

# Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto





# Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto

Št. projekta:	1723
Projekt:	Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto
Akronim projekta:	OCPS Mestne občine Novo mesto
Naročnik:	Mestna občina Novo mesto Seidlova cesta 1 8000 Novo mesto Slovenija
Izvajalci:	Lineal, Svetovalni inženiring in načrtovanje d. o. o. Jezdarska ulica 3 2000 Maribor Slovenija  ZUM, Urbanizem, planiranje, projektiranje d. o. o. Grajska ulica 7 2000 Maribor Slovenija
Vodja projekta:	mag. Matej DOBOVŠEK, univ. dipl. inž. prom.
Sodelavci Lineal d. o. o.:	Zlatko MESARIČ, dipl. inž. prom. Darja SABO, univ. dipl. inž. grad. mag. Dušan OGRIZEK, univ. dipl. inž. grad. Mateja JESENIČNIK, univ. dipl. inž. grad. Ožbej SLAKAN, mag. inž. prom.
Sodelavci ZUM d. o. o.:	Gašper ŽEMVA, mag. inž. arh. Anže VEBER, mag. inž. arh. urb. Sanja BOŽIČ, dipl. inž. prom.
Koordinatorji projekta s strani naročnika:	Klemen BELIČIČ, mag. prost. načrt. in inž. prom.
Presoja kakovosti vsebine OCPS:	Josip ROTAR, univ. dipl. inž. prom.
Fotografije (naslovnica):	Arhiv Mestne občine Novo mesto
Fotografije (publikacija):	Arhiv Mestne občine Novo mesto, Zlatko Mesarič, Matej Dobovšek, Gašper Žemva, Anže Veber, Sanja Božič
Grafično oblikovanje:	Lineal d. o. o. Maribor Wedesignstuff, Maribor, Slovenija
Tisk:	Neocopy, KOPIBIRO d. o. o. Maribor
Naklada:	Elektronska izdaja (objava na spletni strani občine in na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti) Število tiskanih izvodov: 50
Kraj in datum:	Maribor, junij 2025





# Kazalo

1. Kaj je občinska celostna prometna strategija (OCPS)?	6
1.1 Izhodišča in zakonske podlage	7
1.2 Proces priprave strategije	7
1.3 Časovni okvir strategije	8
1.4 Območje obravnave strategije	8
2. Namen celostnega prometnega načrtovanja	9
3. Izkušnje mestne občine novo mesto s celostnim prometnim načrtovanjem	10
<b>Strateški del občinske celostne prometne strategije</b>	<b>15</b>
4. Stanje prometa v Mestni občini Novo Mesto danes	16
4.1 Demografija in dnevne migracije	16
4.1.1 Delovni procesi	18
4.1.2 Izobraževalni procesi	19
4.1.3 Proces uporabe javnih storitev	20
4.1.4 Nakupovalni procesi	21
4.2 Prometno-infrastrukturne značilnosti mestne občine	22
4.2.1 Cestni promet	22
4.2.2 Mirujoči promet	26
4.2.3 Kolesarski promet	28
4.2.4 Peš promet	32
4.2.5 Javni potniški promet	34
4.2.6 Prometna varnost	37
4.3 Mobilnostne značilnosti Mestne občine	38
4.3.1 Zadovoljstvo splošne javnosti s stanjem prometa v mestni občini	38
4.3.2 Potovalne navade učencev v osnovnih šolah	40
4.3.3 Potovalne navade zaposlenih v izbranih podjetjih	41
4.3.4 Gostota prometa v občinskem središču	42
5. Ključni prednostni izzivi, priložnosti in prioritete	44
6. Vizija razvoja prometa	48
7. Strateški stebri občinske celostne prometne strategije	49
8. Krovni strateški cilji	50
9. Strateška vodila	51
10. Vzpostavljeni enotni kazalniki za spremljanje stanja na področju prometa	52
11. Opredelitev ciljnih vrednosti / kvantifikacija ambicij	54
12. Ukrepi po posameznem strateškem stebru	57
12.1 Oblikovan scenarij izvajanja ukrepov	57
12.2 Krovni strateški steber: celostno prometno načrtovanje	58
12.3 Obvezni strateški steber 1: peš promet	61
12.4 Obvezni strateški steber 2: kolesarski promet	64
12.5 Obvezni strateški steber 3: javni potniški promet	67
12.6 Obvezni strateški steber 4: osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom	70
<b>Izvedbeni del občinske celostne prometne strategije</b>	<b>74</b>
13. Akcijski načrt	75
14. Tveganja pri izvedbi ukrepov	90
15. Viri in literatura	91
16. Priloge	92

# 1. Kaj je občinska celostna prometna strategija (OCPS)?

Občinska celostna prometna strategija je sedemletni temeljni strateški dokument mestne občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju.

Usmerjanje razvoja in celostnega upravljanja prometa temelji na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti, katerih cilj je doseči večjo stopnjo ureditve prometa po meri in potrebah ljudi. Občinska celostna prometna strategija predstavlja instrument, ki nadomešča in nadgrajuje predhodno Celostno prometno strategijo Mestne občine Novo mesto (CPS MONM), ki je bila izdelana leta 2017 in imela začrtano zaporedje izvajanja ukrepov s področja celostnega prometnega načrtovanja za obdobje petih let (2017–2022).

Urejanje prometa po meri in potrebah ljudi prinaša s sabo številne koristi, ki se bodo kazale skozi zagotovljeno učinkovito in enakopravno dostopnostjo za vse, v izboljšanju pogojev za bivanje, v izboljšanju prometne varnosti in v izboljšanju same podobe mestne občine. Vse to se bo doseglo skozi implementacijo ukrepov po posamezni zvrsti prometa, ki temeljijo na odločitvah, ki jih podpira javnost.

Namen občinske celostne prometne strategije je sprememba potovalnih navad v mestni občini in izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter drugih alternativnih oblik mobilnosti zaradi zmanjšanja obsega osebnega motornega prometa.

Mestna občina Novo mesto je bila uspešna na razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinske celostne prometne strategije (OCPS) in tako, v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in čezmejno mobilnostjo«, dobila odobreno sofinanciranje v višini 70 % ocenjene vrednosti celotne operacije izdelave Občinske celostne prometne strategije.

## 1.1 Izhodišča in zakonske podlage

Občinska celostna prometna strategija za Mestno občino Novo mesto je bila izdelana v skladu z/s:

<ul style="list-style-type: none"> <li>Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, leto izdaje 2023),</li> <li>Nacionalnimi smernicami za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij (leto izdaje 2022),</li> <li>Minimalnimi standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več občin skupaj (posodobljene november 2024),</li> </ul>	<p>Vir: Zbirka smernic na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost (SPTM) <a href="https://www.sptm.si/gradiva/smernice">https://www.sptm.si/gradiva/smernice</a></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN),</li> </ul>	<p>Vir: <a href="https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607">https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607</a></p>
<p>Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja OCPS, načinu spremljanja preverjanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov in metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju, in</p>	<p>Vir: <a href="https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2023-01-2406/pravilnik-o-vsebini-obliki-nacinu-priprave-odstotku-in-visini-sofinanciranja-obcinskih-celostnih-prometnih-strategij-nacinu-spremljanja-in-merilih-za-presojo-kakovosti-enotnih-kazalnikov-metodologiji-ter-o-informacijski-podpori-in-porocanju">https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2023-01-2406/pravilnik-o-vsebini-obliki-nacinu-priprave-odstotku-in-visini-sofinanciranja-obcinskih-celostnih-prometnih-strategij-nacinu-spremljanja-in-merilih-za-presojo-kakovosti-enotnih-kazalnikov-metodologiji-ter-o-informacijski-podpori-in-porocanju</a></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Projektno nalogo za izdelavo Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Novo mesto, št. 371-0038/2023-5.</li> </ul>	

## 1.2 Proces priprave strategije

Proces priprave Občinske celostne prometne strategije za Mestno občino Novo mesto je v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije obsegal širok nabor različnih aktivnosti razdeljenih v sedem vsebinskih sklopov (Sklop A – Sklop G).

V 15-mesečnem procesu, ki je trajal od aprila 2024 do junija 2025 je bil izveden širok nabor aktivnosti ter izpeljani ključni procesi, ki so vodili k izdelavi tega temeljnega strateškega dokumenta s področja celostnega načrtovanja in upravljanja s prometom. V obdobju med aprilom in majem 2024 so bile izvedene aktivnosti v okviru sklopa A (Ureditev pogojev za delo) in sklopa B (Vzpostavitev procesa), kjer je bil glavni poudarek na zagonu procesa izdelave Strategije, na oblikovanju delovnih skupin odgovornih za spremljanje in izvajanje procesa izdelave Strategije, na imenovanju koordinatorjev procesa, na izdelavi načrta vključevanja javnosti, na oblikovanju delovnega in časovnega načrta izdelave Strategije in na pripravi uvodnih medijskih sporočil za namene obveščanja javnosti. Po zagonu procesa so od maja 2024 do januarja 2025 potekale aktivnosti v okviru sklopa C (Oris zelenega stanja), sklopa D (Analiza obstoječega stanja) in sklopa E (Opredelitev smeri ukrepanja), kjer je bil ključni poudarek na vključevanju javnosti in glavnih lokalnih deležnikov v sam proces izdelave Strategije preko javnih razprav in delavnic, na izvajanju anketnih raziskav med ključnimi lokalnimi deležniki in posameznimi ciljnim skupinami prebivalstva (podjetja, osnovne šole, splošna javnost), na izvajanju kordonskega štetja prometa na izbranih cestnih odsekih, na izvedbi terenskih ogledov, na zasnovi prometne vizije, na oblikovanju krovnih strateških ciljev in strateških vodil, na



**Slika 1** ; Vzpostavitev procesa priprave Občinske celostne prometne strategije za Mestno občino Novo mesto.

izboru ciljnih vrednosti ter na oblikovanju ukrepov, ki so izhajali iz pobud, mnenj in predlogov zbranih s strani širše javnosti. Od vključno januarja do junija 2025 pa je sledila izvedba aktivnosti v okviru Sklopa F (Priprava in potrditev Strategije), ko se je na podlagi vseh predhodno izvedenih aktivnosti pristopilo k izdelavi Strategije ter k pripravam na predstavitev le te na redni seji Mestnega sveta Mestne občine Novo mesto. Proces izdelave Strategije se je zaključil z njenim sprejetjem na redni seji mestnega sveta, s čimer je začelo teči tudi uradno obdobje izvajanja strategije (Sklop G).

## 1.3 Časovni okvir strategije

Končni rezultat vseh izvedenih aktivnosti iz šestih sklopov tako predstavlja na Mestnem svetu Mestne občine Novo mesto sprejeta Občinska celostna prometna strategija s pripadajočim akcijskim načrtom, ki zajema širok nabor ukrepov po posamezni zvrsti prometa za obdobje sedmih let (2025–2032). Po preteku izvedbenega obdobja, sledi prenova Strategije. Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Novo mesto je Mestni svet Mestne občine Novo mesto sprejel na 23. redni seji, dne 14. 7. 2025, za kar je bil izdan sklep št. 901–0014/2025 – 41 (313) s čimer je uradno pričelo teči obdobje izvajanja Strategije.

## 1.4 Območje obravnave strategije

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto je temeljni strateški dokument mestne občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju, kar pomeni, da se vsebinsko osredotoča na celotni prometni sistem in s tem na celotni prostor mestne občine.

Primarno v ospredje postavlja potrebe prebivalcev, dnevnih delovnih migrantov in obiskovalcev. Osredotoča se na dejanske potrebe prebivalcev po mobilnosti in na zagotavljanju ustrezne, učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse ciljne in starostne skupine prebivalstva.

## 2. Namen celostnega prometnega načrtovanja

Namen celostnega prometnega načrtovanja je vzpostavitev sistema za uresničevanje prometne politike v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja. S celostnim prometnim načrtovanjem se prispeva zlasti k:

- izboljšanju učinkovitosti in uravnoveženosti prometnega sistema in njegovih podsistemov;
- učinkovitejšemu upravljanju prometnega povpraševanja;
- izboljšanju dostopnosti v prometnem sistemu za vse prebivalce zaradi enakovrednega dostopa do dobrin;
- zmanjšanju škodljivih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje zaradi emisij toplogrednih plinov, obremenitev s hrupom in onesnaževanja zraka;
- ohranjanju kulturne dediščine;
- telesni dejavnosti z omogočanjem aktivne mobilnosti;
- izboljšanju kakovosti prometnih omrežij; in
- povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

**Tabela 1** ; Razlike med tradicionalnim in celostnim načrtovanjem prometa.

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

*Vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana 2023.*

### 3. Izkušnje Mestne občine Novo mesto s celostnim prometnim načrtovanjem

V skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije je Mestna občina Novo mesto izdelala oceno lastne pripravljenosti na proces izdelave strateškega dokumenta – samooceno.

Samoocena je orodje s katerim se ugotavlja, kako dobro je mestna občina pripravljena na proces izdelave in sprejetja Občinske celostne prometne strategije.

Mestna občina ima izkušnje s pripravo tovrstnih Strategij, zato je s pomočjo vprašalnika iz priloge št. 2, ki je sestavni del Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije, izvedla poglobljeno samooceno.

V okviru priprave samoocene je mestna občina preverjala, kje je potreba po izboljšavah v mestni občini največja, na katerih dobrih praksah bo možno graditi v prihodnje ter analitično ocenila učinke izvajanja predhodne Strategije.

Osnovni namen priprave samoocene je odprava zaznanih pomanjkljivosti. Zbrane ugotovitve so služile pri krepitvi politične podpore v mestni občini in v procesu priprave Strategije.

#### Priprava samoocene je temeljila na sledečih treh aktivnostih:

- Preučil se je načrtan proces in zmogljivosti mestne občine za prenovu Strategije;
- Ocenile so se preteke izkušnje in učinki izvajanja predhodne Strategije in drugih strateških dokumentov; in
- Evidentirale so se zaznane pomanjkljivosti iz predhodne Strategije.



**Slika 2** ; Trajnostna urbana strategija Novo mesto 2030 (2015). / **Slika 3** ; Celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto (2017).

## Ključne ugotovitve izdelane poglobljene samoocene iz predhodne CPS MONM

### Politična podpora

- Vodstvo mestne občine ob prisotni ustrezni in usklajeni politični podpori sprejema in izvaja celostno prometno načrtovanje, kar potrjujeta v preteklosti že dva izdelana strateška dokumenta s področja celovitega prometnega načrtovanja: »Celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto (2017)« in »Trajnostna urbana strategija Novo mesto 2030 (2015)«. Z izdelano Občinsko celostno prometno strategijo, mestna občina tako nadgrajuje svojo trajno zavezanost celovitemu prometnemu načrtovanju na njenem območju in s tem tudi dodatno krepi politično podporo.

### Celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto (CPS MONM)

- CPS MONM je v mestni občini predstavljal krovni dokument s področja celostnega načrtovanja in upravljanja s prometom. Občinska celostna prometna strategija nadomešča in nadgrajuje CPS MONM.
- »Trajnostna urbana strategija Novo mesto 2030 (TUS)« in »Občinski prostorski načrt (OPN)« se obravnavata kot alternativna dokumenta, ki se posredno dotikata tudi področja načrtovanja in urejanja prometa. Izhodišča iz obeh alternativnih strateških dokumentov so bila upoštevana že v pripravi predhodne Strategije, prav tako so bila ta izhodišča upoštevana pri pripravi nove Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Novo mesto.

### Izvajanje celostne prometne strategije (CPS MONM) ter ukrepov iz akcijskega načrta.

- **Ukrepi iz CPS MONM so se izvajali enakomerno po vseh zvrsteh prometa.** Izmed 139 ukrepov je bilo izvedenih 72 ukrepov, kar predstavlja 52 % uspešnost realizacije. Delno je bilo izvedenih 16 ukrepov (11 %) in v izvajanju je danes še 28 ukrepov (20 %). Neizvedenih je bilo 23 ukrepov oziroma 16 % vseh predvidenih ukrepov. Status realiziranih ukrepov, delno realiziranih in ukrepov v izvajanju kaže na to, da je mestna občina ambiciozna občina in je kot taka bila zelo dobro pripravljena na proces izdelave nove Občinske celostne prometne strategije.
- Razlogi za ne izvedbo dela akcijskega načrta vezanega na konkretne investicijske ukrepe so predvsem tehnične ali premoženjsko-pravne narave. Za preostanek izvajanja mehkih ali drugih ukrepov obstajajo predvsem organizacijski razlogi.

### Vključevanje ukrepov iz CPS MONM v proračun

- Akcijski načrt z ukrepi iz predhodne CPS MONM je služil kot temelj pri pripravi vsakoletnih proračunov.

### Uravnoteženost porabe finančnih virov

- Za izvedbo trdih ukrepov je bilo namenjenih izrazito več sredstev, saj se je s trdimi ukrepi posegalo v prostorsko, okoljsko, cenovno in infrastrukturno politiko zaradi česar so stroški izvedbe tovrstnih ukrepov bili izrazito višji napram mehkim ukrepom.
- Skozi leta se razmerje bistveno ni spreminjalo, kar je med drugim posledica rasti cen za izvajanje oziroma realizacijo trdih ukrepov.
- Viri in posamezne proračunske postavke so se posodabljale glede na aktualnost projektov.

### Izvajanje ukrepov in aktivnosti

- Mestna občina Novo mesto je namenjala velik poudarek izvajanju ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje ter uporabo javnega prevoza na dnevni poti. Ključni razlogi za to so bili večja ozaveščenost odločevalcev, večja podpora širše javnosti ter na voljo je bilo več namenskih sredstev za izboljšanje pogojev za spodbujanje trajnostne mobilnosti na vsakodnevni poti.

### Vključevanje javnosti

- Sodelovanje z javnostjo je na visoki ravni, saj mestna občina individualno pristopa k pobudam občanov. Odziv občanov je bil vedno precejšen. Prav tako so bili občani vključeni pri izvajanju posameznih ukrepov.

### Spremljanje in vrednotenje učinkov

- CPS MONM se je uporabljala pri pripravi vsakoletnih proračunov, prav tako se je spremljalo izvajanje ukrepov. Kazalniki učinkov izvajanja ukrepov so se spremljali in ocenjevali le v manjši meri.
- S podatki o izvajanju Strategije in njenih učinkov so na mestni občini manj zadovoljni. Predvsem v oziru spremembe potovalnih navad občanov. Spremljanje napredka je potrebno zastaviti drugače, predvsem na račun oblikovanja realno dosegljivih kazalnikov, ki bodo primarno nagovarjali občinsko

raven.

- Spremljanje napredka je v tesni povezavi z naborom ukrepov in zastavljenimi ciljnim vrednostmi. Namreč predhodna Strategija je temeljila na naboru ukrepov s časovnico izvajanja od leta 2017 do leta 2022 (5 let) kar je ob številčnem naboru ukrepov predstavljalo resno oviro pri pravočasni realizaciji vseh ukrepov. V vmesnem času je prišlo tudi do nekaterih kadrovske sprememb, kar je nekaj kar je potrebno pri pripravi tovrstnih Strategij tudi v prihodnje upoštevati. Namreč kadrovske spremembe lahko spremenijo dinamiko spremljanja kazalnikov, vplivajo na sprotni monitoring izvajanja ukrepov in ne nazadnje tudi na realizacijo posameznih ukrepov.
- V novi Strategiji bo potrebno jasno določiti nabor obveznih kazalnikov za spremljanje ter opredeliti postopek spremljanja le teh, kar bo mestni občini omogočilo sprotno merjenje napredka.

## Spremembe v prometnem sistemu

- Mestna občina je po sprejetju CPS MONM sistematično izvajala ukrepe za izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje ter uporabo javnega prevoza na dnevnih poteh. Ključni razlogi za to so bili večja ozaveščenost ključnih odločevalcev, večja podpora s strani širše javnosti ter na voljo je bilo več namenskih sredstev za izvedbo ukrepov, s katerimi se izboljšujejo pogoji za trajnostno mobilnost.
- Ključna izkušnja mestne občine v času izvajanja ukrepov CPS MONM, katerih učinek je omejevanje uporabe osebnih vozil, je bila evidentirana v času zaprtja Glavnega trga, ko je zavladovalo vsesplošno nezadovoljstvo neposrednih uporabnikov območja, zaradi oviranega dostopa do stanovanjskih objektov.
- Ukrepov, katerih učinek je omejevanje uporabe osebnih vozil, je bilo po sprejetju CPS MONM več, kot so uvedba con za pešce, uvedba skupnega prometnega prostora, uvedba sistema enosmernih ulic s prilagojenimi prometnimi režimi – cone 30 km/h,...
- Mestna občina je s sprejetjem prve Celostne prometne strategije, katere akcijski načrt je zajemal skupaj kar 139 ukrepov in 33 ciljnih vrednosti, razvrščenih v šestih strateških stebrih, že leta 2017 izkazala visok nivo ambicioznosti s sprejetjem tako obširne Strategije. Mestna občina ima znanje, pogum in ne nazadnje tudi kader, ki lahko ob zunanji strokovni podpori svoje izkušnje in znanje še dodatno obogati ter Občinsko celostno prometno strategijo še bolj približa dejanskim potrebam njenih prebivalcev.
- Področja, katera je potrebno prioriteto nasloviti v OCPS MONM:
  - Zagotavljanje učinkovitega in enakopravnega dostopa do javnega potniškega prometa ter dvig njegove uporabnosti (primestni in mestni prevoz ter prevoz s potniškimi vlaki);
  - Upravljanje z mirujočim prometom (odprava razpršenosti parkirišč, odprava manjših parkirišč, zagotovitev nadomestnih parkirišč preko večjih skupnih parkirišč urejenih po sistemu P+R);
  - Izgradnja obvoznih cest (z njihovo izgradnjo ter s preusmeritvijo tranzitnega prometa ter večjega dela ciljno-izvornega prometa na obvoznice se omogoči postopna pre Kategorizacija mestnih cest ter njihovo prestrukturiranje v večnamenske javne prometne površine, kjer bi pešci in kolesarji ter vozila JPP dobili večjo veljavo);

- Zagotavljanje rednega vzdrževanja zgornjega ustroja cest, s poudarkom na cestah znotraj urbanih območij, s ciljem zagotavljanja boljših pogojev za bivanje (odprava hrupa in vibracij zaradi dotrajanega vozišča);
- Zagotavljanje prometnih površin za pešce, ki bodo omogočale višji nivo udobja pri vsakodnevni uporabi (načrtovati v povezavi s šolskimi potmi in urejanjem t. i. »neformalnih« poti za predšolske in šoloobvezne otroke);
- Urejanje šolskih avtobusnih postajališč v povezavi z urejanjem varnih šolskih poti do postajališč;
- Odprava ozkih grl in konfliktnih območij na področju kolesarske infrastrukture z dograditvijo manjkajočih odsekov kolesarskih povezav; in
- Umeščanje vzporedne kolesarske infrastrukture kot so kolesarska postajališča z nadstreški in kolesarska postajališča za počitek s pripadajočo opremo (pri vseh šolah, ob glavnih kolesarskih koridorjih, ob najbolj obiskanih turističnih znamenitostih,...).



# Strateški del občinske celostne prometne strategije

## 4. Stanje prometa v Mestni občini Novo mesto danes

### 4.1. Demografija in dnevne migracije

Mestna občina Novo mesto je del statistične regije jugovzhodna Slovenija. Sodi med večje slovenske občine po številu prebivalcev, ki prebivajo v skupno 98-ih naseljih. Mesto Novo mesto, ki se razprostira ob reki Krki, je sedmo mesto po velikosti v Republiki Sloveniji in predstavlja središče občine ter upravno, gospodarsko in kulturno središče širše regije. Mestno občino Novo mesto ozemeljsko obkroža 8 sosednjih občin: Občina Metlika, Občina Semič, Občina Dolenjske toplice, Občina Straža, Občina Mirna Peč, Občina Mokronog-Trebelno, Občina Šmarješke Toplice in Občina Šentjernej.

Mestna občina z mestom Novo mesto na čelu predstavlja upravno, gospodarsko, bančno, šolsko, kulturno, informacijsko, zdravstveno, oskrbovalno in prometno središče širšega območja statistične regije Jugovzhodna Slovenija.

**Tabela 2** ; Demografski podatki za Mestno občino Novo mesto in primerjava med leti 2014 in 2024.

Demografski podatki za Mestno občino Novo mesto	(Leto 2024)	(Leto 2014)
Površina (km <sup>2</sup> )	235,7	235,8
Število naselij	98	98
Število prebivalcev	38.348	36.333
Starost od 0 DO 14 let	6.373 (16,6 %)	5.862 (16,1 %)
Starost od 15 DO 64 LET	24.442 (63,7 %)	24.557 (67,6 %)
Starost nad 65 let	7.533 (19,6 %)	5.914 (16,3 %)
Moški	19.283	18.061
Ženske	19.065	18.272
Število gospodinjstev	14.687*	14.044*
Povprečna velikost gospodinjstva	2,5*	2,5*
Povprečna starost prebivalcev (leta)	42,5	41
Skupni naravni prirast na 1.000 prebivalcev	0,0**	3,5
Skupni selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	7,3**	-2,5
Gostota naseljenosti (preb/km <sup>2</sup> )	162,7	154,1

\* - podatkov za leti 2014 in 2024 ni, zato so bili upoštevani dostopni podatki za leti 2021 oziroma 2011.

\*\* - podatka za leto 2024 še ni bilo, zato je bil uporabljen podatek za leto 2023.

