

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

O B Č I N E
DOLENJSKE
T O P L I C E

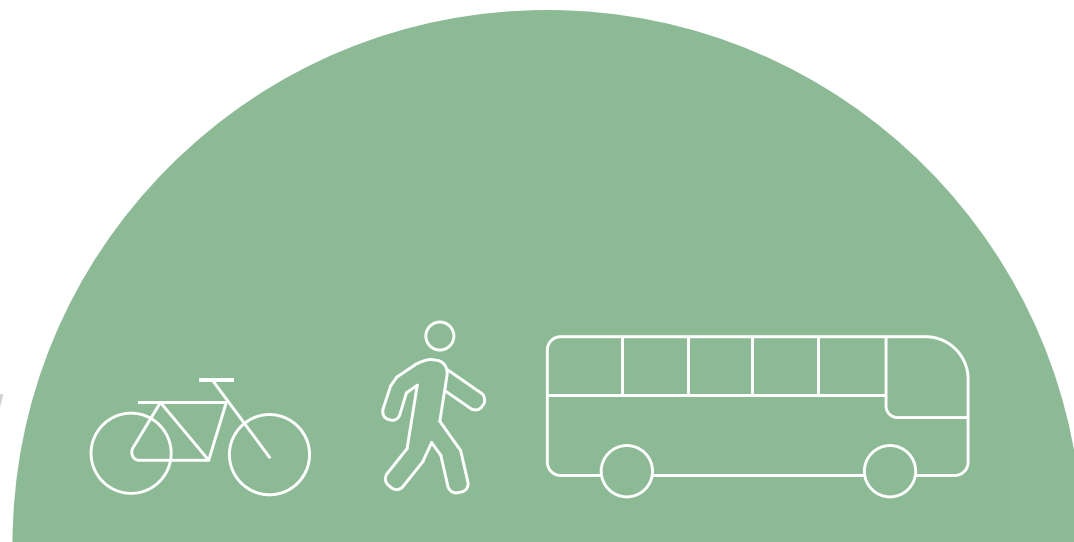




OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
DOLENJSKE
TOPLICE

KAZALO

1. OBČINA DOLENJSKE TOPLICE 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 PRILOŽNOST ZA PREHOD Z MOTORNEGA PROMETA NA TRAJNOSTNO MOBILNOST	18
4.2 KOLESARJENJE KOT NEIZKORIŠČEN POTENCIAL	20
4.3 KREPITEV VARNE HOJE V VSEH DELIH OBČINE	22
4.4 ZAGOTAVLJANJE VEČJE VARNOSTI PEŠCEV	24
4.5 DOSTOPEN IN UČINKOVIT JAVNI PREVOZ ZA VSE	25
4.6 OBVLADOVANJE TOVORNEGA PROMETA	26
4.7 VARNE POTI V ŠOLO	27
4.8 SPREJEMANJE UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA	28
4.9 PROMETNA KULTURA IN OZAVEŠČENOST KOT TEMELJ SPREMEMB	29
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	44
6.4 ČETRTE STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	47
6.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET	50
7. AKCIJSKI NAČRT	54





NAGOVOR ŽUPANA



Spoštovani,

pri svojem delu se pogosto srečam z izrazoma strategija in razvojni načrt. Vedno se zdrznem, ker so ta srečanja prepogosta, zato je nemogoče slediti vsemu, kar se potem dogaja. So pa tudi redke izjeme: ena je zagotovo občinski proračun z načrtom razvojnih programov, druga pa je občinska celostna prometna strategija. Zakaj?

Človek je vedno težil k zvezdam, hkrati pa se je zavedal, da je to predaleč. V petdesetih letih prejšnjega stoletja se je kljub temu pojavila strategija za osvojitve nedosegljivega. Ameriška NASA je s programom Apollo naredila prvi korak do zvezd. Človeška noga je 20. julija 1969 stopila na Luno. Čudovito misel je takrat izrekel Neil Armstrong: »Majhen korak za človeka, a velik skok za človeštvo.«

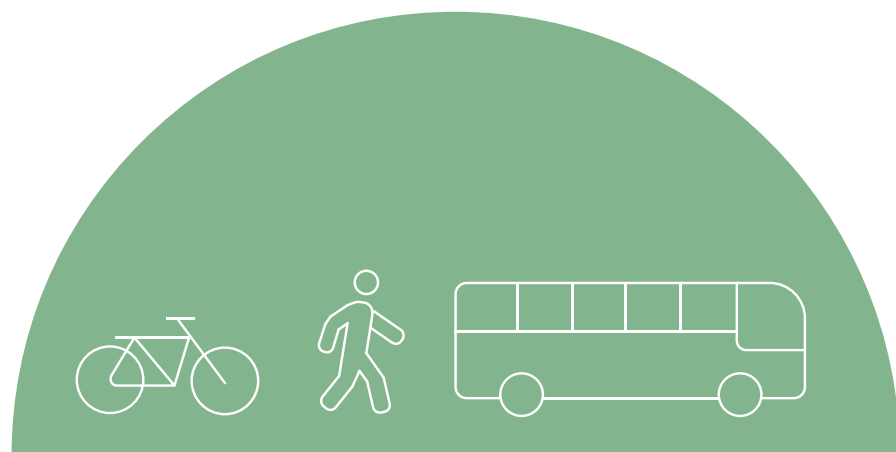
Občinska celostna prometna strategija ima po svojem namenu vse značilnosti programa Apollo, le njen razsežnost je veliko manjša. Njen namen je preprostejša, učinkovitejša in trajnostno načrtovanje prometnih povezav. Ta njen bistveni namen predstavlja povezovanje med ljudmi, zato je njen pomen celo večji od teženja k zvezdam. Nastala je na osnovi naših potreb, želja in predlogov, v njej so upoštevani vsi normativi, ki opredeljujejo področje prometnih povezav, zato je dobra osnova za realizacijo v prihodnosti. Potrebujemo le še malo potrpljenja v smislu »korak za korakom«. V Dolenjskih Toplicah se bomo iz leta v leto trudili za uveljavitev vsega, kar vsebuje.

Naj zaživi, naj se dogaja ...

Franc Vovk,
župan Občine Dolenjske Toplice

OBČINA DOLENJSKE TOPLICE IN CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Občina Dolenjske Toplice se je v zadnjih letih postopoma začela usmerjati v izboljševanje prometne infrastrukture, z večjim poudarkom na trajnostni mobilnosti in vključevanju ranljivih skupin. Pomemben korak je pridružitvev sistemu za izposajo koles GoNm, kar omogoča boljšo povezljivost z regijskim središčem in spodbuja uporabo koles kot prevoznega sredstva. Za izboljšanje mobilnosti starejših občanov je bil vzpostavljen tudi sistem prostovoljnih prevozov »Pelji me, prosim«, ki pomembno prispeva k socialni vključenosti in dostopu do storitev. V okviru revitalizacije grajskega kompleksa Soteska so uredili grajski vrt, postavili urbano opremo (klopi, igrala, rekvizite), zasadili novo vegetacijo, uredili sprehajalne poti ter vzpostavili informacijsko točko in možnost izposoje električnih koles. Kljub pomembnim dosežkom pa se občina še naprej sooča z izzivi, kot sta slaba frekvenca javnega potniškega prometa in potreba po izboljšanju dostopnosti iz bolj oddaljenih naselij. Posebno pozornost pa potrebuje varnost šolskih poti in tranzitni promet skozi posamezna naselja.



Celostno razumevanje in upravljanje prometa sta ključna temelja za izboljšanje kakovosti življenja v skupnosti ter ustvarjanje ugodnih pogojev za njen razvoj. Pomembno je ravnati strateško premišljeno, finančno učinkovito in s podporo prebivalcev. Urejen promet ne prinaša le boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov mobilnosti za prebivalce, manjših prometnih zastojev in učinkovitejših investicij, temveč tudi večje zadovoljstvo prebivalcev in zmanjšanje onesnaževanja. Poleg tega celostna obravnava prometa prispeva k opaznemu izboljšanju kakovosti življenja in 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 prenovljene – dodane so jim bile konkretne izkušnje in sveža spoznanja, ki so se nabrali v desetih letih dinamičnega razvoja na številnih področjih mobilnosti in skozi izvajanje tega koncepta pri nas. Prenovljene smernice upoštevajo posodobitve, ki so jih doživeli sorodni evropski dokumenti (denimo Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019).



1.1 PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

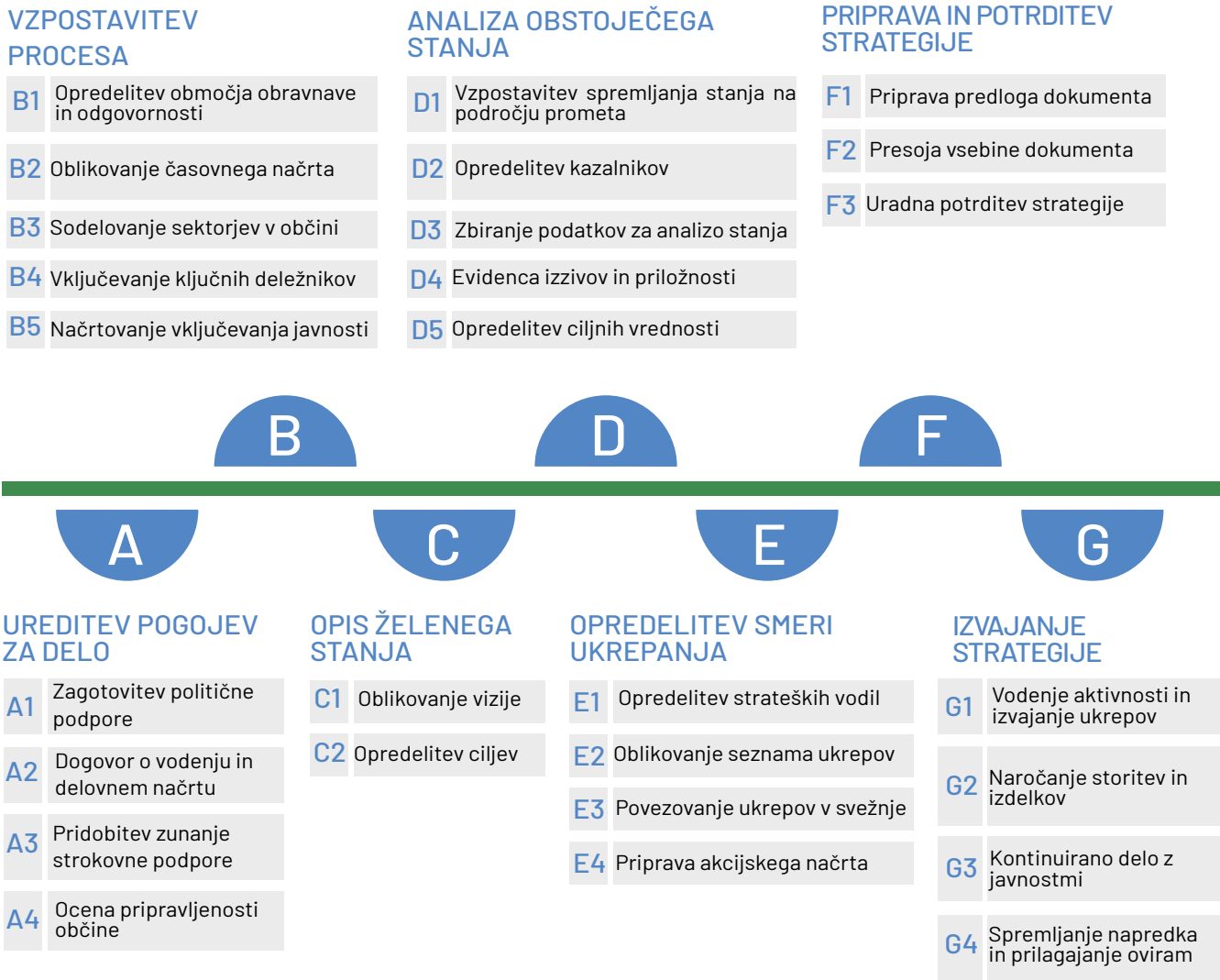
Občina Dolenjske Toplice se zaveda pomena trajnostne mobilnosti, zato je leta 2024 uspešno kandidirala za sofinanciranje izdelave občinske celostne prometne strategije, ki usmerja prihodnji razvoj prometa v občini. Strategija predvideva izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje in javni prevoz ter zmanjšanje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



