijo, talnimi označbami in po potrebi z dodatnimi elementi za umirjanje prometa, kot so grbine, zožitve vozišča ali dvignjeni prehodi za pešce. Namen ukrepa je zmanjšanje hitrosti vozil, izboljšanje prometne varnosti ter ustvarjanje prijaznejšega in varnejšega bivalnega okolja za prebivalce vasi.

E5: Pobuda za dodatno protihrupno zaščito ob AC

Ukrep bo usmerjen v pripravo in posredovanje pobude pristojnim institucijam za nadgradnjo in dopolnitev obstoječih protihrupnih ograj ob avtocesti Ljubljana–Novo mesto, pri Dolenji vasi in Šentjuriju, kjer je po mnenju prebivalcev kljub obstoječi zaščiti hrup še vedno moteč. Namen ukrepa je zmanjšati negativne vplive prometa na zdravje in počutje prebivalcev ter izboljšati kakovost bivanja v teh vaseh.

E6: Urejanje površin za sopotništvo (carpooling)

Ukrep bo usmerjen v vzpostavitev in ureditev namenskih površin za sopotništvo, ki bodo omogočale varno in organizirano prevzemanje ter odlaganje sopotnikov. Predvidena je ureditev ustrezno označenih parkirnih mest in postajališč ob AC-priključku Mirna Peč in industrijski coni. Cilj ukrepa je spodbujanje deljenja prevozov, zmanjševanje osebnega motornega prometa na cestah in usmerjanje k trajnostni mobilnosti.

E7: Redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)

V naseljih je tveganje za prometne nesreče zaradi preseganja hitrosti še posebej veliko, zlasti za pešce in kolesarje. Ukrep bo usmerjen v izvajanje stalnega nadzora hitrosti in parkiranja na kritičnih mestih, v sodelovanju z občinskim redarstvom in policijo. Eden ključnih pristopov bo postavitve fiksnih in mobilnih radarjev ter kamer za spremljanje hitrosti, kar bo omogočilo kontinuiran nadzor in hitro ukrepanje ob prekoračitvah. S tem bomo dosegli zmanjšanje hitrosti vozil, doslednejše spoštovanje prometnih predpisov in večjo varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti v strnjenih naseljih.

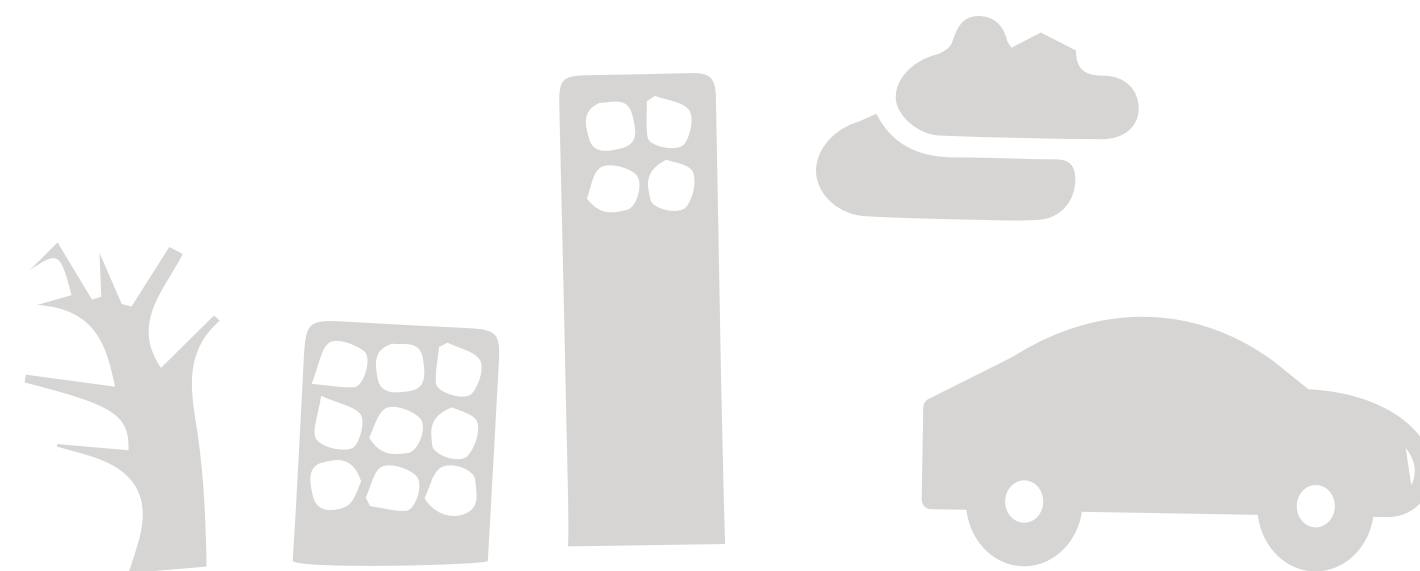
E8: Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu

Za doseganje večje prometne varnosti in zmanjšanje števila prometnih nesreč so ključnega pomena t. i. mehki ukrepi, kot so promocijske in izobraževalne aktivnosti, ki vplivajo na vedenje udeležencev v prometu. Namen ukrepov je s celovitimi pristopi ozaveščati vse skupine prebivalstva o varnem ravnanju v prometu, spodbujati odgovorno vedenje in krepiti prometno kulturo, usmerjeni pa bodo v različne ciljne skupine (otroci, mladostniki, starejši, kolesarji, pešci, vozniki motornih vozil). V praksi to pomeni organizacijo tematskih dogodkov, delavnic in javnih predstavitev (npr. »Dan varnosti v prometu«, »Vidni in varni«), pripravo informativnih gradiv (brošure, plakati, video vsebine), objave na družbenih omrežjih ter vključevanje lokalnih medijev.

E8: Ureditev parkirišča v Mirni Peči

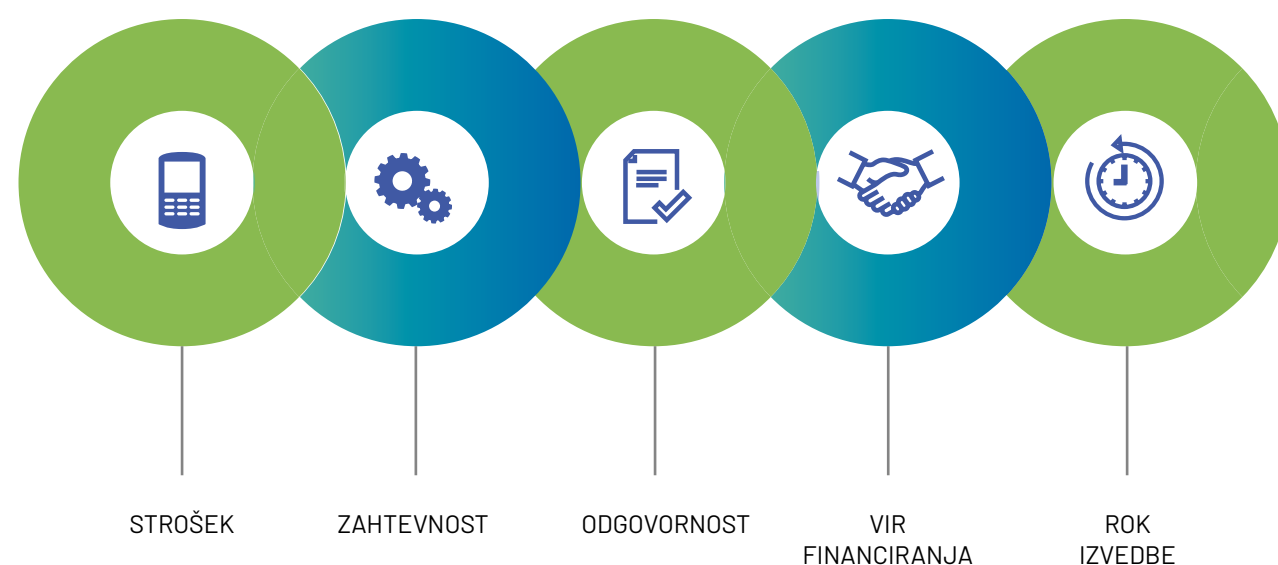
Ureditev parkirišča bo zagotovila zadostno število parkirnih mest ter varno in pregledno prometno ureditev v središču naselja Mirna Peč. Poleg ustrezne prometne signalizacije in označitve parkirnih mest sta predvideni zagotovitev

dostopnosti za gibalno ovirane osebe ter ureditev površin za pešce za dostop do športnega parka. Poseben poudarek bo namenjen funkcionalni zasnovi, ki bo omogočala preprost dostop do javnih objektov in storitev ter prispevala k urejenemu videzu naselja. Ureditev bo zasnovana trajnostno, z možnostjo vključitve zelene infrastrukture in ustrezne razsvetljave za večjo varnost uporabnikov.