**Za Mestno občino Novo mesto je značilna visoka gostota naseljenosti, saj na kvadratnem kilometru površine prebiva 162,7 prebivalcev, kar presega slovensko povprečje (104,6 preb./km<sup>2</sup>).**

**Opazen je trend povečanja števila prebivalcev za 5,5 % in trend staranja prebivalstva, saj se je povprečna starost prebivalstva v zadnjih desetih letih povečala za 1,5 let.** Na račun staranja prebivalstva se je povečal delež ljudi starosti nad 65 let (povečanje za 3,3 %), medtem, pa se je delež ljudi starosti med 15 in 64 letom zmanjšal za 3,9 %. Leta 2023 se je v mestno občino priselilo 2.008 ljudi, odselilo pa 1.731. Skupni selitveni prirast je tako znašal 7,3 ljudi na 1.000 prebivalcev. Istega leta je bilo število živorojenih identično številu umrlih (369) zaradi česar je naravni prirast znašal 0,0 ljudi na 1.000 prebivalcev.

**Tako v mestu Novo mesto kot v nekaterih večjih naseljih je opazen trend povečanja števila prebivalcev in trend dviga povprečne starosti prebivalstva.**

**Tabela 3;** Demografski podatki za mesto Novo mesto in nekatera večja naselja v mestni občini ter primerjava med leti 2014 in 2024.

Demografski podatki	NOVO MESTO (2024/2014)	OTOČEC (2024/2014)	GABRJE (2024/2014)	URŠNA SELA (2024/2014)
Površina (km <sup>2</sup> )	33,3	2,5	10,2	12
Število prebivalcev	24.446 / 23.275	880 / 773	628 / 590	672 / 638
Starost od 0–14 let	3.980 / 3.736	157 / 143	109 / 89	104 / 102
Starost od 15–64	15.416 / 15.519	573 / 533	421 / 402	438 / 451
Starost nad 65 let	5.050 / 4.020	150 / 97	98 / 99	130 / 85
Moški	12.106 / 11.337	436 / 379	315 / 297	343 / 316
Ženske	12.340 / 11.938	444 / 394	313 / 293	329 / 322
Število gospodinjstev	9.851 / 9.621*	288 / 249*	206 / 204*	242 / 217*
Povprečna velikost gospodinjstva	2,4 / 2,4*	2,9 / 3,1*	2,9 / 2,9*	2,6 / 2,9*
Povprečna starost prebivalcev (leta)	42,8 / 41,4	41,2 / 38,4	41 / 41,5	43,2 / 40,1
Gostota naseljenosti (preb./km <sup>2</sup> )	734,4 / 699,2	356,4 / 313,1	60,8 / 57,7	56 / 53,2

\* podatkov za leti 2014 in 2024 ni, zato so bili upoštevani dostopni podatki za leti 2021 oziroma 2011.

Povprečna starost prebivalcev se je v zadnjih desetih letih najbolj dvignila v primeru naselja Uršna Sela in sicer za 3,1 leta, medtem, ko se je povprečna starost prebivalcev v ostalih analiziranih naseljih v povprečju dvignila med 0 in 2,8 leti. V Novem mestu, se je povprečna starost prebivalcev v zadnjih desetih letih povečala za 1,4 let. **Tako v mestu Novo mesto kot v ostalih treh analiziranih naseljih je opazen trend povečanja števila prebivalcev starosti nad 65 let.** Leta 2024 se je v primerjavi z letom 2014 število prebivalcev starosti nad 65 let v primeru samega mesta Novo mesto povečalo za 25,6 %, medtem, ko se je v ostalih analiziranih naseljih število prebivalcev starejših od 65 let povečalo med 0 % in 54,6 %.

## 4.1.1. Delovni procesi

Leta 2024 je bilo v Mestni občini Novo mesto 16.958 delovno aktivnega prebivalstva (brez posameznikov, ki se ukvarjajo s kmetijsko dejavnostjo). Od tega jih 11.269 delo opravlja znotraj mestne občine, kar znaša 66,5 % vseh delovno aktivnih prebivalcev, medtem, ko je delo v drugih občinah opravljal 5.689 zaposlenih oziroma 33,5 % delovno aktivnih prebivalcev.

**Tabela 4** : Delovno aktivno prebivalstvo in z njimi povezane dnevne delovne migracije v primeru Mestne občine Novo mesto.

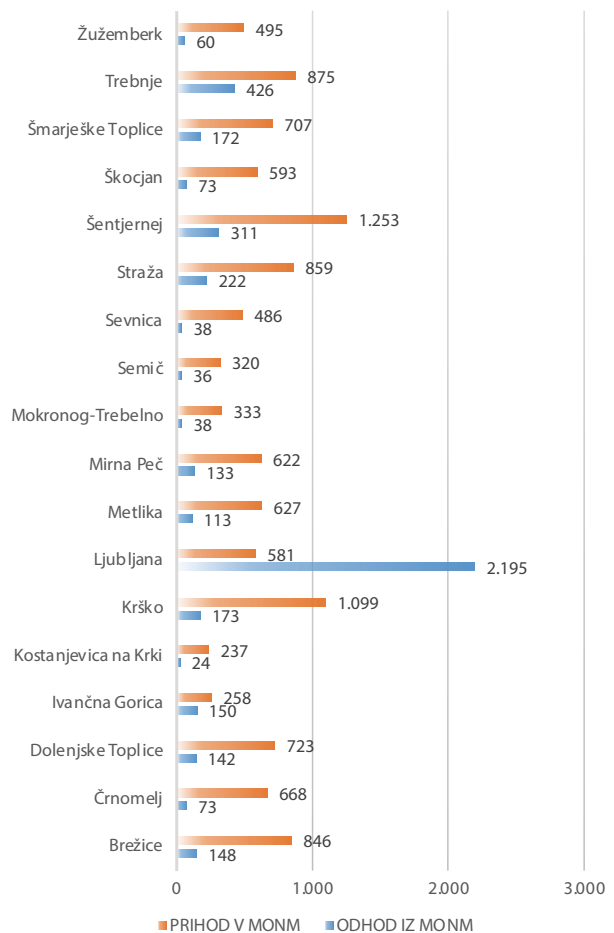
### Dnevne delovne migracije v letu 2024

Mestna občina Novo mesto	Delovno aktivno prebivalstvo mestne občine	Število delovnih mest v mestni občini	Število prebivalcev, ki delo opravljajo znotraj mestne občine	Število prebivalcev, ki so zaposleni v drugi občini	Delovni migranti iz drugih občin, ki delo opravljajo v mestni občini	Indeks delovne migracije
Mestna občina Novo mesto	16.958	24.811	11.269 (66,5 %)	5.689 (33,5 %)	13.542	146,3

Za mestno občino je značilno, da ima več delovnih mest, kot pa ima delovno aktivnega prebivalstva, zaradi česar je indeks delovne migracije večji od 100 in znaša 146,3, kar pomeni, da je delovnih mest za 46,3 % več, kot je pa delovno aktivnega prebivalstva.

Glede na število delovnih mest v mestni občini (24.811), kar 54,6 % vseh zaposlenih prihaja na delovna mesta iz drugih občin.

Največ dnevni delovni migraciji iz mestne občine je napotenih v občine Ljubljana (2.195), Trebnje (426), Šentjernej (311), Straža (222), Krško (173), Šmarješke Toplice (172), Brežice (148),..., medtem, ko delovne migracije v mestno občino prevladujejo iz občin Šentjernej (1.253), Krško (1.099), Trebnje (875), Straža (859), Brežice (846), Dolenjske Toplice (723), Šmarješke Toplice (707), Črnomelj (668), Metlika (627), Mirna Peč (622), Škocjan (593),... Odras razmerja med občinami glede dnevni delovni migraciji potrjuje dejstvo, da mestna občina generira privlačna in delovna mesta z višjo dodano vrednostjo, zaradi česar so delovne migracije iz ostalih občin visoke.



**Grafikon 1** : Razmerje dnevni delovni migracijski tokovi med Mestno občino Novo mesto in posameznimi ostalimi občinami.

Vse te znane dnevne delovne migracije pa najbolj vplivajo na nastanek prometnih tokov, ki so najbolj izrazite na povezavah Metlika – Novo mesto, Brežice/Krško – Novo mesto, Šentjernej – Novo mesto, Ljubljana – Ivančna Gorica – Trebnje – Novo mesto, Žužemberk – Dolenjske Toplice – Novo mesto in na vseh navedenih

povezavah tudi v obratni smeri.

Močni prometni tokovi nastajajo tudi znotraj same mestne občine in mesta, kjer se nahajajo glavni in obnem največji generatorji prometa v sami občini.

Delovni procesi, izobraževalni procesi, procesi uporabe javnih storitev (izraziteje zdravstvenih storitev) in nakupovalni procesi predstavljajo jedro vseh generiranih prometnih obremenitev v mestni občini in glavni razlog za nastanek dnevnih migracij.

## 4.1.2. Izobraževalni procesi

Izobraževalni procesi se, poleg delovnih procesov, prištevajo med najpogostejše razloge za nastanek dnevnih migracij. Sicer ne generirajo tako izrazitih prometnih tokov kot jih generirajo delovni procesi, pa vendar se v splošni družbi zaznavajo kot eden izmed ključnih razlogov za dvig prometnega povpraševanja. Dejavnosti

izobraževalnih procesov so najbolj izrazite tekom delovnika in podobno kot delovni procesi največ prometa generirajo ravno v koničnih urah. Prevozi predšolskih in šoloobveznih otrok, prevozi dijakov in študentov so evidentirani kot najpogostejše razlogi za nastanek potovanj.

**Tabela 5** ; Vključenost otrok, učencev, dijakov in študentov iz Mestne občine Novo mesto v izobraževalnih procesih v šolskem letu 2023/2024.

### Izobraževalni procesi

Predšolska vzgoja	
Število vseh enot	22
Število vseh vključenih otrok, po občini zavoda	1.763
Število vključenih otrok, s prebivališčem v MONM	1.652
Skupni delež vključenih otrok v vrtcih, s prebivališčem v MONM	78,1 %
Osnovnošolsko izobraževanje	
Število vseh šol in podružnic, vključno z zavodi za otroke s posebnimi potrebami	13
Število vseh učencev skupaj	3.927
Od tega število učencev s posebnimi potrebami	78
Srednješolsko izobraževanje	
Število dijakov po občini stalnega prebivališča	1.472
Število dijakov na 1.000 preb.	38,4
Višješolsko, visokošolsko izobraževanje	
Število študentov v vseh izobraževanjih	1.425
Število študentov na 1.000 preb.	37
Število diplomantov	326
Število diplomantov na 1.000 preb.	8,5

Po posameznem področju  
(ŠOLSKO leto 2023/2024)

Ocenjuje se, da je 23 % celotnega prebivalstva mestne občine neposredno vključenega v izobraževalne procese (predšolski otroci, učenci, dijaki in študentje). Posredno pa kar do 46 % celotnega prebivalstva predvsem na račun vključenosti staršev, starih staršev in ostalih skrbnikov pri zagotavljanju ustrezne mobilnosti.

Šolski center Novo mesto (ŠCNM) velja za največji šolski center v državi, katerega obiskuje okrog 3.700 dijakov in 780 študentov ter ga dodatno obiskuje še več kot 1.000 drugih obiskovalcev, ki se vključujejo v različne formalne in neformalne oblike izobraževanja. Iz tega naslova šolski center predstavlja enega največjih generatorjev prometa na področju vzgoje in izobraževanja, saj ogromno dijakov, študentov in ostalih udeležencev prihaja v šolski center iz sosednjih občin in iz širše regije, zaradi česar se v širšem območju šolskega centra (Šegova ulica, Drska, Ulica Slavka Gruma, Westrova ulica, Šmihelska cesta) zaznava povečano prometno dogajanje, tako na področju motoriziranega prometa kot na področju peš prometa zaradi uporabe storitev javnega potniškega prometa (intenzivneje v območju

med šolskim centrom in avtobusno postajo na Topliški cesti ter železniško postajo Kandija ob Šmihelski cesti).



**Slika 4** ; Šolski center Novo mesto – največji generator prometa v mestni občini s področja vzgoje in izobraževanja.

### 4.1.3 Procesi uporabe javnih storitev

Kot tretji najpogostejši razlog za nastanek prometnih tokov je uporaba javnih storitev. Izstopa uporaba javnih zdravstvenih storitev.

**Splošna bolnišnica Novo mesto** je druga največja regionalna bolnišnica v Sloveniji, ki zadovoljuje potrebe približno 190.000 prebivalcev JV Slovenije. V bolnišnici se letno zdravi okoli 20.000 pacientov, v specialistično-ambulantnih dejavnostih pa se letno v povprečju opravi okoli 320.000 pregledov pacientov (*vir. Mobilnostni načrt za Splošno bolnišnico Novo mesto, april 2024*).

Ocenjuje se, da dnevno v bolnišnico na različne preglede in preiskave prihaja med 800 in 1.200 ljudi oziroma pacientov ter generira veliko število dnevniških obiskov svojcev (z večjo intenziteto ob koncih tedna). V obdobju

ju večjih virusnih obolenj sprejme še več obiskovalcev na dan, tudi do 1.500.

Splošna bolnišnica Novo mesto se tako uvršča med največje generatorje prometa v mestni občini, saj poleg tega da generira ogromno prometa iz naslova prihoda obiskovalcev, zaposluje še preko 1.200 zaposlenih, ki na delo prihajajo iz različno oddaljenih krajev.



**Slika 5** ; Splošna bolnišnica Novo mesto – največji generator prometa v mestni občini s področja zdravstva.

**Zdravstveni dom Novo mesto** je temeljni izvajalec zdravstvene dejavnosti na primarni ravni vključno z izvajanjem nujne medicinske pomoči in prehospitalne enote na območju Mestne občine Novo mesto in ostalih občin ustanoviteljic: Šentjernej, Škocjan, Šmarješke Toplice, Žužemberk, Straža, Dolenjske Toplice in Mirna Peč.

Leta 2022 je Zdravstveni dom Novo mesto beležil skoraj 190.000 obiskov v splošnih ambulantah in ambu-



**Slika 6** ; Zdravstveni dom Novo mesto - eden večjih in vplivnih generatorjev prometa s področja zdravstva v širšem mestnem središču.

lantah v DSO. Zaznan je trend večanja števila obiskov, npr. leta 2018 je bilo evidentiranih 145.471 obiskov, leta 2020 168.247 obiskov in leta 2021 kar 172.933 obiskov, kar samo nakazuje na čedalje večjo potrebno ljudi po zdravstvenih storitvah, k čemur nedvomno prispeva tudi vsesplošni trend staranja prebivalstva (*vir. Zdravstveni dom Novo mesto, letno poročilo za leto 2022*). Ocenjuje se, da dnevno v zdravstveni dom na različne preglede in preiskave prihaja med 300 in 600 ljudi, tudi v spremstvu družinskih članov in skrbnikov (otroški dispanzer in zobozdravstvo).

Med ostale večje generatorje prometa s področja uporabe javnih storitev se prištevajo še Dolenjske lekarne, ki opravljajo lekarniške storitve na skupno petih lokacijah v občini. V Lekarni Novo mesto na Kandijski cesti se zagotavlja tudi dežurna služba za namene zagotavljanja neprekinjene preskrbe prebivalcev z zdravili (omogočena 24-urna preskrba z zdravili).

Ostali manjši generatorji prometa s področja uporabe javnih storitev so še Upravna enota Novo mesto, Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, Finančni urad Novo mesto, Center za socialno delo Dolenjske in Bele Krajine – enota Novo mesto, Okrožno in Okrajno sodišče Novo mesto.

## 4.1.4 Nakupovalni procesi

Kot četrti najpogostejši razlog za nastanek prometnih tokov so nakupovalni procesi, ki so načeloma prisotni vse dni v tednu, z nekoliko večjo intenziteto ob koncih tedna (petek in sobota) ter v dnevih pred prazniki.

Mesto Novo mesto ima opravka s skoncentrirano trgovsko ponudbo vzdolž Ljubljanske ceste (BTC, Lidl Novo mesto, Supernova Mercator, Harvey Norman), Belokranjske ceste (Hipermarket Spar, Eurospin, Hofer) ter v neposredni bližini AC priključka Novo mesto – vzhod (Nakupovalni center Supernova Novo mesto), kjer so se razvila velika regionalna trgovska središča, ki generirajo velike prometne obremenitve tekom celega tedna, razen ob nedeljah in praznikih, ko so trgovine v skladu z Zakonom o trgovini (Uradni list RS, št 24/08, 47/15, 139/20 in 161/22) zaprte.

Opazno je, da strateško načrtovanje rabe prostora v mestni občini poteka hkrati z usmerjanjem razvoja in celostnega upravljanja s prometom, v katerega se aktivno vključujejo tudi vprašanja povezana z zagotavljanjem učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse. Tako so na primer vsa večja trgovska središča ob Ljubljanski cesti, Belokranjski cesti ter v območju AC priključka Novo mesto – vzhod vpeta v shemo linij mestnega prevoza potnikov (najbolj intenzivno je v shemo linij mestnega prometa vključen Nakupovalni center Supernova Novo mesto, ki ga vključujejo mestne linije št. 2, 3, 4 in 5) ter nekatera izmed njih tudi v avtomatski sistem izposoje koles GoNm (BTC City Novo mesto). Nekatera večja stanovanjska območja, ki se nahajajo ob Topliški cesti, Ulici Slavka Gruma, Kandijski cesti, Šentjernejski cesti,... so opremljena z manjšimi supermarketi in prodajalnami ter posameznimi storitvenimi dejavnostmi, ki omogočajo osnovno oskrbo prebivalstva v teh območjih. To pa med drugim zmanjšuje potrebo po potovanjih iz širšega mestnega središča v oddaljenejša trgovska središča.

Kljub ugodni dostopnosti večjih trgovskih središč in zagotovljeni ustrezni prometni ponudbi, pa se večina nakupov v njih opravi z osebnimi vozili, kar pričajo vsakodnevno polno zasedena parkirišča in zaznani dinamični zastoji na bližnjem okoliškem cestnem omrežju.

## 4.2 Prometno-infrastrukturne značilnosti mestne občine

### 4.2.1 Cestni promet

Mestna občina ima dostopnost do ostalih sosednjih občin in nadalje do preostalega slovenskega prostora urejeno preko kakovostnih cestnih povezav. Je intenzivno vpeta v prometno okolje, kjer se skozi njo preko državnih in občinskih cest odvija tako notranji, izvorno-ciljni kakor tudi tranzitni promet.

Mestna občina kot ostale občine, ki se razprostirajo v neposredni bližini avtoceste A2 (Dolenjska avtocesta), ki poteka na povezavi »Karavanke – Lesce – Podtabor – Kranj – Ljubljana (Kozarje) – Malence – Ivančna Gorica – Bič – Trebnje – Novo mesto – Drnovo – Obrežje« spada med tiste občine v Sloveniji, ki imajo relativno dobro dostopnost do državnega avtocestnega omrežja, saj je središče mesta Novo mesto (območje bolnišnice) oddaljeno dobrih 5,2 km od AC priključka Novo mesto – vzhod in kjer je čas vožnje z osebnim vozilom ocenjen na okrog 9 minut. Na podobni oddaljenosti od občinskega središča (okrog 5,8 km, 9 minut) se nahaja še drugi AC priključek Novo mesto – zahod, preko katerega pa se pot v primeru vožnje v smeri Ljubljane skrajša za dobrih 1,7 km.

#### CESTNO OMREŽJE

Skupna dolžina javnih cest v občini znaša 513 km, od tega je državnih cest 98 km in občinskih cest 417 km (z upoštevanjem javnih poti za kolesarje).

Gostota celotnega javnega cestnega omrežja v mestni občini znaša 2,18 km/km<sup>2</sup> površine občinskega ozemlja in je večje od gostote javnega cestnega omrežja na nivoju države, saj le ta znaša 1,92 km/km<sup>2</sup>.

Prav tako je gostota državnega (0,63 km/km<sup>2</sup>) in občinskega cestnega omrežja (3,34 km/km<sup>2</sup>) na območju mestne občine večja od gostote državnega (0,32 km/km<sup>2</sup>) in občinskega (1,60 km/km<sup>2</sup>) cestnega omrežja na nivoju države.

#### STOPNJA MOTORIZACIJE

Stopnja motorizacije na območju mestne občine znaša 596 vozil na 1000 prebivalcev, kar je več od slovenskega povprečja, ki znaša 579 vozil na 1.000 prebivalcev (+ 2,9 %).

V obdobju med 2013 in 2023 se je stopnja motorizacije povečala za 11,8 %. Na državni ravni se je stopnja motorizacije v enakem obdobju povečala za 12,2 %.

V primerjavi z letom 2013 je opazen tudi trend podaljševanja povprečne starosti vozil.

**Tabela 6** ; Gibanje stopnje motorizacije v Mestni občini Novo mesto med leti 2013 in 2023.

STOPNJA MOTORIZACIJE (vozil/1.000 preb.)		
Vozila	Mestna občina Novo mesto (2023/2013)	Slovenija (2023/2013)
	596 / 533	579 / 516
POVPREČNA STAROST VOZIL (v letih)		
	10,3 / 8,1	11,1 / 9,1

## PROMETNE OBREMENTITVE (PLDP) NA DRŽAVNIH CESTNIH ODSEKIH

V Republiki Sloveniji se že več kot 35 let zbirajo podatki o številu vozil z avtomatskimi števci prometa. Znotraj mestne občine ter v njeni neposredni vplivni bližini se na državnih cestah nahaja 13 avtomatskih števecv prometa. Števeni podatki so ena temeljnih informacij o prometu na cestah in služijo kot osnova za analizo prometnih gibanj in so nepogrešljiv podatek v procesu planiranja. Tako kot so koristni pri odločanju na področju investicij novogradenj oziroma pri vzdrževanju in obnovi cest, se uporabljajo tudi za potrebe prometne varnosti in okoljskih meritev (hrup, izpušni plini).

Na območju mestne občine se največje prometne obremenitve pojavljajo na odseku avtoceste A2 (območje med AC priključkoma Novo mesto zahod in Mirna Peč), kjer je povprečni letni dnevni promet (PLDP) leta 2022 na preseku avtoceste znašal 31.153 vozil/dan (v strukturi prometnih tokov je največ osebnih vozil in sicer 78 %, ostalo so tovorna vozila različne teže in nosilnosti ter avtobusi).

Visoke prometne obremenitve se pojavljajo tudi na odseku glavne ceste G2-105 med AC priključkom Novo mesto vzhod in podjetjema Krka d. d. in Revoz d. d., kjer je PLDP leta 2022 znašal med 12.263 in 19.122 vozil/dan (od tega 3 % priklopnikov in vlačilcev). Najvišje prometne obremenitve na odseku glavne ceste G2-105 (19.122 vozil/dan) se pojavljajo na odseku med dvopasovnim krožnim križiščem pri Nakupovalnem centru Supernova in krožnim križiščem Tabletko na Andrijaničevi cesti (vpliv dodatnega prometa iz smeri regionalne ceste R3-651). V smeri Občine Metlika, v naselju Veliki Cerovec, je PLDP na odseku glavne ceste G2-105 leta 2022 znašal 5.109 vozil/dan (od tega 5 % priklopnikov in vlačilcev).

Visoke prometne obremenitve se pojavljajo tudi na odseku regionalne ceste R2-448 na povezavi Kronovo – Otočec – Lešnica – Mačkovec, kjer je PLDP leta 2022 znašal med 6.602 in 10.293 vozil/dan. V območju med uvozi v Nakupovalni center Supernova je PLDP leta 2022 znašal 8.754 vozil/dan (od tega zgolj dober 1 % priklopnikov in vlačilcev).

Na območju mestne občine izstopata še dva cestna odseka, kjer se pojavljajo višje prometne obremenitve. Na odseku regionalne ceste R3-651, na povezavi AC priključek Novo mesto zahod – Novo mesto (Ljubljanska cesta), je PLDP v letu 2022 znašal 9.495 vozil/dan (od tega 2 % priklopnikov in vlačilcev), in na odsekih regionalne ceste R3-419, na povezavi Ratež – Novo mesto in Novo mesto – Srebrniče, kjer je PLDP leta 2022 znašal med 4.271 in 5.254 vozil/dan (od tega do 2 % priklopnikov in vlačilcev).

Največja povprečna rast prometa se zaznava na odseku regionalne ceste R3-664, na povezavi Gaber – Uršna Sela – Novo mesto in sicer le ta znaša 7,5 % na leto.

Visoka povprečna rast prometa se zaznava tudi na odseku regionalne ceste R2-448, na povezavi AC priključek Novo mesto zahod – Bučna vas in sicer ta znaša 5,9 %. Prav tako se visoka rast prometa zaznava na odseku regionalne ceste R2-448 v območju vhoda v Nakupovalni center Supernova (4,4 %). Na ostalih analiziranih cestnih odsekih je rast prometa manj intenzivna, v povprečju le ta znaša med 0,4 in 2,0 %, z izjemo glavne ceste G2-105, kjer je opazna stagnacija prometa. Stagnacija prometa na G2-105 je po vsej verjetnosti posledica dosežene kapacitetne prepustnosti ceste, zaradi česar prihaja do prerezporeditve prometa v smeri Ljubljanske ceste.

