

2026

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINA MIRNA



KAZALO

KAZALO	1
1. UVOD	2
2. POTEK PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	4
3. OBMOČJE OBRAVNAVE.....	9
4. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE OCPS	14
5. ORIS ŽELENEGA STANJA	17
5.1 Vizija	17
5.2 Cilji OCPS.....	18
6. ANALIZA STANJA PROMETA IN MOBILNOSTI	20
6.1 Celostno prometno načrtovanje	21
6.2 Hoja	23
6.3 Kolesarjenje	26
6.4 Javni potniški promet	28
6.5 Motorni promet.....	30
7. STRATEŠKA VODILA in CILJNE VREDNOSTI	34
7.1 Celostno prometno načrtovanje	34
7.2 Hoja.....	35
7.3 Kolesarjenje	37
7.4 Javni potniški promet	38
7.5 Motorni promet.....	39
8. UKREPI IN AKCIJSKI NAČRT.....	41
8.1 Nabor ukrepov za celostno prometno načrtovanje	43
8.2 Nabor ukrepov za 1. STEBER – HOJA	44
8.3 Nabor ukrepov za 2. STEBER – KOLESARJENJE	44
8.4 Nabor ukrepov za 3. STEBER – JAVNI POTNIŠKI PROMET.....	45
8.5 Nabor ukrepov za 4. STEBER – MOTORNI PROMET.....	45
8.6 Nabor ukrepov – FINANČNI NAČRT.....	47
9. ZAKLJUČEK	52

Občina Mirna vse od ustanovitve veliko pozornosti namenja skrbi za varnejši, dostopnejši in trajnostno naravnani promet. Ena ključnih razbremenitev središča kraja je bilo odprtje obvoznice mimo Mirne septembra 2025. S tem smo preusmerili tovorni promet in večino tranzita iz središča in tako občutno povečali varnost v naselju, predvsem pa olajšali dostop do knjižnice in prostorov, ki jih za svojo dejavnost uporablja Glasbena šola Trebnje. Urejeni so pločniki, otroci imajo organiziran prevoz v šolo, zaživel je tudi sistem Prostofer, s katerim smo povečali mobilnost starejših prebivalcev in povezali naselja.

Ta dokument – Občinska celostna prometna strategija – je rezultat skoraj dvoletnega dela in celovitega pregleda obstoječih prometnih razmer, potovalnih navad in izzivov, s katerimi se vsakodnevno srečujemo na naših poteh. Je strateški okvir za prihodnje ukrepe, hkrati pa - tako verjamemo - temeljni dokument, ki nam bo omogočil sodelovanje na prihodnjih razpisih za projekte, povezane z zelenim in trajnostnim prehodom.

Strategija nas usmerja, kako izboljšati varnost vseh udeležencev, še posebej najšibkejših, v prometu, kako povečati dostopnost do osnovnih storitev, spodbujati zdrav in aktiven življenjski slog ter krepiti lokalno gospodarstvo, pri tem pa ohraniti našo zeleno, prijazno skupnost.

Prenos strategije v prakso se je začel že pred njenim nastankom in verjamem, da bomo tudi v prihodnje poskrbel za urejen promet, za varno, učinkovito in trajnostno povezovanje vseh prebivalcev.

Dušan Skerbiš, župan



1. UVOD

Občinska celostna prometna strategija Občine Mirna je ključni razvojni dokument, s katerim občina določa dolgoročne usmeritve za urejanje prometa in mobilnosti. Namen strategije je celovito razumeti obstoječe prometne razmere, potovalne navade prebivalcev ter prepoznati glavne izzive in priložnosti za izboljšanje prometnega sistema. Dokument hkrati postavlja okvir za postopno preoblikovanje prometa v smeri večje varnosti, boljše dostopnosti in večje prijaznosti do okolja ter ljudi.

Način, kako je promet urejen, pomembno vpliva na vsakdanje življenje v občini – na varnost udeležencev v prometu, dostop do izobraževanja, dela, javnih storitev in prostočasnih dejavnosti ter na kakovost in rabo javnega prostora. V Občini Mirna, kjer so razdalje med naselji pogosto daljše in je raba osebnega avtomobila zelo razširjena, promet predstavlja tudi pomemben vir okoljskih obremenitev. Zato je celostno obravnavanje prometa nujno povezano s prostorskim načrtovanjem, varovanjem okolja, skrbjo za zdravje prebivalcev in dolgoročnim razvojem lokalne skupnosti.

Strategija temelji na analizi dejanskega stanja, ki je bila pripravljena s pomočjo različnih metod in virov. V proces so bili vključeni prebivalci preko anket, zbrane so bile informacije o poteh v šolo in na delo, izvedeni so bili pogovori s ključnimi deležniki ter strokovne delavnice in javne razprave. Posebna vrednost dokumenta je v tem, da izhaja iz lokalnega okolja in vsakdanjih izkušenj prebivalcev Občine Mirna ter upošteva značilnosti manjšega, pretežno podeželskega prostora z razpršeno poselitvijo in izrazitimi dnevnimi migracijami.

V nadaljevanju so predstavljeni dolgoročna vizija razvoja prometa, cilji, strateška vodila ter nabor konkretnih ukrepov, s katerimi želi občina v prihodnjih letih postopno izboljšati prometne razmere. V ospredju so prometna varnost, kakovostni pogoji za hojo in kolesarjenje, izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa ter premišljeno upravljanje motornega prometa. Predlagani ukrepi so zasnovani realistično in prilagojeno dejanskim zmožnostim občine, hkrati pa omogočajo postopno izvajanje in prilagajanje glede na dosežene rezultate.

Občinska celostna prometna strategija je namenjena širokemu krogu uporabnikov – prebivalcem, obiskovalcem, deležnikom in odločevalcem. Predstavlja skupno izhodišče za razumevanje prometnih izzivov v občini ter spodbuja sodelovanje pri ustvarjanju prometnega prostora, ki bo varnejši, bolj dostopen in prijetnejši za vse generacije.



2. POTEK PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostno prometno načrtovanje je sodoben način urejanja prometa, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in celovitega povezovanja prometnega sistema s prostorskim razvojem, varstvom okolja ter potrebami prebivalcev. Njegov namen je oblikovati prometne ureditve, ki omogočajo dostopnost različnih dejavnosti vsem skupinam prebivalcev, hkrati pa postopno zmanjšujejo prevladujočo rabo osebnega avtomobila. S spodbujanjem hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa celostni pristop prispeva k večji prometni varnosti, manjši obremenitvi okolja ter višji kakovosti bivanja v lokalnem okolju.

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

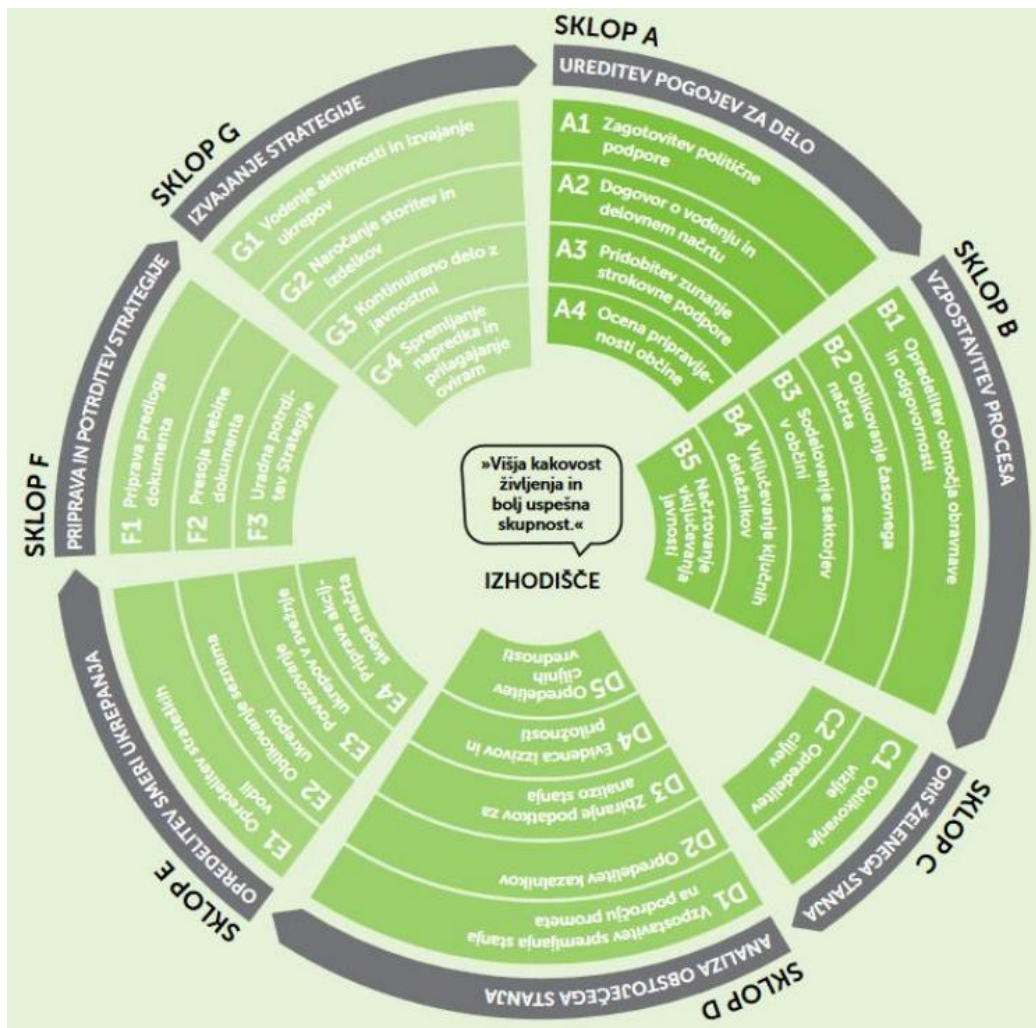
Sklopi priprave OCPS (Plevnik A. s sod., 2023)

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju: OCPS) predstavlja osnovni strateški dokument, s katerim Občina Mirna usmerja dolgoročni razvoj prometa in mobilnosti. Dokument določa prednostne usmeritve in nabor ukrepov, ki omogočajo postopni prehod v bolj trajnosten prometni sistem ter hkrati odgovarjajo na vsakdanje prometne potrebe prebivalcev, gospodarstva in obiskovalcev občine.

V skladu s Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij (Uradni list RS, št. 76/23) je namen OCPS Občine Mirna analizirati obstoječe potovalne navade, prepoznati ključne prometne izzive ter opredeliti ukrepe, s katerimi se bo zmanjšala odvisnost od osebnega motornega prometa. Poseben poudarek je namenjen izboljšanju pogojev za varno hojo, kolesarjenje ter večji dostopnosti in uporabi javnega potniškega prometa.

Pri pripravi OCPS se je Občina Mirna zavezala k uvajanju trajnostnih prometnih rešitev na postopen in prilagojen način. Pri tem se upoštevajo prostorske značilnosti občine, razpršena poselitev, demografska struktura prebivalstva ter omejene kadrovske in organizacijske zmogljivosti. Pristop k načrtovanju temelji na sodelovanju različnih deležnikov, medsektorskem povezovanju in aktivnem vključevanju lokalnega okolja. Pomembno vlogo pri obravnavi prometne varnosti in ozaveščanju prebivalcev ima tudi občinski Svet za

preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV), ki s svojimi aktivnostmi prispeva k izboljšanju prometne kulture in varnosti na cestah.



Sklopi priprave OCPS (Plevnik A. s sod., 2023)

Priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občine Mirna je potekala v več vsebinsko in časovno povezanih sklopih (A–E), skladno z nacionalnimi smernicami in minimalnimi standardi za pripravo OCPS. Proces je bil zasnovan postopno, s poudarkom na vključevanju občinskih struktur, ključnih deležnikov in širše javnosti ter na prilagajanju vsebin lokalnim razmeram manjše, pretežno podeželske občine.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

Sklop A: Ureditev pogojev in zagon procesa

Aktivnosti prvega sklopa so bile namenjene vzpostavitvi osnovnih pogojev za pripravo OCPS in zagotovitvi politične ter strokovne podpore procesu. Prva ključna aktivnost je bila delavnica za župana in člane Občinskega sveta Občine Mirna, ki je potekala 12. novembra 2024 na sedežu občine. Na delavnici so bili predstavljeni namen in cilji OCPS, metodologija priprave, časovni okvir ter vloga občinskih organov pri nadaljnjem delu.

V okviru sklopa A je bila izvedena tudi samoocena stanja občine na področju celostnega prometnega načrtovanja. Namen samoocene je bil pridobiti vpogled v obstoječe prakse, kadrovske zmogljivosti, razpoložljive podatke ter stopnjo pripravljenosti občine za sistematično uvajanje trajnostne prometne politike. Ugotovitve so pokazale, da ima Občina Mirna omejene kadrovske in finančne vire, vendar hkrati razpolaga z osnovnimi strokovnimi znanji, vzpostavljenimi postopki spremljanja prometa ter aktivno vlogo Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV) na področju prometne varnosti.

Rezultati samoocene so bili 25. avgusta 2025 predstavljeni vodstvu občine, kjer so bili izpostavljeni ključni izzivi procesa, predvsem potreba po nadaljnjem usposabljanju zaposlenih, krepitvi medsektorskega sodelovanja ter zagotavljanju dolgoročne podpore izvajanju strategije.

Sklop B: Vzpostavitev procesa in sodelovanja

V drugem sklopu so bile izvedene aktivnosti za vzpostavitev sodelovanja znotraj občinske uprave, z deležniki ter s sosednjimi občinami. Pomemben mejnik je predstavljal medobčinski sestanek, ki je bil 4. septembra 2025 izveden v spletni obliki in je združil predstavnike občin Mirna, Mokronog-Trebelno, Šentrupert in Sevnica. Razprava je bila usmerjena v iskanje skupnih rešitev na področju javnega potniškega prometa, železniških povezav in medobčinskih kolesarskih povezav.