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

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

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



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 (OCPS) – strateškega dokumenta, s katerim občina določi premišljeno zaporedje ukrepov za posamezno prometno področje. Ti ukrepi omogočajo uresničitev celovitih sprememb, kar vodi k višji kakovosti življenja prebivalcev.

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

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



TRADICIONALNO NAČRTOVANJE 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

Ključne značilnosti tradicionalnega načrtovanja prometa



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

- 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

Ključne značilnosti celostnega načrtovanja prometa

Izboljšani mobilnost in dostopnost

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

Izboljšana podoba občine

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

Odločitve, ki jih javnost podpira

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



Učinkovita obravnava obveznosti

Izdelava celostnih prometnih strategij 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

Celostna 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.

3

VIZIJA RAZVOJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

VIZIJA OBČINE DOLENJSKE TOPLICE

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 Dolenjske Toplice gradi prihodnost na trajnostni mobilnosti, kjer varni in dostopni prometni sistemi združujejo skupnost in naravo. S spodbujanjem hoje, kolesarjenja, uporabe javnega potniškega prometa bomo dosegli zmanjšanje emisij in ustvarili čistejše okolje. Izboljšujemo varnost na cestah ter ozaveščamo prebivalce k zdravemu in aktivnemu življenju.«



CILJI OBČINE DOLENJSKE TOPLICE

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

1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
2	Umirjanje prometa po naseljih ob glavnih prometnicah
3	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
4	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
5	Kolesarjenje vsem enakovredno dostopno
6	Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti
7	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti
8	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa
9	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo



	CILJ	CILJNA VREDNOST
1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Obseg varnih kolesarskih površin do leta 2032 povečati za 10 km
2	Umirjanje prometa po naseljih ob glavnih prometnicah	Na letni ravni izvesti vsaj 4 ukrepe za umirjanje prometa
3	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Do leta 2032 doseči, da za prihod na delo vsaj 5 % ljudi uporablja javni prevoz
4	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Delež prebivalcev, ki v šolo hodijo peš, do leta 2032 povečati na 20 %
5	Kolesarjenje vsem enakovredno dostopno	Obseg varnih kolesarskih površin do leta 2032 povečati za 10 km
6	Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti	Delež prebivalcev, ki za prevoz na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati na 5 %
7	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Delež prebivalcev, ki za prevoz na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati na 5 %
8	Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Delež uporabe avtomobila kot načina prevoza na delo do leta 2032 znižati na 75 %
9	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe avtomobila kot načina prevoza na delo do leta 2032 znižati na 75 %



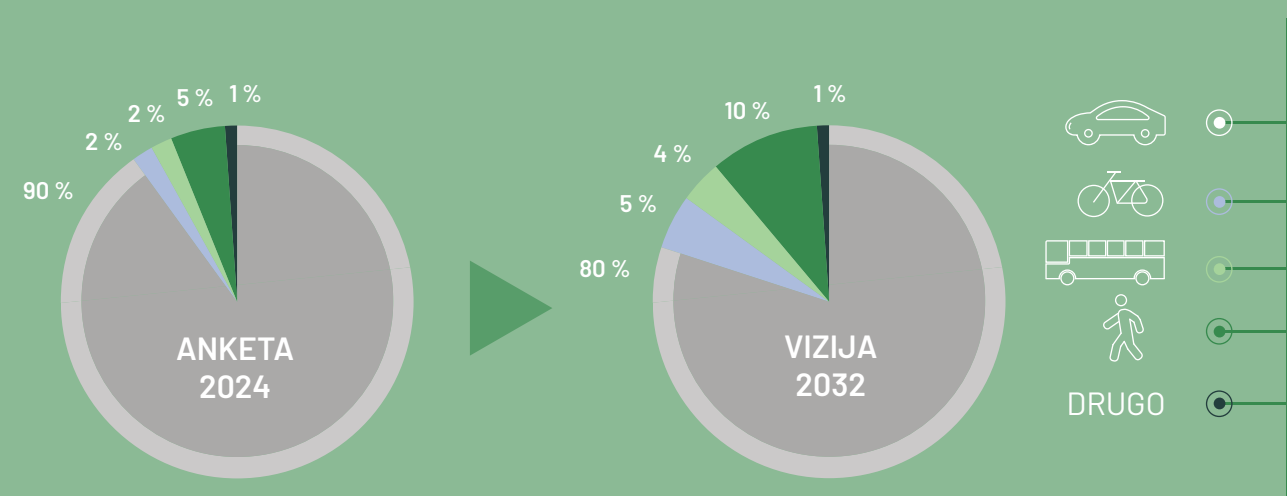
V sklopu izdelave celostne prometne strategije je bila izdelana celostna analiza obstoječega stanja prometa na območju občine Dolenjske Toplice. Na podlagi tega smo določili ciljne vrednosti, izzive, prioritete, priložnosti, strateška vodila, ukrepe in akcijski načrt.

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

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).

5.1 PRILOŽNOST ZA PREHOD Z MOTORNEGA PROMETA NA TRAJNOSTNO MOBILNOST

Uporaba osebnega avtomobila je v občini Dolenjske Toplice daleč najpogostejši potovalni način. Za vsakodnevne poti ga uporablja kar 82 % anketiranih občanov. Tudi med zaposlenimi je stanje podobno – večinoma (kar 81 %) prihajajo na delo sami z avtomobilom, visoko številko najdemo tudi med osnovnošolci – z avtom pripeljejo v šolo 59 % učencev. Ti podatki kažejo na izrazito prevlado avtomobila, ki je posledica kombinacije udobja, navad, dostopnosti parkirišč in pomanjkanja alternativ.



Struktura načinov prevoza

Čeprav takšen delež uporabe osebnih vozil trenutno pomeni izziv za prometno obremenjenost, kakovost zraka in varnost, pa hkrati odpira številne priložnosti za načrtno spodbujanje trajnostne mobilnosti. Predvsem zato, ker je pomemben delež poti relativno kratek – več kot tretjina zaposlenih dnevno prevozi manj kot 10 km, kar bi ob primerni infrastrukturi lahko omogočalo preusmeritev na hojo ali kolo. Tudi med učenci bi se lahko z izboljšanjem varnosti šolskih poti delež voženj z avtomobilom zmanjšal.

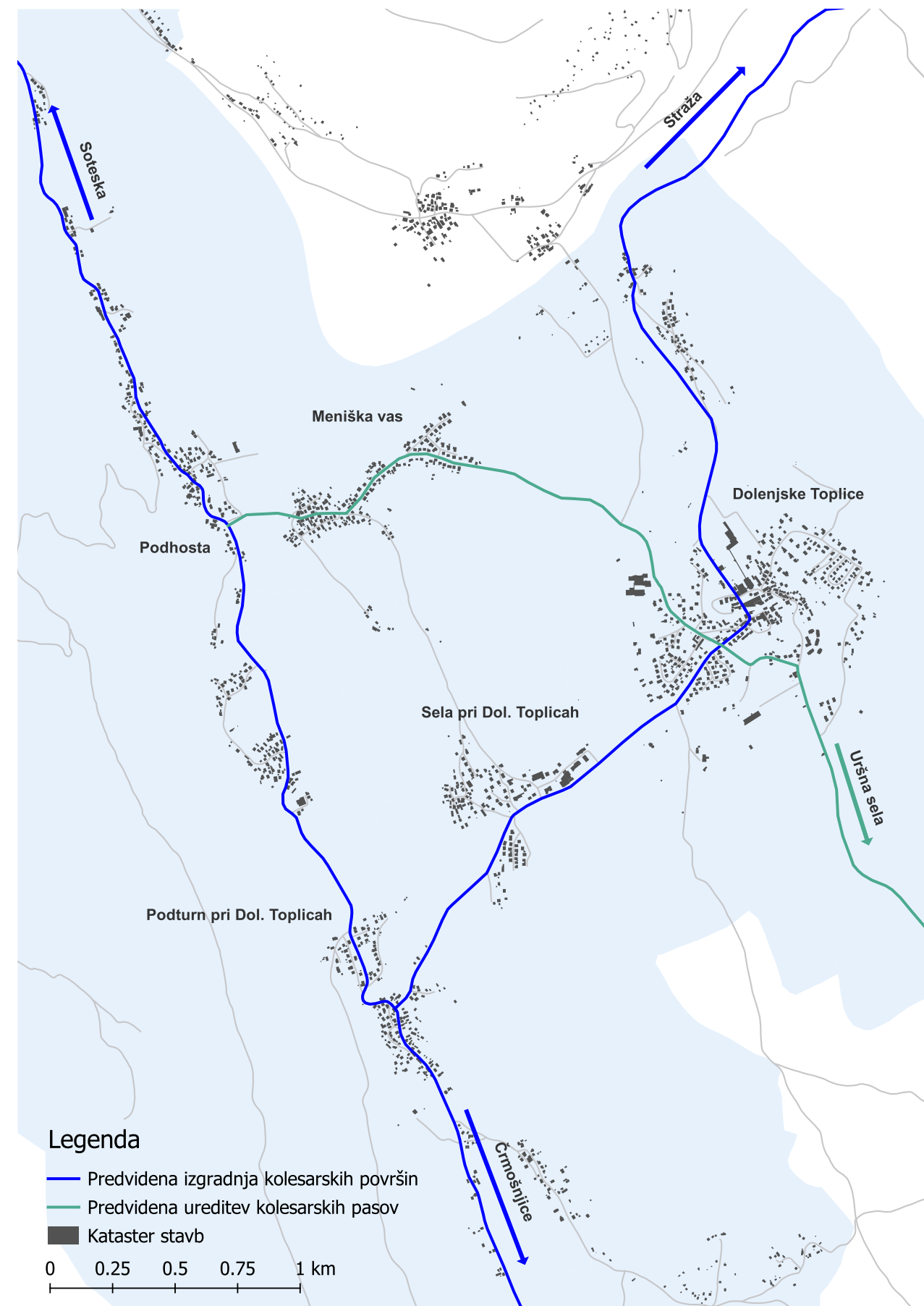


4.2 KOLESARJENJE KOT NEIZKORIŠČEN POTENCIAL

V občini Dolenjske Toplice je kolesarjenje pomembna, a trenutno zapostavljena oblika mobilnosti. Kljub prisotnosti dveh državnih kolesarskih povezav, G10 in D8, občina nima razvite varne in udobne kolesarske infrastrukture. Ceste, po katerih poteka promet, so ozke in pogosto preobremenjene z motornimi vozili, kar onemogoča varno vožnjo s kolesom. Zaradi pomanjkanja fizično ločenih površin ljudje pot pogosto raje opravijo z avtomobilom. Obstoječe označene poti so v praksi neprimerne za vsakodnevno vožnjo, predvsem za ranljivejše skupine, kot so otroci in starejši.