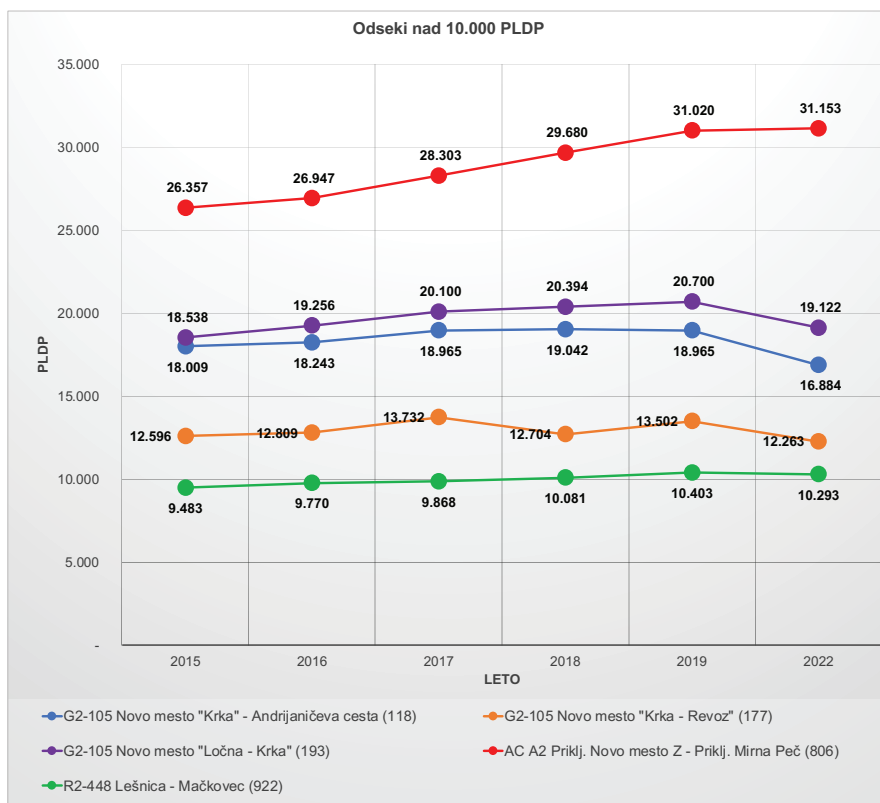
Na avtocesti A2 povprečna rast prometa znaša 3,4 % na leto.

Na osnovi gibanja PLDP-ja med leti 2015 in 2022 ter na osnovi izračunane splošne rasti prometa se prometno najbolj obremenjena križišča nahajajo na odsekih državnih in občinskih cest, ki vodijo v smeri Splošne bolnišnice Novo mesto, Zdravstvenega doma Novo mesto, Term Krka d. o. o., gospodarskih con (Krka d. d., Revoz d. d., Adria Mobil d. d., gospodarska cona Cikava,...), mestnega središča, v smeri vzgojno-izobraževalnih ustanov in v smeri trgovskih središč.

**Tabela 7** ; Povprečna letna stopnja rasti prometa na analiziranih državnih cestnih odsekih znotraj Mestne občine Novo mesto.

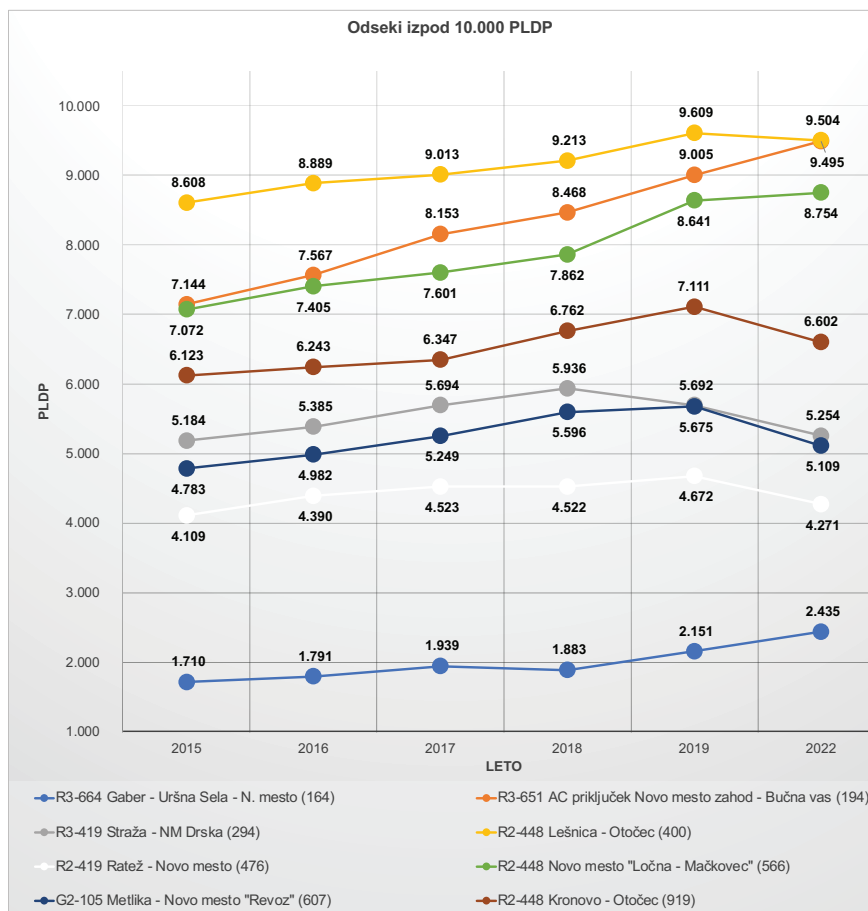
### Cestni odseki na državnih cestah (št. avtomatskega števnege mesta)

	PLDP 2022	Rast prometa na podlagi 5-letnega povprečja
AC A2 Priključek Novo mesto Z. – Priključek Mirna Peč (806)	31.153	1.034 (3,4 %)
G2-105 Novo mesto »Ločna – Krka« (193)	19.122	1.007 (0,7 %)
G2-105 Novo mesto »Krka - Andrijaničeva cesta« (118)	16.884	0,989 (upadanje/stagnacija)
G2-105 Novo mesto »Krka – Revoz« (177)	12.263	0,997 (upadanje/stagnacija)
G2-105 Metlika - Novo mesto »Revoz« (607)	5.109	1,015 (1,5 %)
R2-448 Lešnica - Mačkovec (922)	10.293	1,017 (1,7 %)
R2-448 Lešnica - Otočec (400)	9.504	1,020 (2,0 %)
R2-448 Novo mesto "Ločna - Mačkovec" (566)	8.754	1,044 (4,4 %)
R2-448 Kronovo - Otočec (919)	6.602	1,016 (1,6 %)
R2-419 Ratež - Novo mesto (476)	4.271	1,009 (0,9 %)
R3-664 Gaber - Uršna Sela - N. mesto (164)	2.435	1,075 (7,5 %)
R3-651 AC priključek Novo mesto zahod - Bučna vas (194)	9.495	1,059 (5,9 %)
R3-419 Straža – Novo mesto »Drska« (294)	5.254	1,004 (0,4 %)

**Grafikon 2** ; Povprečni letni dnevni promet (PLDP) na državnih cestnih odsekih med leti 2015 in 2022 v Mestni občini Novo mesto, ki beležijo PLDP večji od 10.000 vozil/dan.

Opomba: Leti 2020 in 2021 sta bili, zaradi epidemioloških razmer povezanih z razglašeno epidemijo Covid, izvzeti iz analize prometnih obremenitev, saj je gostota prometa v tistem obdobju upadla na celotnem državnem cestnem omrežju in ne predstavljata realne osnove za primerjavo.

Vir: Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za evidence o cestah, informatiko in arhiv, publikacija Promet 2022.



**Grafikon 3** ; Povprečni letni dnevni promet (PLDP) na državnih cestnih odsekih med leti 2015 in 2022 v Mestni občini Novo mesto, ki beležijo PLDP manjši od 10.000 vozil/dan.

Opomba: Leti 2020 in 2021 sta bili, zaradi epidemioloških razmer povezanih z razglašeno epidemijo Covid, izvzeti iz analize prometnih obremenitev, saj je gostota prometa v tistem obdobju upadla na celotnem državnem cestnem omrežju in ne predstavljata realne osnove za primerjavo.

Vir: Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za evidence o cestah, informatiko in arhiv, publikacija *Promet 2022*.

**Do nastanka daljših dinamičnih zastojev v času koničnih obdobj prihaja v križiščih vzdolž glavne ceste G2-105 vse od semaforiziranega križišča Kandijske ceste in Belokranjske ceste do območja AC priključka Novo mesto vzhod (Nakupovalni center Supernova).**

**Zgoščevanja so evidentirana tudi v križiščih vzdolž regionalnih cest:**

- v semaforiziranem križišču Topliške ceste in Kandijske ceste;
- v semaforiziranem križišču Seidlove ceste in Ljubljanske ceste; in
- v območju dvopasovnega krožnega križišča Ljubljanske ceste in Andrijaničeve ceste (pri Supermarketu Hofer).

## 4.2.2 Mirujoči promet

Javne parkirne površine v mestni občini so praviloma razdeljene na parkirne prostore za posamezna vozila in so označene s predpisano prometno signalizacijo,

uporablja pa jih lahko vsak pod pogoji, ki so določeni s predpisi, ki urejajo promet in z Odlokom o urejanju cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto.



**Slika 7** ; Zemljevid javnih parkirišč z oznakami za mobilno plačevanje (vir MONM).

Mestna občina upravlja z več kot 1.450-imi parkirnimi mesti, ki se nahajajo v sklopu 43-ih javnih parkirnih površin. V sklopu 10-ih javnih parkirnih površin so na razpolago tudi parkirna mesta opremljena s polnilno postajo za polnjenje električnih vozil (skupaj 24 PM). Uporaba javnih parkirnih površin (z izjemo javnih parkirnih površin za osebna vozila v naselju Srebrniče) je plačljiva, cena pa je različna glede na cono, tip vozila in čas trajanja parkiranja.

16 javnih parkirnih površin razpolaga s kapaciteto do 10 PM (37 % vseh javnih parkirnih površin) oziroma 25 javnih parkirnih površin razpolaga s kapaciteto do 20 PM (58 %). Javne parkirne površine nizkih kapacitet se v praksi hitro zasedejo, kar generira dodatne potrebe po krožnih vožnjah pri iskanju prostega parkirnega mesta ter se na račun tega povzroča dodaten prometni pritisk na cestnem omrežju.

**Tabela 8** ; Seznam javnih parkirnih površin v upravljanju Mestne občine Novo mesto.

Naziv javnega parkirišča	Št. parkirnih mest
Novi trg	73
Dalmatinova ulica	5
Kettejev drevored	49
Kettejev drevored - zgoraj	12
Trubarjeva ulica	5
Rozmanova ulica	11
Jenkova ulica	4
Dilančeva ulica	8
Kettejev drevored - občina	14
Prešernov trg	6
Jerebova ulica 20	8
Florjanov trg	18
Kapiteljska ulica - Hladnikova	8
Prešernov trg APT	22
Mej vrti - Muzej	10
Kapiteljska ulica	25
Cvelbarjeva ulica	3
Kosova ulica	2
Čitalniška	2
Sokolska ulica	4
Javni wc	4
Pod tržnico	4
Portoval parkirna hiša	66
Kandijska (Windischer)	83
Trdinova ulica	44
Lekarna (Kandijska ul.)	56
Zdravstveni dom - ob Ljubljanski c.	84
Kandija ob železnici	38
Zdravstveni dom - pred vhodom	59
Portoval ob teniških igriščih	24
Težka voda	38
Glavna avtobusna	11
Srebrniče - osebna vozila	20
Srebrniče - tovorna vozila in avtobusi	4
Novi trg za pošto	103
Koštalova	19
Seidlova 1 za občino	40
Seidlova 1 pred občino	14
Parkirna hiša Tuš	192
Parkirna hiša Novi trg	202
Portoval nad teniškimi igrišči - avtodomi	6
Portoval nad teniškimi igrišči - avtomobili	48
Ulica Drska ob glavni avtobusni postaji	4

Največje javne parkirne površine s kapaciteto večjo od 70 PM se nahajajo v območju Novega trga (skupaj 378 PM, od tega se v garažni hiši nahaja 202 PM, na površinah za pošto 103 PM ter na ploščadi Novi trg 73 PM), v sklopu parkirne hiše TUŠ (192 PM) ter v širšem območju zdravstvenega doma (skupaj 320 PM, upoštevano širše območje okrog zdravstvenega doma, lekarne in železniške postaje Kandija).

Stopnjo zasedenosti javnih parkirnih površin višjo od 85 % (idealni parkirni režim, ko so parkirne površine v konicah zasedene do 85 %) beležijo vse večje javne parkirne površine, tako v širšem območju zdravstvenega doma kot v območju Novega trga, kar pomeni, da kot taka več ne nudijo idealnega razmerja med ponudbo in prometnim povpraševanjem.

**Slika 8** ; Javne parkirne površine pri zdravstvenem domu beležijo 100 % zasedenost v večjem delu dopoldanskega časa.**Slika 9** ; Javne parkirne površine pri železniškem postajališču Kandija beležijo 100 % zasedenost v večjem delu dopoldanskega časa.

Večje površine za parkiranje vozil, ki niso v upravljanju mestne občine, se nahajajo v območju Splošne bolnišnice Novo mesto, ki razpolaga tako s parkirnimi površinami za obiskovalce (148 PM) kot s parkirnimi površinami za zaposlene (500 PM). Parkirne površine tako za obiskovalce, kot za zaposlene v večjem delu dopoldanskega časa dosegajo kapacitetno zasedenost višjo od 85 %. Težavo pri parkiranju vozil zaposlenih predstavljajo tudi procesi menjave delovnih izmen.



**Slika 10** ; Parkirne površine za obiskovalce splošne bolnišnice in tudi za zaposlene beležijo več kot 100 % zasedenost v večjem delu dopoldanskega časa.

Ostale večje parkirne površine, ki niso v upravljanju mestne občine se nahajajo še ob Šolskem centru Novo mesto (v dopoldanskem času beležijo več kot 85 % zasedenost) ter ob večjih nakupovalnih centrih (BTC, Supernova Mačkovec in Supernova Bršljin).



**Slika 11** ; Parkirne površine ob Šolskem centru Novo mesto beležijo 100 % zasedenost v večjem delu dopoldanskega časa.

### 4.2.3 Kolesarski promet

V mestni občini prometno načrtovanje že temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavo vseh vrst prometov ter njihovo povezovanje s celotnim družbenim okoljem. Torej na načrtovanju, ki se odmika od »tradicionalnega« načrtovanja gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč ter se bliža celostnemu načrtovanju prometa s poudarkom na zagotavljanju infrastrukture, s katero se izboljšujejo pogoji za kolesarjenje, hojo in uporabo storitev javnega potniškega prometa. Vzporedno se načrtujejo in urejajo tudi površine za motoriziran promet, saj brez njih ni možno zagotoviti osnovnih pogojev za mobilnost ljudi ter ostalih pogojev za opravljanje logističnih procesov kot so dostavne storitve, odvoz odpadkov, oskrbovanje trgovin, prevoz surovin in izdelkov, opravljanje kmetijskih opravil ter za izvajanje intervencijskih prevozov.

Iz vidika kolesarskega prometa je mestna občina storila že ogromno. Razvejano in gosto kolesarsko omrežje, ki omogoča dostopnost s kolesi do vseh večjih generatorjev prometa v mestu kot so Splošna bolnišnica Novo mesto, Zdravstveni dom Novo mesto, Gimnazija Novo mesto, Ekonomska šola Novo mesto, Upravna enota, glavna avtobusna postaja Novo mesto, železniška postaja Novo mesto Kandija, gospodarska cona zahod – Adria Mobil, gospodarska cona Krka Novo mesto, urejene brvi za pešce in kolesarje čez reko Krka (Julijina brv, Štukljeva brv) vzpostavljen avtomatski sistem izposoje koles »GoNM« z 18-imi postajami, umeščena javna kolesarska parkirišča s stojali za parkiranje koles ter postavljena prometna signalizacija in oprema za varno vodenje in usmerjanje kolesarjev se zaznavajo praktično povsod in predstavljajo osnovo za nadaljnji razvojni preboj kolesarstva.

Statistični urad Republike Slovenije v obdobju med leti 2017 in 2021 beleži povečanje povprečne razdalje potovanja na posamezni poti s kolesom na državni ravni in sicer se je le ta povečala iz 4,4 km (2017) na 5,97 km (2021). Gre

za pozitiven premik v funkciji dnevne mobilnosti uporabnikov, k čemur prispevajo najbolj promocija kolesarstva, dograjeno in sklenjeno omrežje kolesarskih povezav in nenazadnje tehnologija na področju proizvodnje koles in električnih koles, ki omogoča ob manjšem telesnem naporu in manjši porabi potovalnega časa tudi daljši doseg. Povečanje povprečne potovalne razdalje na posamezni poti s kolesom na državni ravni, predstavlja pozitiven signal tudi za mestno občino, da še intenzivneje pristopi k dograjevanju infrastrukture za kolesarje, ki bo omogočala daljinska potovanja s kolesi med mestom in zalednimi naselji ter sosednjimi občinami.



**Slika 12** ; Primer dobre prakse – vzpostavljen avtomatski sistem izposoje koles GoNM (na sliki postajališče za izposajo koles na Otočcu).

Kljub številnim primerom dobre prakse pa se, na osnovi izvedene anketne raziskave za splošno javnost, kar 60 % občanov ne počuti dovolj varnih, da bi kolesarili do službe, kar pomeni, da obstajajo določene rezerve na obstoječi kolesarski infrastrukturi predvsem v smislu odprave ozkih grl in konfliktnih območij ter v smislu dograjevanja infrastrukture za kolesarje v smeri bližnjih zalednih naselij.

Zaradi naravne topografije, poteka regionalne železniške proge, poteka reke Krka in prisotnosti velikih industrijskih kompleksov, so kolesarji v mestu Novo mesto »stisnjeni« v koridorje, kjer vzporedno z njimi poteka še gost motorni promet. Kritična kolesarska »ozka grla« so evidentirana na Kandijski, Ljubljanski, Šentjernejski in Levičnikovi cesti, na vzhodnem delu Seidlove ceste ter na ulici Bršljin.



**Slika 13** ; Primer dobre prakse – vzpostavljene brvi čez reko Krka za pešce in kolesarje (na sliki Štukljeva brv).

Kolesarska infrastruktura med naselji je v nastajanju, trenutno pa še ne nudi ustrezne alternative osebni motorizaciji za opravljanje poti med naselji. K temu še najbolj prispevajo reliefne in topografske značilnosti mestne občine, katero v veliki meri predstavljajo hribovita območja, kar predstavlja svojevrsten izziv pri načrtovanju kolesarske infrastrukture skozi višinsko razgibane predele krajin.

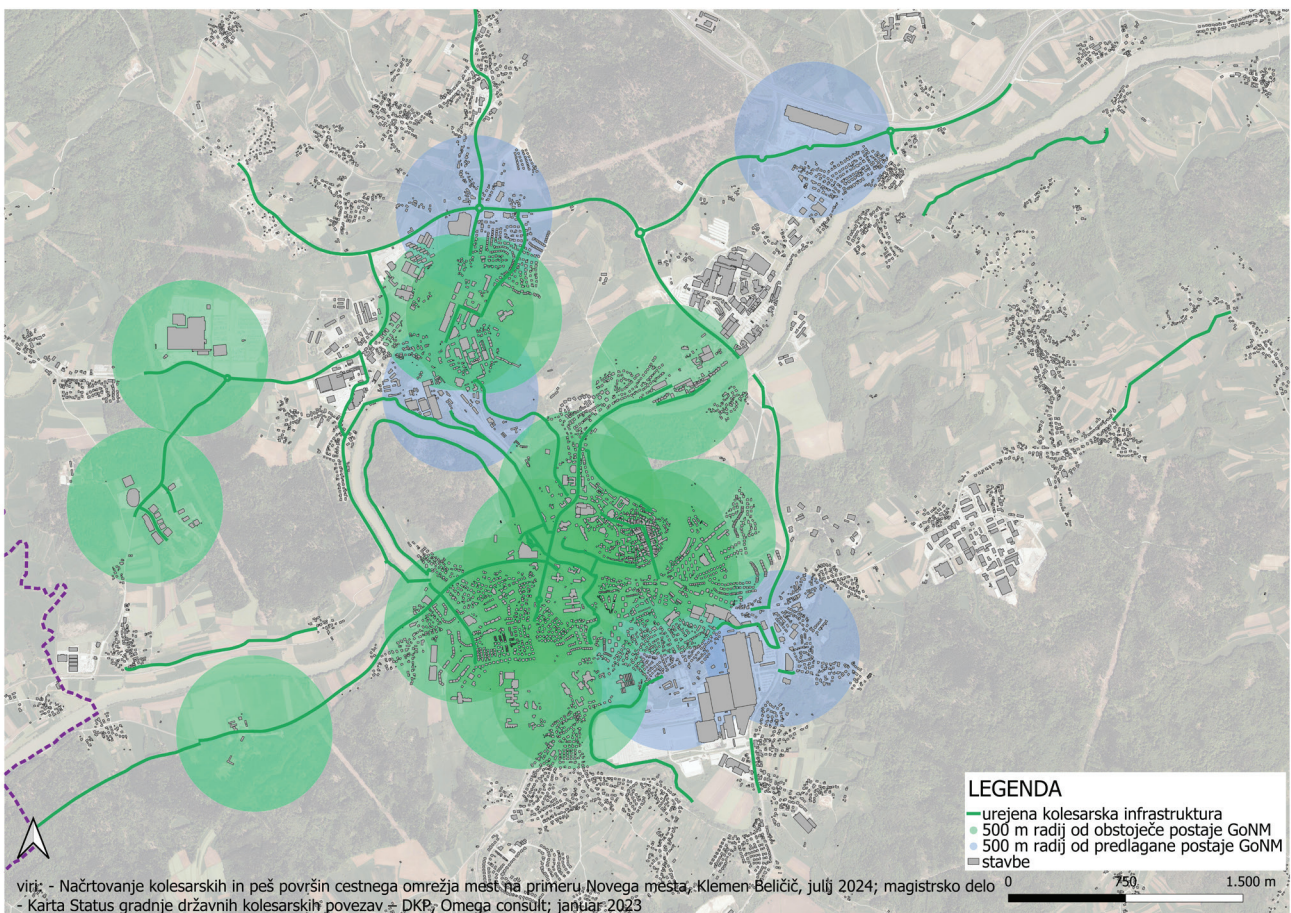


**Slika 14** ; Primer dobre prakse – urejene površine in prehodi za kolesarje v sklopu celostne ureditve ulice (na sliki Ulica Slavka Gruma).

Kolesarska infrastruktura med naselji je v nastajanju, trenutno pa še ne nudi ustrezne alternative osebni motorizaciji za opravljanje poti med naselji. K temu še najbolj prispevajo reliefne in topografske značilnosti mestne občine, katero v veliki meri predstavljajo hribovita območja, kar predstavlja svojevrsten izziv pri načrtovanju kolesarske infrastrukture skozi višinsko razgibane predele krajin.

Pred pomembnejšimi ustanovami kot so šole, mestna občina, upravna enota, kulturne in športne ustanove ter ob nekaterih avtobusnih in železniških postajališčih ni dovolj ustreznih kolesarskih naslonov oz. parkirišč za kolesarje. Tudi v manjših naseljih v mestni občini primanjkujejo kolesarska parkirišča primarno pri šolah, ob avtobusnih postajališčih, v sklopu vaških trgov ter ob pokopališčih.

S ciljem povečanja deleža kolesarjev med vsemi starostnimi skupinami prebivalstva ter izboljšanja kolesarske kulture bo poleg načrtovanja in izgradnje osnovne infrastrukture za kolesarje posebno pozornost potrebno nameniti tudi načrtovanju in umeščanju arhitekturno ambientalno urejenih in opremljenih kolesarskih parkirišč, ki bodo omogočala varno predvsem pa dolgotrajno možnost parkiranja koles. Poudarek na sodobnih parkiriščih in objektih, ki bodo opremljeni z opremo in nadstreški za varno parkiranje koles in ki bodo hkrati nudila tudi ustrezno zaščito pred zunanji vremenski vplivi, bočnimi sunki vetra in vandalizmom.



**Slika 15** ; Predlogi novih lokacij za postajališče GoNM

## 4.2.4 Peš promet

V mestni občini je infrastruktura za pešce vzpostavljena v vseh večjih naseljih. Kljub številnim primerom dobre prakse pa se, na osnovi izvedene anketne raziskave za splošno javnost, kar 40 % občanov ne počuti varnih v prometu pri hoji do službe ali šole.

V Novem mestu so površine za pešce večinoma sklenjene. Svojevrsten izziv pri urejanju površin za pešce predstavlja razdeljenost mesta (v smeri sever-jug mesto deli regionalna železniška proga Ljubljana - Novo mesto - Metlika, v smeri vzhod-zahod pa reka Krka) in prisotnost večjih industrijskih con na robu mestnega jedra. Kombinacija obsežnih industrijskih obratov, naravne topografije in prometno infrastrukturnih objektov ima za posledico to, da so površine za pešce, podobno kot za kolesarje, »stisnjene« ob zelo prometne koridorje (Kandijska, Ljubljanska in Seidlova cesta, Bršljin,...). Hoja ob teh prometno zelo obremenjenih cestah ni prijetna, saj se povečuje občutek nelagodja in ogroženosti, vendar pešci trenutno nimajo na voljo dosti alternativnih povezav. Motornega prometa pa do obljubljenega izgradnje tretje razvojne osi in zahodne obvoznice ni možno preusmeriti drugam.



**Slika 16** ; Primer dobre prakse – urejena peš cona na Glavnem trgu.

Mestno jedro je za pešce prijetno urejeno in opremljeno z urbano opremo (klopi, pitniki, smerokazi), z oddaljevanjem od mestnega jedra pa pada tudi urejenost in opremljenost površin za pešce. Klančine za gibalno ovirane osebe so izvedene, vendar mestna občina še ni prejela naziva »Občina po meri invalidom«.