V nadaljevanju je bila 25. avgusta 2025 izvedena predstavitev namena in ciljev OCPS celotni občinski upravi, ki je bila vsebinsko povezana z uvodnimi medsektorskimi aktivnostmi. Na posebni delavnici so sodelovali predstavniki različnih občinskih oddelkov, kjer so bili obravnavani povezani vidiki prometa, prostora, družbenih dejavnosti in okolja. Namen teh aktivnosti je bil zagotoviti skupno razumevanje OCPS kot razvojnega dokumenta in vzpostaviti učinkovito notranje sodelovanje v vseh nadaljnjih fazah.

V tem obdobju je bila oblikovana tudi širša delovna skupina (ŠDS), v katero so bili vključeni predstavniki javnih zavodov, društev, gospodarstva, varnostnih institucij ter drugi lokalni deležniki.

Sklop C: Oblikovanje vizije in ciljev

Tretji sklop je bil usmerjen v opredelitev želenega stanja mobilnosti v občini. Delavnica za oblikovanje vizije in ciljev je potekala 24. oktobra 2024 na sedežu Občine Mirna. Udeleženci so na podlagi lokalnih razmer in nacionalnih smernic razpravljali o ključnih razvojnih izzivih ter rangirali cilje glede na njihovo pomembnost za občino.

Istega dne je bila izvedena tudi javna razprava, na kateri so bili predlog vizije in ciljev predstavljeni širši javnosti. Razprava je potrdila skladnost pogledov med strokovno in splošno javnostjo, saj so bili kot prioritetni prepoznani cilji večje prometne varnosti, boljše dostopnosti do storitev ter spodbujanja zdravja in aktivnega življenjskega sloga.

Končna vizija in rangirani cilji OCPS so bili uradno potrjeni na sestanku z vodstvom občine 29. oktobra 2024. V podporo transparentnosti in obveščanju javnosti je bila v obdobju od novembra do decembra 2024 na sedežu občine izvedena tudi javna razstava, posvečena viziji in ciljem OCPS.



Slika 1 Utrinek iz javne razprave

Sklop D: Analiza stanja in prepoznavanje izzivov

V četrtem sklopu je bila izvedena poglobljena analiza stanja prometnega sistema v Občini Mirna. Analiza je temeljila na kombinaciji kvantitativnih in kvalitativnih metod, vključno s spletno anketo za splošno javnost, anketami o poteh v šolo in na delo, intervjuji s ključnimi deležniki, štetjem prometa ter terenskimi pregledi.

Ankete so bile izvedene v jeseni 2024, intervjuji pa so zajeli predstavnike občine, javnih institucij, društev in gospodarstva. Rezultati analiz so bili povzeti v sinteznem poročilu, ki je izpostavilo ključne prometne izzive in priložnosti po posameznih stebrih (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet) ter predstavljalo podlago za oblikovanje strateških vodil.

Sklop E: Strateška vodila in priprava ukrepov

V petem sklopu je bila 25. avgusta 2025 izvedena delavnica s širšo delovno skupino, namenjena oblikovanju strateških vodil za posamezne prometne stebre. Na podlagi analize stanja in razprav so bila opredeljena vodila, ki poudarjajo izboljšanje prometne varnosti, razvoj pogojev za hojo in kolesarjenje, večjo dostopnost javnega prevoza ter učinkovito upravljanje motornega prometa.

Osnutek strateških vodil je bil nato posredovan članom širše delovne skupine v potrditev prek spletnega vprašalnika. Prejeti odzivi so bili vključeni v končno različico vodil, ki predstavljajo izhodišče za pripravo konkretnih ukrepov in akcijskega načrta.

Po potrditvi strateških vodil so sledile aktivnosti v okviru priprave ukrepov in akcijskega načrta. V skladu z načrtom je bila 16. septembra 2025 izvedena delavnica o scenarijih izvajanja ukrepov in opredelitev končnega nabora ukrepov, namenjena usklajevanju različnih razvojnih scenarijev ter določitvi končnega nabora ukrepov, ki naslavljajo ključne prometne izzive občine. V nadaljevanju je bila 4. novembra 2025 izvedena delavnica o preveritvi končnega nabora ukrepov, na kateri so člani ožje delovne skupine potrdili akcijski načrt in predlog ukrepov OCPS. Na podlagi razprave so bili ukrepi dodatno dopolnjeni z elementi časovne dinamike, odgovornosti za izvedbo in potencialnimi viri financiranja.

Po zaključenih delavnicah je bila pripravljena delovna različica OCPS Občine Mirna, ki je bila posredovana v presojo kakovosti. Po vključitvi prejetih pripomb bo dokument dokončno dopolnjen in predložen v obravnavo ter sprejem Občinskemu svetu Občine Mirna.

3. OBMOČJE OBRAVNAVE

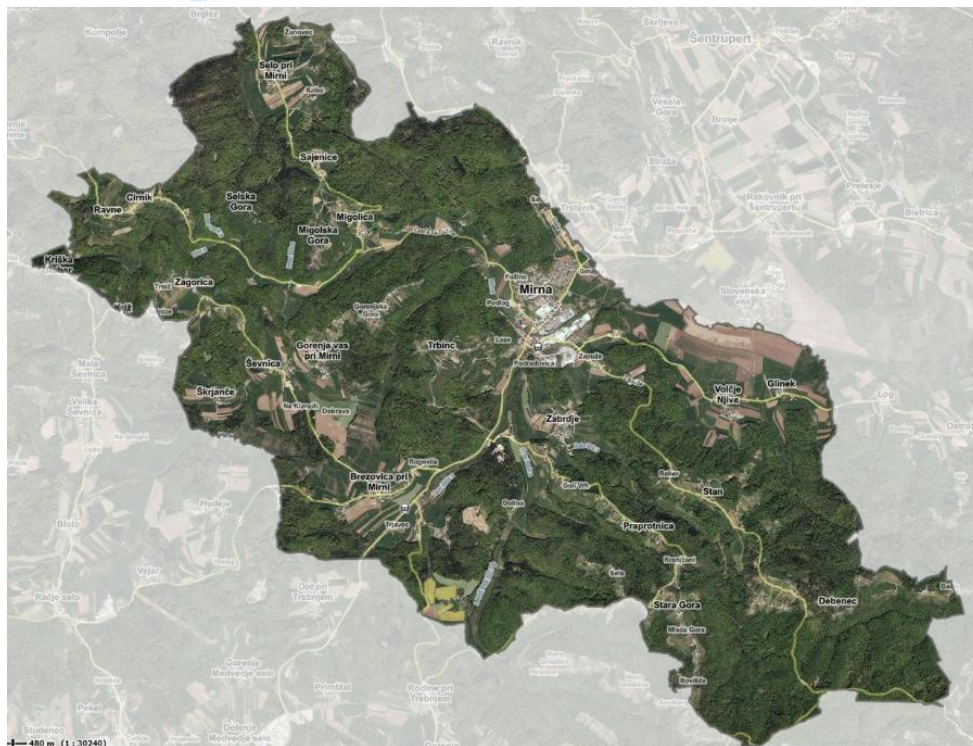
Občina Mirna leži v osrednjem delu Slovenije in je ena manjših slovenskih občin tako po površini kot po številu prebivalcev. Zanja je značilna pretežno podeželska struktura z razpršeno poselitvijo. Osrednje naselje Mirna predstavlja upravno, izobraževalno in storitveno središče občine, saj so tu zbrane ključne javne funkcije, kot so osnovna šola, vrtec, občinska uprava, trgovine, storitve in javne ustanove. Prav zato se v tem delu občine srečuje največ dnevnih poti in prihaja do največ prometnih obremenitev.

Raba prostora v občini Mirna je tesno povezana s prometnimi izzivi. Zaradi razpršene poselitve in zgodovinsko oblikovane cestne mreže so številne lokalne ceste ozke, nepregledne in ne prilagojene varni souporabi različnih prometnih udeležencev. Pomanjkanje površin za pešce in kolesarje je izrazito predvsem izven osrednjega naselja.

V središču Mirne se prepletajo lokalni, regionalni in tranzitni prometni tokovi, kar povzroča konflikte med motornim prometom ter pešci in kolesarji. Hkrati so parkirne površine v okolici javnih ustanov omejene, kar vodi v neurejeno parkiranje in dodatna varnostna tveganja.

Občina Mirna ima pomembno prometno lego, saj skozi njeno območje poteka regionalna cesta R1-215 (Mirna–Litija), ki predstavlja glavno prometno os za lokalni in tranzitni promet. Ta cesta je v preteklosti potekala neposredno skozi središče naselja Mirna, kar je povzročalo presežne prometne obremenitve, zastoje in varnostna tveganja, zlasti v okolici osnovne šole, vrtca in drugih javnih objektov. Ureditev obvoznice v letu 2025 je prometno močno razbremenila središče kraja in razrešila ključne prometne izzive. Zaključek obvoznice predstavlja ključno razvojno priložnost za preoblikovanje prometnega prostora v centru Mirne, izboljšanje prometne varnosti ter ustvarjanje bolj kakovostnega javnega prostora za pešce in druge nemotorizirane udeležence.

Demografska struktura prebivalstva vključuje razmeroma visok delež dnevnih migrantov, ki se zaradi zaposlitve in izobraževanja vozijo v sosednje občine, predvsem Trebnje, Novo mesto in Ljubljano. Ta vzorec močno vpliva na prometne tokove v jutranjih in popoldanskih konicah ter krepi uporabo osebnega avtomobila kot prevladujočega prometnega sredstva.

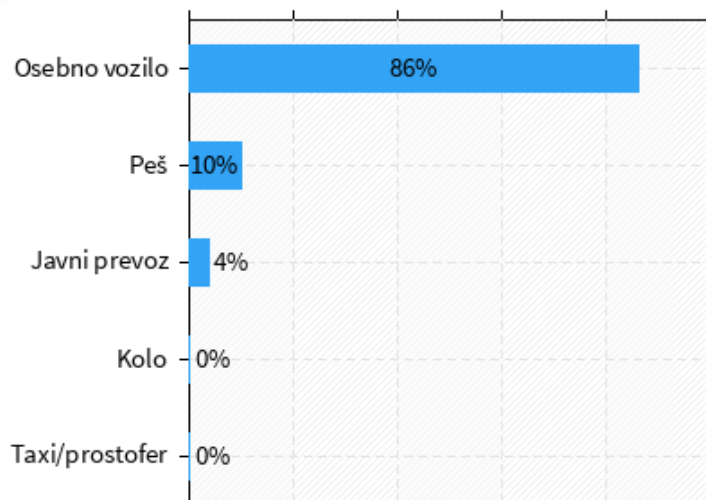


Vir: PISO

Poleg osrednjega naselja so prebivalci razpršeni po več manjših naseljih in zaselkih, ki so med seboj povezani z lokalnimi cestami. Te povezave so pogosto ozke, manj pregledne in brez urejenih površin za pešce ali kolesarje. Razdalje med naselji so za hojo in kolesarjenje večinoma predolge ali prometno nevarne, zato se prebivalci praviloma zanašajo na osebni avtomobil.

Pri pripravi analize so bili uporabljeni različni viri in metode, kot so kordonsko štetje prometa, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, anketa splošne javnosti (N>100), poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave in terenski ogledi. Zbrani podatki so bili analizirani z namenom prepoznavanja ključnih vzorcev vedenja, ocene dejanskega stanja prometnega sistema ter poglobljenega razumevanja težav in potreb, s katerimi se občani srečujejo pri vsakodnevni mobilnosti. V okviru analize so v ospredje postavljeni ključni dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje prometne politike – med njimi značilnosti poselitve, demografska sestava, migracijski vzorci in potovalne navade v občini. Poseben poudarek je namenjen prepoznavi že učinkovitih obstoječih ureditev, izpostavitvi izzivov ter opredelitvi konkretnih priložnosti za razvoj prometnega sistema.

Analize v okviru OCPS jasno kažejo, da je motorni promet prevladujoč način mobilnosti v občini Mirna. Kar 86 % prebivalcev za vsakodnevne poti uporablja osebni avtomobil, kar je neposredna posledica razpršene poselitve, dnevnih migracij v sosednje občine (Trebnje, Novo mesto, Ljubljana) ter omejenih možnosti uporabe javnega potniškega prometa.



Rezultati ankete med prebivalci (junij

2024).

Hoja in kolesarjenje imata v občini trenutno zelo omejeno vlogo. Hojo za vsakodnevne poti uporablja približno 10 % prebivalcev, večinoma otroci na poteh v šolo v osrednjem naselju. Kolesarjenje je še manj zastopano, saj v občini praktično ni urejene kolesarske infrastrukture, kolesarji pa so izpostavljeni hitremu in gostemu motornemu prometu. Vir: anketa med prebivalci (junij 2024).

Javni potniški promet uporablja le majhen delež prebivalcev. Avtobusne linije so redke in slabo prilagojene dejanskim potrebam prebivalcev, železniški promet pa zaradi slabih povezav in dostopnosti ostaja neizkoriščen. Izjemo predstavlja storitev Prostofer, ki pomembno prispeva k mobilnosti starejših in gibalno oviranih oseb, vendar sama po sebi ne more nadomestiti celovitega javnega prevoza.

Pomemben element prometne ureditve predstavlja železniška proga z železniško postajo Mirna, ki ima potencial za razvoj trajnostne mobilnosti, vendar je trenutno slabo vključena v vsakodnevne potovalne navade prebivalcev. Dostopnost postaje za pešce in kolesarje je omejena, povezave z avtobusnim prometom pa niso optimalno usklajene.

Posebno pozornost v občini zahtevajo ranljive skupine, predvsem otroci, starejši in gibalno ovirane osebe. Analize so pokazale, da so šolske poti v nekaterih delih občine prometno manj varne, predvsem zaradi pomanjkanja pločnikov, prehodov za pešce in umirjanja prometa ob regionalni cesti. Prav tako je dostopnost javnih storitev za starejše in osebe brez lastnega prevoza omejena, kar povečuje pomen alternativnih rešitev, kot je storitev Prostofer.

Ko so občani odgovarjali na vprašanje, kaj jih pri prometu v njihovi krajevni skupnosti najbolj moti jih je največ izpostavilo, da 70 % anketiranih motijo slabi pogoji za kolesarjenje. Več kot

polovico prebivalcev motijo tudi nevarna in prehitra vožnja (54 %) ter slabo delujoč javni prevoz, tako železniški (54 %) kot avtobusni (53 %).