Načrtovana širitev omrežja kolesarskih poti bi pomembno prispevala k zmanjšanju motornega prometa, izboljšanju kakovosti zraka in večji prometni varnosti. Prav tako je v Dolenjskih Toplicah vzpostavljena postaja za izposajo koles GoNm, vendar ostaja premalo izkoriščena. Če bi bila izposoja podprta z več postajami in boljšimi povezavami med naselji, bi sistem postal učinkovit del lokalne mobilnosti.

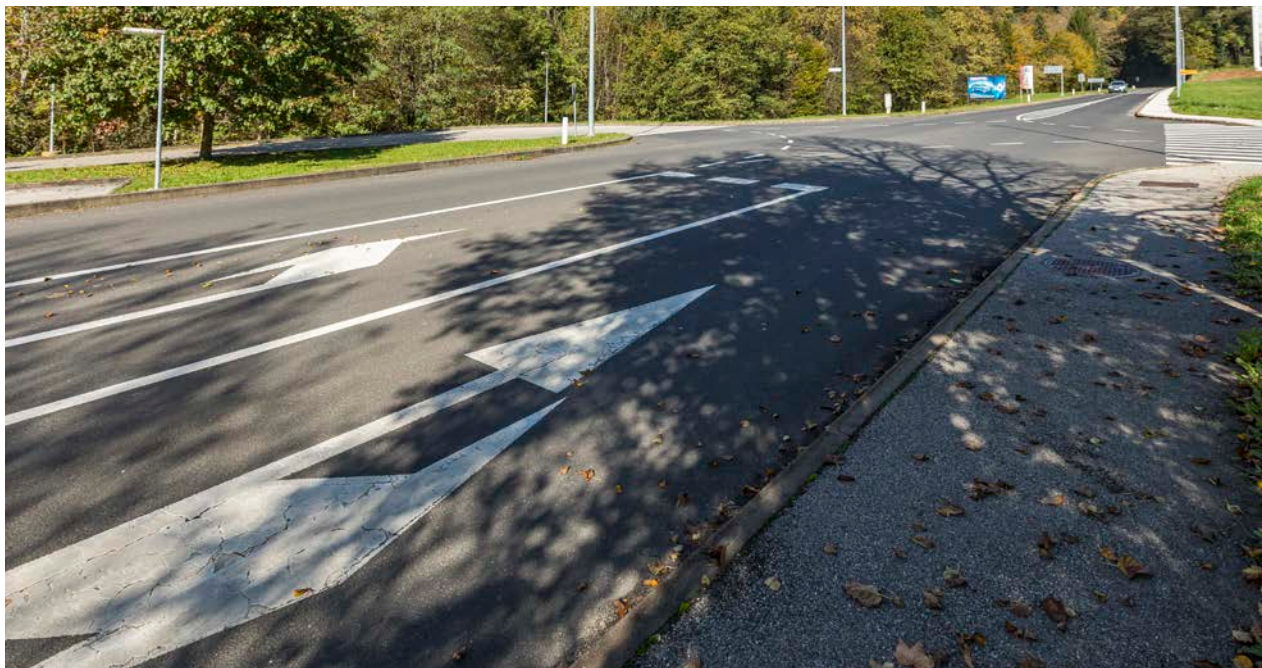


Shematski prikaz predvidene kolesarske infrastrukture

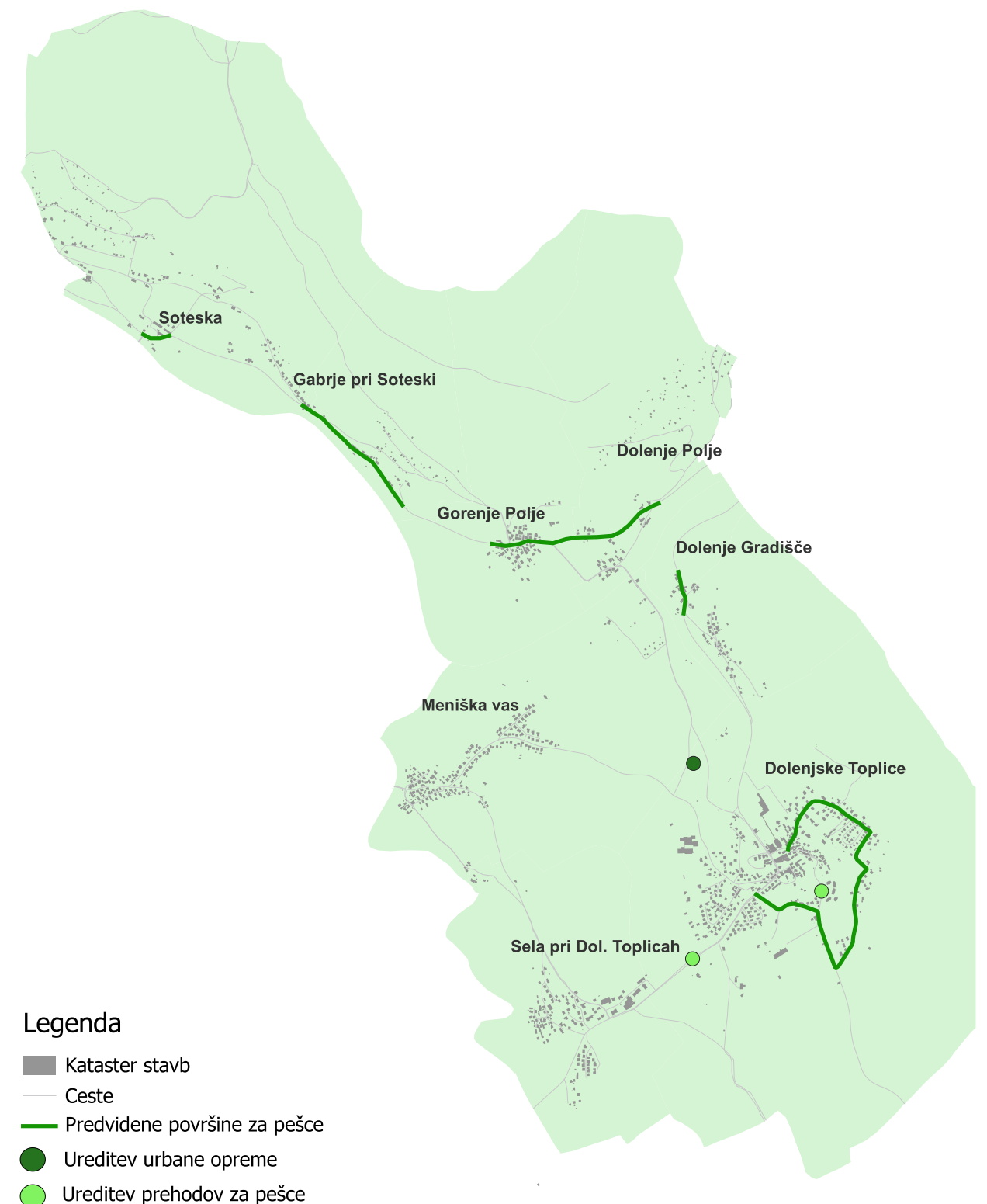
4.3 KREPITEV VARNE HOJE V VSEH DELIH OBČINE

Z vidika trajnostne mobilnosti ima hoja večplastne prednosti: je okolju prijazna, izboljšuje zdravje, zmanjšuje stroške mobilnosti in povečuje družbeno vključenost. V občini, kjer kar precejšnje število prebivalcev dnevno opravlja kratke poti, ima krepitev hoje velik potencial. Pomembno je, da občina načrtuje sklenjeno omrežje varnih pešpoti, tudi med manjšimi naselji, kjer danes prevladuje prometna infrastruktura, namenjena motornim vozilom. S tem bi hoja postala enakovredna oblika mobilnosti, ne le zasilna izbira za tiste brez avtomobila.

Za učinkovito ureditev hoje je potrebna kombinacija infrastrukturnih ukrepov (pločniki, osvetlitev, prehodi za pešce) in mehkih ukrepov, kot so kampanje za spodbujanje aktivne mobilnosti ter vključevanje prebivalcev v načrtovanje in spremljanje poti. Uvedba programov za šolske poti ter ureditev varnih površin za pešce skozi naselja in povezovanje obstoječih poti v omrežje lahko bistveno povečajo uporabo hoje in izboljšajo varnost vseh udeležencev v prometu.



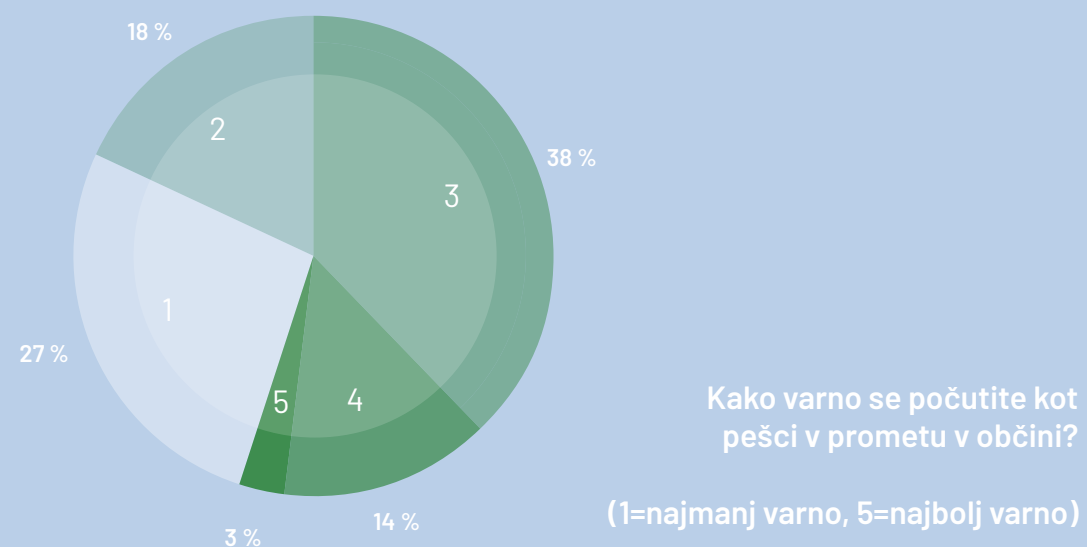
Številna naselja ali deli naselij v občini, denimo Gorenje Polje in Cvilje, ustrezno urejenih površin za pešce še vedno nimajo. Prebivalci pogosto opozarjajo na nevarne cestne odseke brez pločnikov, kjer so v prometu udeleženi skupaj z motornimi vozili, kar zmanjšuje občutek varnosti. Prav tako so mnogi prehodi slabo označeni in neosvetljeni, na nekaterih mestih pa celo manjkajo.