Mestna občina je prometno varnost že začela izboljševati z ukrepi umirjanja prometa ter gradnjo alternativnih povezav za pešce v obliki brvi čez reko Krka. Nove mestne ceste so opremljene s pločniki. Vsled izvedenih ukrepov umirjanja prometa je hoja po teh stanovanjskih ulicah varnejša in bolj udobna. Pojavi slepih (nepovezanih) ulic za pešce so tudi redki.

Ostala večja naselja so opremljena z osnovno infrastrukturo za pešce kot so pločniki in prehodi za pešce, medtem ko vaški trgi večinoma niso. Naselja so večinoma med saboj precej oddaljena, da bi se med njimi razvila potreba po hoji po opravkih, zato tudi infrastruktura za pešce med njimi večinoma ne obstaja.

Iz vidika dostopnosti in urejenosti prometnih površin za pešce ima mestna občina zagotovljene ustrezne pogoje za nadaljnje izboljšanje infrastrukture za pešce, vključno z vzpostavljanjem dodatnih povezav za pešce ter za promoviranje hoje kot oblike potovanja, tudi v povezavi z rekreativnimi aktivnostmi.

Urejena in opremljena infrastruktura za hojo pomeni tudi zagotavljanje varnih šolskih poti za predšolske in šolske otroke. Na nekaterih šolskih poteh in v ožjih šolskih okoliših še primanjkuje urbane opreme in arhitekturno oblikovanih prometnih površin s katerimi se vpliva na izboljšanje prometne varnosti otrok. Številni pločniki na šolskih poteh so tudi preozki. Izkazane so potrebe po uvajanju dovolj širokih arhitekturno oblikovanih prometnih površin, s katerimi bi se obstoječe šolske poti nadgradile s ciljem zagotavljanja večje prometne varnosti otrok na šolskih poteh.

## 4.2.5 Javni potniški promet

Na območju mestne občine obstajajo sledeče oblike ponudb javnega potniškega prometa:

- Medkrajevni avtobusni promet;
- Mestni avtobusni promet;
- Železniški potniški promet;
- Prevoz na poziv – Prostofer; in
- Taksi službe.

### MEDKRAJEVNI AVTOBUSNI PROMET

Na podlagi standarda dostopnosti (minimalno število prometnih navezav naselja ali kraja, ob upoštevanju števila potencialnih potnikov pri dnevni migraciji) je v času delovnika med glavno avtobusno postajo Novo mesto in okoliškimi občinskimi središči zagotovljena sledeča frekventnost storitev tekom delovnika:

**Primerna pogostnost voženj** (linije, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov višjo od 23 parov na dan) je zagotovljena pri povezavah z občinami Straža, Šentjernej, Krško, Brežice, Trebnje in Dolenjske Toplice ter pri navezavi na naselje Otočec.

**Zadovoljiva pogostnost voženj** (linije, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov od 8 do 22 parov na dan) je zagotovljena pri povezavah z občinami Metlika in Ljubljana.

**Neprimerna pogostnost voženj** (linije, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov manjšo od 8 parov na dan) ni bila evidentirana na nobeni povezavi z bližnjimi okoliškimi občinskimi središči.

Frekvenca voženj avtobusov je v času jutranjega koničnega obdobja na ključnih medkrajevnih avtobusnih linijah na visoki ravni, saj avtobusi vozijo v intervalih od 0 do 55 minut (v povprečju na 20 minut), kar omogoča pokritost različnih delovnih časov podjetij tako v mestu Novo mesto, kot v podjetjih v sosednjih občinah. Podobna pokritost voženj je na istih linijah v obratni smeri zagotovljena tudi v popoldanskem koničnem obdobju med 13:30 in 16.00 uro.

**Tabela 9** ; Standard dostopnosti na posameznih medkrajevnih avtobusnih linijah.

### Prikaz nekaterih medkrajevnih avtobusnih linij (z izhodiščem AP Novo mesto)

Avtobusna linija	Število voženj	Število voženj med 05:00 in 07:30 uro	Število voženj med 13:30 in 16:00 uro
<b>Novo mesto – Straža</b>	68	13	16
<b>Straža – Novo mesto</b>	69	16	10
<b>Novo mesto – Otočec</b>	32	4	7
<b>Otočec – Novo mesto</b>	28	7	4
<b>Novo mesto – Šentjernej</b>	26	4	9
<b>Šentjernej – Novo mesto</b>	29	11	5
<b>Novo mesto – Krško</b>	29	2	9
<b>Krško – Novo mesto</b>	38	11	6
<b>Novo mesto – Trebnje</b>	37	7	11
<b>Trebnje – Novo mesto</b>	37	9	8
<b>Novo mesto – Brežice</b>	33	4	11
<b>Brežice – Novo mesto</b>	28	8	5
<b>Novo mesto – Dolenjske Toplice</b>	24	4	5
<b>Dolenjske Toplice – Novo mesto</b>	24	5	4
<b>Novo mesto – Metlika</b>	16	3	4
<b>Metlika – Novo mesto</b>	17	3	2
<b>Novo mesto – Ljubljana</b>	19	6	4
<b>Ljubljana – Novo mesto</b>	19	2	3

## MESTNI AVTOBUSNI PROMET

Mestni avtobusni promet, vzpostavljen že leta 1999, se danes izvaja na 6-ih rednih avtobusnih linijah in na skupno 100 avtobusnih postajališčih se v mestu izvajajo procesi vstopanja in izstopanja potnikov. Mestni potniški promet je za uporabnike plačljiv (1,5 €/vožnja – plačilo pri vozniku, 0,6 €/vožnja – plačilo v predprodaji, 9 €/mesečna vozovnica) in obratuje zgolj ob delovnikih od ponedeljka do petka. Brezplačen je za upokoјence z določenim statusom ter za imetnike vozovnice IJPP (subvencionirana vozovnica, ki vključuje prevoze v cestnem in železniškem prevozu ter v mestnem linijskem prevozu potnikov, kot je to določeno s pogodbo med upravljavcem mestnega linijskega prevoza potnikov in ministrstvom, pristojnim za promet).

Mestni promet povezuje urbane predela mesta Novo mesto s središčem mesta, avtobusno in železniško postajo ter primestna naselja Srebrniče, Mali Slatnik, Sevnica in Smolenja vas.

V obstoječem stanju, imajo linije mestnega potniškega prometa naslednje frekvence:

- Linija 1A: 10 parov voženj na dan, interval prihodov med 35 in 45 minut, za čas obratovanja linije znaša frekvenca v povprečju 1,4 vozil/h (upoštevajoč 7 ur, ko linija obratuje) oziroma 0,9 vozil/h (brez upoštevanja vmesnega časa, ko linija ne obratuje);
- Linija 1B: 10 krožnih voženj na dan, interval prihodov med 30 in 60 minut, za čas obratovanja linije znaša frekvenca v povprečju 1,1 vozil/h (upoštevajoč 9 ur, ko linija obratuje) oziroma 0,8 vozil/h (brez upoštevanja vmesnega časa, ko linija ne obratuje);
- Linija 2: 7 parov voženj na dan, interval prihodov med 45 in 80 minut, za čas obratovanja linije znaša frekvenca v povprečju 1 vozilo/h (upoštevajoč 7 ur, ko linija obratuje) oziroma 0,8 vozil/h (brez upoštevanja vmesnega časa, ko linija ne obratuje);
- Linija 3: 7 parov voženj na dan, interval prihodov med 35 in 70 minut, za čas obratovanja linije znaša frekvenca v povprečju 1,4 vozil/h (upoštevajoč 7 ur, ko linija obratuje) oziroma 0,8 vozil/h (brez upoštevanja vmesnega časa, ko linija ne obratuje);
- Linija 4: 22 krožnih voženj na dan, interval prihodov med 25 in 50 minut, za čas obratovanja linije znaša frekvenca v povprečju 2 vozili/h (upoštevajoč 11 ur, ko linija obratuje); in
- Linija 5: 10 krožnih voženj na dan, interval prihodov med 25 in 50 minut, za čas obratovanja linije znaša frekvenca v povprečju 1,2 vozil/h (upoštevajoč 8 ur, ko linija obratuje) oziroma 0,8 vozil/h (brez upoštevanja vmesnega časa, ko linija ne obratuje).



**Slika 17** ; Primer dobre prakse – Mestna linija št. 4, Seidlova cesta.

Ugotavlja se, da je frekvenca vozil v mestnem potniškem prometu v Novem mestu, v času obratovanja vseh linij, 1 (eno) vozilo na uro, razen za linijo 4, kjer znaša frekvenca vozil 2 (dve) vozili na uro. Upoštevajoč čas začetka in konca obratovanja linij (brez vmesnih pavz med cca. 9. in 12. uro, ko avtobusi na vseh linijah, razen na liniji 4 ne vozijo), znaša frekvenca vozil zgolj 0,8 vozil na uro (razen za linijo 4). Izkazuje se, da je frekvenca 1 (eno) vozilo na uro prenizka za učinkovit mestni potniški promet.

Priporočene frekvence za mestni potniški promet znašajo v času koničnih obdobjih do 20 min in do 30 min izven časa prometnih konic.

Mestna občina je leta 2024 za kritje stroškov obratovanja koncesije (na podlagi koncesijske pogodbe, sklenjene julija 2017 za obdobje osmih let) za mestni potniški promet, po izvedenem rebalansu proračuna, namenila 710.000 € sredstev, kar je dobrih 300.000 € več kot leta 2023. V veliki meri je trenutna ureditev iz vidika financiranja urejena optimalno.

## ŽELEZNIŠKI POTNIŠKI PROMET

Mestna občina ima vzpostavljeno železniško povezavo z Ljubljano in Metliko. Skozi mestno občino poteka regionalna železniška proga »Ljubljana – Metlika – državna meja«. Po prehodu meje se proga nadaljuje do mesta Karlovec na Hrvaškem. Železniški potniški promet se na območju mestne občine vrši preko glavne železniške postaje Novo mesto, ki se nahaja v središču mesta ob Ljubljanski cesti in Kolodvorski ulici ter preko železniških postajališč Hudo (oskrbuje naselji Hudo in Gorenje Kamence), Novo mesto Center (center mesta), Novo mesto Kandija (kulturni spomenik lokalnega pomena), Novo mesto Šmihel (pretežno namenjeno dijakom in zaposlenim v Šolskem centru Novo mesto), Birčna vas (oskrbuje istoimensko naselje) in Uršna Sela (oskrbuje istoimensko naselje).

Med mestoma Novo mesto in Ljubljana je na voljo 14 parov voženj dnevno, ki so brez prestopanj. Čas vožnje potniškega vlaka traja med 86 in 122 minut (v odvisnosti od tipa vlaka in števila postankov na vmesnih postajališčih).

Med mestoma Novo mesto in Metlika je na voljo 10 parov voženj dnevno, ki so prav tako brez prestopanj. Čas vožnje potniškega vlaka traja med 56 in 72 minut (v odvisnosti od tipa vlaka in števila postankov na vmesnih postajališčih).

Pri povezavi z mestoma Sevnica in Kočevje je na voljo 6 oziroma 10 parov voženj, kjer pa na bruto potovalni čas precej vplivajo procesi prestopanja med vlaki (prestopi v Trebnjem in v Grosupljem).

Potovalni čas potniških vlakov je na relacijah Novo mesto – Trebnje in Novo mesto – Črnomelj konkurenčen potovalnemu času osebnega vozila, kar predstavlja dodaten izziv mestne občine pri spodbujanju dnevnih migracij k pogostejši uporabi obstoječe, relativno dobre storitve železniškega potniškega prometa.

## PREVOZ NA POZIV - RUDI

Leta 2018 se je mestna občina vključila v program mobilnosti Prostofer, poimenovan Rudi. Gre za obliko brezplačnega prevoza na poziv za upokojence in invalide z manjšimi telesnimi ali duševnimi okvarami, ki kot taki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov, imajo nizke mesečne dohodke ali prihajajo iz območij, za katere velja slabša povezava z javnim prometom. Prostovoljci, katerih je danes 23, izvajajo program z dvema električnima voziloma, ki sta v lasti podjetja Petrol d. d.. Mestna občina za obe vozili plačuje najemnino, medtem, ko je polnjenje obeh vozil za mestno občino brezplačno in

gre v breme podjetja Petrol d. d.. Storitve izvaja Društvo upokojencev Novo mesto, v sodelovanju z mestno občino.



**Slika 18** ; Primer dobre prakse – Program mobilnosti za starejše, poimenovan Rudi.

Število uporabnikov z leti narašča, še najbolj na račun staranja prebivalstva. Letno se izvede okrog 1.400 prevozov, kar pomeni (ob upoštevanju dejstva, da se prevozi izvajajo le od ponedeljka do petka) v povprečju okrog 120 na mesec oziroma 6 na dan. Največ voženj se opravi do zdravstvenega doma in upravne enote, uporabniki pa so pretežno iz mesta in bližnje okolice. Za posameznega potnika se v povprečju opravi okrog 20 km poti, skupaj pa na leto okrog 35.000 km poti.

## 4.2.6 Prometna varnost

V obdobju med leti 2014 in 2023 (10 – letno obdobje) se je na območju mestne občine zgodilo 3.486 prometnih nesreč, v katerih se je 1.100 udeležencev lažje telesno poškodovalo in 147 huje telesno poškodovalo. Skupaj je v prometnih nesrečah življenje izgubilo 14 ljudi.

Glavnina prometnih nesreč se je zgodila znotraj naselij z uličnim sistemom. V zadnjih desetih letih se je na državnih cestah zgodilo 1.456 prometnih nesreč, v katerih se je 11 udeležencev smrtno ponesrečilo, na občinskih cestah pa 2.030 prometnih nesreč, v katerih so se 3 udeleženci smrtno ponesrečili.

Skupno je bilo na območju mestne občine v prometnih nesrečah udeleženih 155 pešcev in 169 kolesarjev.

**Tabela 10** ; Analiza prometnih nesreč v obdobju 2014–2023 (10 let), s poudarkom na vključenosti pešcev in kolesarjev.

### Prometne nesreče v obdobju 2014 – 2023 (10 let)

	Kategorizacija ceste	Št. vseh prometnih nesreč skupaj	Št. vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom	Št. prometnih nesreč z vključenimi pešci	Št. prometnih nesreč z vključenimi kolesarji
Lokacije prometnih nesreč	Avtocesta A2 vključno s priključki	257	1	0	1 (brez smrti)
	Glavne ceste II. reda	584	6	12 (brez smrti)	16 (brez smrti)
	Regionalne ceste II. reda	332	2	16 (brez smrti)	30 (1 smrt)
	Regionalne ceste III. reda	273	2	4 (brez smrti)	8 (1 smrt)
	Lokalna cesta (LC)	55	0	0	3 (brez smrti)
	Naselje z uličnim sistemom	1.697	1	113 (brez smrti)	89 (brez smrti)
	Turistična cesta RT	10	0	0	2 (brez smrti)
	Naselje brez uličnega sistema	278	2	10 (brez smrti)	20 (brez smrti)
	SKUPAJ	3.486	14	155 (0 smrti)	169 (2 smrti)

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa, zemljevid prometnih nesreč, obdobje 2014 – 2023.

Največ primerov povozitve pešcev je bilo evidentiranih na območju mesta Novo mesto, nekaj prometnih nesreč z udeleženimi pešci pa se je zgodilo še v naseljih Prečna, Birčna vas (peška starosti 11 let), Trška Gora, Otočec, Križe (pešec starosti 6 let) in Vinja vas.

Pri prometnih nesrečah, v katerih so bili udeleženi kolesarji so le te bolj razpršene po mestni občini. K temu prispeva vsesplošno povečanje uporabe koles med uporabniki, poleg tega kolesa omogočajo večji doseg potovanja, ki je neprimerljivo daljši in hitrejši od hoje. Največ prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi kolesarji se je zgodilo znotraj mesta Novo mesto, kjer izstopajo Kandijska cesta, Topliška cesta, Ljubljanska cesta, Seidlova cesta ter območje Glavnega trga s pripadajočimi ulicami. Večje število prometnih nesreč z vključenimi kolesarji je bilo evidentirano tudi na povezavi Kronovo – Otočec – Lešnica – Mačkovec – Novo mesto (G2–105) ter na cestni povezavi Ratež – Novo mesto. V dveh prometnih nesrečah sta poškodbam podlega dva kolesarja, 53 in 57 let (v obeh primerih je bil voznik osebnega vozila povzročitelj prometne nesreče).

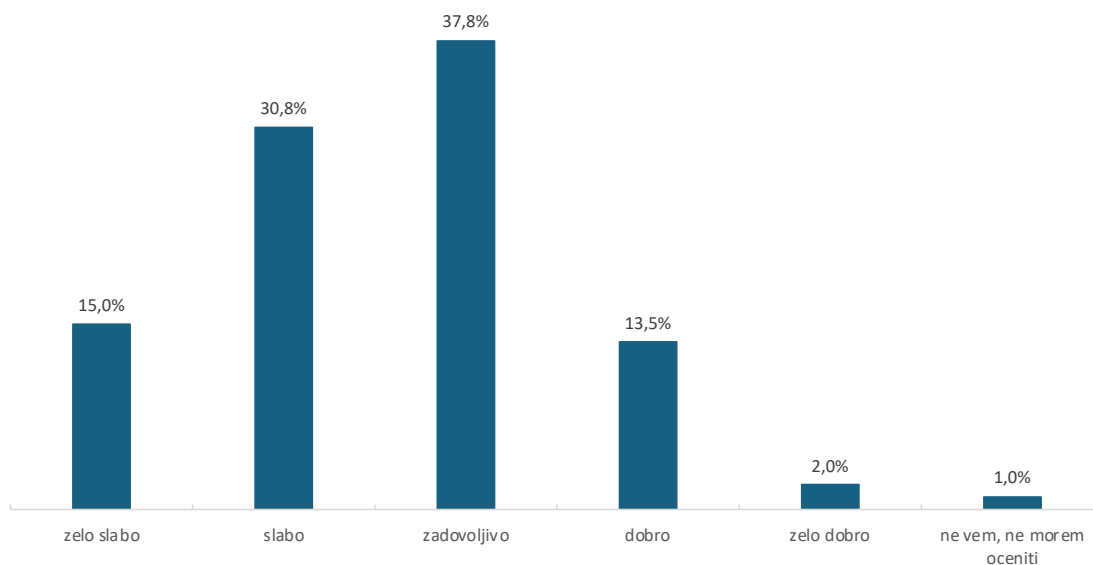
Splošna ocena je, da je nivo prometne varnosti v mestni občini na dokaj visoki ravni. V povprečju se zgodi 348 prometnih nesreč na leto, v katerih je v povprečju vključenih 16 pešcev in 17 kolesarjev letno.

## 4.3 Mobilnostne značilnosti mestne občine

Sestavni del analize obstoječega stanja na področju prometa predstavljajo anketne in druge raziskave na področju mobilnosti ter potovalnih navad različnih ciljnih in starostnih skupin prebivalstva. Izsledki raziskav služijo za oblikovanje izhodiščnih obveznih kazalnikov, ki jih bo mestna občina spremljala v prihodnosti s pomočjo izvajanja ukrepov iz Občinske celostne prometne strategije. V nadaljevanju podanih nekaj ključnih izsledkov izvedenih raziskav na področju mobilnosti v mestni občini.

### 4.3.1 Zadovoljstvo splošne javnosti s stanjem prometa v mestni občini

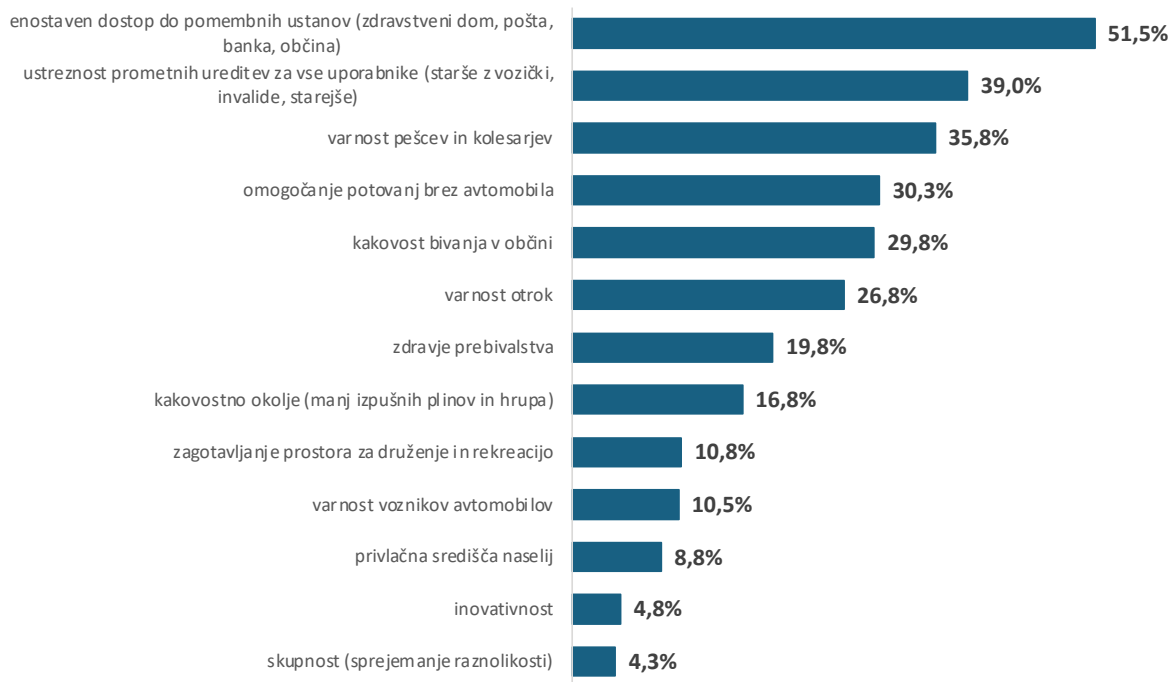
Za splošno javnost je bila izvedena obširna anketna raziskava na temo zadovoljstva prebivalcev s stanjem prometa v mestni občini. Dobra sedmina vprašanih prebivalcev ocenjuje zadovoljstvo s stanjem prometa v Mestni občini Novo mesto kot dobro ali zelo dobro (15,5 %), kot zadovoljivo pa ga ocenjuje dobra tretjina anketiranih (37,8 %). Dve petini ocenjuje stanje prometa kot zelo slabo ali slabo (45,8 %). Povprečna ocena zadovoljstva s stanjem prometa v mestni občini, na lestvici od 1 do 5, znaša 2,56.



**Grafikon 4** ; Splošna ocena zadovoljstva splošne javnosti s stanjem prometa v Mestni občini Novo mesto.

Vir: Anketa za splošno javnost »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Novem mestu«, maj 2024, reprezentativni vzorec N=400.

Na podlagi podanih vrednot so prebivalci izbrali tiste, za katere smatrajo, da jih bodoče celostno prometno načrtovanje mora v mestni občini upoštevati. Dobra polovica vprašanih prebivalcev meni, da je najpomembnejša vrednota pri načrtovanju prometa zagotavljanje enostavnega dostopa do pomembnejših ustanov (51,5 %). Sledi ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike (39,0 %), varnost pešcev in kolesarjev (35,8 %), omogočanje potovanj brez avtomobila (30,3 %) in kakovost bivanja v mestni občini (29,8 %).

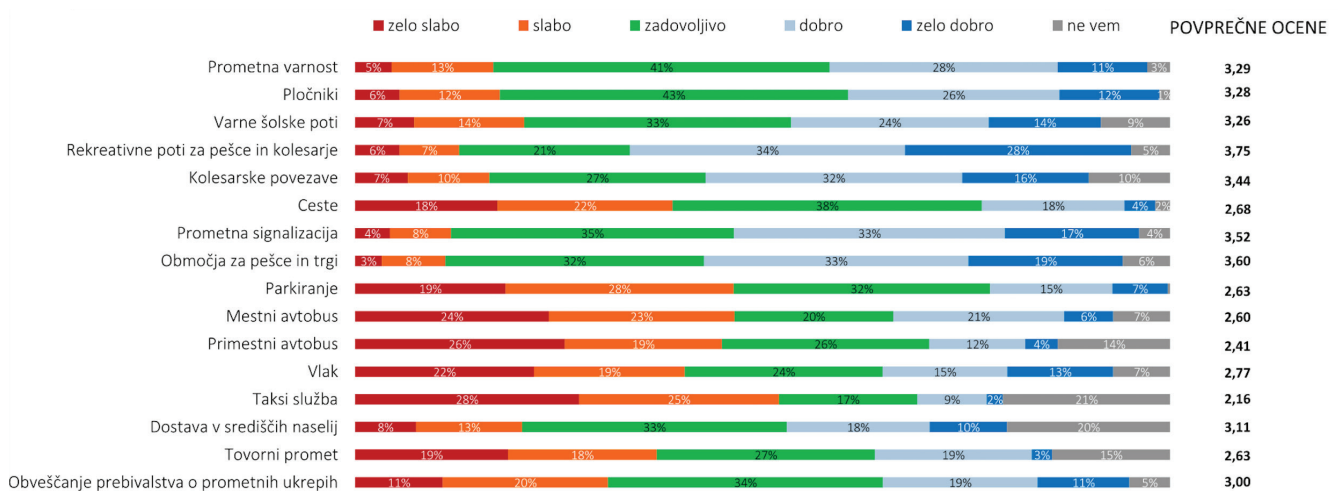


**Grafikon 5 ;** Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v mestni občini.

Vir: Anketa za splošno javnost »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Novem mestu«, maj 2024, reprezentativni vzorec N=400.