Rezultati ankete med prebivalci (junij 2024).

Kljub tem izzivom ima občina pomembne prostorske in razvojne priložnosti, zlasti v povezavi z odprtjem obvoznice, razvojem kolesarskih povezav do sosednjih občin ter navezavo na rekreativne in zelene površine (npr. trim steza). Ti elementi predstavljajo osnovo za postopno preusmerjanje mobilnosti v bolj trajnostne oblike.

Razumevanje prostorskih, prometnih in demografskih značilnosti občine predstavlja temelj za nadaljnja poglavja OCPS, zlasti za analizo stanja, opredelitev ciljev ter oblikovanje strateških vodil in ukrepov. Strategija bo zato prilagojena realnim zmožnostim in potrebam Občine Mirna ter usmerjena v postopno, a ciljno izboljševanje prometnih razmer in kakovosti bivanja.



Otvoritev težko pričakovane obvoznice.

4. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE OCPS

Časovni načrt izvedbe Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občine Mirna prikazuje zaporedje ključnih faz priprave dokumenta, od vzpostavitve pogojev za delo do oblikovanja končne strategije in njene potrditve. Priprava OCPS je potekala postopno, v več vsebinsko povezanih sklopih (A–F), skladno z nacionalnimi smernicami in minimalnimi standardi za pripravo OCPS.

Zaradi omejenih kadrovskih in organizacijskih zmogljivosti manjše občine ter hkratne želje po kakovostni in vključujoči pripravi dokumenta so se posamezne faze deloma časovno prekrivale. Tak pristop je omogočil sprotno vključevanje ugotovitev analiz, odzivov javnosti in usmeritev vodstva občine v nadaljnje faze dela, ob hkratnem ohranjanju vsebinske logike in preglednosti procesa.

Priprava OCPS Občine Mirna je bila razdeljena na naslednje sklope:

Sklop A – ureditev pogojev za delo in zagon procesa,

Sklop B – vzpostavitev sodelovanja in vključevanje deležnikov,

Sklop C – oblikovanje vizije in ciljev,

Sklop D – analiza stanja, izzivov in priložnosti,

Sklop E – oblikovanje strateških vodil, ukrepov in akcijskega načrta,

Sklop F – dokončanje dokumenta, presoja kakovosti in sprejem strategije.

Obdobje	Ključne aktivnosti	Opis in rezultati
November 2024	Pričetek priprave OCPS, predstavitev ciljev in samoocene	Izvedeni sestanki z vodstvom občine, predstavitev namena in ciljev občinski upravi.
Oktober 2024	Delavnica o viziji in ciljih	Delavnica s širšo delovno skupino in javna razprava o viziji in ciljih. Oblikovan osnutek vizije in prioritetni cilji OCPS.
Oktober 2024	Predstavitev vodstvu občine	Sestanek z vodstvom občine – potrjena končna vizija in rangirani cilji.
November 2024	Intervjuji z deležniki	Izvedeni intervjuji s ključnimi deležniki, priprava sinteznih ugotovitev.
December 2024	Izvedba anket	Pričetek spletne ankete za splošno javnost, ankete o poteh v šolo in ankete o poteh na delo.
November 2024	Javna razstava o viziji in ciljih	Javna razstava o pripravi OCPS ter izdelani viziji in ciljih (spletna stran, oglasna deska na Občini)

Januar 2025	Opredelitev do strateških vodil	Preverjanje strateških vodil s širšo delovno skupino preko platforme 1KA.
Avgust 2025	Delavnica o strateških vodilih	Izvedena delavnica s širšo delovno skupino. Oblikovana strateška vodila za vsak prometni steber OCPS.
September 2025	Priprava sinteznih poročil	Pripravljeno sintezno gradivo »Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti« ter sintezno poročilo o anketi in intervjujih.
September 2025	Medobčinsko sodelovanje	Izveden sestanek o vzpostavitvi sodelovanja s sosednjimi občinami.
September 2025	Delavnica o scenarijih in ukrepih	Izvedena delavnica »Scenariji izvajanja ukrepov in opredelitev končnega nabora ukrepov« Določeni prioritetni ukrepi za vsak prometni steber.
November 2025	Delavnica o preveritvi ukrepov	Izvedena delavnica o preveritvi končnega nabora ukrepov. Potrjen akcijski načrt OCPS in dopolnjen nabor ukrepov.
December 2025	Prva presoja kakovosti	Dokument predložen v prvo presojo kakovosti s strani Ministrstva za okolje, podnebje in energijo.
Januar 2026	Priprava dokumentacije in osnutek končnega poročila OCPS	Priprava dokumentacije aktivnost druge faze ter priprava osnutka končnega dokumenta strategije OCPS glede na ugotovitve prve presoje kakovosti za drugo presojo.
Januar 2025	Priprava in uskladitev osnutka OCPS	Oblikovan in usklajen osnutek dokumenta OCPS ter priprava vsebin za presojo kakovosti druge faze.
Februar/Marec 2026	Druga presoja kakovosti in sprejem	Izvedba druge presoje kakovosti OCPS, dopolnite končnega dokumenta strategije OCPS in obravnava strategije OCPS na seji Občinskega sveta Občine Mirna.

Vse faze priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Mirna so potekale ob sprotne obveščanju javnosti ter aktivnem vključevanju širše delovne skupine in ključnih deležnikov. Takšen pristop je omogočil večjo preglednost procesa, boljše razumevanje prometnih izzivov in oblikovanje ukrepov, ki izhajajo iz dejanskih potreb in vsakdanjih izkušenj prebivalcev občine.

Operativni del OCPS je pripravljen za obdobje petih let, v katerem se predvideva postopno izvajanje ukrepov v skladu z razpoložljivimi finančnimi, kadrovskimi in organizacijskimi zmožnostmi občine. Izvajanje strategije se bo spremljalo na letni ravni, pri čemer bo občina redno preverjala doseganje zastavljenih ciljev na podlagi izbranih kazalnikov. Vsakoletno

poročilo o izvajanju OCPS bo služilo kot podlaga za spremljanje napredka, prepoznavanje morebitnih odstopanj ter prilagajanje prioritet glede na dejanske razmere.

Celostna prometna strategija Občine Mirna je zasnovana kot živ dokument, ki omogoča sprotno prilagajanje spremembam v prometnem sistemu, demografskim trendom in prostorskemu razvoju občine. V skladu z nacionalnimi smernicami je predvidena celovita posodobitev strategije približno vsakih sedem let, pri čemer se bo preverila ustreznost zastavljenih ciljev, kazalnikov in nabora ukrepov.

Strategija velja do leta 2032. Po tem obdobju bo Občina Mirna pristopila k njeni prenovi, z namenom nadaljnega izboljševanja prometne varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja ter zagotavljanja skladnosti z nacionalnimi cilji trajnostne mobilnosti in razvojnimi usmeritvami lokalne skupnosti.



5. ORIS ŽELENEGA STANJA

5.1 Vizija

»Vizija občine Mirna je ustvariti varnejšo skupnost z večjo varnostjo v cestnem prometu ter izboljšano dostopnostjo do osnovnih storitev in aktivnosti, ki so ključne za vsakdanje življenje. Spodbujamo zdravje in aktivnost prebivalcev ter si prizadevamo za kakovostnejše življenje v zeleni, povezani in privlačni skupnosti. Z okrepljenim lokalnim in regionalnim gospodarstvom želimo zagotoviti trajnostno rast in blaginjo za vse prebivalce.«

Vizija Občinske celostne prometne strategije Občine Mirna izhaja iz lokalnega okolja, vsakdanjih izkušenj prebivalcev ter prepoznanih prometnih izzivov in razvojnih priložnosti. Oblikovana je bila v sodelovanju z občinsko upravo, širšo delovno skupino in občani ter odraža skupno razumevanje, kakšen prometni sistem si želi lokalna skupnost v prihodnje.

Vizija Občine Mirna temelji na prizadevanju za večjo prometno varnost, boljšo dostopnost ter višjo kakovost bivanja za vse prebivalce, ne glede na starost, gibalne zmožnosti ali kraj bivanja znotraj občine. Poseben poudarek je namenjen ustvarjanju varnega prometnega okolja za otroke, starejše in druge ranljive skupine ter zmanjševanju negativnih vplivov prometa na bivalno okolje.

Promet v Občini Mirna je v viziji razumljen kot podporni sistem za vsakdanje življenje, ki omogoča dostop do osnovnih storitev, izobraževanja, dela in priložnosti. Cilj ni zgolj izboljšanje prometne infrastrukture, temveč celostno urejanje prostora, kjer imajo pešci in kolesarji večjo vlogo, javni potniški promet postaja bolj uporaben, motorni promet pa je upravljan na način, ki povečuje varnost in zmanjšuje obremenitve v naseljih.

Vizija prepoznava tudi pomen zdravja, aktivnega življenjskega sloga in kakovostnega javnega prostora. Z več hoje in kolesarjenja, varnejšimi potmi ter umirjanjem prometa želi občina prispevati k bolj zdravemu in povezovalnemu okolju, ki spodbuja druženje, lokalno identiteto in občutek pripadnosti.

Pomemben del vizije je tudi dolgoročna trajnostna usmeritev občine. Z izboljšanjem prometne dostopnosti in povezljivosti želi Občina Mirna podpreti razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva, hkrati pa zmanjševati okoljske obremenitve ter slediti nacionalnim ciljem trajnostne mobilnosti.

5.2 Cilji OCPS

Cilji Občinske celostne prometne strategije Občine Mirna predstavljajo osrednji vsebinski most med vizijo zelenega stanja in naborom strateških vodil ter konkretnih ukrepov. Opredeljujejo, katere spremembe želi občina doseči na področju prometa in mobilnosti ter na katerih področjih so ukrepi najbolj nujni in smiselni.

Cilji so bili oblikovani v sodelovalnem procesu, ki je vključeval delavnico s širšo delovno skupino, javno razpravo z občani in usklajevanje z vodstvom občine. Izhajajo iz analize stanja prometa, potovalnih navad prebivalcev, prostorskih značilnosti občine ter nacionalnih usmeritev trajnostne mobilnosti. V skladu z metodologijo OCPS je bil uporabljen nabor sedmih obveznih ciljev, ki so bili nato ovrednoteni glede na lokalne razmere v Občini Mirna.

Na tej podlagi so bili opredeljeni trije prioritetni cilji, ki predstavljajo glavni fokus strategije, ter štirje podporni cilji, ki dopolnjujejo celostni razvoj prometnega sistema in se uresničujejo prečno skozi različne ukrepe.

Prioritetni cilji OCPS Občine Mirna:

C1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

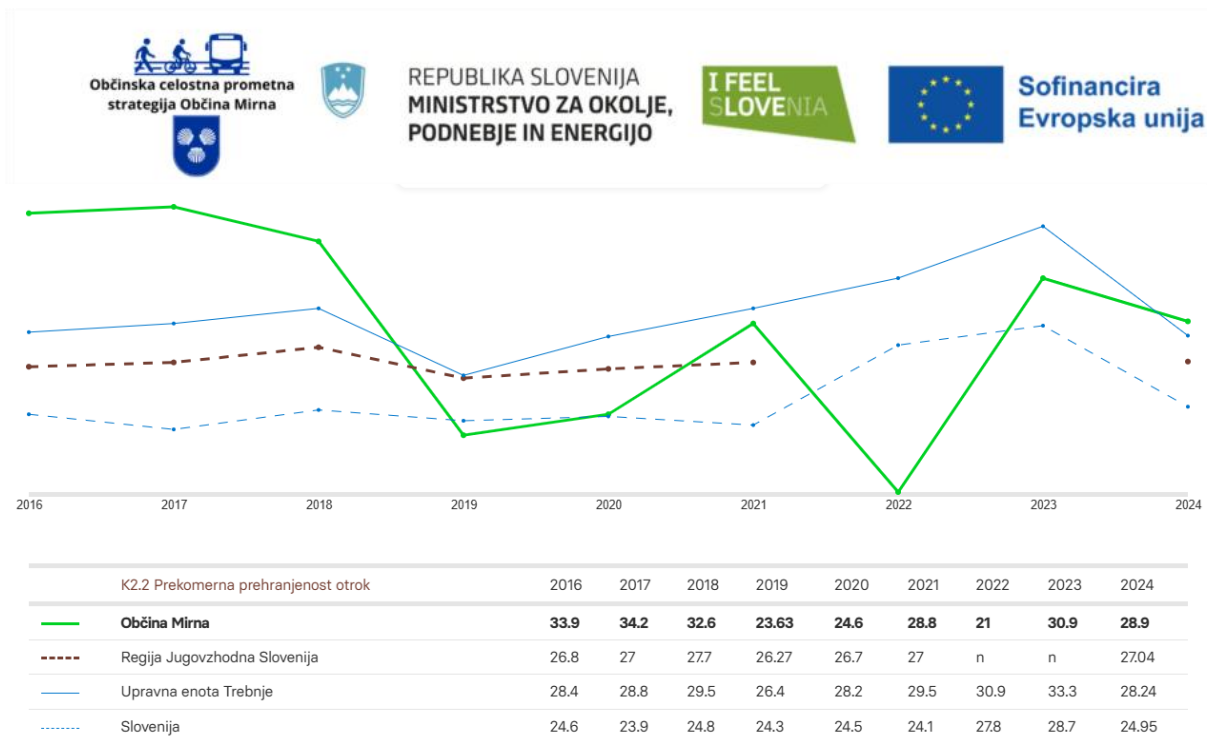
Prometna varnost je bila prepoznana kot najpomembnejši cilj strategije. Poseben poudarek je namenjen izboljšanju varnosti ranljivih udeležencev v prometu, predvsem otrok, starejših in pešcev ter kolesarjev. Cilj naslavlja izzive, povezane z regionalno cesto skozi središče Mirne, šolskimi potmi, nepreglednimi križišči ter prehitrim motornim prometom. Z doseganjem tega cilja želi občina ustvariti prometno okolje, v katerem se prebivalci počutijo varno in samozavestno pri vsakodnevnem gibanju.