Shematski prikaz predvidene infrastrukture za pešce

4.4 ZAGOTAVLJANJE VEČJE VARNOSTI PEŠCEV

Podatki iz ankete med splošnim prebivalstvom iz leta 2024 kažejo na skrb vzbujajočo ugotovitev – kar 38 % vprašanih se v vlogi pešcev v prometu ne počuti varnih, občutek varnosti jih je navedlo le 17 %. Ta razkorak jasno kaže, da občina potrebuje celovit pristop k izboljšanju prometne varnosti za ranljive skupine. To vključuje tako infrastrukturne izboljšave (pločniki, prehodi za pešce, osvetlitev) kot tudi mehke ukrepe, kot sta ozaveščanje in prometna vzgoja.



Posebna pozornost mora biti namenjena lokacijam, kjer se zadržujejo otroci in starejši – pri šolah, domovih za ostarele in javnih ustanovah. Prometno varnost lahko izboljšamo tudi z zmanjševanjem hitrosti vozil v naseljih, jasnim označevanjem nevarnih odsekov in ukrepi za umirjanje



4.5 DOSTOPEN IN UČINKOVIT JAVNI PREVOZ ZA VSE

Čeprav občina razpolaga z več avtobusnimi postajališči, rezultati ankete kažejo, da večina prebivalcev javnega prevoza ne uporablja. Razlogi za to vključujejo slabo pokritost naselij z avtobusnimi linijami, preredke povezave v voznih redih, pomanjkanje nadstrešnic in premalo povezovanja z drugimi oblikami mobilnosti. Le 14 % vprašanih meni, da je povezanost krajev v občini z javnim prevozom zadostna.

Pomembna priložnost se kaže v izboljšanju voznih redov, usklajevanju z delovnimi in šolskimi urniki ter vključevanju alternativnih oblik, kot so prevozi na klic. Občina nekatere dobre prakse, na primer brezplačne prevoze za upokoјence in invalide, že izvaja, a bi jih lahko razširili in nadgradili. Usmeritev v povezovanje z regionalnimi linijami proti Novemu mestu in naprej proti Ljubljani bi občanom olajšala dostop do širšega območja. Pomembna naloga je tudi prenova postajališč – ureditev varnih prehodov, klopi, informativnih tabel ter povezav s kolesarsko in peš infrastrukturo. S sodobnimi pristopi, kot sta obveščanje o voznih redih in nakup vozovnic na daljavo, lahko občina naredi pomemben korak v smeri večje uporabe trajnostne mobilnosti.



4.6 OBVLADOVANJE TOVORNEGA PROMETA

Dolenjske Toplice ležijo ob dveh pomembnih prometnicah – regionalni cesti R2-419, ki povezuje občino z Novim mestom, in R1-216, ki povezuje Črnomelj in Žužemberk. Skozi občinsko središče vodi regionalna cesta R3-733 Vavta vas–Dolenjske Toplice–Podturn.

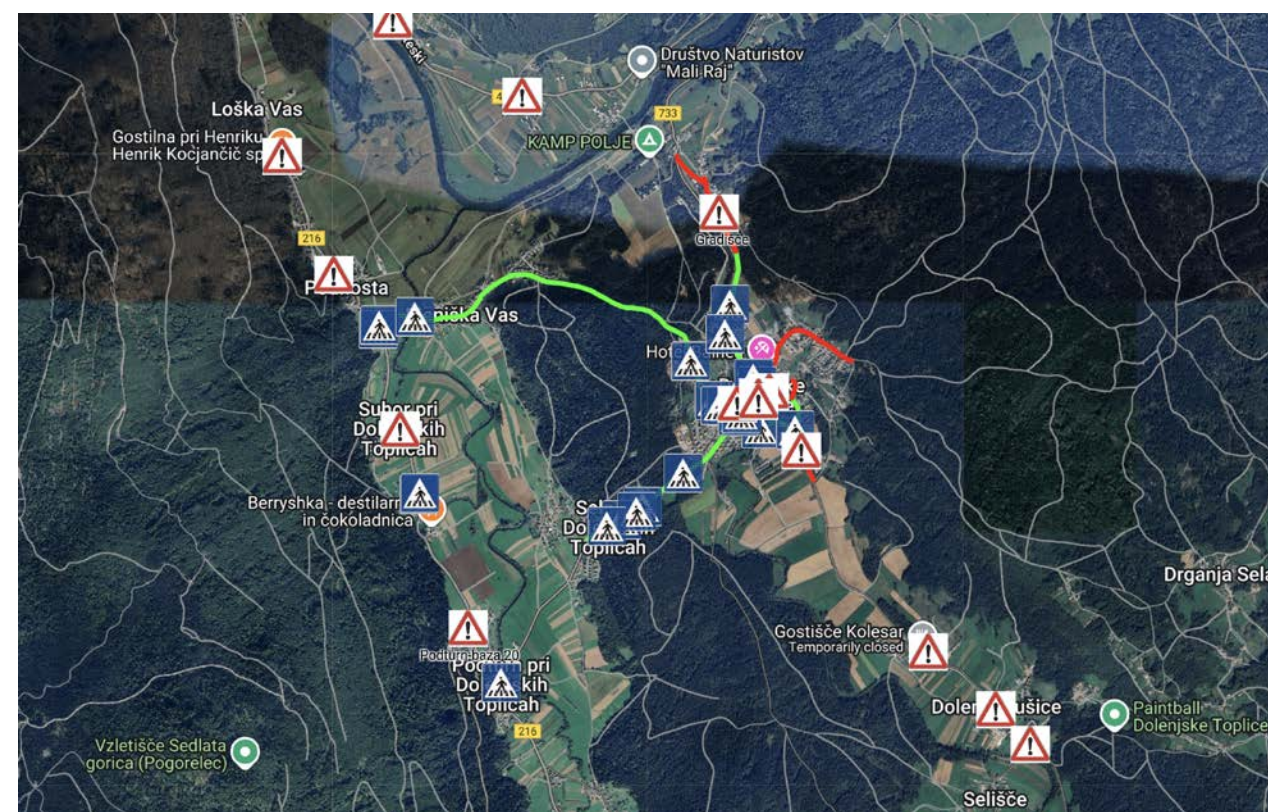
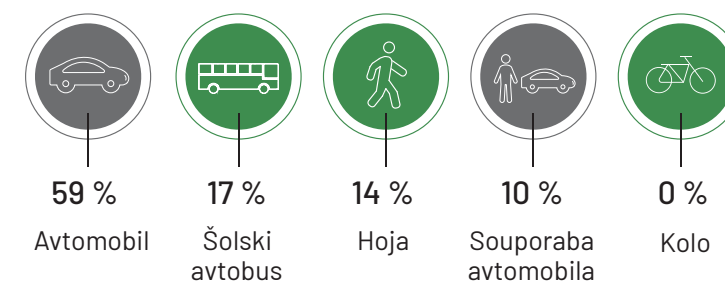
Prisotnost težkega tovornega prometa dodatno prispeva k onesnaženosti, hrupu in zmanjšani kakovosti bivanja. Občani izražajo potrebo po zmanjšanju tranzitnega prometa, občina načrtuje gradnjo obvozne ceste. Ta bi prometno obremenitev preusmerila mimo naselja ter izboljšala pogoje za pešce, kolesarje in prebivalce središča občine.



4.7 VARNE POTI V ŠOLO

Prometna varnost otrok je eden ključnih kazalnikov kakovosti prometne ureditve v občini. V Dolenjskih Toplicah kar 59 % osnovnošolcev v šolo vozijo z avtomobilom (najpogostejše starši). Takšen način prevoza ni le okoljsko problematičen, temveč v času prihoda in odhoda otrok ustvarja dodatne prometne obremenitve. Le 14 % učencev v šolo pride peš, kolesa ne uporablja nihče.

Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v šolo:



Digitaliziran načrt šolskih poti

Te številke kažejo na nezadostno infrastrukturo. Poskrbeti je treba za izboljšave pločnikov, uvedbo različnih promocijskih programov, umirjanje prometa na šolskih poteh in vključevanje otrok v prometno vzgojo. Skupaj s starši in šolo je mogoče ustvariti varno in spodbudno okolje za aktivno mobilnost otrok.

4.8 SPREJEMANJE UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Prehitra vožnja pomeni resno grožnjo za varnost in kakovost življenja v mnogih naseljih občine. Številne ulice, ki potekajo skozi strnjena naselja, so ozke in ne omogočajo varnega sobivanja različnih udeležencev v prometu.

Občani izražajo potrebo po umirjanju prometa z uporabo fizičnih ukrepov, kot so t. i. »ležeči policaji«, zožitve cestišča ali postavitve radarjev. Uvedba območij omejene hitrosti (»cona 30«) bi lahko pomembno izboljšala pogoje za hojo in kolesarjenje ter splošno počutje. Občina že prepoznava potrebo po tovrstnih ukrepih in jih vključuje v načrtovalske dokumente.



4.9 PROMETNA KULTURA IN OZAVEŠČENOST KOT TEMELJ SPREMEMB

Iz ankete za splošno javnost (2024) je razvidno, da je vpliv prometa na okolje pri izbiri potovalnega načina najmanj pomemben kriterij. Hitrost, udobje in dostopnost imajo prednost pred trajnostnimi vidiki. To kaže na potrebo po dolgoročnem prizadevanju za spremembe prometne kulture.

Uvajanje prometne vzgoje v šolah, informacijske kampanje, javne razprave in vključevanje prebivalcev so ključna orodja za grajenje ozaveščenosti.



PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

Pri oblikovanju OCPS je bistveno, da se natančno prepoznajo obstoječe prometne razmere ter izzivi in razvojne priložnosti na področju mobilnosti. Na osnovi strokovnih opazanj, izkušenj lokalnih deležnikov in analize trenutnega stanja so bili izpostavljeni prometni izzivi, ki vplivajo na vsakodnevno mobilnost prebivalcev in delovanje lokalnega gospodarstva. Občina Dolenjske Toplice se sooča z izzivi, kot so razpršenost naselij, omejena ponudba na področju javnega prometa in pomanjkljiva povezanost med različnimi oblikami mobilnosti. Izstopa tudi potreba po boljši urejenosti šolskih poti in večji trajnostni dostopnosti turističnih in naravnih znamenitosti.