Opažanja prebivalcev glede urejenosti posameznih prometnih področij na njihovih vsakodnevnihih poteh skozi mestno občino so različna.

Anketiranci kot najbolj oziroma dobro urejeno področje ocenjujejo rekreativne poti za pešce in kolesarje (povprečna ocena 3,75) ter območja za pešce in trgi (3,60). Kot najmanj oziroma slabo urejeno področje pa ocenjujejo taksi službo (2,16) in primestni avtobus (2,41).

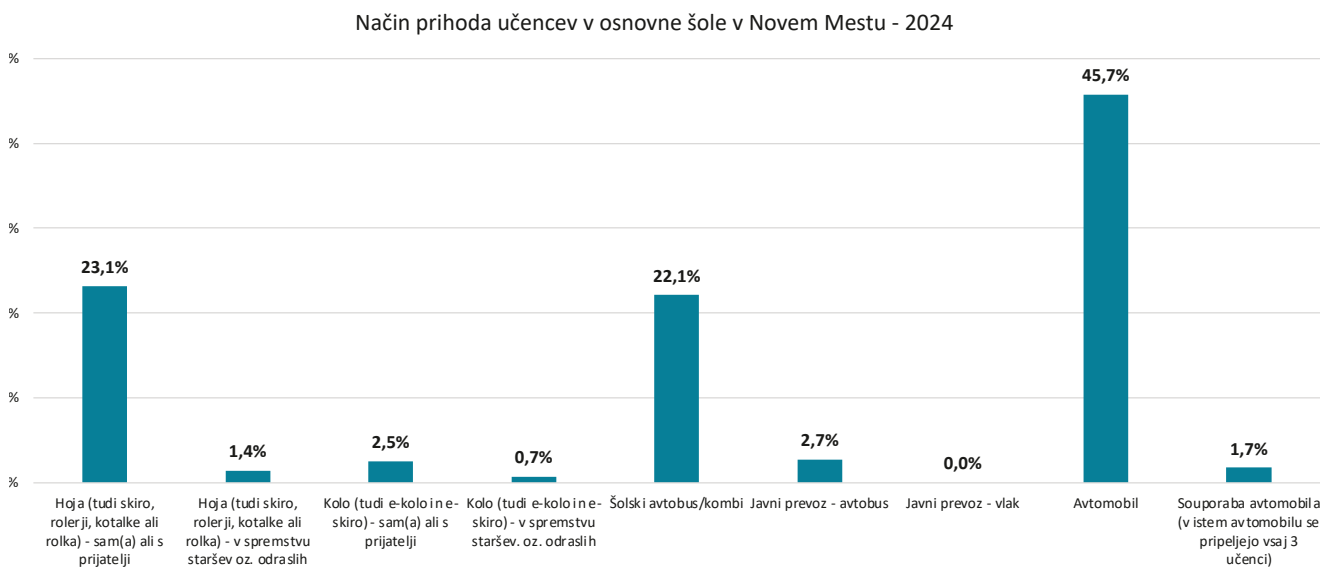


**Grafikon 6 ;** Urejenost posameznih prometnih področij.

Vir: Anketa za splošno javnost »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Novem mestu«, maj 2024, reprezentativni vzorec N=400.

## 4.3.2 Potovalne navade učencev v osnovnih šolah

Namen izvedene anketne raziskave je analiza obstoječega stanja na področju potovalnih navad učencev v osnovnih šolah s sedežem v mestni občini. V anketni raziskavi so sodelovali učenci 3. 5. in 7. razredov iz Osnovne šole Center Novo mesto, Osnovne šole Brusnice, Osnovne šole Otočec in Podružnične osnovne šole Mali Slatnik. Skupaj je v anketni raziskavi sodelovalo 381 učencev, kar predstavlja 33,3 % vseh učencev iz sodelujočih osnovnih šol.



**Grafikon 7** ; Potovalne navade učencev 3. 5. in 7. razredov, ki obiskujejo osnovne šole v mestni občini.

Vir: Anketa glede potovalnih navad učencev v osnovnih šolah v mestni občini, izvedba maj 2024, reprezentativni vzorec N=381.

### Ključne ugotovitve:

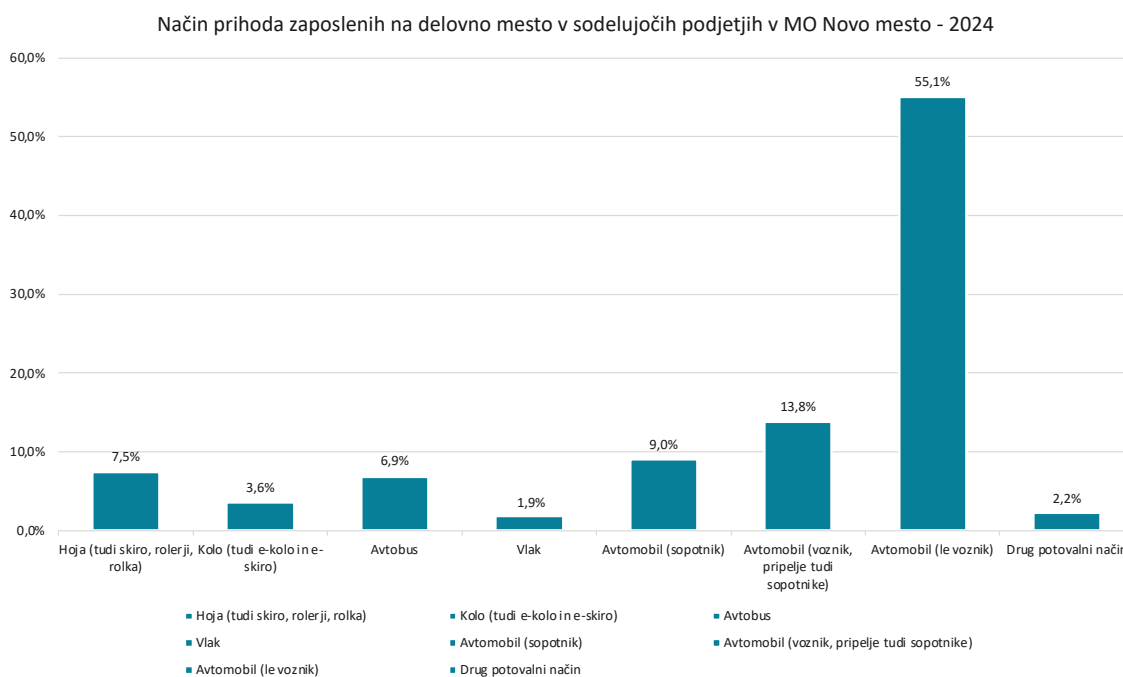
- Avtomobil je najbolj pogosto zastopano prevozno sredstvo za namene prevoza otrok v osnovno šolo (45,7 %).
- Slaba 1/4 (24,5 %) vseh učencev prihaja v osnovno šolo peš (upoštevani vsi prihodi peš, z in brez spremstva staršev).
- Uporaba šolskih avtobusov in kombi prevozov predstavlja tretji najpogostejši način prihoda v osnovno šolo (22,1 %).
- Uporaba kolesa (z in brez spremstva staršev) predstavlja četrti najpogostejši način prihoda v osnovno šolo (3,2 %).
- Javni avtobusni prevoz uporablja 2,7 % učencev.
- Souporaba avtomobila (vsaj trije učenci v istem avtomobilu) beleži nizko zastopanost (1,7 %).

### Primerjava z nacionalnimi podatki:

- Leta 2023 je v sklopu programa »Aktivno v šolo in zdravo mesto« bila zagnana spleta platforma za analiziranje potovalnih navad učencev. V raziskavi je sodelovalo skupaj 38 osnovnih šol z 9.758 učenci iz 17-ih slovenskih občin.
- Avtomobil je na državni ravni najbolj pogosto zastopano prevozno sredstvo za namene prevoza otrok v osnovno šolo (47 %).
- 32 % učencev v šolo prihaja peš (tudi s skiroji, rolkami ali rolerji), kar je nad vrednostmi izmerjenimi v mestni občini.
- 18 % učencev uporablja šolski avtobus ali javna prevozna sredstva, kar je pod izmerjenimi vrednostmi v mestni občini.
- Delež uporabe koles med učenci je tako na občinski kot na državni ravni primerljiv (3 %).

### 4.3.3 Potovalne navade zaposlenih v izbranih podjetjih

Podobno kot v primeru osnovnih šol je bila izvedena tudi anketna raziskava med zaposlenimi v izbranih podjetjih s sedežem v mestni občini, s ciljem analiziranja njihovih potovalnih navad. Skupaj je v anketni raziskavi sodelovalo 307 zaposlenih iz štirih podjetij. Sodelovali so zaposleni iz podjetja Adria Mobil d. o. o. Novo mesto (115), Splošne bolnišnice Novo mesto (101), Komunale Novo mesto d. o. o. Novo mesto (15) in iz podjetja Revoz d. d. Novo mesto (76).



**Grafikon 8** ; Potovalne navade zaposlenih v izbranih podjetjih s sedežem v Mestni občini Novo mesto.

Vir: Anketa glede potovalnih navad zaposlenih v mestni občini, izvedba maj – junij 2024, reprezentativni vzorec N=307

#### Ključne ugotovitve:

- Uporaba avtomobila med zaposlenimi (vsi vozniki) je najbolj pogosto zastopano prevozno sredstvo pri potovanjih na delovno mesto (68,9 %).
- 7,5 % vseh zaposlenih na delovno mesto prihaja peš, s kolesom pa 3,6 % zaposlenih.
- 9 % zaposlenih se poslužuje sopotništva.
- Storitve javnih prevozov z avtobusi in vlaki se poslužuje 8,8 % zaposlenih. Delež je nekoliko nad pričakovanji, predvsem zaradi vpliva podjetja Revoz d. d., Novo mesto, ki ima vzpostavljene delavske avtobusne linije iz oddaljenih krajev.
- 8 % vseh zaposlenih prebiva na oddaljenosti manjši od 2 km (razdalja primerna za hojo in uporabo kolesa) ter 14 % na oddaljenosti od 2 do 5 km (razdalja primerna za uporabo kolesa). Skupaj torej 22 % vseh zaposlenih prebiva na oddaljenosti primerni za uporabo alternativnih načinov potovanja, s poudarkom na uporabi kolesa in hoje.
- 59 % vseh zaposlenih prebiva na oddaljenosti od delovnega mesta, ki je večja od 10 km (razdalja primerna za spodbujanje sopotništva in uporabe javnega prevoza).
- 29 % vseh potovanj do delovnega mesta traja manj od 15 minut.
- Podjetja, z izjemo podjetja Komunala Novo mesto d. o. o., zaposlujejo zelo veliko število ljudi, ki prebivajo na oddaljenosti večji od 10 km od kraja dela (slabi 2/3), kar predstavlja enega od ključnih razlogov nizke uporabe kolesa in hoje (11,1 %).

### 4.3.4 Gostota prometa v občinskem središču

Znotraj mesta Novo mesto je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa na treh presekih cest. Štetje se je izvajalo v dopoldanskem času med 6:30 in 8:30 uro in v popoldanskem času med 14:30 in 16:30 uro v drugi polovici junija 2024 na sledečih treh lokacijah:

- Lokacija 1: Šmihelski most;
- Lokacija 2: Kandijski most; in
- Lokacija 3: Levičnikova cesta.

#### Struktura prometnih tokov (vse tri lokacije skupaj):

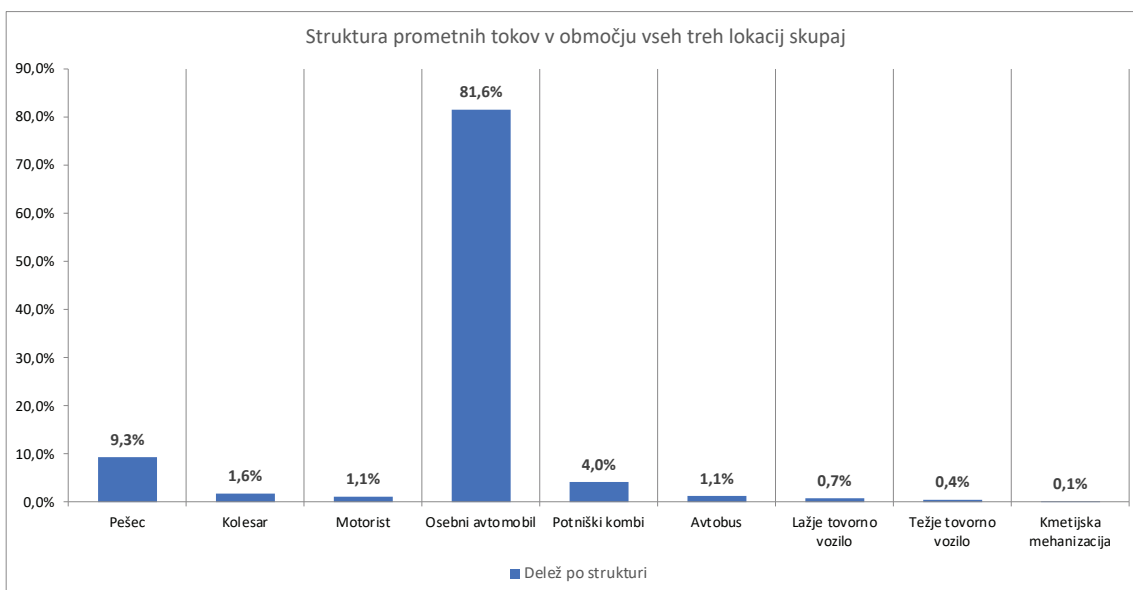
- Evidentirane vrednosti za dopoldanski in popoldanski čas so združene.
- Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili, katerih delež znaša 81,6 %.
- Sledijo potniška kombinirana vozila, katerih delež znaša 4,0 % in avtobusi, katerih delež znaša 1,1 %.
- Iz skupine najranjivejših prometnih udeležencev, ki se ne prištevajo med motorizirane prometne udeležence je največ pešcev (9,3 %), katerim pa sledijo kolesarji (1,6 %). K nekoliko višjemu deležu pešcev najbolj prispeva vzpostavljen enosmerni prometni režim na Kandijem mostu in kjer je pešcev precej več kot na preostalih dveh lokacijah.

#### Delež potnikov (vse tri lokacije skupaj):

- Glede na uporabo potovalnih načinov prevladujejo uporabniki osebnih avtomobilov s 83,9 % (tu so vključeni tako potniki v osebnih avtomobilih kot potniki v potniških kombijih).
- Sledijo potniki v avtobusih (6,0 %), potniki v lažjih tovornih vozilih (0,6 %) in potniki v težjih tovornih vozilih (0,3 %).
- Ob predpostavki, da en pešec predstavlja enega potnika, enako v primeru kolesarjev in motoristov pomeni, da znaša delež pešcev 7,0 %, delež kolesarjev 1,2 % in delež motoristov 0,8 %.

#### Povprečna zasedenost vozil:

- 1,3 potnika na osebno vozilo;
- 1,8 potnika na kombinirano vozilo; in
- 7 potnikov na avtobus.

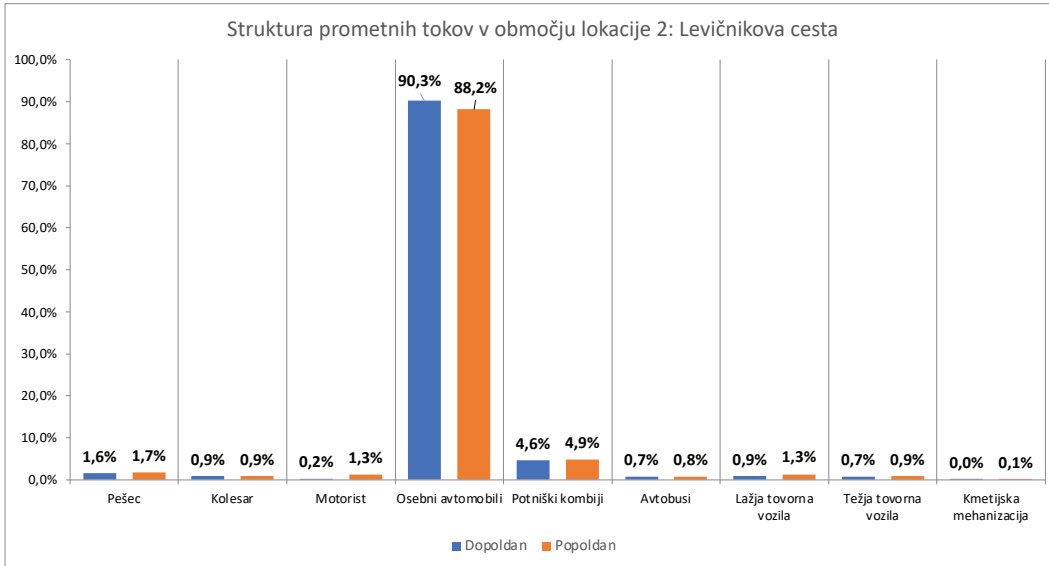


**Grafikon 9** ; Struktura prometnih tokov v mestu Novo mesto (seštevek vseh treh lokacij).

Vir: Kordonsko štetje prometa, junij 2024.

### Razmerje deleža potnikov med jutranjo in popoldansko konico:

- Upoštevajoč skupne podatke iz vseh treh lokacij, se vidi, da je v dopoldanskem času več potnikov v potniških kombiniranih vozilih, v avtobusih in več je uporabnikov kmetijske mehanizacije. V popoldanske času pa je več pešcev, kolesarjev, motoristov ter potnikov v osebnih vozilih in v lažjih tovornih vozilih. Število potnikov v težkih tovornih vozilih je tako zjutraj kot popoldan približno enako.

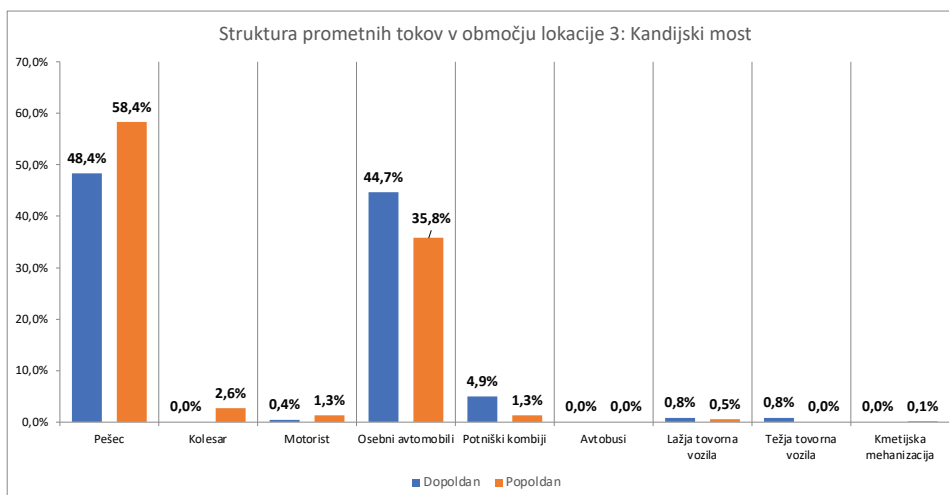


**Grafikon 10** ; Razmerje deleža potnikov med jutranjo in popoldansko konico (seštevek vseh treh lokacij).  
Vir: Kordonsko štetje prometa, junij 2024.

### Promet na Kandijemskem mostu:

Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili, katerih delež znaša med 35,8 % (popoldan) in 44,7 % (dopoldan). Sledijo potniška kombinirana vozila, katerih delež znaša med 1,3 % in 4,9 % in lažja tovorna vozila (med 0,5 % in 0,8 %).

Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev je največ pešcev (med 48,4 in 58,4 %), katerim pa v majhnem deležu sledijo kolesarji (do 2,6 %).



**Grafikon 11** ; Promet na Kandijemskem mostu (ločen prikaz za dopoldansko in popoldansko konico).  
Vir: Kordonsko štetje prometa, junij 2024.

## 5. Ključni prednostni izzivi, priložnosti in prioritete

Od izdelane temeljite analize obstoječega stanja na področju prometa do oblikovanja ključnih izzivov, priložnosti in prioritet, ki jih Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto prednostno naslavlja.

### KLJUČNI (PREDNOSTNI) IZZIVI

**Ključni izziv** je povečanje potenciala hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa ter s tem uravnotežiti potovalne navade prebivalcev, saj je danes 81 % vseh potovanj znotraj mestnega središča opravljenih z osebnimi vozili. V primeru, da se upoštevajo še ostala motorizirana prevozna sredstva (kombinirana vozila, lahka ter ostala težka tovorna vozila) pa znaša delež motoriziranega prometa skozi mestno središče več kot 88 %. Na ravni mestne občine morajo biti vsi trije segmenti bolj optimalno izkoriščeni, zlasti za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev.

**Glavni izzivi** se kažejo v nadgradnji privlačne, med seboj fizično in vsebinsko povezane infrastrukture za pešce in kolesarje, v optimizaciji storitev javnega potniškega prometa in v razvoju vzporednih podpornih storitev (npr. urejena in privlačna parkirišča in postajališča za kolesarje, urejena in opremljena postajališča za potnike v javnem potniškem prometu, nadgradnja linij javnega mestnega prevoza,...).

### STRATEŠKE PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE

#### Peš promet:

- Nadaljnja nadgradnja usklajenega pristopa k urejanju obstoječe infrastrukture za pešce (npr. označevanje in urejanje obstoječih šolskih poti in prehodov, odprava arhitektonskih ovir za invalide, investicijsko vzdrževanje površin za pešce – odprava mrežastih razpok, odprava posledic zmrzali, odprava zastajanja vode na površinah za pešce,...).
- Nadaljnje dograjevanje omrežja peš povezav in odprave ozkih grl s ciljem zagotavljanja varnih, privlačnih in dobro povezljivih površin za pešce znotraj Novega mesta kot npr. s širitvijo peščevih površin, z izgradnjo dodatnih večnamenskih brvi in vzpostavljanjem dodatnih prebojev za pešce (npr. pod regionalno železniško progo).



**Slika 19** ; Na račun prenove Šegove ulice do razširjenih, varnih ter med sabo povezanih površin za pešce.

- Urejanje in opremljanje ploščadi v vseh mestnih četrtih oziroma mestnih krajevnih skupnostih ter urejanje vaških trgov v ostalih naseljih s ciljem zagotavljanja osnovnih infrastrukturnih pogojev za druženje.
- Uvajanje ustrezno načrtovanih in dimenzioniranih ter arhitekturno oblikovanih prometnih površin v območjih vzgojno izobraževalnih ustanov, s katerimi se bodo obstoječe prakse zagotavljanja varnih šolskih poti nadgradile s ciljem zagotavljanja večje prometne varnosti otrok na šolskih poteh.
- Nadgradnja vzporedne infrastrukture za pešce (npr. arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za pešce s sodobno urbano, informativno in drugo podporno opremo kot so na primer klopi, javne sanitarije, smerokazi,...).

#### Kolesarski promet:

- Nadaljnja nadgradnja usklajenega pristopa k urejanju obstoječe infrastrukture za kolesarje (npr. označevanje in urejanje kolesarskih površin in prehodov, nadgradnja avtomatskega sistema izposoje

koles »GoNM« s širitvijo mreže postajališč, vzpostavitev delovanja sistema izposoje koles čez celo leto, zagotavljanje poveztivosti in dostopnosti s kolesi do storitev javnega prevoza,...).

- Nadaljnje dograjevanje omrežja kolesarskih povezav s ciljem zagotavljanja zveznosti površin med Novim mestom in njegovim zaledjem, primarno v smeri večjih naselij in v smeri sosednjih občinskih središč ter vzdolž državnih kolesarskih povezav (npr. vsebinska navezava na državno kolesarsko omrežje).
- Opredelitev in vzpostavitev primernih vrst kolesarskih površin ob prometno najbolj obremenjenih vpadnicah (npr. Ljubljanska cesta, Kandijska cesta, Seidlova cesta, Belokranjska cesta, Bršljin, Šmihel,...).
- Dokončanje izgradnje državnih kolesarskih povezav skozi mestno občino.
- Načrtovanje in vzpostavitev primerno dimenzioniranih in oblikovanih kolesarskih parkirišč ob javnih ustanovah (ob osnovnih ter srednjih šolah, fakultetah, mestni občini, bolnišnici, zdravstvenem domu, avtobusni postaji, stadionu, športnih dvoranah in športnih igriščih,...).
- Nadgradnja ostale vzporedne infrastrukture za kolesarje (npr. umeščanje arhitekturno urejenih in opremljenih javnih kolesarskih postajališč namenjenih ustavitvi in počitku kolesarjev, arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za kolesarje s sodobno urbano, informativno in drugo podporno opremo kot so na primer kolesarski števcvi, oprema s tlačilko in orodjem za izvedbo manjših samostojnih popravil na kolesu,...).



**Slika 20** ; Odprava nevarnih prehajanj kolesarjev iz kolesarskih površin na vozišče in obratno po vzoru ureditve na Ulici Slavka Gruma predstavlja eno od ključnih področij ukrepanja.