C2: Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Drugi prioritetni cilj se nanaša na zagotavljanje boljše dostopnosti do šole, vrtca, delovnih mest, javnih storitev in prostočasnih dejavnosti. Zaradi razpršene poselitve in omejenih možnosti javnega prevoza je dostopnost v Občini Mirna močno odvisna od osebnega avtomobila. Cilj spodbuja razvoj prometnih rešitev, ki bodo omogočale večjo samostojnost prebivalcev, zlasti starejših, mladih in oseb brez lastnega prevoza, ter boljše povezave znotraj občine in s sosednjimi občinami.

C3: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Tretji prioritetni cilj poudarja pomen prometa in mobilnosti za zdravje in dobro počutje prebivalcev. S spodbujanjem hoje in kolesarjenja kot vsakodnevnih oblik mobilnosti ter z ustvarjanjem varnega in prijaznega prometnega prostora želi občina prispevati k bolj aktivnemu življenjskemu slogu, zmanjševanju telesne neaktivnosti ter izboljšanju splošne kakovosti življenja.



Slika: Prekomerna prehranjenost otrok, primerjalno občina, regija, UO in Slovenija 2016-2023. Vir: NIJZ

Podporni cilji OCPS Občine Mirna

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

Ta cilj se osredotoča na širše bivalno okolje in vlogo prometa pri oblikovanju kakovostnega javnega prostora. Z zmanjševanjem tranzitnega prometa v središču naselja, umirjanjem prometa in boljšo rabo prostora želi občina ustvariti prijetnejše in bolj povezano okolje za bivanje, delo in druženje. Cilj je tesno povezan z izrabo razvojnih priložnosti, ki jih prinaša zaključek obvoznice, ter z izboljšanjem vizualne in funkcionalne kakovosti osrednjih javnih površin v Mirni.

C5: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Dostopnost prometa je pomemben pogoj za socialno vključenost vseh prebivalcev, zlasti ranljivih skupin. Cilj naslavlja potrebo po prilagajanju prometnih ureditev različnim uporabnikom, izboljšanju dostopnosti javnega prevoza ter razvoju podpornih storitev, kot so prilagojeni prevozi in skupnostne oblike mobilnosti. Z uresničevanjem tega cilja želi občina zmanjšati tveganje socialne izključenosti ter zagotoviti enakovreden dostop do osnovnih storitev in dejavnosti vsem prebivalcem.

C6: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

Promet je pomemben vir okoljskih obremenitev tudi v manjših občinah. Cilj je usmerjen v postopno zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje, predvsem z zmanjševanjem



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

rabe osebnega avtomobila, spodbujanjem trajnostnih potovalnih načinov ter učinkovitejšim upravljanjem motornega prometa. Doseganje tega cilja prispeva k boljši kakovosti zraka, manjšemu hrupu in bolj zdravemu bivalnemu okolju.

C7: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Prometni sistem ima pomembno vlogo pri dostopnosti delovnih mest, storitev in gospodarskih dejavnosti. Cilj podpira izboljšanje prometne povezanosti občine z regijo ter ustvarjanje pogojev za učinkovito delovanje lokalnega gospodarstva, turizma in storitvenih dejavnosti. Z boljšo prometno dostopnostjo in večjo predvidljivostjo prometnih ureditev želi občina prispevati k dolgoročni gospodarski vitalnosti in razvoju lokalne skupnosti.

Vsi cilji OCPS Občine Mirna so medsebojno povezani in se uresničujejo skozi skupen nabor strateških vodil in ukrepov. Cilji bodo služili tudi kot osnova za spremljanje uspešnosti izvajanja OCPS. Z rednim spremljanjem kazalnikov in poročanjem bo občina preverjala napredek pri doseganju ciljev ter po potrebi prilagajala ukrepe glede na spremenjene razmere in potrebe lokalne skupnosti.

6. ANALIZA STANJA PROMETA IN MOBILNOSTI

Analiza stanja prometa in mobilnosti predstavlja osrednjo strokovno podlago za pripravo Občinske celostne prometne strategije Občine Mirna. Njen namen je bil pridobiti poglobljen vpogled v obstoječe prometne razmere, način gibanja prebivalcev ter vloge posameznih prometnih načinov v vsakdanjem življenju občine. Poseben poudarek je bil namenjen prepoznavanju konkretnih izzivov, s katerimi se prebivalci soočajo pri vsakodnevnih poteh, ter razvojnim priložnostim za postopno uvajanje bolj trajnostnih oblik mobilnosti.

Analiza je temeljila na kombinaciji različnih raziskovalnih pristopov in virov podatkov. Vključevala je tako kvantitativne metode, ki omogočajo merljiv vpogled v potovalne navade in prometne tokove, kot tudi kvalitativne pristope, s katerimi so bila zbrana mnenja, izkušnje in zaznave prebivalcev ter ključnih deležnikov, kot so spletna anketa za splošno javnost, anketa o poteh v šolo na Osnovni šoli Mirna ter anketa o poteh na delo, ki so skupaj zagotovile pomembne podatke o rabi posameznih prometnih načinov.

Poleg anket so bili opravljeni strukturirani intervjuji s predstavniki občine, javnih zavodov, društev, gospodarstva in drugih relevantnih institucij. Ti so omogočili razumevanje lokalnih prometnih izzivov, zlasti v povezavi z varnostjo, dostopnostjo, razpršeno poselitvijo in omejenimi možnostmi javnega potniškega prometa.

Pomemben del analize so predstavljali tudi terenski ogledi in štetje prometa na izbranih lokacijah, predvsem v osrednjem naselju Mirna in na prometno bolj obremenjenih odsekih. Analiza je bila dopolnjena s pregledom prometno-varnostnih podatkov ter obstoječe prostorske in prometne dokumentacije, ki vpliva na razvoj mobilnosti v občini.

Ta analiza je predstavljala neposredno izhodišče za oblikovanje vizije, ciljev, strateških vodil in konkretnih ukrepov OCPS Občine Mirna. S tem je zagotovljeno, da je strategija utemeljena na dejanskih razmerah, potrebah prebivalcev ter prostorskih in razvojnih značilnostih občine.

6.1 Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje v Občini Mirna se razvija v specifičnem lokalnem okviru, ki ga zaznamujejo majhna velikost občine, razpršena poselitev, omejeni kadrovski in finančni viri ter močna odvisnost prebivalcev od osebne avtomobila. Analiza je pokazala, da se prometna vprašanja v občini tradicionalno rešujejo predvsem posamično in problemsko, pogosto kot odziv na konkretne prometno-varnostne izzive, manj pa kot del dolgoročno usklajenega sistema mobilnosti.

Občina Mirna že izvaja posamezne aktivnosti, ki prispevajo k izboljšanju prometne varnosti in dostopnosti, zlasti v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV). Ta ima pomembno vlogo pri obravnavi prometno-varnostnih vprašanj, ozaveščanju

prebivalcev in izvajanju preventivnih dejavnosti. Kljub temu analiza ugotavlja, da celostni pristop k prometnemu načrtovanju še ni sistematično vpeljan v vse ravni občinskega odločanja in prostorskega razvoja.

Pomemben izziv predstavlja omejena razpoložljivost kadrov in podatkov, potrebnih za redno spremljanje stanja in učinkov izvajanja ukrepov. Občina razpolaga z osnovnimi podatki o prometnih nesrečah in prometnih obremenitvah, vendar do sedaj ni imela vzpostavljenega enotnega sistema za spremljanje potovalnih navad, rabe prometnih površin in dolgoročnih trendov mobilnosti. Prav zato je priprava OCPS za Občino Mirna pomemben korak k vzpostavitvi strukturiranega in podatkovno podprtega načrtovanja.

Analiza je pokazala tudi, da je sodelovanje med različnimi sektorji (promet, prostor, družbene dejavnosti, okolje) v praksi omejeno, čeprav so prometni izzivi v občini močno povezani z rabo prostora, umeščanjem javnih ustanov ter razvojem naselij. Celostno prometno načrtovanje zato predstavlja priložnost za boljše povezovanje teh področij in za usklajevanje odločitev, ki dolgoročno vplivajo na mobilnost prebivalcev.

V procesu priprave OCPS se je pokazala pomembnost vključevanja javnosti in lokalnih deležnikov. Prebivalci so v anketah in razpravah jasno izpostavili težave, povezane z varnostjo, dostopnostjo in preveliko odvisnostjo od avtomobila, hkrati pa izrazili podporo ukrepom, ki bi izboljšali pogoje za hojo, kolesarjenje in varnejše prometno okolje. To kaže na pripravljenost lokalne skupnosti za postopne spremembe, če so te dobro utemeljene in prilagojene lokalnim razmeram.

Celostno prometno načrtovanje v Občini Mirna je zato usmerjeno v postopno uvajanje celostnega pristopa, ki bo temeljil na realnih zmožnostih občine, sodelovanju z javnostjo ter rednem spremljanju učinkov. OCPS predstavlja okvir, znotraj katerega bo občina lahko sistematično načrtovala, izvajala in prilagajala prometne ukrepe, pri čemer bo poseben poudarek na prometni varnosti, dostopnosti za vse in izboljšanju kakovosti bivanja.

DOSEŽKI

Vzpostavljen proces priprave OCPS kot prvega celostnega dokumenta na področju mobilnosti v občini.

Aktivna vloga Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV) pri prometni varnosti.

Vključevanje prebivalcev in deležnikov preko anket, delavnic in javnih razprav.

Povečana ozaveščenost o pomenu trajnostne mobilnosti v lokalnem okolju.

IZZIVI

Omejeni kadrovski in finančni viri za sistematično prometno načrtovanje.

Neizkušenosť z izvajanjem celostnega prometnega načrtovanja v praksi.

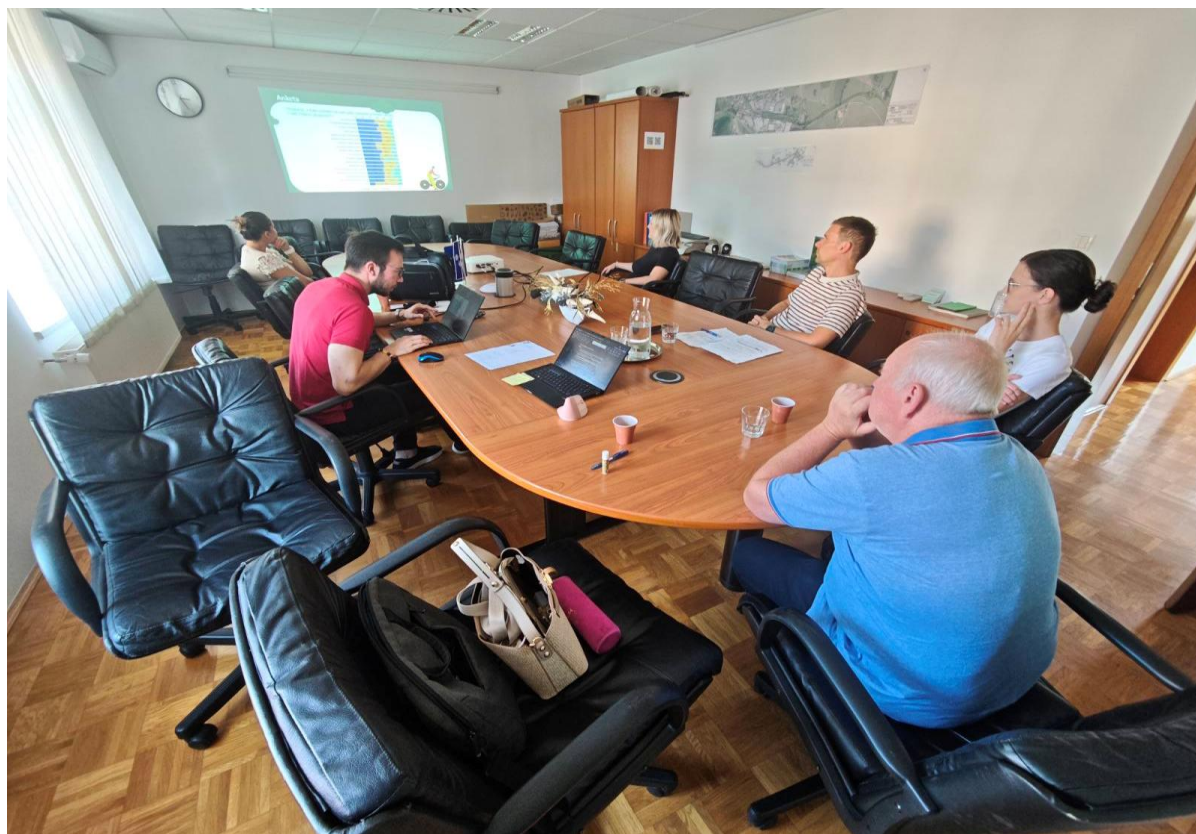
Razpršenost poselitve, tip terena in življenjski slog, ki vplivajo na odvisnost od osebnega

PRILOŽNOSTI

Postopna vzpostavitev sistema spremljanja kazalnikov mobilnosti.

Krepitev medsektorskega in medobčinskega sodelovanja ter sodelovanja javnosti.

OCPS kot dolgoročni okvir za usklajeno načrtovanje prometa in prostora.



Slika: Priprava OCPS v okviru ožje delovne skupine (Vir: BlueSolutions)

6.2 Hoja

Hoja ima v Občini Mirna pomembno vlogo predvsem pri krajših vsakodnevnih poteh, zlasti v osrednjem naselju Mirna. Analize so pokazale, da peš gibanje najpogosteje uporabljajo otroci na poteh v šolo ter prebivalci pri dostopanju do osnovnih storitev v središču naselja. Kljub temu hoja kot samostojen in varen način mobilnosti še ni enakovredno podprta v celotnem prometnem sistemu občine.