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

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



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na ranljivejših skupinah udeležencev v prometu	1.000 €/leto	srednja	OMP, OŠ TP, SPV CP OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
A2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru CPN	1.000 €/leto	nizka	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
A3	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	10.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
A4	Sistemska odprava nevarnih točk	4.000 €/leto	srednja	OMP, DRSI	OMP, RS, EU	2026-2032
A5	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	3.000 €	srednja	OMP	OMP	2026-2032
A6	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	/	nizka	OMP	/	2026-2032
A7	Sodelovanje z okoliškimi občinami pri pripravi regionalne CPS	2.000 €	srednja	OMP, JV-REGIJA	OMP	2026-2032
A8	Večkratne akcije merjenja hitrosti	/	nizka	OMP, MNZ	/	2026-2032



HOJA						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
B1	Zgraditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij					
B1.1	Mirna Peč-Rogovila-Šranga	500.000 €	visoka	DRSI, OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
B1.2	Malenska vas	450.000 €	visoka	OMP	OMP	2025-2027
B1.3	Povezava OŠ-športni park (Trg 8)	250.000 €	visoka	OMP, DRSI	OMP, RS, EU	2026-2032
B1.4	Biška vas	400.000 €	visoka	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
B1.5	Novo stanovanjsko naselje nad ŽP	2.000.000 €	visoka	OMP	OMP	2025
B2	Ureditev varnih prehodov za pešce					
B2.1	OŠ-Češenska hosta-Češence	20.000 €	visoka	OMP, DRSI	OMP, RS, EU	2026-2032
B2.2	Biška vas	20.000 €	visoka	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
B2.3	Šranga	20.000 €	visoka	DRSI, OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
B3	Osvetlitev (solarna) pešpoti/pločnikov					
B3.1	Mirna Peč-Prisojna pot-OŠ	50.000 €	srednja	OMP, DRSI	OMP, RS	2027-2032
B4	Ureditev varnih šolskih poti na območju celotne občine	20.000 €	visoka	OMP, OŠ TP, DRSI	OMP, RS, EU	2026-2032
B5	Razvoj novih in razširitev obstoječih tematskih in rekreativnih poti	10.000 €	srednja	OMP	OMP	2026-2032



KOLESARJENJE						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
C1	Zgraditev kolesarskih površin					
C1.1	G12 Novo mesto-Trebnje (del skozi občino Mirna Peč)	5.400.000 €	visoka	DRSI, OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
C2	Ureditev kolesarnic in kolesarskih stojal					
C2.1	OŠ	5.000 €	srednja	OMP, OŠ TP	OMP, RS, EU	2027-2032
C2.2	Industrijska cona	7.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2027-2032
C2.3	Kmetijska zadruga/cerkev	5.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2027-2032
C3	Ureditev prometnih površin za souporabo s strani pešcev, kolesarjev, osebnih vozil in kmetijske mehanizacije					
C3.1	Mirna Peč-Malenska vas-Goriška vas-Vrhovo	450.000 €	visoka	OMP	OMP	2025-2027
C3.2	Malenska vas-Jablan	50.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2027-2032
C4	Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles					
C4.1	ŽP Mirna Peč	15.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2025-2029
C4.2	Industrijska cona	15.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2025-2029
C4.3	Center Mirne Peči (Trg 8)	15.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2025-2029
C5	Programi za spodbujanje kolesarjenja med šolarji in zagotavljanje varnih kolesarskih poti do OŠ	1.000 €/leto	srednja	OMP, OŠ TP, SPV CP OMP	OMP, RS, EU	2025-2032
C6	Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo	1.000 €/leto	srednja	OMP, OŠ TP, SPV CP OMP	OMP, RS, EU	2025-2032