#### Javni potniški promet:

- Potreba po izdelavi strokovne analize optimizacije izvajanja mestnega potniškega prometa vključno z ureditvijo pogojev za postopno uvedbo prevoza na poziv za območja, za katere je značilna razpršena poselitve in kjer je povpraševanje po storitvah javnega prometa manjše.
- Krepitev fleksibilnejšega mestnega prevoza potnikov z uvajanjem manjših in ekološko naravnanih vozil (npr. spodbujanje električne mobilnosti).
- Uskladitev voznih redov avtobusnega in železniškega prometa ter mestnega in medkrajevnega prometa.
- Optimizacija oziroma nadgradnja programa mobilnosti Rudi za upokojene in invalide z manjšimi telesnimi ali duševnimi okvarami (npr. zagotovitev večjega števila prostovoljnih voznikov, širitev kroga upravičencev do storitve, vzpostavitev nadzora nad zlorabo storitve, nabava dodatnih ekološko naravnanih vozil,...).
- Sistemsko umeščanje novih in urejanje obstoječih avtobusnih postajališč v skladu s sodobnimi smernicami načrtovanja avtobusnih postajališč (npr. urejanje čakališč, postavitve nadstrešnic, postavitve tabel o voznih redih, postavitve sedežev, osvetlitev čakališč, zagotavljanje elektronskih medijev s prikazom časa prihoda/odhoda avtobusov, prilagoditev infrastrukture dejanskim potrebam oseb z zmanjšano mobilnostjo,...).
- Uvedba univerzalnih promocijskih vozovnic za podjetja s sedežem v mestni občini.
- Potreba po aktivnem sodelovanju mestne občine s prevozniki in Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa pri povečanju povezav v medkrajevnem avtobusnem prometu, s ciljem povečanja dostopnosti in kakovosti javnega prevoza primarno pri navezavi na zaledne občine, iz katerih dnevno na delovna mesta v mestno občino prihaja veliko število dnevnih delovnih migrantov.
- Potencial izboljšanja izkoriščenosti železniškega prometa v smislu spodbujanja kombiniranih potovanj »vlak – kolo« ter na račun intenzivnejše vključitve glavne železniške postaje Novo mesto ter posameznih ostalih železniških postajališč v sistem izposoje koles GoNM in v shemo linij javnega mestnega prevoza.
- Integracija vozovnice za mestni javni prevoz z vozovnico za železniški promet na območju mestne občine (veljavnost vozovnice med vsemi šestimi železniškimi postajališči, vključno z glavno železniško postajo) z namenom zagotavljanja dodatne in



**Slika 21** ; Izboljšanje izkoriščenosti potenciala železniškega potniškega prometa v smislu njegove integracije v shemo linij javnega mestnega prevoza potnikov in v avtomatski sistem izposoje koles GoNM.

cenovno ugodne oblike potovanja do zelenega cilja med mestom in zaledjem.

- Sodelovanje mestne občine pri uresničevanju vizije razvoja nadgradnje železniškega omrežja in železniškega prometa (Vizija 2050+), zaradi predvidene nadgradnje železniških prog „Ivančna Gorica – Novo mesto – Birčna vas“ in „Novo mesto – Metlika – HR“ ter načrtovane nove železniške proge „Novo mesto – Dobova“.

#### Osební motorni in mirujoči promet:

- Zaradi visoke stopnje motorizacije in visokih prometnih obremenitev znotraj mesta je potrebno načrtovati in vzpostaviti ukrepe s katerimi bo možno doseči enakomerno porazdelitev prometa skozi vitalne predele mesta Novo mesto (npr. izdelava makroskopskega prometnega modela za potrebe poznavanja obstoječih prometnih razmer in analize načrtovanih sprememb, vzpostavljanje novih prometnih režimov, uvedba območij omejene hitrosti, izvedba ukrepov za umirjanje prometa,...).
- Tranzitni promet in ciljno-izvorni promet sta v večini primerov speljana skozi središče mesta Novo mesto zaradi česar prihaja do pogostih vsakodnevnih dinamičnih zastojev pretežno vzdolž glavne ceste G2-105 (Belokranjska cesta – Levičnikova cesta – Andrijaničeva cesta – AC priključek Novo mesto vzhod) ter v območju križišč, ki se nahajajo na odsekih regionalnih cest (Topliška cesta – Kandijska cesta; Seidlova cesta – Ljubljanska cesta in Ljubljanska cesta – Andrijaničeva cesta) zaradi česar se kaže velika potreba po izgradnji obvoznih povezovalnih cest s ciljem razbremenitve obstoječih stanovanjskih območij, izboljšanja dostopnosti

širšega občinskega gravitacijskega območja ter izboljšanja povezljivosti mesta med urbanimi bivalnimi območji in šolskimi območji ter trgovsko-poslovnimi območji.



**Slika 22** ; Do prometnega razbremenjevanja glavne ceste G2-105, ki letno na odseku med krožnim križiščem »Tabletka« in AC priključkom Novo mesto vzhod beleži okrog 20.000 vozil/dan, z izgradnjo novih obvoznih povezovalnih cest mimo mesta Novo mesto.

- Spodbujanje uporabe električnih vozil, z namenom prispevanja k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, hrupa in vibracij ter k izboljšanju kakovosti zraka kar bi pripomoglo k dvigu kvalitete bivanja.
- Razvoj elektro polnilne infrastrukture, ki lahko privabi nove investicije in podjetja, ki se ukvarjajo z zelenimi tehnologijami. To lahko ustvari nova delovna mesta in spodbudi lokalno gospodarstvo.



**Slika 23** ; Skozi nadgradnjo parkirne politike do zmanjševanja vsakodnevnega parkirnega pritiska v ožjem mestnem središču in v območju zdravstvenih ustanov (bolnišnica, zdravstveni dom).

**Celostno prometno načrtovanje:**

- V skladu z zakonskimi okvirji (Zakon o celostnem prometnem načrtovanju ZCPN, Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25) bo potrebno vzpostavljen sistem celostnega prometnega načrtovanja v mestni občini nenehno nadgrajevati in dopolnjevati (npr. izdelava in prenova OCPS, izdelava NIPP, izdelava RCPS, izdelava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa,...).
- Izboljšati bo potrebno usklajenost načrtovanja prometne politike na različnih ravneh, tako na lokalni, regionalni, kot na državni.
- Uvedba informacijsko-telekomunikacijskih rešitev za prometne uporabnike (predvsem v obliki aplikacij na pametnih telefonih).
- Nadgradnja povezanosti s sosednjimi občinami na temo mobilnosti (npr. redna srečanja in medsebojno obveščanje, sodelovanje z Regijskim centrom mobilnosti za Jugovzhodno Slovenijo,...).
- Izvajanje rednega in sprotnega monitoringa in analize podatkov na področju mobilnosti (spremljanje učinkov in izvedbe OCPS kazalnikov ter poročanje pristojnemu ministrstvu za prometno politiko).

- Več izobraževanj, delavnic in drugih promocijskih dogodkov za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva na temo trajnostne mobilnosti.



**Slika 24** ; Skozi promocijske dogodke za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva na temo trajnostne mobilnosti do prepoznavanja njenih ključnih prednosti in koristi.

## 6. Vizija razvoja prometa

Vizija razvoja prometa je temelj za učinkovito izvajanje Občinske celostne prometne strategije in opredeljuje dolgoročno zasnovo mobilnosti v občini. Predstavlja smerokaz, v kakšni mestni občini prebivalci želijo živeti v prihodnosti in kako se ta razlikuje od prometnih ureditev danes.

Vizija bodočega razvoja prometa v mestni občini upošteva temeljna načela trajnostne mobilnosti s ciljem zadovoljevanja potreb sedanjih generacij, brez ogrožanja možnosti izpolnjevanja potreb prihodnjih generacij. Temeljna načela trajnostne mobilnosti:

- ohranjanje naravnega okolja;
- ohranjanje in izboljševanje zdravja in varnosti vseh ljudi;
- izpolnjevanje potreb ljudi po mobilnosti;
- zmanjševanje stroškov prevoza;
- zagotavljanje uporabe alternativnih »trajnostnih« načinov potovanja;
- zmanjševanje povpraševanja po fosilnih gorivih; in
- zagotavljanje integriranih prometnih sistemov.

Pri zasnovi vizije razvoja prometa so bila upoštevana tudi Priporočila Svetovne Zdravstvene Organizacije (SZO) glede krepitev zdravega življenjskega sloga. Namreč hoja in kolesarjenje imata številne pozitivne učinke na zdravje ljudi in okolje. Torej peš ali s kolesom v službo, v šolo, po nakupih in v prostočasne dejavnosti lahko občani zadostijo dnevnim potrebam po telesni dejavnosti in hkrati prispevajo k ohranjanju in varovanju okolja.

Za namene oblikovanja vizije so s člani ožje in širše delovne skupine bile organizirane delavnice ter za širšo javnost še javne razprave, kjer se je razmišljalo in razpravljalo o dolgoročnem razvoju prometa in mobilnosti v mestni občini. Na podlagi vzajemnega sodelovanja z javnostjo je bila za obdobje 2025 - 2032 zasnovana sledeča prometna vizija:

S celostnim prometnim načrtovanjem do sistema, ki bo občanom omogočal hitrejšo in udobnejšo potovanje, z večjim občutkom varnosti, ceneje in z manjšimi negativnimi vplivi na okolje



**Slika 25** ; Izvedba delavnice o oblikovanju vizije in krovnih strateških ciljev s člani t. i. širše delovne skupine.

### Obrazložitev vizije:

Vizija naslavlja prometne izzive in zastavlja ambiciozne, a realne cilje v smeri celostnega prometnega načrtovanja, ki bo prebivalcem omogočalo bolj kakovostno bivanje ter mobilnost. Zelena komponenta vizije odraža načrtovano zmanjševanje emisij in ohranjanje kakovostnega širšega območja mestne občine. Celostno načrtovanje prometa podaja zavezo, ki temelji na aktivnem vključevanju javnosti in sodelovanju z lokalnimi deležniki. Z dograjevanjem infrastrukture za pešce in kolesarje ter na račun odprave ozkih grl na obstoječi prometni mreži se bo prispevalo k izboljšanju prometne varnosti, medtem, ko bo sodobno opremljena in nadgrajena infrastruktura za pešce in kolesarje predstavljala temelj za cenejšo ter na krajših razdaljah marsikdaj hitrejšo mobilnost.

## 7. Strateški stebri občinske celostne prometne strategije

Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Novo mesto sestavljajo krovni strateški steber, ki obravnava celostno prometno načrtovanje v mestni občini in štirje ločeni obvezni stebri za peš promet, kolesarski promet, javni potniški promet in osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom.

- ↓ • Zasnova vizije razvoja prometa
- ↓ • Opredelitev krovnih strateških ciljev
- ↓ • Analiza današnjega stanja na področju prometa
- ↓ • Ključni izzivi, priložnosti in prioritete
- ↓ • **Določeni strateški stebri Občinske celostne prometne strategije**
  - **Krovni strateški steber: Celostno prometno načrtovanje**
  - **Obvezni strateški steber 1: Peš promet**
  - **Obvezni strateški steber 2: Kolesarski promet**
  - **Obvezni strateški steber 3: Javni potniški promet**
  - **Obvezni strateški steber 4: Osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom**
- ↓ • Oblikovanje strateških vodil za posamezni strateški steber
- ↓ • Opredelitev ciljnih vrednosti za posamezni strateški steber
- ↓ • Oblikovanje seznama ukrepov za posamezni strateški steber
- ↓ • Priprava akcijskega načrta

**Slika 26** ; Organigram procesa izdelave Občinske celostne prometne strategije, ki orisuje zaporedje aktivnosti od zasnove vizije razvoja prometa do oblikovanja seznama ukrepov za posamezni strateški steber, vključno s pripravo akcijskega načrta.

## 8. Krovni strateški cilji

Na osnovi zasnovane vizije razvoja prometa in določenih strateških stebrov so se opredelili krovni strateški cilji oziroma pripravili opisi konkretnjših izboljšav, ki se bodo skušali doseči z uresničevanjem Občinske celostne prometne strategije.

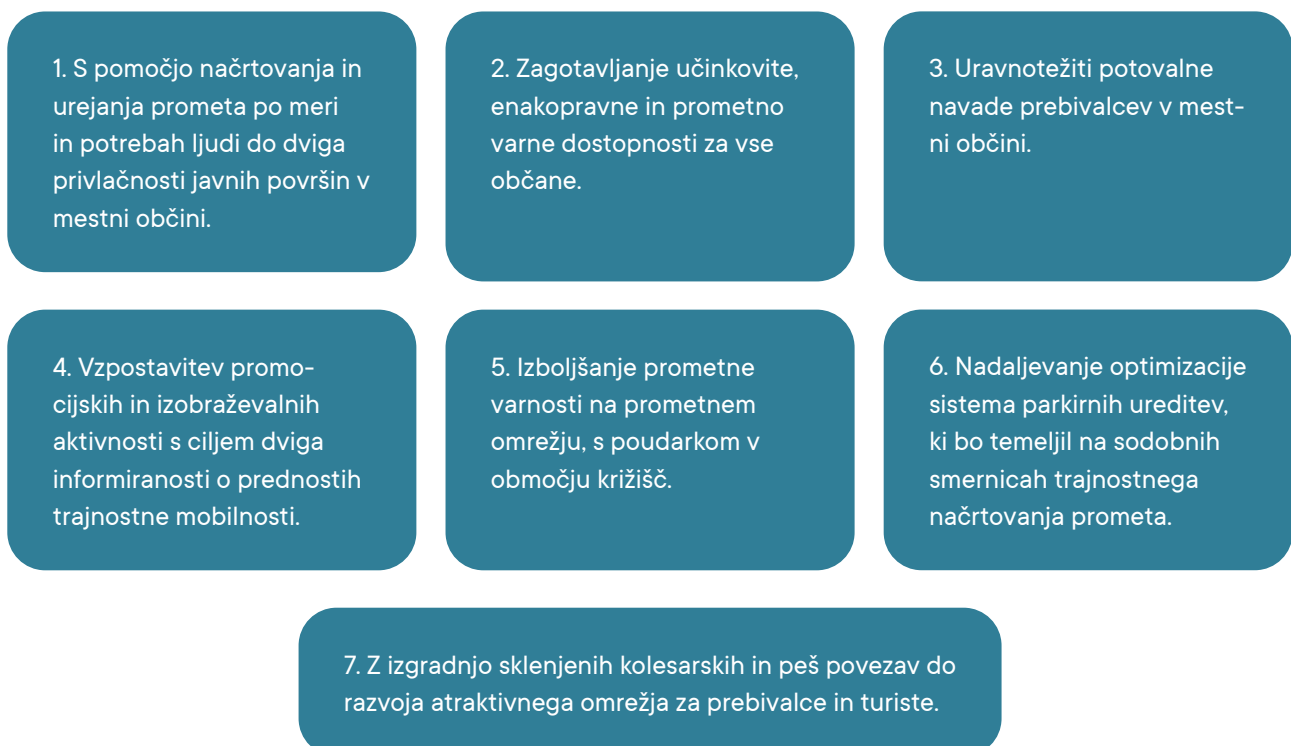
Za lažje in učinkovitejše delo vseh občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih strateških ciljev. Njegov namen je, da so cilji v Občinskih celostnih prometnih strategijah usklajeni s prizadevanji na nacionalni ravni. Ti cilji, katerih vrstni red navedbe ne izraža njihove prioritete, so:

1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
2. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
6. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
7. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Pri opredelitvi krovnih strateških ciljev je bilo upoštevano, da le ti v Občinski celostni prometni strategiji niso povezani le s prometom, temveč nagovarjajo številne izzive, na katere promet pomembno vpliva.

Zasnovana vizija in zbir sedmih obveznih državnih strateških ciljev so predstavljali osnovo pri oblikovanju krovnih strateških ciljev za Občinsko celostno prometno strategijo. Cilji so bili prediskutirani in dokončno usklajeni na delavnicah z ožjo in širšo delovno skupino ter na javnih razpravah z zainteresirano javnostjo.

Krovni strateški cilji Občinske celostne prometne strategije so sledeči:



## 9. Strateška vodila

Strateška vodila kratko in učinkovito povzamejo spremembe, ki jih bo mestna občina z Občinsko celostno prometno strategijo želela v posameznem strateškem stebru doseči.

Pri določanju strateških vodil je bil upoštevan razkorak med današnjim stanjem v mestni občini in zasnovano vizijo ter definiranimi krovnimi strateškimi cilji. Strateško vodilo posameznega tematskega stebra izhaja iz več krovnih strateških ciljev, odraža prioritete ter je hkrati »dežnik« predvidenih ukrepov po posameznem strateškem stebru. Strateška vodila tako odražajo ambicije posameznih stebrov, ki morajo biti tudi realno dosegljive in merljive (ciljne vrednosti oziroma kvantifikacija ambicij). Za posamezni strateški steber so bila oblikovana sledeča strateška vodila:

### STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE«

**»Izboljšanje medsektorskega delovanja na področju načrtovanja prometa in prostora, optimizacija informacijskih storitev za prometne uporabnike in povečanje števila promocijskih dogodkov za prebivalce.«**

*Strateško vodilo želi izboljšati medsebojno sektorsko delovanje na področju prometa in prostora, nadgraditi obstoječe prakse načrtovanja v smeri vključujočega načrtovanja, vzpostaviti sistem rednega spremljanja in vrednotenja prometnih kazalnikov, optimizirati informacijske storitve za uporabnike ter povečati število promocijskih in izobraževalnih dogodkov na temo trajnosne mobilnosti. Vsebinsko se navezuje na tri krovne strateške cilje (3, 4 in 6).*

### STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »PEŠ PROMET«

**»Ureditev varnih in medsebojno sklenjenih poti za pešce, s poudarkom na varnih šolskih poteh.«**

*Strateško vodilo ima namen urediti medsebojno sklenjene poti za pešce, s poudarkom na šolskih poteh ter na ureditvi spremljajoče infrastrukture. Vsebinsko se navezuje na pet krovnih strateških ciljev (1, 2, 3, 5 in 7).*

### STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »KOLESARSKI PROMET«

**»Vzpostavitev med seboj povezanih, varnih in udobnih kolesarskih povezav, ki bodo načrtovane in opremljene po sodobnih standardih in smernicah.«**

*Strateško vodilo ima namen urediti medsebojno sklenjene in varne poti za kolesarje ter ureditev spremljajoče infrastrukture. Vsebinsko se navezuje na štiri krovne strateške cilje (1, 2, 3 in 7).*

### STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »JAVNI POTNIŠKI PROMET«

**»Zagotovitev pogojev za izboljšanje obstoječega javnega prometa v mestni občini, s spodbujanjem električne mobilnosti in konkurenčnosti.«**

*Strateško vodilo za steber ima ambicijo izboljšati obstoječo ponudbo javnega potniškega prometa v mestni občini. Vsebinsko se navezuje na štiri krovne strateške cilje (1, 2, 3 in 4).*

### STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »OSEBNI MOTORNI PROMET VKLJUČNO Z MIRUJOČIM PROMETOM«

**»Nadaljevanje zmanjševanja prevlade avtomobilov z umirjanjem prometa, upravljanjem ponudbe parkiranja ter zagotovitvijo ponudbe alternativnih oblik mobilnosti.«**

*Strateško vodilo ima namen zmanjšati prevlado motornega prometa v mestnem jedru predvsem z širitvijo območij omejene hitrosti in upravljanjem parkirne politike (cenovna in kapacitetna politika). Vsebinsko se navezuje na šest krovnih strateških ciljev (1, 2, 3, 4, 5 in 6).*

## 10. Vzpostavljeni enotni kazalniki za spremljanje stanja na področju prometa

Izvajanje Občinske celostne prometne strategije bo mestna občina spremljala z enotnimi kazalniki učinka izvajanja in izvedbe Občinske celostne prometne strategije. Z enotnimi kazalniki učinka se bodo merili vplivi celostnega prometnega načrtovanja, z enotnim kazalnikom izvedbe pa samo izvajanje ukrepov.

Mestna občina poroča pristojnemu ministrstvu za prometno politiko preko spletnega portala o trajnostni mobilnosti **enotne kazalnike učinka izvajanja** Občinske celostne prometne strategije, vsako leto do 15. marca za preteklo leto. Prvič poroča izhodiščno stanje enotnih kazalnikov učinka izvajanja Občinske celostne prometne strategije iz analize stanja po sprejetju le te in priloži sklep občinskega sveta o sprejetju strateškega dokumenta.

Mestna občina prav tako poroča ministrstvu preko spletnega portala o trajnostni mobilnosti **enotni kazalnik izvedbe** Občinske celostne prometne strategije do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju Občinske celostne prometne strategije. Poročilo glede spremljanja enotnega kazalnika izvedbe poleg deleža izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta mora vsebovati tudi realizirane vrednosti izvedenih ukrepov.

**Izhodiščno stanje enotnih kazalnikov učinka za leto 2024, ki jih bo mestna občina spremljala v prihodnosti vsako leto do vključno leta 2031 ter o njih poročala pristojnemu ministrstvu za prometno politiko, je podano v spodnjih tabelah.**

**Tabela 11** ; Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

Prometni načini	Deleži za vse lokacije štetja
Hoja	7,0%
Kolesarjenje	1,2%
Motor	0,8%
Javni prevoz – mestni in medkrajevni avtobus	6,0%
Javni prevoz – vlak	0,0%
Organiziran prevoz - delavski avtobus	0,0%
Organiziran prevoz - šolski avtobus	0,0%
Osebni avtomobil	78,3%
Potniški kombi	5,6%
Lažja tovorna vozila (dve osi)	0,6%
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	0,3%
<b>SKUPAJ (100 %)</b>	<b>100,0%</b>
<i>Turistični avtobus, občasni avtobusni prevoz</i>	0,0%
<i>Kmetijska mehanizacija</i>	0,1%

**Tabela 12** ; Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.

Potovalni načini	Deleži (tedensko povprečje za vse razrede in vse osnovne šole)
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji	23,1%
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spremstvu staršev oz. odraslih	1,4%
Kolo – sam(a) ali s prijatelji	2,5%
Kolo – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,7%
Šolski avtobus/kombi	22,1%
Javni prevoz (avtobus)	2,7%
Javni prevoz (vlak)	0,0%
Avtomobil	45,7%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	1,8%
<b>SKUPAJ</b>	<b>100,0%</b>

**Tabela 13** ; Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremljevalca odraslih.

Potovalni načini	Delež (tedensko povprečje za vse razrede in vse oš)
Peš in kolo (skiro, rolerji, kotalke, rolka) – sam(a) ali s prijatelji	25,6%

**Tabela 14** ; Kazalnik 4: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.

Potovalni načini	Deleži za vse lokacije štetja
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka)	7,5%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	3,6%
Javni prevoz (avtobus ali vlak)	8,8%
Avtomobil (voznik)	68,9%
Avtomobil (sopotnik)	9,0%
Motor	0,0%
Drugi potovalni načini	2,2%
<b>SKUPAJ</b>	<b>100,0%</b>

**Tabela 15** ; Kazalnik 5: Dolžine poti na delo.

Dolžine poti na delo v kilometrih	Deleži zaposlenih
manj kot 2 km	8,5%
2 – 5 km	14,0%
5 – 10 km	19,2%
10 – 30 km	37,8%
več kot 30 km	20,5%
<b>SKUPAJ</b>	<b>100,0%</b>

# 11. Opredelitev ciljnih vrednosti / kvantifikacija ambicij

Ciljne vrednosti so konkretno zavezujoč element Občinske celostne prometne strategije, saj se z njimi kvantitativno določi želena sprememba in časovni rok za njihovo uresničitev. Z njimi se meri primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov. Ciljne vrednosti so bile opredeljene za vsak strateški steber z zastavljenim časovnim rokom njihove uresničitve do vključno leta 2031 (7-letno obdobje) z izhodiščnim stanjem ciljnih vrednosti iz leta 2024 (nekatero tudi iz leta 2025), ko so bile izvedene vse ključne prometne raziskave.