Stanje peš infrastrukture je neenakomerno. V središču Mirne so pločniki in pešpoti deloma urejeni, vendar pogosto nepovezani ali prekinjeni, zlasti ob regionalni cesti, kjer se pešci srečujejo z gostim in hitrim motornim prometom. Izven osrednjega naselja so razmere za hojo iz vidika varnosti zahtevnejše. V manjših naseljih in zaselkih, kot so Gomila, Trbinc in Zabrdje, pločniki večinoma niso urejeni, pešci pa so prisiljeni uporabljati ozko in pogosto nepregledno cestišče. Promet v teh naseljih poteka v mešanem režimu, hitrosti vozil pa so za okolje, kjer se pešci redno pojavljajo, pogosto previsoke. To zmanjšuje občutek varnosti in omejuje uporabo hoje, zlasti pri starejših in otrocih.

Poseben izziv predstavljajo šolske poti. Analiza je pokazala, da del otrok hodi v šolo peš, vendar so nekateri odseki poti prometno nevarni zaradi pomanjkanja pločnikov, neustreznih prehodov za pešce in prehitrega motornega prometa. Tudi zaradi tega se številni starši odločajo za prevoz otrok z avtomobilom, kar dodatno povečuje prometne obremenitve v okolici osnovne šole in vrtca, zlasti v jutranjih in popoldanskih konicah.

Prometno-varnostni vidiki hoje so tesno povezani tudi z urejenostjo križišč in preglednostjo prometnega prostora. Terenski ogledi so pokazali več lokacij, kjer so prehodi za pešce slabo vidni ali postavljeni na prometno izpostavljenih mestih, hkrati pa so hitrosti motornega prometa pogosto višje od zelenih za okolje z mešanim prometom. To negativno vpliva na zaznano in dejansko varnost pešcev.

Kljub izzivom analize kažejo, da ima hoja v Občini Mirna velik potencial. Razdalje znotraj osrednjega naselja so primerne za hojo, prebivalci pa izražajo podporo izboljšavam peš infrastrukture in umirjanju prometa. Zaključek obvoznice predstavlja pomembno priložnost za zmanjšanje prometnih obremenitev v središču naselja in posledično za ustvarjanje prijaznejšega okolja za pešce.

DOSEŽKI

Izvedene analize šolskih poti in vključevanje osnovne šole v proces OCPS.

Ozaveščenost prebivalcev o pomenu varnih in urejenih pešpoti, zlasti za otroke in starejše.

Relativno visok delež hoje na krajših poteh znotraj osrednjega naselja Mirna, zlasti pri poteh v šolo.

IZZIVI

Pomanjkanje neprekinjenih in varnih pločnikov, zlasti ob regionalni cesti in izven središča naselja.

Nevarne šolske poti na odsekih brez urejene peš infrastrukture.

Omejene možnosti hoje v razpršenih naseljih zaradi razdalj in prometne varnosti.

Previsoke hitrosti motornega prometa v naseljih.

PRILOŽNOSTI

Urejanje manjkajočih pločnikov in dodatnih varnih prehodov za pešce.

Umirjanje prometa na stanovanjskih območjih in v središču Mirne.

Izraba razbremenitve prometa po izgradnji obvoznice za več prostora pešcem.

Spodbujanje hoje kot vsakodnevne oblike gibanja, ki prispeva k zdravju in kakovosti bivanja prebivalcev.

Slika: Nevarne prometne točke na šolskih poteh. Vir: OŠ Mirna



Slika: Prehod pri zdravstvenem domu Mirna nedostopen za invalide in vozičke. (Vir: Občina Mirna)



6.3 Kolesarjenje

Kolesarjenje v Občini Mirna ima trenutno predvsem vlogo rekreativne dejavnosti, medtem ko je njegova raba za vsakodnevne poti manj razširjena. To je v veliki meri povezano z načinom življenja prebivalcev in potovalnimi navadami, saj se velik delež delovno aktivnega prebivalstva dnevno vozi na delo izven občine. V takšnih razmerah osebni avtomobil ostaja glavno prevozno sredstvo, kolesarjenje pa se redkeje uporablja kot alternativa za daljše in časovno zahtevnejše poti.

V občini ni vzpostavljenega povezanega omrežja kolesarskih poti, zato kolesarji večinoma uporabljajo vozišče skupaj z motornim prometom. To je še posebej izrazito na prometno bolj obremenjenih cestah in na odsekih, kjer se promet iz širšega območja steka skozi naselje Mirna. Prebivalci izpostavljajo, da visoke hitrosti motornega prometa in nepregledni cestni odseki zmanjšujejo občutek udobja in varnosti pri kolesarjenju.

Razmere za kolesarjenje so še zahtevnejše v posameznih manjših naseljih in zaselkih, kot so Gomila, Trbinc in Zabrdje, kjer so ceste ozke, promet poteka v mešanem režimu, prostora za nemotorizirane udeležence pa je malo. Čeprav so te lokacije v večji meri izpostavljene predvsem izzivom hoje in umirjanja prometa, imajo enake razmere tudi neposreden vpliv na uporabo kolesa, saj se prebivalci zaradi prometnih razmer redkeje odločajo za kolesarjenje znotraj naselij ali med njimi.

Razpršena poselitev in razgiban teren v delu občine dodatno vplivata na izbiro prometnega sredstva, zlasti v bolj oddaljenih delih občine. Kolesarjenje tam pogosto ni praktično za vsakodnevne poti, medtem ko so razdalje znotraj osrednjega naselja Mirna in do nekaterih bližnjih območij bolj primerne. Prav tu se kaže možnost za postopno izboljševanje pogojev, predvsem z umirjanjem prometa in boljšo organizacijo prometnega prostora.

Prebivalci v pobudah in razpravah pogosto poudarjajo željo po varnejših in bolj preglednih prometnih razmerah, ki bi omogočile tudi večjo uporabo kolesa. Posebej se izpostavlja potreba po izboljšanju razmer v središču Mirne ter po postopnem urejanju povezav, ki bi omogočale varnejše kolesarjenje znotraj naselja in proti sosednjim območjem. Zaključek obvoznice in s tem povezano zmanjšanje tranzitnega prometa skozi Mirno predstavljata pomembno priložnost za ustvarjanje bolj prijaznega okolja tudi za kolesarje. Spodbudo kolesarjenju predstavlja tudi urejanje osnovne podporne kolesarske infrastrukture kot so varna in jasno umeščena stojala za kolesa, ki so potrebna predvsem v okolici knjižnice in drugih javnih ustanov.

Celostno gledano je nadaljnji razvoj smiselno usmerjati predvsem v spodbujanje kolesarjenja na krajših razdaljah, na lokacijah z največ dnevnih poti in ob postopnem prilagajanju prometnega prostora dejanskim potrebam prebivalcev.

DOSEŽKI

Pozitiven odnos prebivalcev do kolesarjenja in usmerjenost v rekreativno kolesarjenje.

Izražena podpora izboljšavam pogojev kolesarjenje v središču naselja in v okolici javnih ustanov.

Prepoznan potencial kolesarjenja za krajše poti znotraj naselja Mirna.

IZZIVI

Pomanjkanje podporne infrastrukture (npr. stojala za kolesa pri knjižnici in drugih ustanovah).

Pomanjkanje varnih in povezanih kolesarskih poti.

Višje hitrosti motornega prometa, kar vpliva na zaznano varnost in posledično na odločitev za uporabo kolesa.

PRILOŽNOSTI

Postopno izboljšanje osnovnih pogojev za kolesarjenje v središču Mirne.

Razbremenitve prometa po izgradnji obvoznice in izboljšanje varnosti kolesarjev.

Spodbujanje kolesarjenja otrok in mladih ob sočasno izboljšani varnosti kolesarjev.

Spodbujanje kolesarjenja za krajše poti in vsakodnevne opravke.

Slika: Manjkajoči varni prehod za pešce ob Glavni cesti na Mirni. (Vir: Občina Mirna)



6.4 Javni potniški promet

Javni potniški promet ima v Občini Mirna dopolnilno vlogo pri zagotavljanju mobilnosti prebivalcev, zlasti za tiste, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila ali se ne morejo voziti sami. Njegova raba je tesno povezana z vsakodnevnimi potovalnimi navadami prebivalcev, ki so zaradi zaposlitve in šolanja pogosto usmerjene izven občine. V takšnem okolju osebni avtomobil ostaja glavno prevozno sredstvo, javni potniški promet pa se uporablja predvsem v specifičnih primerih.

Pomemben element javnega potniškega prometa v občini predstavlja železniška postaja Mirna, ki omogoča povezave v regionalno in širše državno omrežje. Kljub temu je njena vloga v vsakdanjih poteh prebivalcev omejena. Razlogi so predvsem v dostopnosti postaje, ki za pešce in kolesarje ni vedno najbolj udobna, ter v omejeni usklajenosti železniških povezav z dejanskimi časovnimi potrebami uporabnikov. Posledično številni prebivalci železnice ne dojemajo kot praktične alternative avtomobilu.

Avtobusni promet v občini obstaja, vendar je njegova pogostost in časovna razporeditev prilagojena predvsem šolskim in delovnim konicam. Za številne prebivalce, zlasti v manjših naseljih, kot so Gomila, Trbinc in Zabrdje, avtobusne povezave niso dovolj pogoste ali časovno prilagojene, da bi lahko predstavljale zanesljivo izbiro za vsakodnevne opravke.

Oddaljenost postajališč in omejena ponudba dodatno vplivata na odločitev za uporabo avtomobila.

Kljub temu ima javni potniški promet pomembno socialno vlogo. Posebej za starejše prebivalce, mlade in osebe brez lastnega prevoza predstavlja eno redkih možnosti za dostop do storitev in dejavnosti izven občine. To vlogo v praksi dopolnjuje tudi storitev Prostofer, ki se je izkazala kot pomembna podpora mobilnosti starejših in gibalno oviranih oseb ter kot primer dobre prakse prilagojenega prevoza v manjšem okolju.

Tabela: podatki o izvedenem številu prevozov Prostofer v obdobju 2022 – 2024. Vir: podatki občine Mirna. (Vir: Evidenca Občuline Mirna)

Leto	Število izvedenih brezplačnih voženj Prostofer
2022	98
2023	81
2024	74

Prebivalci v pobudah in razpravah izražajo razumevanje omejitev javnega potniškega prometa v manjši občini, hkrati pa izpostavljajo željo po boljši povezanosti, predvsem v smeri večjih zaposlitvenih in storitvenih središč. Kot priložnost se prepoznava boljše povezovanje različnih oblik prevoza, zlasti navezava hoje in kolesarjenja na avtobusne in železniške postaje, ter postopno izboljševanje dostopnosti ključnih točk, kot je železniška postaja Mirna.

Celostno gledano javni potniški promet v Občini Mirna ne predstavlja osrednjega nosilca mobilnosti, vendar ima pomembno dopolnilno in socialno vlogo. Z manjšimi, ciljno usmerjenimi izboljšavami in boljšim povezovanjem z drugimi oblikami mobilnosti lahko v prihodnje pomembneje prispeva k dostopnosti in socialni vključenosti prebivalcev.

DOSEŽKI

Prisotnost železniške postaje Mirna kot dela regionalnega prometnega omrežja.

Obstoječe avtobusne povezave za šolske in delovne migracije.

Uveljavljena storitev Prostofer za starejše in gibalno ovirane prebivalce.

Zavedanje pomena javnega prevoza za socialno vključenost.

IZZIVI

Nizka raba javnega potniškega prometa zaradi razpršene poselitve in dnevnih migracij.

Omejena pogostost in časovna prilagojenost avtobusnih povezav, predvsem v manjših naseljih (Gomila, Trbinc, Zabrdje).

Dostopnost železniške postaje Mirna za pešce in kolesarje ni optimalna.

PRILOŽNOSTI

Izboljšanje dostopnosti do železniške postaje Mirna z ureditvijo peš in kolesarskih povezav.

Sodelovanje s sosednjimi občinami pri izboljšanju regionalnih povezav.

Postopno prilagajanje javnega prevoza dejanskim potrebam prebivalcev.

Nadaljnji razvoj storitev Prostofer.

Slika: Gomila ob državni cesti. Manjkajoč pločnik do avtobusne in železniške postaje (Vir: Občina Mirna)



6.5 Motorni promet

Motorni promet ima v Občini Mirna pomembno vlogo pri zagotavljanju vsakodnevne mobilnosti prebivalcev. Zaradi razpršene poselitve in velikega deleža dnevnih migracij na delo in v šolo izven občine ostaja osebni avtomobil prevladujoče prevozno sredstvo. Motorni promet tako omogoča dobro dostopnost do delovnih mest, storitev in dejavnosti, hkrati pa predstavlja pomemben dejavnik pri organizaciji vsakdanjega življenja v občini. Posebno vlogo v prometnem sistemu ima osrednje naselje Mirna, kjer se prepletajo lokalni promet, šolske poti in tranzitni tokovi. Glavna prometnica skozi naselje je v preteklosti povzročala večje prometne obremenitve, zastoje ter konflikte z drugimi udeleženci v prometu. Zaključek obvoznice predstavlja pomemben mejnik, saj odpira možnost za razbremenitev središča naselja in bolj uravnoteženo upravljanje motornega prometa v prihodnje.

V manjših naseljih in zaselkih, kot so Gomila, Trbinc in Zabrdje, motorni promet praviloma poteka po ozkih in nepreglednih cestah, ki so hkrati namenjene tudi pešcem in drugim nemotoriziranim udeležencem. Hitrosti vozil so v takšnem okolju še posebej pomembne, saj neposredno vplivajo na občutek varnosti in kakovost bivanja. Prebivalci teh naselij pogosto izpostavljajo potrebo po umirjanju prometa in večji pozornosti voznikov na prisotnost pešcev.

Analize kažejo, da večina prebivalcev motorni promet dojema kot nujen del vsakdana, obenem pa izraža podporo ukrepom, ki bi izboljšali varnost in zmanjšali negativne vplive prometa v bivalnem okolju. Prebivalci si želijo predvsem bolj predvidljiv promet, nižje hitrosti v naseljih, boljšo preglednost križišč ter več prostora za varno gibanje pešcev in kolesarjev.

Motorni promet je tesno povezan tudi z dostopnostjo do javnih ustanov, šole, vrtca, zdravstvenega doma in drugih storitev. V okolici teh objektov se v določenih časovnih obdobjih pojavljajo večje prometne obremenitve in parkirni pritiski, kar vpliva na varnost in preglednost prostora. To kaže na potrebo po boljšem upravljanju prometa in parkiranja in ne nujno na potrebo povečanja cestnih zmogljivosti.