Kljub tem izzivom pa občina že izkazuje pomembne dosežke, ki so trdna osnova za prihodnji razvoj trajnostne mobilnosti. Med najpomembnejše sodijo pridružitve sistema za izposajo koles GoNm, vzpostavitev prostovoljnega sistema prevozov za starejše »Pelji me, prosim« in celostna revitalizacija grajskega kompleksa Soteska, kjer so uredili nove sprehajalne poti ter namestili urbano opremo, igrala in e-kolesa. Takšne pobude pomembno prispevajo k izboljšanju pogojev za aktivno mobilnost in povečujejo kakovost bivanja. To poglavje tako povzema ključne izzive in priložnosti, ki bodo služili kot podlaga za oblikovanje konkretnih ukrepov, s katerimi bo lahko občina Dolenjske Toplice okrepila svojo usmeritev k trajnostno naravnani prometni ureditvi.

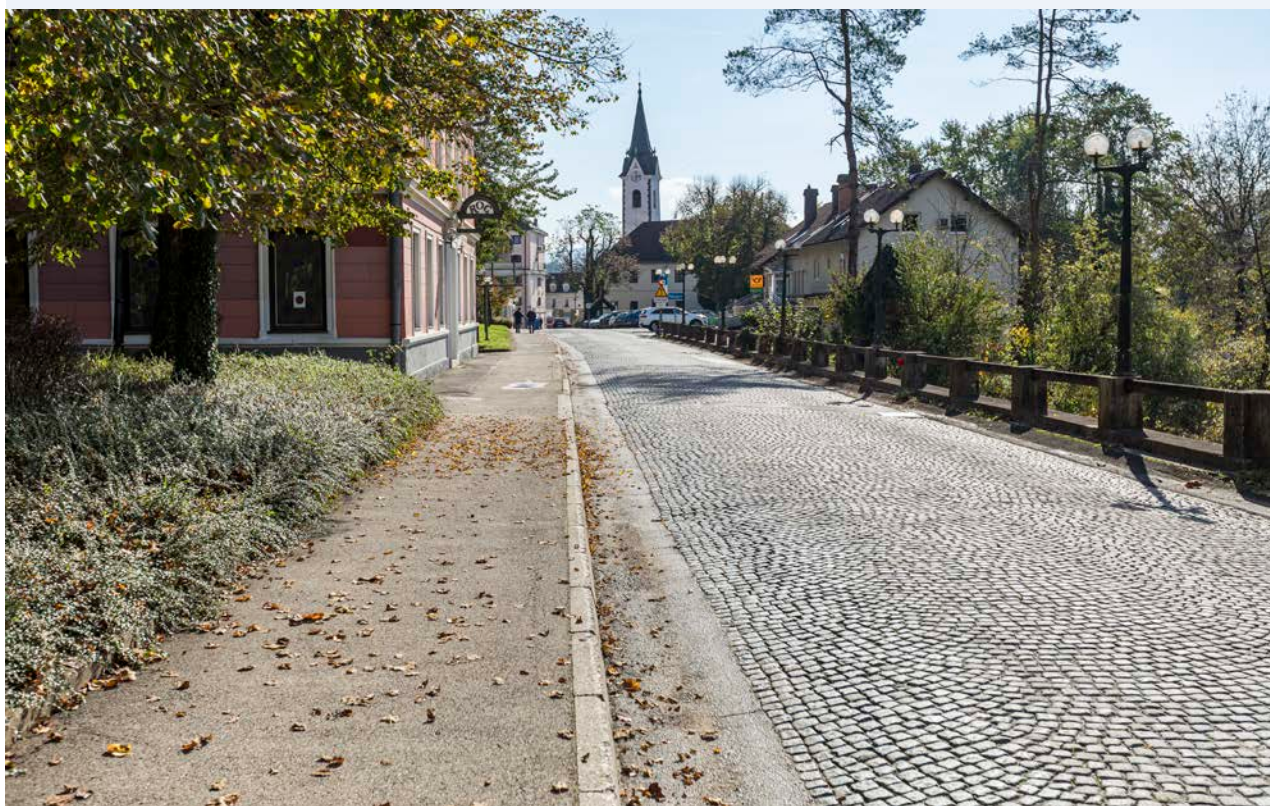
IZZIVI, S KATERIMI SE OBČINA SPOADA:

- pomanjkanje urejenih rekreacijskih in družabnih površin v vseh delih občine
- visok delež uporabe osebnih avtomobilov zaradi nezadostne ponudbe na področju javnega prevoza in trajnostnih oblik mobilnosti
- neustrezna ureditev površin za pešce
- neustrezna kolesarska infrastruktura
- nezadostna dostopnost turističnih destinacij in naravnih znamenitosti z javnim prevozom
- nezadostna prometna povezanost z osnovnimi storitvami (zdravstveni dom, trgovine, šole)
- prevelika hitrost vozil na glavnih prometnicah v naseljih
- pomanjkanje kolesarskih stez



PRILOŽNOSTI ZA RAZVOJ:

- pomanjkanje urejenih rekreacijskih in družabnih površin v vseh delih občine
- visok delež uporabe osebnih avtomobilov zaradi nezadostne ponudbe na področju javnega prevoza in trajnostnih oblik mobilnosti
- neustrezna ureditev površin za pešce
- neustrezna kolesarska infrastruktura
- nezadostna dostopnost turističnih destinacij in naravnih znamenitosti z javnim prevozom
- nezadostna prometna povezanost z osnovnimi storitvami (zdravstveni dom, trgovine, šole)
- prevelika hitrost vozil na glavnih prometnicah v naseljih
- pomanjkanje kolesarskih stez



PRIORITETE OBČINE:

- umeščanje peš in kolesarskih povezav med naselji in znotraj njih, s ciljem krepitve trajnostnih oblik mobilnosti v občini
- večanje prometne varnosti z uvajanjem območij omejene hitrosti in ostalimi ukrepi za umirjanje motornega prometa v naseljih
- zmanjšanje deleža uporabe osebnih avtomobilov in obremenjevanja občinskega središča z motornim prometom
- ozaveščanje in vključevanje občanov z izvajanjem delavnic in aktivnosti na temo spodbujanja aktivne in trajnostne mobilnosti

PET STEBROV ZA VARNO, DOSTOPNO IN ZELENO OBČINO

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 stebel v strategiji je zasnovan tako, da odraža celovito usmeritev v prihodnost in obravnava ključne izzive mobilnosti, s katerimi se sooča občina.

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



STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
CPN	Ozaveščanje in izvajanje ukrepov, ki bodo motivirali prebivalce in krepili uporabo trajnostnih načinov s poudarkom predvsem na hoji in kolesarjenju	- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci - Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa - Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti	Do leta 2032 izvesti 70 % vseh ukrepov v akcijskem načrtu OCPS Dolenjske Toplice

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
HOJA	Vzpostavitev površin za pešce, kjer še niso zagotovljene, za večjo varnost in privlačnost javnega prostora	- Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti - Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Delež hoje kot načina prihoda na delo do leta 2032 zvišati s 16 % na 21 %

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
KOLESARJENJE	Vzpostavitev sistema kolesarskih povezav za vsakodnevne poti občanov	- Kolesarjenje vsem enakovredno dostopno - Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Delež kolesarjev na glavni prometnici v občini do leta 2032 zvišati z 0,5 % na vsaj 3 %

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
JPP	Sanacija avtobusnih postajališč in izvajanje ukrepov za povečanje uporabe javnega potniškega prometa	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Število potnikov na avtobusih javnega prevoza na glavni prometnici v občini do leta 2032 zvišati na 7,0 % (zdaj 4,1 %)

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
MOTORNI PROMET	Redno odpravljanje nevarnih in nepreglednih točk v prometu ter izvajanje ukrepov za umirjanje hitrosti	- Umirjanje prometa po naseljih ob glavnih prometnicah - Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Delež osebnih avtomobilov na glavni prometnici v občini do leta 2032 znižati z 79,3 % na 70 %

6.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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

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



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

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.

	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	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente	nizka	+
A3	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvajanjem javnih razprav in delavnic v okviru CPN	nizka	++
A4	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	srednja	+
A5	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	nizka	++
A6	Sodelovanje z okoliškimi občinami pri pripravi regionalne CPS	srednja	+++
A7	Redno izobraževanje odgovornih za promet na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	nizka	+
A8	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	srednja	+



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: Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente

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

A3: Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvajanjem 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.

A4: Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE

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

A5: Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine

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

A6: 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.

A7: Redno izobraževanje odgovornih za promet na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti

Zaučinkovito izvajanje celostne prometne strategije in uvajanje sodobnih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti je ključno, da so zaposleni na občini, pristojni za prometno načrtovanje in urejanje prostora, vključeni v redno strokovno izobraževanje in spremljanje aktualnih trendov. Ukrep predvideva udeležbo odgovornih oseb na strokovnih seminarjih, delavnicah, posvetih, regijskih forumih in usposabljanjih, ki obravnavajo teme, kot so celostno prometno načrtovanje, vključevanje javnosti, digitalizacija mobilnosti, multimodalna vozlišča in vključevanje ranljivih skupin. Poleg udeležbe bo spodbujeno tudi interno prenašanje znanj znotraj občinske uprave.

A8: Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

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



6.2 DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je osnovna in najbolj trajnostna oblika mobilnosti – in dostopna je vsem. Z ukrepi, namenjenimi spodbujanju hoje, bomo ustvarili 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	Vsakoletno posodabljanje načrta varnih šolskih poti	srednja	++
B3	Izvedba novih in ureditev obstoječih prehodov za pešce	srednja	++
B4	Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave	srednja	++
B5	Ureditev in označitev varnih šolskih poti in postajališč z zgraditvijo infrastrukture za pešce ter ustrezno signalizacijo za opozarjanje voznikov na prisotnost otrok	visoka	+
B6	Ureditev peš cone, sprehajalnih poti in spremljevalnih parkovnih ureditev	visoka	++
B7	Popravilo obstoječe brvi čez Radeščico na Selih	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: Soteska, Gabrje, Gorenje in Dolenje Polje, Cviblje–Gregorčeva ulica, Brodnikova kapelica–Dolenjske Toplice, ulica Škrile, Dolenje Gradišče ter območje ob predvideni obvoznici. Poleg navedenih se lahko upoštevajo tudi potrebe po dodatnih ukrepih na morebitnih novih lokacijah, ki bi se pojavile v času veljavnosti OCPS in katerih rešitev bo mogoča v naslednjih sedmih letih. To bo prispevalo k izboljšanju prometne varnosti, zmanjšanju uporabe motornih vozil za kratke poti, večji dostopnosti posameznih lokacij in h kakovosti bivanja.