**Tabela 16** ; Opredeljene ciljne vrednosti za krovni strateški steber: Celostno prometno načrtovanje.

Krovni strateški steber: celostno prometno načrtovanje	Vsebinska navezava na krovne strateške cilje
Izvajanje celovitega strateškega načrtovanja prometa v Mestni občini Novo mesto. Izvedba vsaj 2 (dveh) načrtov/elaboratov s področja trajnostne mobilnosti ali s področja upravljanja prometa v mestu (OCPS, NIPP) do vključno leta 2031.	1, 2 in 6
Vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenje obveznih OCPS kazalnikov. 1-krat na leto priprava in objava poročil o rezultatih na občinski spletni strani ter o napredku poročati pristojnemu ministrstvu. 1-krat vzpostavitev proračunske postavke PP za obdobje 2025–2032 ter njena integracija v pripravo vsakoletnih proračunov.	1 in 4
Vzpostavitev aktivnega sodelovanja z Regijskim centrom mobilnosti (RCM) za Jugovzhodno Slovenijo. Vsaj 2 (dva) uspešno izvedena skupna projekta do vključno leta 2031.	1, 4 in 6
Aktivno izvajanje in vključevanje mestne občine v EU projekte na temo trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti. Vsaj 1 (ena) prijava projektov na razpise na leto.	1, 2 in 6
Vsakoletno vključevanje v vse-evropsko iniciativo Evropski teden mobilnosti. 1-krat na leto v obdobju 2025–2032 (v mesecu september).	3 in 4
Vzpostavitev modela spodbud za vzpostavitev ozaveščanja v osnovnih in srednjih šolah na temo trajnostne mobilnosti. Skupno najmanj 2 (dve) delavnici/predavanji na leto.	4
Udeležba zaposlenih v občinski upravi ter sodelovanje v projektih, izobraževanjih ali delavnicah z namenom izmenjave izkušenj iz primerov dobrih praks na področju trajnostne mobilnosti. Vsaj 1 (ena) udeležba zaposlenih na izobraževanjih na leto.	1 in 4

**Tabela 17** ; Opredeljene ciljne vrednosti za obvezni strateški steber 1: Peš promet.

<b>Obvezni strateški steber 1. peš promet</b>	<b>Vsebinska navezava na krovne strateške cilje</b>
Povečanje deleža hoje med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za osnovne šole). Iz 24,5 % na 28 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=400 učencev.	3
Povečanje števila pešcev na Štukljevi brvi do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto, izvedba meritev z avtomatskim števcem v mesecu april). Povečanje za 15 % (glede na izhodiščno vrednost 2.648 pešcev / cel mesec).	3
Povečanje deleža pešcev po strukturi prometnih tokov v mestnem središču do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (kordonska števna mesta skupaj - Šmihelski most, Kandijski most in Levičnikova cesta). Iz 9,3 % na 13 %.	3
Vzpostavitev novih in optimizacija obstoječih samostojnih prehodov za pešce, samostojnih prehodov za kolesarje in skupnih prehodov za kolesarje in pešce. Do vključno leta 2031 urediti vsaj 7 (sedem) prehodov oziroma v povprečju vsaj 1 (en) prehod na leto.	1, 2, 3, 5 in 7
Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo. Do vključno leta 2031 urediti vsaj 7 (sedem) lokacij, ki se jih uredi in prilagodi osebam z zmanjšano mobilnostjo oziroma v povprečju vsaj 1 (eno) lokacijo na leto.	2 in 5
Izgradnja novih ali nadgradnja obstoječih površin za pešce. Vsaj 5 km novih oziroma nadgrajenih površin za pešce do vključno leta 2031.	1, 2, 3 in 7

**Tabela 18** ; Opredeljene ciljne vrednosti za obvezni strateški steber 2: Kolesarski promet

<b>Obvezni strateški steber 2. kolesarski promet</b>	<b>Vsebinska navezava na krovne strateške cilje</b>
Povečanje števila kolesarjev na Seidlovi cesti do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto, izvedba meritev z avtomatskim števcem v mesecu september). Povečanje za 20% (glede na izhodiščno vrednost 4.112 kolesarjev / cel mesec).	3
Povečanje števila kolesarjev na Jakčevi ulici/Ragovski ulici do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2025 (isto števno mesto, izvedba meritev z avtomatskim števcem v mesecu april). Povečanje za 20% (glede na izhodiščno vrednost 660 kolesarjev / cel mesec).	3
Povečanje števila kolesarjev na Štukljevi brvi do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto, izvedba meritev z avtomatskim števcem v mesecu april). Povečanje za 10% (glede na izhodiščno vrednost 807 kolesarjev / cel mesec).	3
Povečanje deleža kolesarjev po strukturi prometnih tokov v mestnem središču do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (kordonska števna mesta skupaj - Šmihelski most, Kandijski most in Levičnikova cesta). Iz 1,6 % na 5 %.	3
Ureditev kolesarskih parkirišč vključno s postavitvijo nadstrešnic za shranjevanje koles. Do vključno leta 2031 urediti vsaj 7 (sedem) pokritih parkirišč za kolesa oziroma v povprečju vsaj 1 (eno) pokrito parkirišče na leto.	1, 2, 3 in 7
Izgradnja novih ali nadgradnja obstoječih kolesarskih povezav. Vsaj 8 km novih oziroma nadgrajenih kolesarskih povezav do vključno leta 2031.	1, 2, 3, 5 in 7

**Tabela 19** ; Opredeljene ciljne vrednosti za obvezni strateški steber 3: Javni potniški promet.

<b>Obvezni strateški steber 3. javni potniški promet</b>	<b>Vsebinska navezava na krovne strateške cilje</b>
Posodobitev obstoječih in umeščanje novih avtobusnih postajališč z vso pripadajočo opremo vključno z avtobusnimi postajališči za šolski prevoz. Do vključno leta 2031 urediti vsaj 7 (sedem) avtobusnih postajališč oziroma v povprečju vsaj 1 (eno) na leto.	2 in 3
Aktivno sodelovanje MONM pri uresničevanju vizije razvoja železniškega omrežja in železniškega prometa. Aktivno sodelovanje glede na dinamiko načrtovanja državne železniške infrastrukture.	3
Spodbujanje programov prevozov na poziv in souporabo vozil (npr. Rudi, Leon, Avant2GO, taksi) ter povečanje letnega povprečnega števila prevoženih kilometrov pri opravljanju tovrstnih storitev do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2024. Povečanje prevoženih kilometrov na letni ravni za 15 % v primeru uporabe sistema prevoza na poziv »Rudi« glede na izhodiščno stanje (33.400 km v letu 2024).	2 in 3
Povečanje deleža prepeljanih potnikov v mestnem potniškem prometu do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (merjeno SITIUM). Povečanje za 15 % glede na izhodiščno stanje (228.400 potnikov v letu 2024).	3

**Tabela 20** ; Opredeljene ciljne vrednosti za obvezni strateški steber 4: Osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom.

<b>Obvezni strateški steber 4. osebni motorni promet z mirujočim prometom</b>	<b>Vsebinska navezava na krovne strateške cilje</b>
Zmanjšanje deleža prepeljanih učencev 3. 5. in 7. razredov z osebnimi vozili v osnovno šolo do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za osnovne šole). Iz 45,7 % na 38 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=400 učencev.	3
Zmanjšanje deleža uporabe osebnih vozil po strukturi prometnih tokov v mestnem središču do vključno leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (kordonska števna mesta skupaj - Šmihelski most, Kandijski most in Levičnikova cesta). Iz 81,6 % na 75 %.	3
Sanacija in rekonstrukcija dotrajanih cestnih odsekov. Vsaj 1 km na leto.	1, 2 in 5
Urejanje kritičnih križišč/priključkov s poudarkom na izboljšanju prometno-varnostnih vidikov. Do vključno leta 2031 urediti vsaj 7 (sedem) križišč oziroma v povprečju vsaj 1 (eno) križišče na leto.	2 in 5
Uvedba območij omejene hitrosti (cone 30 km/h) ali skupnega prometnega prostora (cona 20 km/h). Do vključno leta 2031 urediti vsaj 7 (sedem) lokacij/območij oziroma v povprečju vsaj 1 (eno) lokacijo/območje na leto.	2 in 3

## 12. Ukrepi po posameznem strateškem stebru

Izbira ukrepov v vsebinskem smislu predstavlja osrednji in hkrati vitalni del priprave Občinske celostne prometne strategije. Z izbiro področij nadaljnjih aktivnosti se neposredno odgovarja na vprašanja, kako se bo uresničevala vizija in dosegali zastavljeni cilji.

Pri vrednotenju ukrepov je najprej bil izdelan nabor različnih scenarijev možnega izvajanja Občinske celostne prometne strategije z jasno definiranimi prednostmi in slabostmi za vsak scenarij posebej.

**Celovita in uravnotežena obravnava vseh prometnih podsistemov** je predstavljala glavno vodilo pri oblikovanju končnega scenarija, po katerem se bo Občinska celostna prometna strategija izvajala. Poleg tega oblikovan scenarij nagovarja enakovredno **obravnavo prometnih izzivov za celotno mestno občino**.

### 12.1 Oblikovan scenarij izvajanja ukrepov

Oblikovan scenarij izvajanja Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Novo mesto:

»Ukrepi se izvajajo čim bolj enakomerno in trajnostno za vse zvrsti prometa«.

Oblikovan scenarij zagotavlja **celovit pristop** (raznovrstni ukrepi omogočajo celovit pristop k reševanju prometnih izzivov, saj vključujejo različne vidike s področja javnega prevoza, kolesarskega in peš prometa ter mirujočega prometa), **povečano prilagodljivost** (različni ukrepi omogočajo prilagodljivost glede na specifične potrebe in pogoje posameznih območij v mestni občini, kar vodi do bolj učinkovitih rešitev), **spodbujanje trajnostne mobilnosti** (zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov na račun uvajanja različnih trajnostnih oblik prevoza) in **izboljšanje kvalitete bivalnega okolja in prometne varnosti** (zmanjšanje števila vozil na cestah in spodbujanje uporabe do okolja prijaznih načinov prevoza prispeva k izboljšanju kakovosti zraka, medtem ko izgradnja sklenjenih kolesarskih in peš povezav izboljšuje prometno varnost najranljivejših prometnih udeležencev).

V skladu z oblikovanim scenarijem se je opredelil končni zbir ukrepov po posameznem strateškem stebru, katerih izvedba je načrtovana od leta 2025 do vključno leta 2031.

## 12.2 Krovni strateški steber: celostno prometno načrtovanje

Končni zbir ukrepov za krovni strateški steber: »Celostno prometno načrtovanje« zajema izvedbo sledečih ukrepov:

### 1. IZDELAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE (OCPS)

Občinska celostna prometna strategija je sedemletni temeljni strateški dokument mestne občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju. Strategija predstavlja instrument, ki nadomešča in nadgrajuje preteklo Celostno prometno strategijo iz leta 2017. Kot taka predstavlja krovno podlago za dolgoročni proces trajnostnega načrtovanja prometa in za pridobivanje sredstev iz javnih razpisov za izvedbo načrtovanih ukrepov. Zajema širok nabor ukrepov po posamezni zvrsti prometa za obdobje od leta 2025 do vključno leta 2031. V skladu z »Nacionalnimi smernicami za izdelavo Občinske celostne prometne strategije, Potovali bomo udobneje, živeli bomo dlje, april 2023, Ljubljana« se od leta 2032 naprej predvideva njena prenova.

Leta 2027 se načrtuje izdelava Regionalne celostne prometne strategije za regijo Jugovzhodna Slovenija (RCPS JV SLO), zato se bo prenova OCPS ter njena vsebina uskladila s prizadevanji iz RCPS JV SLO.

### 2. VZPOSTAVITEV SISTEMA REDNEGA SPREMLJANJA OCPS KAZALNIKOV

Izvajanje Občinske celostne prometne strategije bo mestna občina spremljala z enotnimi kazalniki učinka izvajanja in izvedbe. Z enotnimi kazalniki učinka se bodo merili vplivi celostnega prometnega načrtovanja, z enotnim kazalnikom izvedbe pa samo izvajanje ukrepov. **Enotne kazalnike učinka** izvajanja Občinske celostne prometne strategije bo mestna občina poročala vsako leto do 15. marca za preteklo leto, **enotne kazalnike izvedbe** pa do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po njenem sprejetju. V sklopu poročanja o enotnih kazalnikih izvedbe bo mestna občina poročala tudi o realiziranih vrednostih izvedenih ukrepov.

### 3. IZVAJANJE ANKETNIH RAZISKAV S PODROČJA POTOVALNIH NAVAD

Enotne kazalnike učinka bo mestna občina spremljala skozi izvedbo vsakoletnih anketnih raziskav in kordonskega štetja prometa. Vsako leto se izvede anketa v osnovnih šolah - „Potovalne navade učencev v osnovnih šolah v Mestni občini Novo mesto“, anketa v podjetjih - „Potovalne navade zaposlenih v podjetjih v Mestni občini Novo mesto“ in kordonsko štetje prometa in potnikov na treh presekih cest v mestu Novo mesto (Šmihelski most, Kandij-ski most in Levičnikova cesta). Dodatno se bodo izvajale še meritve prometa pešcev in kolesarjev s pomočjo avtomatskih števecv prometa na Štukljevi brvi in na Jakčevi oziroma Ragovski ulici s ciljem spremljanja napredka skozi zastavljene ciljne vrednosti (monitoring in evalvacija). V sklopu prenove OCPS (predvidoma od leta 2032 naprej) se izvede še anketa za splošno javnost - »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Novem mestu«.

### 4. IZDELAVA NAČRTA IZVAJANJA PARKIRNE POLITIKE (NIPP)

Načrt izvajanja parkirne politike (NIPP) je sistemsko usklajevanje ukrepov na področju parkiranja. Je sestavni del prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni z namenom upravljanja ponudbe parkirnih mest v občini in s tem upravljanja prometnega povpraševanja. Rezultat načrta bo opredelitev načina dolgoročnega izvajanja in spremljanja izvajanja parkirne politike v mestni občini, vključno z načrtovanjem širitve mreže površin za mirujoči promet in polnilne infrastrukture.

Načrt izvajanja parkirne politike se izdela v skladu z »Nacionalnimi smernicami za pripravo Načrtov izvajanja parkirnih politik, Upravljamjo parkiranje, november 2023, Ljubljana«.



**Slika 29** ; Do zmanjšanja parkirnega pritiska v občinskem središču s pomočjo izdelave Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP MONM).

## 5. IZDELAVA, AŽURIRANJE IN DIGITALIZACIJA NAČRTOV ŠOLSKIH POTI ZA VSE OSNOVNE IN PODRUŽNIČNE ŠOLE

Z namenom zagotavljanja manjše ogroženosti otrok na šolskih poteh bo mestna občina s svojimi prizadevanji in usmeritvami spodbudila vse osnovne šole in podružnične osnovne šole k izdelavi in/ali k posodobitvi obstoječih načrtov šolskih poti. Pri tem jim bo nudila ustrezno strokovno podporo preko Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, po potrebi pa zagotovi tudi zunanjo strokovno podporo. Izdelani načrti šolskih poti se naložijo na zbirno spletno platformo Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa - <https://solskepoti.avp-spv.si/> (digitalizacija).

## 6. MAKROSKOPSKI PROMETNI MODEL MESTNE OBČINE NOVO MESTO

Za celotno mestno občino bo izdelan sodoben makroskopski prometni model za potrebe poznavanja obstoječih prometnih razmer in analize načrtovanih sprememb. Z izdelavo prometnega modela bo mestna občina imela vpogled, kako se bodo prometni tokovi prerazporedili na prometnem omrežju v primeru spremembe prometnih režimov na določenih cestnih odsekih, v primeru uvedbe enosmernih prometnih režimov, v primeru spremembe geometrije križišč ali v primeru izgradnje novih povezovalnih in obvoznih cest. Poleg tega bo izdelan prometni model lahko služil kot orodje pri komuniciranju z javnostjo, z možnostjo jasnega prikaza prometnih podatkov »pred« in »po« uveljavitvi posameznih sprememb na cestnem omrežju.

## 7. SODELOVANJE Z LOKALNIMI DRUŠTVI GLEDE UREJANJA DOSTOPNOSTI PROMETNEGA OKOLJA

Za gibalno ovirane, slepe in slabovidne, gluhe in naglušne, starejše in vse druge, ki imajo težave z dostopom do prostora, informacij in storitev se bodo skozi vzpostavljeno sodelovanje z invalidskimi organizacijami in drugimi lokalnimi društvi iskale strateške rešitve za odpravo teh težav oziroma za njihovo omejevanje.

Na območju mestne občine se danes pri novogradnjah upošteva načelo gradnje in uporabe objektov, ki morajo biti dostopni vsem ljudem (univerzalna gradnja). Dostopni vsem ljudem pomeni takšno projektiranje, gradnjo in uporabo objektov, ki omogočajo neoviran dostop in njihovo uporabo. Dostopi, prehodi, povezovalne poti, vrata in vertikalne povezave (stopnice, klančine, osebna dvigala in druge mehanske dvizne naprave) morajo ljudem s posameznimi funkcionalnimi oviranostmi omogočati samostojno uporabo, opremljeni morajo biti s potrebno signalizacijo in opremo za nemoteno gibanje, komunikacijo in orientacijo.

Mestna občina sledi novodobnim trendom na področju zagotavljanja učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse in glede na zahteve Gradbenega zakona (GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22, 133/23 in 85/24) in zahtev

Zakona o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI, Uradni list RS, št. 94/10, 50/14, 32/17 in 95/24) bo mestna občina s tem nadaljevala tudi v prihodnosti. In to ne samo v procesih novogradenj, ampak tudi v procesih prenove in vzdrževalnih del. In tukaj bo ključno vlogo odigralo vzajemno sodelovanje z lokalnimi društvi pri iskanju rešitev za posamezna območja in mikro lokacije v mestni občini.



**Slika 30** ; Nadaljnje aktivnosti izboljšanja dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe (na sliki prehodi na Ulici Slavka Gruma opremljeni s talnim taktinim vodilnim sistemom za slepe in slabovidne).



**Slika 31** ; Nadaljevanje sodelovanja mestne občine v Evropskem tednu mobilnosti.

## 8. SODELOVANJE V EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI

Sodelovanje mestne občine v vsakoletni vseevropski iniciativi Evropski teden mobilnosti, za katerega se pripravijo programska izhodišča vezana na tematiko, ki jo bo dogodek v posameznem letu nagovarjal. Z namenom dosega čim širšega kroga ljudi bodo pripravljene atraktivne vsebine na temo trajnostne, zelene in aktivne mobilnosti.

## 9. VZPOSTAVITEV SODELOVANJA Z REGIJSKIM CENTROM MOBILNOSTI ZA JUGOVZHODNO SLOVENIJO

Vzpostavitev aktivnega sodelovanja z Regijskim centrom mobilnosti za Jugovzhodno Slovenijo s ciljem izboljšanja promocije, razvoja in upravljanja trajnostne mobilnosti v mestni občini in v regiji. Namen sodelovanja z Regijskim centrom mobilnosti za Jugovzhodno Slovenijo je pridobitev podpore pri celostnem prometnem načrtovanju in pri komuniciranju s ključnimi deležniki v mestni občini o trajnostni mobilnosti. Ena od ključnih nalog je tudi sodelovanje pri prijavi projektov s področja trajnostne mobilnosti na različne nacionalne in evropske razpise s ciljem pridobitve dodatnih virov sofinanciranja ukrepov s področja trajnostne mobilnosti (tudi v okviru CTN projektov).

## 10. IZOBRAŽEVANJE ZAPOSLENIH V OBČINSKI UPRAVI S PODROČJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Udeležba zaposlenih v občinski upravi na izobraževanjih ali delavnicah z namenom izmenjave izkušenj iz primerov dobrih praks na področju trajnostne mobilnosti (npr. udeležba na vsakoletni konferenci za trajnostno mobilnost, na strokovnih posvetih ob obeležitvi svetovnega dneva trajnostne mobilnosti,...).

## 11. VZPOSTAVITEV IN PRIPRAVA PROMOCIJSKIH, OZAVEŠČEVALNIH IN IZOBRAŽEVALNIH AKTIVNOSTI

Na nivoju mestne občine bodo vzpostavljene in pripravljene različne promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti, prilagojene različnim ciljnim in starostnim skupinam prebivalstva.

Tako bodo vzpostavljene in izvedene preventivne in izobraževalne delavnice ter seminarji glede varne uporabe koles, e-koles in e-skirojev in glede poznavanja cestno-prometnih predpisov za različne ciljne in starostne skupine prebivalcev.

Za osnovne in srednje šole bodo vzpostavljeni različni paketi spodbud na temo trajnostne mobilnosti s ciljem dviga ozaveščenosti najmlajših udeležencev v prometu in s ciljem vsesplošnega izboljšanja prometne kulture.

Za Šolski center Novo mesto bo izdelan mobilnostni načrt, s poudarkom na načrtovanju in vzpostavitvi ukrepov za izboljšanje dostopnosti lokacije in spreminjanja potovalnih navad uporabnikov.

## 12.3 Obvezni strateški steber 1: peš promet

Končni zbir ukrepov za obvezni strateški steber 1: »Peš promet« zajema izvedbo sledečih ukrepov:

### 1. CELOVITO URBANISTIČNO, ARHITEKTURNO IN KRAJINSKO ARHITEKTURNO UREJANJE ODPRTIH JAVNIH POVRŠIN MESTNEGA SREDIŠČA NOVEGA MESTA

Cilj je nadaljnje kvalitetno dograjevanje, opremljanje in vzdrževanje površin za pešce v naseljih in med naselji za spodbujanje opravljanja poti na najbolj trajnostni način – peš. Prioritetno se bodo urejala mestna jedra, središča mestnih krajevnih skupnosti, jedra ostalih naselij ter glavne povezave za pešce znotraj naselij.

Vsaj 3 (tri) območja do 2031.



**Slika 32** ; Nadaljnje arhitekturno urejanje odprtih javnih površin po vzoru urejenih območij in površin za pešce na Rozmanovi ulici.

### 2. VKLJUČEVANJE NAČEL TRAJNOSTNE MOBILNOSTI IN CILJEV OCPS V PROSTORSKO IN INVESTICIJSKO UREJANJE OSREDNJIH JEDER NASELIJ IN SOSESK (POUDAREK NA SPREMLJEVALNIH POVRŠINAH ZA PEŠCE)

Površine za pešce morajo biti varne, sklenjene in udobne, torej opremljene tudi z ustrežno urbano opremo kot so klopi, koši, pitniki, javne sanitarije, ozelenitve,.... Mestna občina bo pri načrtovanju novogradenj in rekonstrukcij površin za pešce sledila tem ciljem ter površine za pešce opremljala z urbano opremo. Poleg tega bo mestna občina načela trajnostne mobilnosti upoštevala pri podajanju mnenj in projektnih pogojev zasebnim investitorjem. Posebna skrb bo namenjena tudi načrtovanju sklenjenih in primerno dimenzioniranih površin za pešce v okviru priprave občinskih podrobnih prostorskih načrtov, med drugim na območjih Labod, v jedru naselja Otočec, Kandija-TPV, itd.

Vsaj 3 (tri) območja do 2031.

### 3. SPODBUJANJE INVESTITORJEV K UREJANJU KAKOVOSTNEGA DOSTOPA DO OBJEKTOV ZA PEŠCE IN UREJANJE DODATNIH ODSEKOV PEŠ POVEZAV, KI VODIJO DO NJIHOVE LOKACIJE

Občinski urbanist mestne občine bo v okviru svojih pristojnosti skrbel, da bodo investitorji novogradenj v svojih projektnih dokumentacijah predvideli kakovostno oblikovane dostope do stanovanjskih in poslovnih stavb, stavb za promet in stavb splošnega družbenega pomena ter da se bodo peš povezave navezoval na širše omrežje peš povezav.

#### 4. ODPRAVLJANJE OVIR ZA GIBALNO OVIRANE OSEBE V SODELOVANJU Z USTREZNIMI DRUŠTVI

V sodelovanju z invalidskimi organizacijami in lokalnimi društvi se bodo na obstoječi infrastrukturi za pešce odpravljale arhitekturne in arhitektonske ovire ter ozka grla za funkcionalno, gibalno in senzorno ovirane osebe ter za starše z vozički. Predvidevajo se ukrepi kot so prestavitve drogov cestne razsvetljave in količkov iz območja površin za pešce, odstranitev razraščene in neustrezno zasajene hortikulture, umeščanje klančin in vgradnja držal z namenom zagotavljanja enakopravnega dostopa do zelenih parkovnih površin, javnih površin, športnih objektov in do drugih javnih objektov.

Vsaj 1 (eno) območje / lokacija na leto.

#### 5. UREJANJE OZ. NADGRADNJA ZELENIH POVRŠIN OB NAJPOMEMBNEJŠIH POTEH ZA PEŠCE

Zelene površine ob pešpotah bodo nadgrajene z ustreznimi elementi zelene infrastrukture, predvsem z ohranjanjem, nadgrajevanjem in opremljanjem zelenih površin in umeščanjem ustrezne urbane opreme (klopi, koši, pitniki, naravni in/ali fizični senčniki, javne sanitarije, interaktivne usmerjevalne table in zemljevidi s prikazom dolžine trajanja poti peš med lokacijami).

Vsaj 3 (tri) območja do 2031.

#### 6. UMEMTITEV NOVIH IN OPTIMIZACIJA OBSTOJEČIH PREHODOV ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Pomanjkljivo opremljeni obstoječi prehodi za pešce in kolesarje bodo ustrezno nadgrajeni in optimizirani. Predvideni ukrepi na obstoječih prehodih so zagotovitev preglednosti (odstranitev naravnih ali fizičnih ovir), zagotovitev čakalnih površin, umestitev klančin za gibalno ovirane osebe, vgradnja talnih taktilnih vodilnih sistemov za slepe in slabovidne, nižanje robnikov na nivo ceste ali deniveliranje prehodov, osvetlitev prehodov, označitev površine prehoda, postavitev zaščitnih labirint ograj za pešce in kolesarje, uvedba semaforizacije prehoda, delni zamiki prehodov,...

V skladu z dejanskimi potrebami se bodo umestili dodatni novi prehodi za pešce in kolesarje s ciljem povečanja prometne varnosti, izboljšanja dostopnosti za določene ranljive skupine pešcev in zagotovitev integracije infrastrukture za hojo. Pri novih prehodih za pešce in kolesarje bo šlo za popolnoma nove lokacije ali pa za lokacije, kjer se bo prehod ukinil ter se ga prestavil na istem cestnem odseku na drugo prometno bolj varno in pregledno lokacijo.

Vsaj 7 (sedem) optimiziranih ali novih prehodov do 2031.

#### 7. UREJANJE CESTNE RAZSVETLJAVE ZA IZBOLJŠANJE VIDLJIVOSTI PEŠCEV IN KOLESARJEV

Varen pešec je tudi viden pešec. Javna razsvetljava v mestni občini bo nadgrajena skladno z najnovejšimi državnimi smernicami, odseki peš povezav brez javne razsvetljave pa bodo opremljeni tudi s slednjo. Ukrepi sovpadajo tudi z načrtovanim urejanjem novih in obstoječih prehodov za pešce in kolesarje.

Vsaj 3 (tri) območja / lokacije / odseki na leto.