V občini Mirna delujejo predvsem manjša in srednje velika podjetja s področij strojnih instalacij, inženiringa, kmetijstva ter storitev, ki so tudi generatorji prometa. Med pomembnejšimi subjekti so 2MI GROUP inženiring, GOP d.o.o. Mirna, AGRO KOŠČAK, Dana, d.o.o. (območje Glavne ceste), Tomplast, d.o.o. (območje Ceste na Gradec in v obočju obrtne cone predvsem Presad, d.o.o.

Celostno gledano je motorni promet v Občini Mirna nepogrešljiv del prometnega sistema, vendar hkrati področje, kjer obstaja velik potencial za izboljšave z vidika varnosti, kakovosti bivanja in bolj uravnoteženega sobivanja z drugimi oblikami mobilnosti. Usmeritve OCPS zato ne sledijo povečevanju prometnih kapacitet, temveč postopnemu umirjanju prometa, boljšemu upravljanju in prilagajanju prostora potrebam vseh uporabnikov.

DOSEŽKI

Dobra prometna dostopnost občine in povezanost z regijo.

Zaključek obvoznice kot pomemben korak k razbremenitvi središča Mirne.

Prepoznana potreba in podpora javnosti za uravnoteženo upravljanje motornega prometa.

IZZIVI

Visoka odvisnost od osebnega avtomobila zaradi dnevnih migracij.

Prehitra vožnja v manjših naseljih (Gomila, Trbinc, Zabrdje) ter v središču Mirne.

Pritisk parkiranja in v dnevnih konicah močno zgoščenega prometa v okolici šole, vrtca in javnih ustanov.

PRILOŽNOSTI

Razbremenitev središča Mirne po izgradnji obvoznice.

Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih in manjših naseljih.

Povečanje prometne varnosti kot predpogoj za več hoje in kolesarjenja.

Optimalno načrtovanje in upravljanje prometa in parkiranja v bližini javnih ustanov.

Slika: Sajenice – prevelika hitrost skozi naselje, kjer ni pločnika in infrastrukture za kolesarje. Vir: Občina Mirna



Slika: 3D vizualizacija predstavitev regionalne ceste R1-215/1162 Trebnje – Mokronog (Obvoznica Mirna), ki usmerja promet iz središča Mirne (Vir: Občina Mirna)



7. STRATEŠKA VODILA in CILJNE VREDNOSTI

Strateška vodila in ciljne vrednosti povezujejo zastavljeno vizijo in cilje Občinske celostne prometne strategije Občine Mirna s konkretnimi ukrepi in akcijskim načrtom. Izhajajo iz analize obstoječega stanja, prepoznanih izzivov in priložnosti ter skupno oblikovanih ciljev strategije. Oblikovana so bila v sodelovalnem procesu, ki je vključeval razprave z ožjo in širšo delovno skupino, predstavnike občinske uprave ter druge ključne deležnike. Pri tem so bila vodila prilagojena značilnostim Občine Mirna, njenim prostorskim razmeram, prometnim navadam prebivalcev in realnim zmožnostim izvajanja.

Namen strateških vodil je zagotoviti jasno usmeritev za odločanje in načrtovanje na področju prometa. Vodila ne predstavljajo zgolj splošnih načel, temveč služijo kot okvir, znotraj katerega se oblikujejo in presojujejo posamezni ukrepi. Z njihovo pomočjo se zagotavlja, da so načrtovane izboljšave medsebojno usklajene ter skladne z dolgoročno vizijo razvoja občine.

Ciljne vrednosti strategije dopolnjujejo zastavljena strateška vodila in omogočajo merljiv vpogled v doseganje zastavljenih ciljev. Opredeljene so za ključne kazalnike na posameznih prometnih področjih in temeljijo na izhodiščnem stanju ter pričakovanih spremembah v obdobju izvajanja strategije. Ciljne vrednosti so zastavljene realno in postopno, ob upoštevanju velikosti občine, razpoložljivih virov ter pričakovanega tempa sprememb v potovalnih navadah.

Skupaj strateška vodila in ciljne vrednosti predstavljajo osnovo za usmerjeno, pregledno in dolgoročno izvajanje OCPS Občine Mirna. Omogočajo, da se razvoj prometa ne odvija zgolj skozi posamezne projekte, temveč kot usklajen proces, ki prispeva k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti in višji kakovosti bivanja v občini..

7.1 Celostno prometno načrtovanje

Strateško vodilo

Izvajanje ukrepov Občinske celostne prometne strategije Občine Mirna, podprto z dostopnimi podatki, usposobljenimi zaposlenimi, aktivnim sodelovanjem z občani in ključnimi deležniki ter sodelovanjem s sosednjimi občinami.

Občina Mirna bo promet in mobilnost v prihodnjem obdobju načrtovala in upravljala celostno, dolgoročno in usklajeno z razvojem prostora, potrebami prebivalcev ter razpoložljivimi zmogljivostmi občine. Namesto posamičnega in reaktivnega reševanja prometnih vprašanj bo občina vzpostavila sistematičen strateški pristop, ki bo omogočal premišljeno odločanje, jasno določanje prioritet in postopno uresničevanje zastavljenih ciljev.

Občina bo pri načrtovanju prometa izhajala iz dejanskih potovalnih navad prebivalcev, zaznanih prometnih izzivov in prostorskih značilnosti občine. Redno bo spremljala stanje na terenu, zbirala podatke o prometni varnosti, potovalnih navadah in učinkih izvedenih ukrepov ter te podatke uporabljala kot podlago za nadaljnje odločitve. S tem bo zagotavljala, da se ukrepi ne bodo izvajali rutinsko, temveč ciljno in glede na dejanske potrebe.

Pomemben del strateškega pristopa bo krepitev notranjih organizacijskih zmogljivosti občine. Občina bo skrbela za usklajevanje prometnih vsebin med različnimi področji delovanja, zlasti med prometom, prostorom, vzgojo in preventivo ter družbenimi dejavnostmi. Pri tem bo aktivno vključevala Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter druge ključne deležnike, ki že danes pomembno prispevajo k obravnavi prometnih vprašanj v občini.

Občina Mirna bo nadaljevala in nadgrajevala sodelovanje z občani. Z uporabo različnih oblik vključevanja, vključno z zbiranjem pobud, zaznavanjem problematičnih lokacij in sodelovanjem na delavnicah, bo omogočala, da se lokalno znanje in izkušnje prebivalcev odražajo v načrtovanih ukrepih. Takšen pristop bo prispeval k večji preglednosti odločanja, večjemu zaupanju in večji podpori javnosti pri izvajanju strategije.

Strateška usmeritev celostnega prometnega načrtovanja vključuje tudi fazno izvajanje ukrepov. Občina bo ukrepe razvrščala glede na njihovo nujnost, vpliv na varnost in kakovost bivanja ter glede na razpoložljiva finančna sredstva. Prednost bodo imeli ukrepi, ki z razmeroma majhnimi posegi prinašajo opazne izboljšave za prebivalce, zlasti na področju prometne varnosti in dostopnosti.

Celostno prometno načrtovanje bo za Občino Mirna predstavljalo orodje za dolgoročno usmerjanje razvoja prometa in mobilnosti. Z rednim spremljanjem izvajanja strategije, letnim poročanjem o napredku in po potrebi prilagajanjem ukrepov bo občina zagotavljala, da strategija ostane živ dokument, ki se odziva na spremembe v prostoru, prometnih navadah in razvojnih potrebah lokalne skupnosti.

Strateške ambicije

Delež izvedbe načrtovanih ukrepov OCPS na letni ravni vsaj 80%.

7.2 Hoja

Strateško vodilo

Zagotavljanje varne infrastrukture za pešce in širitev območij za pešce ob hkratnem ozaveščanju ter spodbujanju prometne kulture med vsemi udeleženci v prometu.

Občina Mirna bo hojo sistematično razvijala kot temeljno, varno in dostopno obliko vsakodnevne mobilnosti, zlasti za otroke, starejše in druge ranljive skupine. Strateški pristop bo usmerjen v ustvarjanje prometnega okolja, v katerem bo hoja postala samoumevna izbira za kratke poti, predvsem za poti v šolo, do javnih ustanov in storitev v osrednjem naselju Mirna.

Z namenom spodbujanja hoje med osnovnošolci, bo občina prednostno usmerjala ukrepe v izboljšanje varnosti in preglednosti šolskih poti. To bo dosegala z zapolnjevanjem manjkajočih pločnikov, urejanjem varnih prehodov za pešce, izboljšanjem preglednosti križišč ter umirjanjem prometa v širšem območju šole in vrtca.

Poseben poudarek bo namenjen tudi upravljanju prometa v času prihodov in odhodov otrok v šolo. Občina bo z organizacijskimi in prometno-tehničnimi ukrepi zmanjšala konfliktno situacijo med pešci in motornim prometom ter ustvarila bolj mirno in predvidljivo prometno okolje. S tem bo postopno krepila zaupanje staršev v samostojno hojo otrok in podpirala doseganje cilja povečanja deleža otrok, ki hodijo v šolo peš.

Poleg šolskih poti bo občina izboljševala pogoje za hojo tudi v drugih delih občine. V manjših naseljih, kot so Gomila, Trbinc in Zabrdje, bo pozornost namenjena umirjanju prometa, jasnejši organizaciji prometnega prostora in izboljšanju varnosti pešcev tam, kjer hoja poteka po vozišču. Takšen pristop bo omogočil večjo varnost brez nujno obsežnih infrastrukturnih posegov, kar je skladno z realnimi zmožnostmi občine.

Občina Mirna bo hojo spodbujala tudi z mehkejšimi ukrepi. V sodelovanju z osnovno šolo, starši, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter drugimi deležniki bo izvajala ozaveščevalne in preventivne aktivnosti, promocijo varnih šolskih poti ter pobude za več vsakodnevnega gibanja. Ti ukrepi bodo dopolnjevali infrastrukturne izboljšave in prispevali k trajnejši spremembi potovalnih navad.

Strateška usmeritev hoje v Občini Mirna temelji na postopnosti, usklajevanju različnih vrst ukrepov in jasnem cilju izboljšanja prometne varnosti, zdravja in kakovosti bivanja. Občina bo z načrtnim izvajanjem ukrepov ustvarjala okolje, v katerem bo hoja varna, prijetna in družbeno sprejeta izbira za vsakodnevne poti.

Strateške ambicije

Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo na 50 % do l. 2032 glede na 36,9 % leta 2024.

7.3 Kolesarjenje

Strateško vodilo

Urejanje varne kolesarske infrastrukture s povezavo med naselji v občini in s sosednjimi občinami ob hkratni promociji kolesarjenja ter krepitevi prometne kulture vseh udeležencev v prometu.

Občina Mirna bo kolesarjenje razvijala kot dopolnilno obliko vsakodnevne mobilnosti, zlasti za krajše razdalje in dostop do storitev v osrednjem naselju, ob hkratnem upoštevanju potovalnih navad prebivalcev in prostorskih značilnosti občine. Strateški pristop k razvoju kolesarjenja bo temeljil na postopnem izboljševanju varnosti in udobja, brez nerealnih pričakovanj množične rabe kolesa na vseh poteh.

Občina bo pri razvoju kolesarjenja izhajala iz ugotovitev analiz, ki kažejo, da večina dnevnih poti prebivalcev poteka izven občine in da osebni avtomobil ostaja prevladujoče prevozno sredstvo. Kljub temu imajo nekateri deli občine, predvsem središče Mirne, primerne razdalje za uporabo kolesa pri vsakodnevnih opravkih. Zato bo občina ukrepe usmerjala predvsem tja, kjer lahko kolesarjenje realno predstavlja varno in uporabno alternativo avtomobilu.

Strateška usmeritev poudarja izboljšanje prometne varnosti kolesarjev. Občina bo s postopnim umirjanjem motornega prometa, jasnejšo organizacijo prometnega prostora in odpravljanjem konfliktnih točk ustvarjala pogoje, v katerih bo kolesarjenje zaznano kot varnejše. Takšen pristop je ključen, saj analize kažejo, da zaznana nevarnost pomembno vpliva na odločitev prebivalcev, ali bodo kolo vključili v vsakodnevne poti.

Posebna pozornost bo namenjena tudi ureditvi osnovne podporne infrastrukture. Občina bo postopno urejala stojala za kolesa pri javnih ustanovah, šoli, knjižnici in drugih pomembnih ciljnih v središču Mirne. S tem bo povečala praktičnost uporabe kolesa in spodbudila njegovo rabo za kratke poti.

Občina Mirna bo kolesarjenje spodbujala tudi z mehkejšimi ukrepi, kot so promocija zdravega življenjskega sloga, ozaveščanje o sobivanju v prometu ter vključevanje kolesarjenja v lokalne dogodke in pobude. Ti ukrepi bodo dopolnjevali infrastrukturne izboljšave in prispevali k postopni spremembi potovalnih navad.

Strateška usmeritev kolesarjenja v Občini Mirna temelji na realnem in prilagojenem pristopu, ki upošteva lokalne razmere, razpoložljive vire in dejanske potrebe prebivalcev. S postopnim in ciljno usmerjenim izvajanjem ukrepov bo občina ustvarjala pogoje, v katerih bo kolesarjenje varna, praktična in sprejemljiva izbira za vsakodnevne poti tam, kjer je to smiselno.

Strateške ambicije

Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo na 6 % do l. 2032 glede na 3,2% l. 2024.

7.4 Javni potniški promet

Strateško vodilo

Povečanje dostopnosti različnih oblik javnega prevoza čim širšemu številu prebivalcev za spodbujanje pogostejše rabe JPP.

Občina Mirna bo javni potniški promet razvijala kot dopolnilni in podporni sistem mobilnosti, namenjen predvsem zagotavljanju dostopnosti za prebivalce brez lastnega avtomobila, mlade, starejše in druge ranljive skupine ter kot del kombiniranih potovanj skupaj s hojo in kolesarjenjem. Strateški pristop bo temeljil na realnem razumevanju vloge javnega prevoza v manjši in razpršeno poseljeni občini ter na postopnem izboljševanju njegove uporabnosti tam, kjer ima največji učinek.