B2: Vsakoletno posodabljanje načrta varnih šolskih poti

Veljavni načrt šolskih poti je zastarel in ne odraža dejanskega stanja na terenu, saj se prometna infrastruktura, prometni tokovi in urbanistične razmere skozi čas spreminjajo. Kakovostno izdelan in posodabljan načrt šolskih poti je temelj za ustrezno prostorsko načrtovanje, postavitev signalizacije in izvajanje izobraževalnih aktivnosti. Ukrep vključuje celovit pregled obstoječega stanja prometne infrastrukture v okolici vrtcev in osnovnih šol, identifikacijo nevarnih točk ter vključevanje različnih deležnikov – otrok, staršev, učiteljev, občinskih služb, policije in prometnih strokovnjakov.

B3: Izvedba novih in ureditev obstoječih prehodov za pešce

Ukrep vključuje načrtovanje in izvedbo novih prehodov za pešce na mestih, kjer ti pogosto prečkajo vozišče, a ustrezna infrastruktura še ni zagotovljena. Novi prehodi bodo označeni z ustrezno talno in vertikalno signalizacijo, osvetljeni in po potrebi dvignjeni, kar bo povečalo vidnost in prispevalo k umirjanju prometa. 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.

B4: Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave

Slabo osvetljene prometne površine ustvarjajo tveganje, zlasti v času popoldanske in jutranje konice, v zimskih mesecih ter na območjih z večjo prisotnostjo ranljivih skupin prebivalstva. Z ukrepom se načrtuje nadgradnja obstoječih svetilk, tako da bo omogočena boljša osvetlitev ob nižji porabi električne energije in manjšem svetlobnem onesnaženju. Poleg tega bo omrežje javne razsvetljave razširjeno na območja, kjer še ni zagotovljena – zlasti ob šolskih poteh, kolesarskih stezah, avtobusnih postajališčih, prehodih za pešce in povezavah med naselji.

B5: Ureditev in označitev varnih šolskih poti in postajališč z zgraditvijo infrastrukture za pešce ter ustrezno signalizacijo za opozarjanje voznikov na prisotnost otrok

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

B6: Ureditev peš cone, sprehajalnih poti in spremljevalnih parkovnih ureditev

Ukrep predvideva ureditev nove peš cone in sprehajalnih poti znotraj območja bodočega športno-rekreacijskega parka v Dolenjskih Toplicah, s ciljem ustvariti varno večnamensko javno zeleno površino za gibanje, oddih in druženje. Območje parka bo namenjeno izključno pešcem in kolesarjem, brez prisotnosti motoriziranega prometa, kar bo prispevalo k višji kakovosti bivanja ter spodbudilo zdrav življenjski slog prebivalcev in obiskovalcev kraja. Sprehajalne poti bodo zasnovane kot dostopne, neprekinjene in varne povezave skozi urejen zeleni prostor; ob njih bodo nameščeni elementi urbane opreme, kot so klopi, koši, pitniki in informativne table. Ob poteh je predvidena zasaditev drevoreda in parkovnih površin, ki bodo zagotavljale senco in mikroklimatsko ugodje ter povečale estetsko vrednost območja. Poudarek bo tudi na celostni ozelenitvi, ki bo zasnovana v skladu s trajnostnimi načeli urejanja prostora.

B7: Popravilo obstoječe brvi čez Radeščico na Selih

Ukrepi predvideva celovito obnovo obstoječe brvi čez potok Radeščica na območju naselja Sela. Brv je trenutno pomembna povezava za lokalno prebivalstvo, saj omogoča neposreden prehod pešcev in kolesarjev čez potok. Zaradi dotrajanosti in pomanjkljivega vzdrževanja pa je konstrukcija v slabem stanju, kar vpliva na varnost in udobje uporabnikov ter zmanjšuje privlačnost hoje in kolesarjenja. Po obnovi bo brv omogočala varno in udobno uporabo skozi vse leto ter bo ponovno vzpostavila pomembno lokalno pot, ki zmanjšuje potrebe po uporabi avtomobila in spodbuja aktivno mobilnost. Ukrep bo izveden v sodelovanju z lokalno skupnostjo ter bo vključeval tudi ureditev dostopnih poti in morebitno dopolnitev z urbano opremo (klopi, označbe). Cilj ukrepa je izboljšati lokalno povezanost, varnost in kakovost bivanja v naselju Sela.



6.3 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 in 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 varnih kolesarnic	srednja	++
C3	Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles	srednja	++
C4	Ureditev kolesarskih pasov na obstoječih cestah	srednja	++
C5	Ureditev kolesarskih počivališč	visoka	++
C6	Programi za spodbujanje kolesarjenja med šolarji in zagotavljanje varnih poti do šol	srednja	+
C7	Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo	nizka	++

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. Predvidene so nove kolesarske povezave s sosednjo občino Straža (v okviru državne kolesarske povezave), povezave Soteska-Podhosta-Podturn, Podturn-Sela-Dolenjske Toplice, Podturn-Črmošnjice ter kolesarska pot ob predvideni obvoznici v Dolenjskih Toplicah. Poleg navedenih bodo obravnavane tudi morebitne nove lokacije, katerih ureditev bo mogoča v naslednjih sedmih letih.

C2: Ureditev varnih kolesarnic

Korak za spodbujanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti in mikromobilnosti ter prilagajanje potrebam sodobnih uporabnikov. Kolesarnice bodo opremljene z zaščitnimi prostori za parkiranje, ki bodo vključevali različne varnostne ukrepe. Prioritetno bo urejena kolesarnica pred osnovno šolo v Dolenjskih Toplicah.

C3: Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles

Razširitev obstoječega avtomatiziranega sistema za izposajo koles 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 postaje urejene na območju naselja Soteska in v centru Dolenjskih Toplic. Cilj je povečati dostopnost sistema, spodbuditi kolesarjenje kot del vsakodnevne mobilnosti ter nadgraditi povezanost z javnim potniškim prometom.

C4: Ureditev kolesarskih pasov na obstoječih cestah

Kolesarski pasovi znotraj vozišča so učinkovit način za ločevanje kolesarjev od motoriziranega prometa, zlasti tam, kjer širina cestišča ne omogoča zgraditve ločenih kolesarskih poti. S tem ukrepom se povečuje preglednost, zmanjšuje možnost konfliktov med različnimi udeleženci v prometu in spodbuja kolesarjenje kot varno alternativo avtomobilu. Kjer bodo pogoji dopuščali, bodo na obstoječih voziščih zarisani ločeni kolesarski pasovi, dopolnjeni z ustrezno horizontalno in vertikalno signalizacijo.

C5: Ureditev kolesarskih počivališč

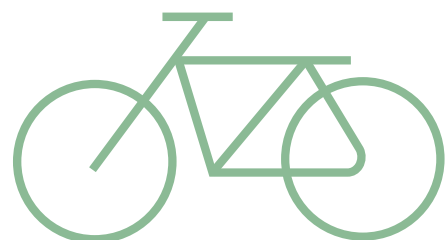
Kolesarska počivališča so pomemben podporni element kolesarske infrastrukture, saj omogočajo varno in udobno ustavljanje med potjo, predvsem na daljših relacijah in na turističnih poteh. Počivališča bodo opremljena z e-kolesi, klopki za počitek in tudi z informacijskimi tablamami s kartami kolesarskih poti, lokalnimi zanimivostmi in napotki za varno kolesarjenje.

C6: Programi za spodbujanje kolesarjenja med šolarji in zagotavljanje varnih poti do šol

Otroci in mladostniki so pri prehodu v bolj trajnostne oblike prevoza pomembna ciljna skupina, zato je ključno, da se jim že zgodaj omogoči pozitivna izkušnja s kolesarjenjem in aktivno udeležbo v prometu. Izobraževalne in promocijske dejavnosti, kot so kolesarski dnevi, delavnice prometne vzgoje in preventivne akcije, bodo potekale v sodelovanju s šolami in policijo, sistematična spodbuda bo namenjena pridobivanju kolesarskih izpitov. Programi bodo prilagojeni lokalnemu kontekstu in razvojnim stopnjam otrok. Učenci bodo skozi praktične vsebine pridobivali znanja o varnem kolesarjenju, prometnih pravilih in pomenu trajnostne mobilnosti.

C7: Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo

V okviru ukrepa bo občina organizirala promocijske kampanje in akcije, ki bodo prebivalce spodbujale k redni uporabi kolesa za pot v službo in druge vsakodnevne opravke. V kampanje bodo vključena lokalna podjetja, javne ustanove in nevladne organizacije, ki bodo svoje zaposlene motivirali s simboličnimi nagradami, tekmovalnimi elementi in skupinskimi izzivi. Kolesarjenje bo promovirano prek družbenih omrežij, plakatov, občinskih glasil in lokalnih medijev, z vidnimi zgledi in pozitivnimi zgodbami občanov.



6.4 ČETRTE STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet 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 postajališč ter varnih prehodov za pešce in dostopov	srednja	+++
D2	Pobuda za povečanje frekvence linij avtobusnega prometa	nizka	++
D3	Analiza potreb prebivalstva po JPP s predlogi	srednja	++
D4	Ažurno informiranje občanov o ponudbi, spremembah in voznih redih JPP	nizka	+
D5	Promocija in spodbujanje ponudbe in uporabe prevozov za starejše (Pelji me, prosim)	nizka	+

D1: Ureditev avtobusnih postajališč ter varnih prehodov za pešce in dostopov
Izboljšanje obstoječih postajališč bo zagotovilo večjo varnost, udobje in dostopnost za vse uporabnike javnega prevoza. Ureditve bodo zajemale postavitev zaščitnih nadstreškov, klopi in jasnih označb ter izboljšanje dostopa za osebe z omejeno mobilnostjo. Namen ukrepa je spodbujanje uporabe javnega prevoza ter zagotavljanje kakovostne in trajnostne infrastrukture, kar bo prispevalo k večji dostopnosti in udobju za vse potnike. Prioritetno bo potekala ureditev avtobusnih postajališč Soteska, Gabrje, Gorenje Polje, Dolenje Polje, Dolenje Gradišče in Soteska–Podhosta ter obračališča pri stari žagi na Močilah.

D2: Pobuda za povečanje frekvence linij avtobusnega prometa
Redki odhodi avtobusov in dolgi časovni razmiki med posameznimi vožnjami prebivalce pogosto odvrčajo od uporabe javnega prevoza, saj jim ne omogočajo prilagodljivega, zanesljivega in časovno učinkovitega potovanja, še posebej v času

zunaj prometnih konic, ob koncih tedna in ob praznikih. Cilj ukrepa je izboljšati osnovno mobilnost vseh skupin prebivalcev, še posebej tistih brez dostopa do osebnega avtomobila – starejših, mladih, oseb z oviranostmi in turistov. Pobuda vključuje sodelovanje z upravljavci JPP in identifikacijo najbolj kritičnih časovnih vrzeli.