JAVNI POTNIŠKI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
D1	Ureditev avtobusnih in šolskih postajališč					
D1.1	Šentjurij - H1	200.000 €	visoka	DRSI, OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.2	Hmeljčič - H1	200.000 €	visoka	DRSI, OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.3	Selo pri Zagorici - H1	200.000 €	visoka	DRSI, OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.4	Biška vas	20.000 €	visoka	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.5	OŠ	30.000 €	visoka	OMP, DRSI	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.6	Globodol - 4 lokacije	140.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.7	Rogovila - obračališče	50.000 €	visoka	DRSI, OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.8	Poljane - ureditev dostopa do postaje	80.000 €	visoka	OMP, DRSI	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.9	Veliki Kal	35.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.10	Ješe	100.000 €	visoka	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
D1.11	Mali Vrh	35.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
D2	Pobude za prilagoditev tras avtobusnih linij (cesta R2-448 Trebnje-Mirna Peč (nekdanja H1) in lokalna cesta LC425043-Ponikve-Vrhpeč-Mirna Peč)	/	nizka	OMP	/	2026-2027
D3	Optimizacija voznega reda vlakov	/	visoka	OMP, SŽ	/	2026-2027
D4	Pobuda za razširitev JPP Mestne občine Novo mesto v občino Mirna Peč	/	nizka	OMP	/	2026-2027



MOTORNI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
E1	Rekonstrukcije križišč in cest					
E1.1	Mirna Peč-Biška vas	400.000 €	visoka	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
E1.2	Krožno križišče pri OŠ	550.000 €	visoka	OMP, DRSI	OMP, RS, EU	2026-2032
E1.3	Krožno križišče pri IC (proti naselju Marof)	400.000 €	visoka	OMP, DRSI	OMP, RS, EU	2026-2032
E1.4	Reg. cesta R3-651/1198 Mirna Peč- Novo mesto	2.500.000 €	visoka	DRSI, OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
E1.5	Mirna Peč-Malenska vas-Goriška vas-Vrhovo	1.000.000 €	visoka	OMP	OMP	2026-2028
E2	Merilniki hitrosti (»Vi vozite«) in spremenljiva radarska signalizacija	10.000 €	nizka	OMP	OMP	2026-2032
E3	Ukrepi za umirjanje hitrosti pred vstopi v naselja					
E3.1	OŠ-ŽP Mirna Peč	30.000 €	srednja	OMP	OMP, RS, EU	2026-2032
E4	Območja omejene hitrosti (30 km/h) v vaseh	20.000 €	nizka	OMP	OMP	2026-2032
E5	Pobuda za dodatno protihrupno zaščito ob AC	/	nizka	OMP	/	2026-2028
E6	Urejanje površin za sopotništvo (carpooling)					
E6.1	Industrijska cona/priključek AC	200.000 €	visoka	OMP	OMP	2025-2026
E7	Redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje) in spremljanja prometa na kritičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo)	500 €/leto	nizka	OMP, MNZ	OMP, MNZ	2026-2032
E8	Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	1.500 €/leto	nizka	OMP, AVP RS	OMP, AVP RS	2026-2032
E9	Ureditev parkirišča v Mirni Peči	300.000 €	visoka	OMP	OMP, RS, EU	2027-2030





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

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MIRNA PEČ

Naročnik: Občina Mirna Peč, Trg 8, 8216 Mirna Peč

Izdovalec: Appia d.o.o., Ljubljana

Oblikovanje: Doroteja Horvat

Fotografije: Uroš Zagožen

Lektor: Katja Paladin

Tisk: Tisk24 d.o.o.

Naklada: 50 izvodov

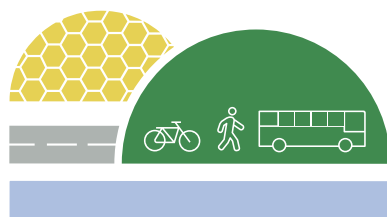
Založnik: Občina Mirna Peč

Leto izida: 2025

Cena: brezplačno

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





OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
O B Č I N E
M I R N A P E Č