Občina bo pri razvoju javnega potniškega prometa izhajala iz ugotovitev analiz, ki kažejo, da večina dnevnih migracij poteka z avtomobilom, predvsem zaradi zaposlitve in šolanja izven občine. Kljub temu ima javni potniški promet v Občini Mirna pomembno socialno in dopolnilno vlogo, saj omogoča osnovno mobilnost prebivalcem, ki nimajo dostopa do avtomobila ali se ne morejo voziti sami. Ta vidik bo v strateškem pristopu obravnavan kot ključna prednost javnega prevoza.

Posebno pozornost bo občina namenjala izboljšanju dostopnosti do obstoječih oblik javnega prevoza. To vključuje varnejše in udobnejše dostopne poti do avtobusnih postajališč in železniške postaje Mirna, zlasti za pešce. Občina bo zato ukrepe na področju hoje in umirjanja prometa načrtovala tudi z vidika boljše navezave na javni potniški promet, saj analize kažejo, da je prav dostopnost pogosto pomembnejša od same ponudbe prevozov.

Občina Mirna bo ohranjala in po potrebi nadgrajevala prilagojene oblike prevoza, kot je storitev Prostofer, ki se je v praksi izkazala kot zelo pomembna za starejše in gibalno ovirane prebivalce. Takšne oblike prevoza bo občina obravnavala kot sestavni del javnega potniškega sistema, ki dopolnjuje klasične avtobusne in železniške povezave.

Strateška usmeritev javnega potniškega prometa vključuje tudi sodelovanje z drugimi deležniki in sosednjimi občinami. Občina bo aktivno sodelovala v razpravah o izboljšanju regionalnih povezav, časovni prilagoditvi prevozov in iskanju rešitev, ki presegajo občinske meje, saj analize kažejo, da so potovalne navade prebivalcev Mirne močno vezane na širše območje.

Javni potniški promet bo v Občini Mirna obravnavan kot del širšega sistema mobilnosti, ki v povezavi s hojo in kolesarjenjem prispeva k večji dostopnosti, socialni vključenosti in zmanjševanju prometnih obremenitev tam, kjer je to mogoče. S postopnim, ciljno usmerjenim in sodelovalnim pristopom bo občina krepila vlogo javnega potniškega prometa na način, ki je skladen z dejanskimi potrebami prebivalcev in zmožnostmi lokalnega okolja..

Strateške ambicije

Povečanje deleža otrok, ki uporabljajo javne prevoze za prihod v šolo do l. 2032 na 30% potnikov glede na 28,5% l. 2024.

7.5 Motorni promet

Strateško vodilo

Izboljševanje varnosti v prometu z ukrepi umirjanja prometa ob hkratnem urejanju dodatne varne cestne infrastrukture.

Občina Mirna bo motorni promet upravljala uravnoteženo in premišljeno, z namenom zagotavljanja prometne varnosti, dostopnosti in kakovostnega bivalnega okolja. Pri tem bo izhajala iz dejstva, da osebni avtomobil zaradi razpršene poselitve in dnevnih migracij ostaja pomemben del vsakodnevne mobilnosti prebivalcev, hkrati pa bo z ukrepi zmanjšala negativne vplive motornega prometa v naseljih.

Strateški pristop občine na področju motornega prometa bo usmerjen v boljše upravljanje obstoječega prometnega prostora, ne v povečevanje prometnih zmogljivosti. Analize so pokazale, da so največji izzivi povezani s hitrostmi vozil, prometnimi obremenitvami in konflikti z ranljivimi udeleženci v prometu, zlasti v središču Mirne ter v manjših naseljih, kot so Gomila, Trbinc in Zabrdje, kjer promet poteka po ozkih cestah v neposredni bližini bivanjskih površin.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

Občina bo zato prednostno uvajala ukrepe za umirjanje prometa v stanovanjskih območjih in v bližini šole, vrtca ter drugih javnih ustanov. S prilagajanjem prometnih režimov, umestitvijo umiritvenih ukrepov in jasnejšo organizacijo prostora bo ustvarjala bolj predvidljivo in varno prometno okolje za vse udeležence. Takšni ukrepi bodo hkrati podpirali cilje na področju hoje in kolesarjenja ter prispevali k večji prometni varnosti otrok in starejših.

Posebno vlogo v strateški usmeritvi ima razbremenitev središča naselja Mirna. Zaključek obvoznice predstavlja pomembno priložnost, ki jo bo občina izkoristila za preoblikovanje prometnega prostora v naselju, zmanjšanje tranzitnega prometa ter izboljšanje pogojev za bivanje. Občina bo motorni promet v središču obravnavala bolj selektivno, s poudarkom na lokalnih potrebah in kratkih poteh.

Občina Mirna bo pozornost namenila tudi upravljanju parkiranja, zlasti v okolici šole, vrtca in drugih javnih ustanov, kjer se v določenih časovnih obdobjih pojavljajo večje prometne obremenitve. Z boljšo organizacijo ustavljanja in parkiranja bo zmanjšala prometne konflikte ter izboljšala preglednost in varnost prostora.

Strateška usmeritev motornega prometa temelji na postopnosti, prilagodljivosti in usklajevanju z drugimi prometnimi stebri. Občina bo ukrepe izvajala fazno, ob upoštevanju razpoložljivih sredstev in odzivov prebivalcev, ter sproti spremljala njihove učinke. Na ta način bo motorni promet v Občini Mirna ostal funkcionalen, hkrati pa manj obremenjujoč za bivalno okolje in varnost vseh udeležencev.

Strateške ambicije

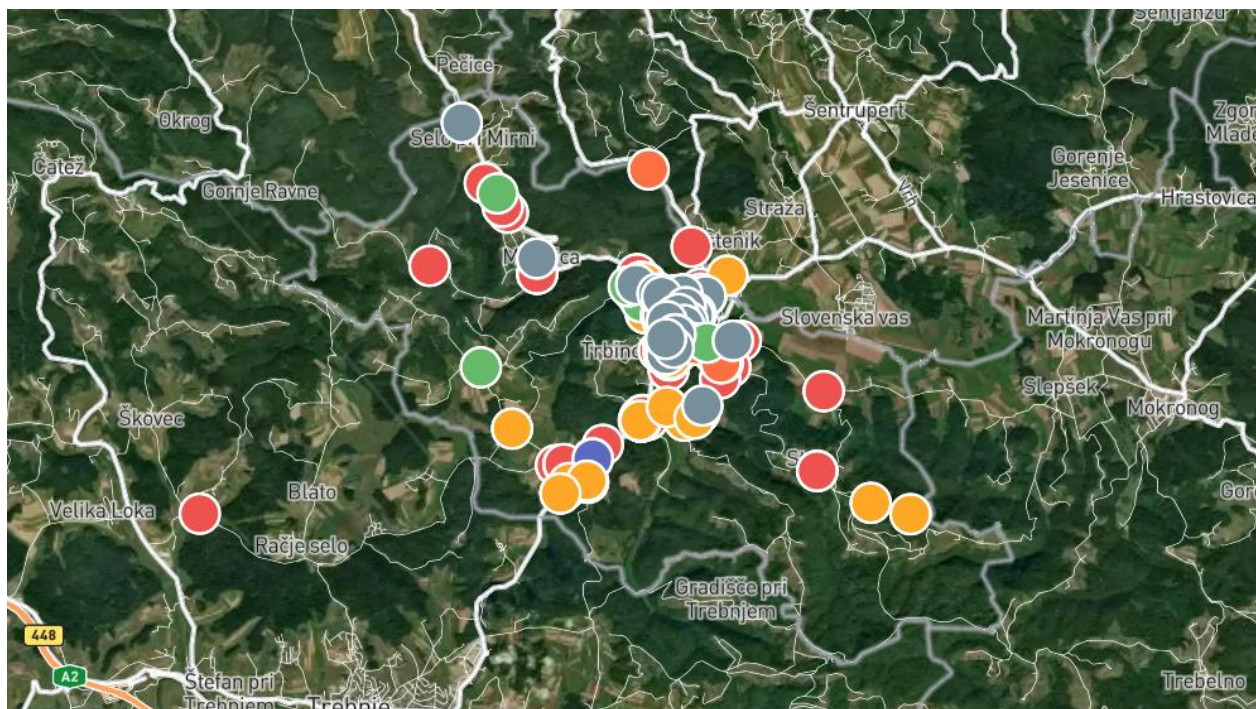
***Zmanjšanje deleža voznikov, ki vozijo nad omejitvijo hitrosti v občini na lokaciji
meritve na 20% do leta 2032 glede na 29% leta 2024.***

8. UKREPI IN AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt z ukrepi predstavlja osrednji izvedbeni del Občinske celostne prometne strategije Občine Mirna. Njegova vloga je, da dolgoročno vizijo in opredeljene cilje strategije prenese v nabor konkretnih, izvedljivih in med seboj usklajenih ukrepov, s katerimi bo občina v prihodnjih letih postopno izboljševala prometne razmere, povečevala prometno varnost ter ustvarjala pogoje za bolj trajnostne oblike mobilnosti.

Akcijski načrt je bil oblikovan na podlagi poglobljenega razumevanja lokalnih razmer. Izhaja iz analize stanja prometa in mobilnosti, ki je vključevala podatke o potovalnih navadah prebivalcev, analizo šolskih poti, zaznave uporabnikov prostora, intervjuje s ključnimi deležniki ter terenske ogleda. Pomemben prispevek k oblikovanju ukrepov so predstavljale tudi pobude in zaznane težave prebivalcev, zbrane prek delavnic, javnih razprav in orodja Canvis, ki je omogočilo neposredno evidentiranje problematičnih lokacij v prostoru.

Aktivno sodelovanje občanov in sporočanje potrebnih ukrepov prometnega načrtovanja preko sistema Canvis:



Pri pripravi akcijskega načrta je bila posebna pozornost namenjena temu, da so ukrepi prilagojeni značilnostim Občine Mirna. Kot manjša in razpršeno poseljena občina se Mirna

sooča s specifičnimi omejitvami, zato so bili ukrepi oblikovani realno, postopno in fazno. Prednost imajo rešitve, ki z razmeroma majhnimi posegi prinašajo opazne izboljšave za prebivalce, zlasti na področju prometne varnosti, dostopnosti do osnovnih storitev ter kakovosti bivanja.

Ukrepi so nastajali in se usklajevali v sodelovanju z občinsko upravo, strokovnimi sodelavci ter člani ožje in širše delovne skupine. V tem procesu so bili posamezni predlogi preverjeni z vidika njihove izvedljivosti, usklajenosti z obstoječimi razvojnimi in prostorskimi usmeritvami ter skladnosti s tremi glavnimi cilji OCPS Občine Mirna. Na tej podlagi je bil oblikovan nabor ukrepov, ki omogoča uravnotežen razvoj vseh prometnih stebrov, ob hkratnem upoštevanju dejanskih zmožnosti občine.

Akcijski načrt vključuje ukrepe po posameznih prometnih stebrih – celostno prometno načrtovanje, hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet. Ukrepi so zasnovani tako, da se med seboj dopolnjujejo: izboljšave na področju motornega prometa podpirajo večjo varnost pešcev in kolesarjev, boljša dostopnost javnega prevoza pa prispeva k večji socialni vključenosti in zmanjševanju odvisnosti od avtomobila.

Za vsak ukrep so v akcijskem načrtu opredeljeni osnovni izvedbeni elementi, kot so časovni okvir, odgovornost za izvedbo, okvirna zahtevnost in možni viri financiranja. Takšna zasnova omogoča pregledno načrtovanje izvajanja ukrepov ter lažje usklajevanje med različnimi deležniki.

Akcijski načrt bo v praksi služil kot pomembno upravljavsko orodje za izvajanje OCPS Občine Mirna. Občini bo omogočal načrtovanje proračunskih sredstev, določanje prednostnih nalog ter spremljanje napredka pri doseganju zastavljenih ciljev. Z rednim spremljanjem kazalnikov in poročanjem bo mogoče ocenjevati učinkovitost posameznih ukrepov ter po potrebi prilagajati akcijski načrt spremenjenim razmeram in potrebam prebivalcev.