D3: Analiza potreb prebivalstva po JPP s predlogi novih linij in preučitev možnosti razvoja JPP v občini

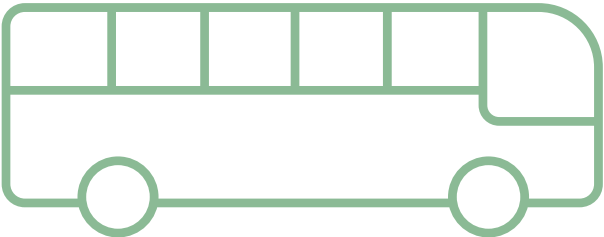
Namen ukrepa je zagotavljanje prometne enakosti za vse prebivalce občine, zmanjšanje prometne izključenosti ranljivih skupin in spodbuda prehoda z osebnega avtomobila na javni prevoz. Izvedena bo celovita analiza potovalnih navad, potreb in izzivov občanov – z anketami, delavnicami in analizami prostorskih značilnosti (npr. gostota poselitve, lokacije storitvenih središč, delovnih mest, šol, javnih ustanov). Vključeni bodo tako vsakodnevni uporabniki kot tudi tisti, ki danes javnega prevoza ne uporabljajo, ob boljših pogojih pa bi ga. Na podlagi rezultatov bodo oblikovani konkretni predlogi za izboljšanje – v obliki novih avtobusnih linij, podaljšanj obstoječih relacij, uvedbe krožnih povezav znotraj občine ali povezovanja z regijskimi središči.

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

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

D5: Promocija in spodbujanje ponudbe in uporabe prevozov za starejše (Pelji me, prosim)

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



6.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET

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

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

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



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

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
E1	Rekonstrukcije in ureditve občinskih cest	visoka	+++
E2	Rekonstrukcije in ureditve državnih cest	visoka	+++
E3	Zgraditev obvoznice v Dolenjskih Toplicah	visoka	+++
E4	Odprava nepreglednih točk	srednja	++
E5	Umirjanje prometa z infrastrukturo in prometnimi režimi	srednja	++
E6	Ureditev neurejenih parkirišč	srednja	++
E7	Načrt vodenja prometa in označitev cest	srednja	+
E8	Krepitev nadzora in ozaveščanja za boljšo prometno kulturo	nizka	++



E1: Rekonstrukcije in ureditve občinskih cest

E2: Rekonstrukcije in ureditve občinskih 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 prenovu poškodovanih cestnih odsekov, razširitve ozkih cest ter ureditev odvodnjavanja, robnikov, talnih označb in javne razsvetljave, kjer ta manjka. V gradnjo novih cest bodo vključeni tudi elementi za trajnostno mobilnost – robni pločniki, prehodi za pešce in dostopi za kolesarje, pa tudi upoštevanje dostopnosti za vse uporabnike.

E3: Zgraditev obvoznice v Dolenjskih Toplicah

Ukrep predvideva zgraditev obvoznice mimo naselja Dolenjske Toplice; prevzela bo večino motornega, predvsem pa tranzitnega in tovarnega prometa, ki trenutno poteka skozi središče naselja. Namen obvoznice je razbremeniti obstoječo cesto, izboljšati prometno varnost, znižati raven hrupa in onesnaženosti ter izboljšati kakovost bivanja za prebivalce in obiskovalce turističnih namestitev.

E4: Odprava nepreglednih točk

Nepregledne točke na cestnem omrežju pomenijo resno tveganje za nastanek prometnih nesreč, saj zmanjšujejo vidljivost, povečujejo možnost konfliktov med udeleženci in onemogočajo pravočasno zaznavanje dogajanja v prometu. Pogosto se pojavljajo v križiščih, pri izvozih z zasebnih zemljišč, v bližini ovinkov, grmovja ali parkiranih vozil. Pri odpravljanju nepreglednih točk bo poudarek na hitrih, učinkovitih in finančno sorazmernih rešitvah, ki lahko bistveno pripomorejo k večji preglednosti in s tem varnosti. Ukrep se bo izvajal v sodelovanju z lokalnimi skupnostmi, ki najbolje poznajo kritične točke v okolju. S tem bo občina ustvarila varnejše prometno okolje, povečala zaupanje uporabnikov v prometno ureditev ter spodbudila uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

E5: Umirjanje prometa z infrastrukturo in prometnimi režimi

Prehiter promet, predvsem skozi strnjena naselja ali mimo šol in vrtcev, pomeni nevarnost za pešce in kolesarje ter pri lokalnem prebivalstvu zmanjšuje občutek varnosti. Ukrep to težavo celovito rešuje z uvedbo prostorskih in prometnih ureditev, ki fizično in psihološko vplivajo na zmanjšanje hitrosti ter izboljšanje preglednosti in reda v prometu. Infrastrukturni ukrepi vključujejo postavitve hitrostnih ovir (»ležeči policaji«, ploščadi, zožitve vozišča), ureditev prometnih otokov in zavijalnih pasov, uvedbo enosmernih režimov, dvignjene prehode za pešce, zožitev vozišč ali obcestne zasaditve.

E6: Ureditev neurejenih parkirišč

Neurejena makadamska parkirišča so pogosto slabo označena, glede na svoj potencial neizkoriščena, ob dežju težko prevozna, prisotno pa je tudi nekontrolirano odtekanje meteorne vode. Poleg tega so nejasne meje med

posameznimi parkirnimi mesti pogosto vir prometne zmede in nevarnosti. Z ureditvijo takšnih parkirišč se vzpostavi urejen prometni režim ter izboljša dostopnost in varnost, pa tudi vizualna podoba prostora. Urejenost parkirišč je še posebej pomembna v bližini javnih ustanov, izhodišč za pohodništvo, ob turističnih ali športno-rekreacijskih atrakcijah ter ob priključkih na javni potniški promet (P+R). S kakovostno izvedbo ukrepa se povečuje učinkovitost izrabe prostora, zmanjšuje vpliv prometa na okolje in izboljšuje celostna prometna izkušnja uporabnikov.

E7: Načrt vodenja prometa in označitev cest

V manjših naseljih ali na območjih z razpršeno poselitvijo pogosto ni ustreznega sistema prometne signalizacije, kar med udeleženci v prometu povzroča zmedo, povečuje nevarnost prometnih nesreč in zmanjšuje učinkovitost cestnega omrežja. Prav tako v posameznih primerih manjkajo usmerjevalne table, oznake za enosmerne ceste ali omejitve hitrosti, opozorila o bližini šol in drugih občutljivih točk. Poleg varnosti bo poudarek tudi na preglednosti za obiskovalce in turiste ter na skladnosti z zakonodajo in priporočili Direkcije RS za infrastrukturo. Ukrep bo omogočil dolgoročno načrtovanje vzdrževanja prometne opreme in boljše usklajevanje z drugimi ukrepi s področja trajnostne mobilnosti.

E8: Krepitev nadzora in ozaveščanja za boljšo prometno kulturo

Prometna infrastruktura sama po sebi ni dovolj za zagotavljanje varnega okolja, če udeleženci v prometu ne upoštevajo prometnih pravil, hitrostnih omejitev in načel strpnosti. Pogosti prekrški, kot so nepravilna vožnja skozi naselja, neupoštevanje prehodov za pešce ali uporaba mobilnih telefonov med vožnjo, negativno vplivajo na varnost vseh, še posebej ranljivih skupin, kot so otroci, starejši in kolesarji. Poleg nadzora bo poudarek na dolgoročnem ozaveščanju – s kampanjami v občinskem glasilu, na družbenih omrežjih, v šolah in na javnih dogodkih. Organizirane bodo delavnice o prometni varnosti, preventivne akcije ter dogodki s sodelovanjem policije, društev in prostovoljcev.

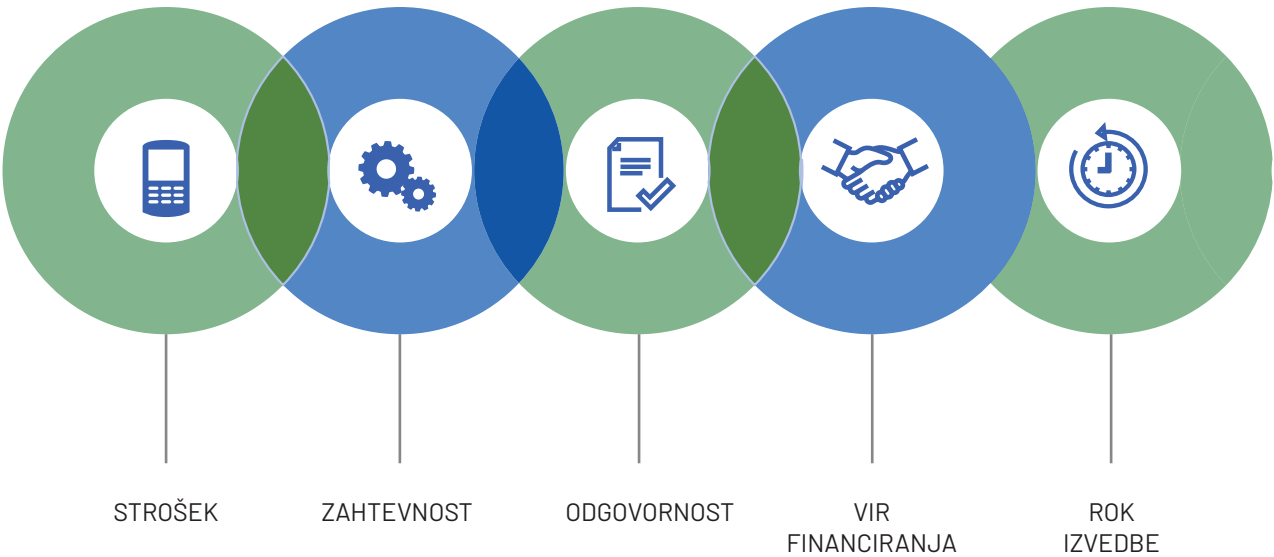


7

AKCIJSKI NAČRT

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

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



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na ranljivejših skupinah udeležencev v prometu	1.000 €/leto	srednja	OB. DT, OŠ DT, SPV CP ODT	OB. DT, RS, EU	2025-2032
A2	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente	1.500 €/leto	majhna	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2025-2032
A3	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvajanjem javnih razprav in delavnic v okviru CPN	1.000 €/leto	majhna	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2025-2032
A4	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	5.000 €/leto	srednja	OB. DT	OB. DT	2025-2032
A5	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	1.000 €/leto	majhna	OB. DT	OB. DT	2025-2032
A6	Sodelovanje z okoliškimi občinami pri pripravi regionalne CPS	1.500 €/leto	srednja	OB. DT, JV-REGIJA	OB. DT	2025-2032
A7	Redno izobraževanje odgovornih za promet na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	1.000 €/leto	majhna	OB. DT	OB. DT	2025-2032
A8	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	10.000 €/leto	srednja	OB. DT, OŠ DT, SPV CP ODT	OB. DT	2025-2032