8.1 Nabor ukrepov za celostno prometno načrtovanje

ŠT. UKREPA	UKREP	OPIS	NOSILEC	PRIORITETA
A1	Ozaveščevalne akcije za sodbujanje trajnostne mobilnosti / Izvajanje ozaveščevalnih kampanj/akcij za izboljšanje kulture v prometu	vzgojno-izobraževalni zavodi: spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti pri prihodih v šolo z natečaji, delavnicami, izobraževalnimi dogodki, nagradnimi projekti.	Vrtec, šola	srednja
		Načrtovanje spodbud za zaposlovalce, prek javnih razpisov, za spodbujanje zaposlenih za uporabo trajnostnih načinov prihoda na delo in spodbujanje deljenja prevozov (za izgradnjo kolesarnic, promocijske nagrade, kampanje za ozaveščanje).	Občina	srednja
		Spodbuda društvom na javnih razpisih za vključevanje spodbujanja trajnostne mobilnosti pri članih in v okviru svoje dejavnosti in dogodkov.	Občina, društva	srednja
		Redno ozaveščanje in obveščanje splošne javnosti na spletu v glasilih in na dogodkih o prednostih aktivne mobilnosti za zdravje in okolje ter pomenu varnega obnašanja v vseh oblikah prometa.	Občina Mirna	srednja
A2	Spremljanje izvajanja OCPS	Letno spremljanje obveznih in dodatnih kazalcev uspešnosti izvajanja OCPS	Občina Mirna	srednja
A3	Aktivnejše medobčinsko in regionalno povezovanje in sodelovanje	Izboljšanje medobčinskega sodelovanja na področju celostnega prometnega načrtovanja, ki vključuje tako redno komunikacijo med zaposlenimi v občinskih upravah. Tesnejše povezovanje z regionalnimi razvojnimi agencijami. Vključevanje v pripravo regionalni prostorski planov in celostnih regionalni prometnih strategij.	Občina Mirna	srednja
A4	Javna razsvetljava	Pregled obstoječe razsvetlave ter ukrepanje v smeri zagotavljanja razsvetlave za zagotavljanje varnosti v prometu.	Občina Mirna	srednja
A5	Urejanje in ozelenitev okolice	Turistično rekreacijski park Mirna.	Občina Mirna	srednja
		Projekt Mirna (zelena infrastruktura)	Občina Mirna	srednja
A6	Izobraževanje zaposlenih	Vključevanje zaposlenih v aktivno spremljanje novosti ter nacionalnih in regionalnih izobraževanj in srečanj na tematiko trajnostne mobilnosti.	Občina Mirna, lokalna podjetja	srednja

8.2 Nabor ukrepov za 1. STEBER – HOJA

ŠT. UKREPA	UKREP	OPIS	NOSILEC	PRIORITETA
B1	Sistematično urejanje in odprava zaznanih nevarnih točk	Priprava akcijskega načrta za omilitve nevarnih točk na šolskih poteh in izven šolskih pot in priprava izvedbenih elaboratov.	OŠ	visoka
B2	Urejanje varnih pločnikov, prehodov in površin za pešce	Varni prehod za pešce ob Glavni cesti na Mirni.	Občina Mirna	visoka
		Pločnik na vzporedni cesti z Glavno cesto.	Občina Mirna	visoka
		Ureditev pločnika na Jamski ulici (od Sokolske, preko Lunačkove in Jamske).	Občina Mirna	visoka
		Ureditev pločnikov v okolici šole.	Občina Mirna	srednja
		Ureditev pločnika ob lokalni cesti mimo Tomplasta.	Občina Mirna	visoka
		Ureditev pločnika na Gomili	Občina Mirna	visoka
B3	Izboljšanje dostopnosti do storitev za starejše, invalide in gibalno ovirane	Priprava akcijskega načrta za izboljšanje dostopnosti starejših, invalidov in gibalno oviranih do javnih storitev; podrobnejši pregled in analiza nedostopnih točk.	Občina, društva	srednja
B4	Promocija pešačenja	Sodelovanje z OŠ in vrtcem pri izobraževanju otrok glede prednosti hoje.	Občina Mirna, OŠ	srednja
B5	Izgradnja pešpoti	Povezava trim steze s Trebanjsko trim stezo.	Občina Mirna	srednja

8.3 Nabor ukrepov za 2. STEBER – KOLESARJENJE

ŠT. UKREPA	UKREP	OPIS	NOSILEC	PRIORITETA
C1	Načrtovanje in izgradnja dodatnih kolesarskih povezav	Ureditev kolesarske infrastrukture na vzporedni cesti z Glavno cesto.	Občina Mirna	visoka
		Ureditev kolesarske infrastrukture ob lokalni cesti mimo Tomplasta; nadaljevanje poti iz krožnega križišča.	Občina Mirna	visoka
		Ureditev kolesarske infrastrukture na Gomili.	Občina Mirna	srednja
C2	Promocija kolesarjenja	Sodelovanje z OŠ in vrtcem pri izobraževanju otrok glede prednosti hoje.	Občina Mirna, OŠ	srednja
C2	Ureditev in izgradnja dodatnih	Postavitev kolesarnice pri OŠ.	Občina Mirna, OŠ	srednja

	kolesarskih parkirišč	Postavitev kolesarskih parkirišč na lokacijah osnovnih storitev v občini.	Občina Mirna	srednja
C3	Medobčinsko sodelovanje razvoja kolesarjenja	Medobčinska analiza in načrt medsebojno povezanih kolesarskih poti.	Sosednje občine	srednja

8.4 Nabor ukrepov za 3. STEBER – JAVNI POTNIŠKI PROMET

ŠT. UKREPA	UKREP	OPIS	NOSILEC	PRIORITETA
D1	Povečanje frekvenc avtobusnih prevozov in števila linij avtobusnih prevozov	Ureditev dodatnih avtobusnih linij po obvozni cesti.	Prevozniško podjetje / Občina Mirna	visoka
D2	Ureditev dodatnih JPP postajališč	Ureditev dodatnih avtobusnih postajališč ob obvozni cesti.	Občina Mirna	visoka
D3	Izboljšanje kakovosti storitve javnega prevoza za uporabnika in promocija JPP	Izboljšanje dostopnosti do informacij za potnike in obiskovalce občine na spletni strani občine in tudi na terenu (vozni redi na postaji), ob izjemnih situacijah ipd.	Občina Mirna	srednja
D4	Spodbujanje rabe prevozov na klic v občini	Promocija rešitve Prostofer na spletni strani občine, v tiskanih medijih, na družbenih omrežjih in dogodkih občine.	Občina Mirna	visoka
D5	Optimizacija šolskih prevozov	Pregled dobrih praks organizacije šolskih prevozov v sosednjih občinah/regiji, analiza potreb uporabnikov (starši, šola) in optimizacija osnovnošolskih prevozov.	Občina Mirna, OŠ	visoka

8.5 Nabor ukrepov za 4. STEBER – MOTORNI PROMET

ŠT. UKREPA	UKREP	OPIS	NOSILEC	PRIORITETA
E1	Ukrepi umirjanja prometa in nadzori hitrosti vožnje	Umirjanje hitrosti vožnje s postavitvijo grbin v naselju Roje.	Občina Mirna	srednja
		Umirjanje hitrosti vožnje na cesti na Fužine.	Občina Mirna	srednja
		Nadzor in umirjanje hitrosti vožnje v Zabrdju.	Občina Mirna	srednja
		Nadzor in umirjanje hitrosti vožnje ob pokopališču Mirna.	Občina Mirna	srednja

		Nadzor in umirjanje hitrosti vožnje na Jamski ulici.	Občina Mirna	srednja
E2	Urejanje manj preglednih križišč in cestnih odsekov	Priprava načrta in urejanje boljše preglednosti vključevanja na cesto iz parkirišča pri OŠ Mirna.	Občina Mirna	srednja
		Analiza in izboljšanje preglednosti križišča na Gomili.	Občina Mirna	srednja
E3	Parkirna politika	Nadzor nad (ne)pravilnim parkiranjem vozil.	Medobčinsko redarstvo, Policija	srednja
		Analiza stanja in načrt vzpostavitve dodatnih parkirnih mest ali spremembe parkirnih režimov na ključnih lokacijah po občini (ob osnovnih storitvah, OŠ in vrtcu, vozlišču avtobusne in železniške).	Občina Mirna	srednja
E4	Sanacija cestišč	Analiza stanja, načrt in izvajanje prednostnega vzdrževanja in sanacije cestišč	Koncesionar cest	srednja
		Rekonstrukcija LC skozi Zapuže.	Občina Mirna	srednja
E5	Urejanje prometa v okolici šole in vrtca	Analiza in optimizacija ter sprememba prometnega režima/prometne politike mimo šole n vrtca.	Občina Mirna	srednja

8.6 Nabor ukrepov – FINANČNI NAČRT

ŠT. UKREPA	UKREP	OPIS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
Celostno prometno načrtovanje											
A1	Ozaveščevalne akcije za sodbujanje trajnostne mobilnosti / Izvajanje ozaveščevalnih kampanj/akcij za izboljšanje kulture v prometu	vzgojno-izobraževalni zavodi: spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti pri prihodih v šolo z natečaji, delavnicami, izobraževalnimi dogodki, nagradnimi projekti.								v okviru rednega dela	
		Načrtovanje spodbud za zaposlovalce, prek javnih razpisov, za spodbujanje zaposlenih za uporabo trajnostnih načinov prihoda na delo in spodbujanje deljenja prevozov (za izgradnjo kolesarnic, promocijske nagrade, kampanje za ozaveščanje).									v okviru rednega dela
		Spodbuda društvom na javnih razpisih za vključevanje spodbujanja trajnostne mobilnosti pri članih in v okviru svoje dejavnosti in dogodkov.	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	
		Redno ozaveščanje in obveščanje splošne javnosti na spletu v glasilih in na dogodkih o prednostih aktivne mobilnosti za zdravje in okolje ter pomenu varnega obnašanja v vseh oblikah prometa.	1.000€	1.000€	1.000€	1.000€	1.000€	1.000€	1.000€	1.000€	
A2	Spremljanje izvajanja OCPS	Letno spremljanje obveznih in dodatnih kazalcev uspešnosti izvajanja OCPS	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €		
A3	Aktivnejše medobčinsko in regionalno povezovanje in sodelovanje	Izboljšanje medobčinskega sodelovanja na področju celostnega prometnega načrtovanja, ki vključuje tako redno komunikacijo med zaposlenimi v občinskih upravah. Tesnejše povezovanje z regionalnimi razvojnimi agencijami. Vključevanje v pripravo regionalni prostorski planov in celostnih regionalni prometnih strategij.								v okviru rednega dela	

	storitev za starejše, invalide in gibalno ovirane	oviranih do javnih storitev; podrobnejši pregled in analiza nedostopnih točk.								
B4	Promocija pešačenja	Sodelovanje z OŠ in vrtcem pri izobraževanju otrok glede prednosti hoje.								v okviru rednega dela
B5	Izgradnja pešpoti	Povezava trim steze s Trebanjsko trim stezo.				30.000€				

ŠT. UKREPA	UKREP	OPIS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
Steber KOLESARJENJE										
C1	Načrtovanje in izgradnja dodatnih kolesarskih povezav	Ureditev kolesarske infrastrukture na vzporedni cesti z Glavno cesto.				20.000€				
		Ureditev kolesarske infrastrukture ob lokalni cesti mimo Tomplasta; nadaljevanje poti iz krožnega križišča.					20.000€			
		Ureditev kolesarske infrastrukture na Gomili.				20.000€				
C2	Promocija kolesarjenja	Sodelovanje z OŠ in vrtcem pri izobraževanju otrok glede prednosti hoje.								v okviru rednega dela
C3	Ureditev in izgradnja dodatnih kolesarskih parkirišč	Postavitev kolesarnice pri OŠ.								v okviru rednega dela
		Postavitev kolesarskih parkirišč na lokacijah osnovnih storitev v občini.				2.000€	2.000€			
C4	Medobčinsko sodelovanje razvoja kolesarjenja	Medobčinska analiza in načrt medsebojno povezanih kolesarskih poti.								v okviru rednega dela

ŠT. UKREPA	UKREP	OPIS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Steber MOTORNI PROMET									
E1	Ukrepi umirjanja prometa in nadzori hitrosti vožnje	Umirjanje hitrosti vožnje s postavitvijo grbin v naselju Roje.			4.000 €				
		Umirjanje hitrosti vožnje na cesti na Fužine.			4.000 €				
		Nadzor in umirjanje hitrosti vožnje v Zabrdju.				v okviru rednega dela			
		Nadzor in umirjanje hitrosti vožnje ob pokopališču Mirna.				v okviru rednega dela			
		Nadzor in umirjanje hitrosti vožnje na Jamski ulici.				v okviru rednega dela			
E2	Urejanje manj preglednih križišč in cestnih odsekov	Priprava načrta in urejanje boljše preglednosti vključevanja na cesto iz parkirišča pri OŠ Mirna.				400€			
		Analiza in izboljšanje preglednosti križišča na Gomili.				400€			
E3	Parkirna politika	Nadzor nad (ne)pravilnim parkiranjem vozil.					v okviru rednega dela		
		Analiza stanja in načrt vzpostavitve dodatnih parkirnih mest ali spremembe parkirnih režimov na ključnih lokacijah po občini (ob osnovnih storitvah, OŠ in vrtcu, vozlišču avtobusne in železniške).				400 €			
E4	Sanacija cestišč	Analiza stanja, načrt in izvajanje prednostnega vzdrževanja in sanacije cestišč					v okviru rednega dela		
		Rekonstrukcija LC skozi Zapuže.				60.000 €			
E5	Urejanje prometa v okolici šole in vrtca	Analiza in optimizacija ter sprememba prometnega režima/prometne politike mimo šole n vrtca.					v okviru rednega dela		

9. ZAKLJUČEK

Občinska celostna prometna strategija Občine Mirna predstavlja pomemben mejnik v razvoju prometnega načrtovanja v občini. Dokument je rezultat preišljenega in postopnega procesa, v katerem so bile upoštevane prostorske in prometne značilnosti občine, potovalne navade prebivalcev ter vsakodnevni izzivi, s katerimi se srečujejo uporabniki prometnega prostora.

Posebna vrednost strategije je v tem, da izhaja iz konkretnih lokalnih razmer in zaznanih potreb prebivalcev. Nastajala je ob aktivnem sodelovanju občinske uprave, strokovnih sodelavcev, deležnikov in občanov, ki so s svojimi pogledi, izkušnjami in pobudami prispevali k oblikovanju realnih in izvedljivih usmeritev. Takšen sodelovalni pristop je omogočil skupno razumevanje, da so izboljšave v prometu dolgoročen proces, ki zahteva usklajevanje različnih interesov in postopno uvajanje sprememb.

S sprejeto strategijo Občina Mirna postavlja jasen okvir za prihodnji razvoj prometa in mobilnosti. Usmeritve so osredotočene na povečanje prometne varnosti, izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev in dejavnosti ter spodbujanje bolj zdravih in aktivnih oblik gibanja. Pri tem strategija ne zanemari vloge motornega prometa, temveč si prizadeva za njegovo bolj uravnoteženo in varno umeščanje v prostor, v sožitju z drugimi prometnimi načini.

Uresničevanje ciljev OCPS bo temeljilo na postopnem izvajanju ukrepov, stalnem spremljanju doseženih učinkov ter prilagajanju ukrepov glede na razpoložljive vire in razvojne potrebe občine. Strategija je zasnovana kot živ dokument, ki se bo skozi čas dopolnjeval in prilagajal spremembam v prostoru, prometnih navadah in širšem razvojnem kontekstu.

Z Občinsko celostno prometno strategijo Občina Mirna stopa na pot preišljenega in odgovornega upravljanja prometa. S postopnimi izboljšavami, sodelovanjem vseh deležnikov in jasnimi cilji bo mogoče ustvariti prometni sistem, ki bo podpiral vsakdanje življenje prebivalcev, krepil povezanost skupnosti ter prispeval k dolgoročno trajnostnemu razvoju občine.