HOJA						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
B1	Zgraditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij		visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS	
B1.1	Soteska	771.926 €				2027-2032
B1.2	Gabrje	3.225.661 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS	2027-2032
B1.3	Gorenje Polje	834.770 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS	2027-2032
B1.4	Dolenje Polje	2.305.580 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS	2027-2032
B1.5	Cviblje–Gregorčeva ulica	1.000.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT	2027-2032
B1.6	Brodnikova kapelica–Toplice	700.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT	2027-2032
B1.7	Ulica Škrile	1.000.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT	2027-2032
B1.8	Dolenje Gradišče	5.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS	2026-2032
B1.9	Ob obvoznici v Dolenjskih Toplicah	1.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS	2027-2032
B2	Vsakoletno posodabljanje načrta varnih šolskih poti	500 €/leto	srednja	OB. DT, OŠ DT, DRSI	OB. DT	2026-2032
B3	Izvedba novih in ureditev obstoječih prehodov za pešce					
B3.1	Lekarna–zdr. ambulanta	50.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2027-2032
B3.2	Roška cesta (pokopališče, Sela-pri AP)	50.000 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS	2027-2032
B4	Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave					
B4.1	Cesta na Cviblje	30.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2027-2032
B4.2	Grič pri Podturnu	30.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2027-2032
B4.3	Čakališča AP (Kočevske Poljane, Občice, Podhosta)	1.500 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS	2025
B5	Ureditev in označitev varnih šolskih poti in postajališč z zgraditvijo infrastrukture za pešce ter ustrezno signalizacijo za opozarjanje voznikov na prisotnost otrok	5.000 €	visoka	OB. DT, OŠ DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2025-2032
B6	Ureditev peš cone, sprehajalnih poti in spremljevalnih parkovnih ureditev					
B6.1	Športno-rekreacijski park Dolenjske Toplice	2.000.000 €	visoka	OB. DT, RS	OB. DT, RS, EU	2027-2032
B7	Popravilo obstoječe brvi čez Radeščico na Selih	150.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2027-2032

KOLESARJENJE						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
C1	Zgraditev kolesarskih površin					
C1.1	Dolenjske Toplice–Straža	4.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027-2032
C1.2	Soteska–Podhosta–Podturn	4.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027-2032
C1.3	Podturn–Sela–Dolenjske Toplice	15.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027-2032
C1.4	Podturn–Črmošnjice	3.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027-2032
C1.5	Ob obvoznici v Dolenjskih Toplicah	1.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027-2032
C2	Ureditev varnih kolesarnic					
C2.1	Osnovna šola DT	5.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2026
C3	Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles					
C3.1	Soteska	5.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2025-2032
C3.2	Dolenjske Toplice– center	5.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2025-2032
C4	Ureditev kolesarskih pasov na obstoječih cestah					
C4.1	Dolenjske Toplice–Meniška vas	7.500 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2027-2032
C4.2	Dolenjske Toplice–Uršna sela	5.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2027-2032
C5	Ureditev kolesarskih počivališč					
C5.1	Soteska	10.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2025
C6	Programi za spodbujanje kolesarjenja med šolarji in zagotavljanje varnih poti do šol	500 €/leto	srednja	OB. DT, OŠ DT, SPV CP ODT	OB. DT, RS, EU	2026-2032
C7	Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo	500 €/leto	nizka	OB. DT, OŠ DT, SPV CP ODT	OB. DT	2026-2032



JAVNI POTNIŠKI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
D1	Ureditev avtobusnih postajališč ter varnih prehodov za pešce in dostopov					
D1.1	Soteska	75.000 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2026–2027
D1.2	Gabrje	75.000 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027–2032
D1.3	Gorenje Polje	75.000 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027–2032
D1.4	Dolenje Polje	75.000 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027–2032
D1.5	Dolenje Gradišče	75.000 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027–2032
D1.6	Soteska–Podhosta	300.000 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2026–2028
D1.7	Ureditev novega avtobusnega postajališča in obračališča pri stari žagi na Močilah	100.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2027–2032
D2	Pobuda za povečanje frekvenca linij avtobusnega prometa	1.000 €	nizka	OB. DT	OB. DT	2025–2032
D3	Analiza potreb prebivalstva po JPP s predlogi novih linij in preučitev možnosti razvoja JPP v občini	5.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2027–2032
D4	Ažurno informiranje občanov o ponudbi, spremembah in voznih redih JPP	250 €/leto	nizka	OB. DT	OB. DT	2025–2032
D5	Promocija in spodbujanje ponudbe in uporabe prevozov za starejše (Pelji me, prosim)	500 €/leto	nizka	OB. DT	OB. DT	2025–2032

MOTORNI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
E1	Rekonstrukcije in ureditve občinskih cest					
E1.1	Center Dolenjskih Toplic	1.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027–2032
E1.2	Cvibljje–Gregorčeva–Cvibljje (nad kapelico)	1.000.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2027–2032
E1.3	Dolenjske Toplice–Dolenje Polje (mimo čistilne naprave)	3.000.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2028–2032
E2	Rekonstrukcije in ureditve državnih cest					
E2.1	Soteska–Podhosta–Podturn	9.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2026–2032
E2.2	Soteska–Dolenje Polje	7.137.939 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027–2032
E2.3	Dolenje Gradišče	5.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027–2032
E3	Zgraditev obvoznice v Dolenjskih Toplicah	7.000.000 €	visoka	OB. DT, DRSI, MOPE	OB. DT, RS, EU	2027–2032
E4	Odprava nepreglednih točk					
E4.1	Priključek Gradišče	300.000 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2026–2028
E4.2	Dolenje Sušice–odcep za Drganja sela	300.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2026–2028
E4.3	Sela–pri AP	300.000 €	srednja	OB. DT, DRSI	OB. DT, RS, EU	2027–2032
E5	Umirjanje prometa z infrastrukturo in prometnimi režimi					
E5.1	Meniška vas	10.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2026
E5.2	Soteska	771.927 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2026
E5.3	Sela (na občinskih cestah)	250.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2027
E5.4	Dodatni prikazovalniki hitrosti	15.000 €	nizka	OB. DT	OB. DT	2025–2032
E5.5	Vzpostavitev enosmernih režimov na lokalnih cestah	50.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2026–2032
E6	Ureditev neurejenih parkirišč					
E6.1	Teniški center Dolenjske Toplice – uredi se v sklopu novega športnega parka	300.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2028–2032
E6.2	Parkirišče pri občini	250.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2028–2032
E6.3	Garažna hiša pri občini	2.500.000 €	visoka	OB. DT	OB. DT, RS, EU	2028–2032
E7	Načrt vodenja prometa in označitev cest	5.000 €	srednja	OB. DT	OB. DT	2028
E8	Krepitev nadzora in ozaveščanja za boljšo prometno kulturo					
E8.1	Redno izvajanje nadzora (hitrost, parkiranje)	500 €/leto	srednja	OB. DT, POLICIJA	OB. DT, MNZ	2025–2032
E8.2	Promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	1.500 €/leto	nizka	OB. DT, AVP RS	OB. DT, AVP RS	2025–2032





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

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DOLENJSKE TOPLICE

Naročnik: Občina Dolenjske Toplice, Sokolski trg 3,
8350 Dolenjske Toplice

Izdelovalec: Appia d.o.o., Ljubljana

Oblikovanje: Doroteja Horvat

Fotografije: Uroš Zagožen

Lektor: Katja Paladin

Tisk: Tisk24 d.o.o.

Naklada: 50 izvodov

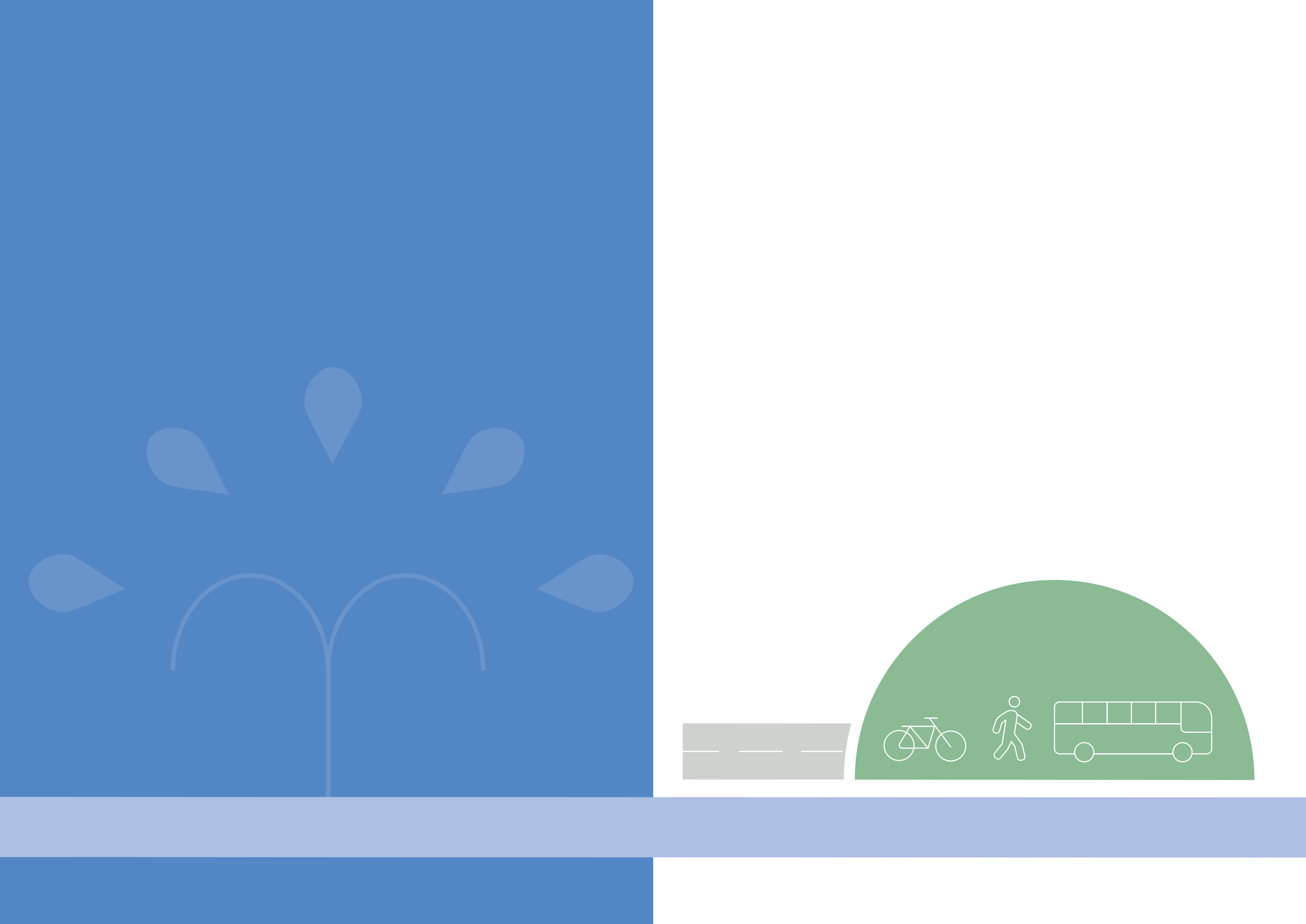
Založnik: Občina Dolenjske Toplice

Leto izida: 2025

Cena: brezplačno

Izdelava Občinske celostne prometne strategije Občine Dolenjske Toplice 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
DOLENJSKE
T O P L I C E