#### 8. IZGRADNJA DODATNIH VEČNAMENSKIH BRVI ZA PEŠCE IN KOLESARJE (TUDI V SKLOPU 3RO-HC VZHOD IN OBVOZNA CESTA ZAHOD)

OPN predvideva gradnjo **štirih** dodatnih brvi preko reke Krke: ob zahodni obvoznici, med Župančičevim sprehajališčem (Bršljin) in Portovalom, pri Plavi Laguni in ob Tretji razvojni osi (vzhodni obvoznici). Brvi skrajšujejo razdalje, ki jih je potrebno prehoditi ter pešcem omogočajo večji nabor zanimivih poti.



**Slika 33** ; Predvidena izgradnja novih večnamenskih brvi čez reko Krka po vzoru Julijine brvi.

## 9. UREDITEV VARNIH IN UDOBNIH POVRŠIN ZA PEŠCE OB OBČINSKIH CESTAH IN V SKLOPU PROJEKTOV, KI SO V PRISTOJNOSTI OBČINE

Omrežje površin za pešce se bo dopolnjevalo oz. rekonstruiralo ob cestah, ki so v pristojnosti mestne občine: na Otočcu, Zajčjem Vrhu, Potočni vasi, Češči vasi, Podbrezniku, na ulici Ob Težki vodi, na ulici Marjana Kozine, na delu Ljubljanske, Straške, Šmarješke in Seidlove ceste, na Šegovi ulici itd. V ta ukrep je vključena tudi izvedba drugih infrastrukturnih izboljšav in manj zahtevnih ukrepov za izboljšanje pogojev za pešce, kot npr.: zaris pasu za pešce, gradnja manjkajočih odsekov pločnikov, itd.

## 10. UREDITEV VARNIH IN UDOBNIH POVRŠIN ZA PEŠCE OB DRŽAVNIH CESTAH IN V SKLOPU PROJEKTOV, KI SO V PRISTOJNOSTI DRŽAVE

Omrežje površin za pešce se bo dopolnjevalo oz. rekonstruiralo tudi ob cestah, ki so v državni pristojnosti: podvoz Bršljin, del Ljubljanske ceste, križišče Westrova-Šmihelska, razširitev mostu na Levičnikovi cesti (po izgradnji obvoznic), na povezavi za pešce in kolesarje Črmošnjice-Stopiče, na Petelinjeku, v Birčni vasi, Uršnih Selah, na Lazah, na Župnci, itd.



**Slika 34** ; Predvidena lokacija enega od cestnih odsekov, kjer je predvidena nadgradnja površin za pešce (Šegova ulica).

## 12.4 Obvezni strateški steber 2: kolesarski promet

*Končni zbir ukrepov za obvezni strateški steber 2: »Kolesarski promet« zajema izvedbo sledečih ukrepov:*

### 1. VKLJUČEVANJE NAČEL TRAJNOSTNE MOBILNOSTI IN CILJEV OCPS V PROSTORSKO IN INVESTICIJSKO UREJANJE OSREDNIH JEDER NASELIJ IN SOSESK (POUDAREK NA SPREMLJEVALNIH POVRŠINAH ZA KOLESARJE)

Površine za kolesarje morajo biti varne, sklenjene in udobne ter kot take opremljene tudi s spremljevalnimi površinami in opremo za kolesarje. Mestna občina bo pri načrtovanju novogradenj in rekonstrukcij površin za kolesarje sledila tem načelom ter vzporedno s načrtovanjem in izgradnjo kolesarskih površin celostno urejala spremljevalne površine za kolesarje (npr. vzpostavitev primerno dimenzioniranih in oblikovanih kolesarskih parkirišč ob javnih ustanovah, umeščanje arhitekturno urejenih in opremljenih javnih kolesarskih postajališč namenjenih ustavitvi in počitku kolesarjev, arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za kolesarje s sodobno urbano, informativno in drugo podporno opremo kot so na primer kolesarski števcji, oprema s tlačilko in orodjem za izvedbo manjših samostojnih popravil na kolesu,...). Posebna skrb bo namenjena tudi načrtovanju sklenjenih in primerno umeščenih površin za kolesarje v okviru priprave občinskih podrobnih prostorskih načrtov, med drugim na območjih Labod, v jedru naselja Otočec, Kandija-TPV, itd.

Vsaj 7 (sedem) kolesarskih postajališč ali območij s kolesarsko opremo do 2031.

### 2. PREVERITEV MOŽNOSTI IN VZPOSTAVITEV KOLESARSKIH PASOV NA CESTAH NIŽJIH KATEGORIJ

Zaradi zagotavljanja sklenjenega in varnega kolesarskega omrežja bo mestna občina, glede na merila za izbiro ustrezne kolesarske površine (Pravilnik o kolesarskih površinah) in glede na prostorske zmožnosti preverila možnosti umeščanja kolesarskih pasov na občinskih cestah nižjih kategorij.

### 3. ZAGOTOVITEV VODENJA PROMETA KOLESARJEV V NASPROTNI SMERI UVEDENEGA ENOSMERNEGA PROMETA

Na območju mestne občine se nahaja nekaj enosmernih ulic, po katerih kolesarjenje v nasprotno smer še ni dovoljeno, čeprav prometno-varnostne razmere to omogočajo. Mestna občina bo sistemsko pristopila k vzpostavljanju tovrstnih prometnih režimov.

Vsaj 2 (dva) odseka / lokaciji do leta 2032.

### 4. UREDITEV STOJAL IN KOLESARNIC PRED JAVNIMI USTANOVAMI, KI SO V LASTI ALI UPRAVLJANJU OBČINE

Mestna občina bo uredila nove oz. povečala obstoječe kolesarske parkirne površine pred vrtci, osnovnimi in srednjimi šolami ter fakultetami, ob pomembnejših avtobusnih postajališčih ter ob avtobusni postaji, pred stavbami za šport in pred rekreacijskimi površinami ter pred zdravstvenimi, upravnimi in kulturnimi ustanovami. Ukrep se vsebinsko navezuje na vključevanje načel trajnostne mobilnosti in ciljev OCPS v prostorsko in investicijsko urejanje osrednjih jeder naselij in sosesk.



**Slika 35** ; Na območju Šolskega centra Novo mesto se predvideva širitev parkirišč za kolesa.

## 5. SOFINANCIRANJE UREJANJA STOJAL IN POKRITIH KOLESARNIC PRED JAVNI MI OBJEKTI IN VEČJIMI STANOVANJSKIMI OBJEKTI V ZASEBNI LASTI

Nekatere večstanovanjske stavbe v občini nimajo urejenih dovolj velikih oz. ustreznih kolesarnic. Mestna občina bo sofinancirala umestitev in izgradnjo kolesarskih parkirišč na javno dostopnih površinah v teh večstanovanjskih soseskah. Cilj ukrepa je zagotavljanje ustrezne vzporedne kolesarske infrastrukture za potovanja s kolesi „od vrat do vrat“. Poudarek je na arhitekturno urejenih, osvetljenih in pokritih kolesarskih parkiriščih, opremljenimi s fiksno pritrjenimi stojali za parkiranje koles, s polnilnimi postajami za polnjenje elektro koles ter s kamerami, preko katerih se vrši video nadzor nad parkiranimi kolesi. Ukrep se vsebinsko navezuje na vključevanje načel trajnostne mobilnosti in ciljev OCPS v prostorsko in investicijsko urejanje osrednjih jeder naselij in sosesk.

## 6. UREDITEV KOLESARSKIH POVEZAV OB OBČINSKIH CESTAH IN V SKLOPU PROJEKTOV, KI SO V PRISTOJNOSTI OBČINE

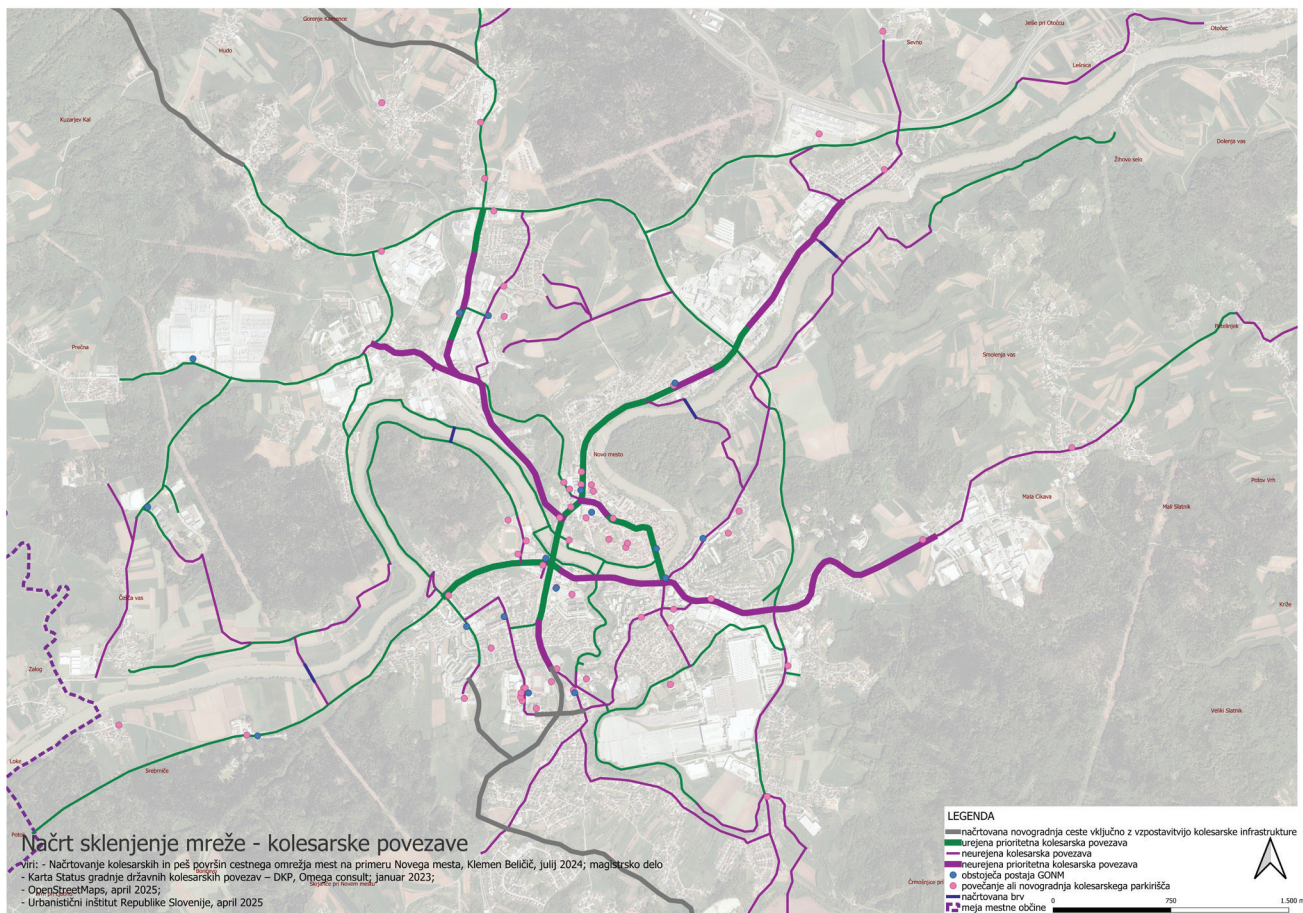
Omrežje površin za kolesarje se bo dopolnjevalo oz. rekonstruiralo ob cestah, ki so v pristojnosti mestne občine: ob delu Ljubljanske, Straške, Seidlove in Šmarješke ceste, ob Šegovi ulici ter ulici Pod Trško goro. Uredile se bodo tudi povezave: Seidlova cesta – Motoroil, Jakčeva – Ragovska, Češča vas – Olimpijski center, Štukljeva brv – Podbreznik ter Pletenka – Bajnof. V sklop ukrepa sodi tudi uvedba spremenjenega prometnega režima na lokalni cesti skozi Lešnico za zagotovitev sklenjene kolesarske povezave Novo mesto – Otočec.



**Slika 36** ; Odsek Ljubljanske ceste, kjer se načrtuje izgradnja sklenjene kolesarske povezave.

## 7. UREDITEV KOLESARSKIH POVEZAV OB DRŽAVNIH CESTAH IN V SKLOPU PROJEKTOV, KI SO V PRISTOJNOSTI DRŽAVE

Omrežje površin za kolesarje se bo dopolnjevalo tudi ob cestah, ki so v državni pristojnosti: podvoz Bršljin, del Ljubljanske in Belokranjske ceste, ob Kandijski cesti (po izgradnji obvoznic), ob Šentjernejski cesti, ob širitvi mostu na Levičnikovi cesti (po izgradnji obvoznic). Uredile se bodo tudi kolesarske povezave: Črmošnjice – Stopiče, skozi naselje Petelinjek.



Slika 37 ; Načrt razvoja kolesarskih površin.

## 12.5 Obvezni strateški steber 3: javni potniški promet

Končni zbir ukrepov za obvezni strateški steber 3: »Javni potniški promet« zajema izvedbo sledečih ukrepov:

### 1. IZDELAVA STROKOVNE ANALIZE OPTIMIZACIJE IZVAJANJA MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Zaradi številnih predlogov in zaznanih potreb po spremembah vozni redov, zagotovitvi večje frekventosti voženj ali uvedbi dodatnih linij mestnega potniškega prometa, kakor tudi zaradi potreb po racionalizaciji stroškov se bo izdelala strokovna analiza optimizacije izvajanja mestnega prevoza potnikov.

Skozi strokovno analizo bo podana ocena ali je dolgoročno možno zagotoviti učinkovito in enakopravno dostopnost storitve za vse občane in obiskovalce, ki bo predstavljala tudi alternativo osebni motorizaciji. Na osnovi zbranih mnenj, pobud in predlogov iz izvedenih javnih razprav, delavnic in intervjujev so bile pripravljene usmeritve, ki jih bo strokovna analiza upoštevala:

- vključenost celotne mestne občine ter vseh naselij v shemo mestnega prometa;
- za vse občane in obiskovalce morajo veljati enaki pogoji tako iz vidika uporabnosti, dostopnosti kot plačila;
- oblikovanje enotnih cenovnih tarif po načelu za vse uporabnike enako;
- zagotovitev višje frekventnosti voženj ter zagotovitev delovanja linij od jutra do večera (do 21 ure);
- možnost uvedbe prevoza na poziv, kot dodatno »vejo« mestnega prevoza potnikov (za območja, kjer je značilno majhno povpraševanje po storitvah JPP);
- zagotovitev stalne povezave mestnega avtobusa med »hubom« mestnih in medkrajevnih linij na avtobusni postaji in ključnimi železniškimi postajami ob vsakem prihodu oz. odhodu potniškega vlaka; in
- umeščanje dodatnih in opremljanje obstoječih avtobusnih postajališč s sodobno opremo.

Izdelana strokovna analiza v obdobju 2025–2028.

### 2. VZPOSTAVITEV PREVOZA NA POZIV

V sklopu izdelave strokovne analize optimizacije mestnega potniškega prometa se bodo preučile možnosti uvedbe prevoza na poziv za območja, za katere je značilna razpršena poselitev, kjer je povpraševanje po storitvah javnega prometa manjše in kjer bi uvedba rednih medkrajevnih ali primestnih avtobusnih linij zaradi nizke uporabnosti obratovale pod pragom rentabilnosti.

Prevoz na poziv bo smiselno uveden kot »dodatna veja« mestnega potniškega prometa s ciljem zagotavljanja prostorske dostopnosti storitve za oddaljenejša okoliška naselja.

Vzpostavitev prevoza na poziv načrtovana v letu 2028.

### 3. KREPITEV FLEKSIBILNEJŠEGA MESTNEGA PREVOZA POTNIKOV Z UVAJANJEM MANJŠIH IN EKOLOŠKO NARAVNANIH VOZIL

Vozni park avtobusov za izvajanje storitve mestnega prevoza potnikov bo posodobljen z uvedbo manjših in ekološko naravnanih vozil – električni avtobusi. Z manjšimi avtobusi se bo vplivalo na zagotavljanje večje pretočnosti prometa predvsem v zavojih v križiščih, katere danes večji avtobusi zaradi premajhnih zavijalnih radijev prevozijo z nižjimi hitrostmi zaradi česar se podaljšujejo potovalni časi ter nastajajo občasni krajši dinamični zastoji v območju križišč.

Z novimi električnimi vozili se bo prispevalo k izboljšanju kvalitete bivanja v mestni občini, saj bo zaradi zmanjševanja uporabe konvencionalnih pogonskih goriv, manj onesnaževanja okolja s toplogrednimi plini, vibracijami in hrupom.

### 4. VZPOSTAVITEV POTNIŠKEGA CENTRA NOVO MESTO

Na nivoju mestne občine se bo vzpostavil sodobni osrednji potniški intermodalni terminal z možnostjo prestopanja med različnimi prometnimi sistem. Na ta način se bo za celotno mesto in tudi za širšo regijo zagotovil en skupni

potniški terminal za izvajanje celovite ponudbe javnih prevozov (ureditev novega železniškega postajališča pri avtobusni postaji Novo mesto).

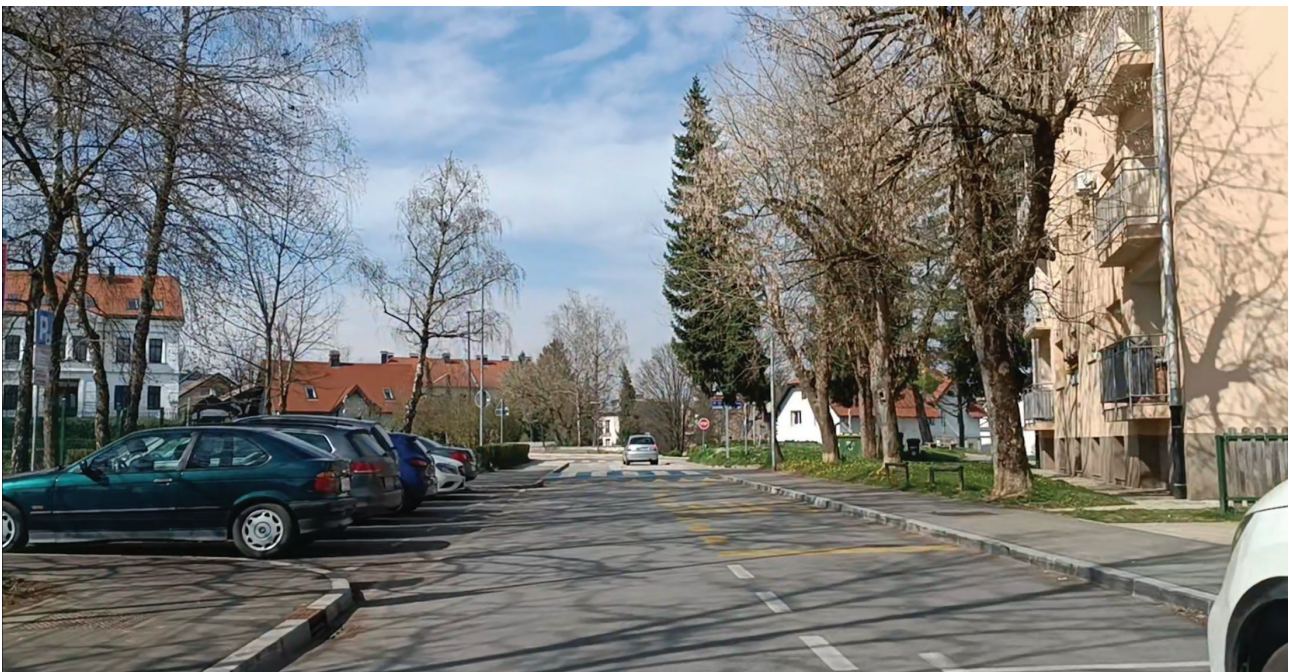
## 5. IZGRADNJA NOVIH IN PRENOVA OBSTOJEČIH AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

Mestna občina stremi k zagotavljanju učinkovitega javnega potniškega prometa, ki ga sestavljata mestni in medkrajevni avtobusni promet s prevozniki in cestna infrastruktura s pripadajočo infrastrukturo v obliki avtobusnih postajališč. Avtobusna postajališča so po mestni občini razporejena v skladu s poselitvijo občine oz. lokacijo naselij. Dostopnost prebivalcev do postajališč javnega prometa iz naseljenih območij je načeloma dobra, saj ima do 60 % celotnega prebivalstva mestne občine zagotovljeno ustrezno dostopnost do postajališč javnega prometa (v razdalji do 500 m od svojega kraja bivanja) preko katerih je zagotovljena ustrezna pogostnost voženj javnih prevoznih sredstev. Kljub ugodni dostopnosti pa so nekatera avtobusna postajališča brez ustrezne opreme ali celo umeščena na prometno neustreznih lokacijah, kar znižuje uporabnost storitve avtobusnega potniškega prometa.

S ciljem izboljšanja osnovne infrastrukture za avtobusni potniški promet se bodo obstoječa avtobusna postajališča sistemsko prenavljala in opremljala s sodobno opremo. V skladu s potrebami v realnem okolju in v sklopu načrtovanih rekonstrukcij cest se bodo umeščala tudi nova sodobno opremljena avtobusna postajališča na prometno varnih, dostopnih in preglednih lokacijah.

Predvideni ukrepi pri prenovah: ureditev čakališč in vzporednih komunikacijskih poti za pešce ter njihovo opremljanje s talnim taktilnim vodilnim sistemom za slepe in slabovidne, postavitve nadstrešnic, postavitve tabel z voznimi redi, postavitve sedežev, zagotavljanje elektronskih medijev s prikazom časa prihoda in odhoda avtobusov ter osvetlitev čakališč.

Vsaj 1 (eno) novo ali optimizirano obstoječe avtobusno postajališče na leto.



Slika 38 : Primer obstoječega avtobusnega postajališča na vozišču na odseku Mušičeve ulice.

## 6. NADGRADNJA PROGRAMA MOBILNOSTI ZA STAREJŠE »RUDI«

Na nivoju mestne občine je bil pred leti vzpostavljen program mobilnosti Prostofer, poimenovan Rudi. Gre za obliko brezplačnega prevoza na poziv za upokojujence in invalide z manjšimi telesnimi ali duševnimi okvarami, ki kot taki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov, imajo nizke mesečne dohodke ali prihajajo iz območij, za katere velja slabša povezava z javnim prometom. Letno se storitve poslužuje okrog 1.400 uporabnikov. Ker je do storitve danes v mestni občini upravičenih že čez 7.500 prebivalcev starejših nad 65 let se predvideva njegova nadgradnja.

Nadgradnja programa bo temeljila na sledečih usmeritvah:

- zagotovitev večje operativnosti delovanja storitve čez cel dan in čez cel delovni teden (opsijsko tudi ob sobotah);
- širitev nabora kandidatov prostovoljnih voznikov za opravljanje brezplačnih prevozov;
- povečanje voznega parka z dodatnim ekološko naravnanim vozilom (npr. električno vozilo);
- širitev kroga upravičencev do tovrstnih storitev skozi uvedbo dodatnih kriterijev upravičenosti (npr. dolgotrajno brezposelni prebivalci, prebivalci starosti pod 65 let, ki prejemajo invalidsko pokojnino, predčasno pokojnino ali vdovsko pokojnino,...);
- vzpostavitev sistema nadzora nad programom s ciljem onemogočanja nastanka zlorab (na primer na račun uvedbe unikatnih identifikacijskih občinskih kartic oziroma vozovnic);
- vzpostavitev in izvedba promocijskih aktivnosti s ciljem dviga ozaveščenosti starejših prebivalcev o celoviti ponudbi programa mobilnosti; in
- ostale podporne aktivnosti vezane na spreminjajoče se demografske trende v mestni občini.

## 7. VZPOSTAVITEV SREDIŠČA ELEKTRIČNE MOBILNOSTI (SEM) V BREZOVICI

SEM Brezovica bo sodobna oskrbna postaja za električna vozila, namenjena razogljičenju prometa. Vključevala bo energetska in hitro polnilno infrastrukturo, nadkrite terminale s sončnimi elektrarnami ter spremljajoče storitve. Objekt bo neposredno priključen na 110 kV elektroenergetsko omrežje preko nove RTP postaje in bo omogočal hitro polnjenje tako osebnih kot tudi tovornih in avtobusnih vozil (standard CCS in MCS). Lokacija bo enostavno in hitro dostopna z bližnje avtoceste.

Projekt bo izveden v sodelovanju z ELES d.o.o., vodilnim partnerjem projekta GreenSwitch, v okviru katerega načrtujejo vzpostaviti „mega polnilnice“ z vsaj 20 MW priključne moči za profesionalna električna vozila po Sloveniji.

## 8. VZPOSTAVITEV DODATNIH AKTIVNOSTI NA PODROČJU PROMOCIJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Aktivno delo mestne občine na področju promocije javnega potniškega prometa:

- 8.1 Vzpostavitev aktivnega sodelovanja s prevozniki in Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJ-PP) pri povečanju povezav v medkrajevnem avtobusnem prometu, s ciljem povečanja dostopnosti in kakovosti javnega prevoza primarno pri navezavi na zaledne občine.
- 8.2 Integracija mestne vozovnice z vozovnico za medkrajevni avtobusni promet na območju mestne občine Novo mesto z namenom zagotavljanja dodatne in cenovno ugodne oblike potovanja do zelenega cilja med mestom in zaledjem občine.
- 8.3 Pri uresničevanju vizije razvoja nadgradnje železniškega omrežja in železniškega prometa (Vizija 2050+), zaradi predvidene nadgradnje železniških prog „Ivančna Gorica - Novo mesto - Birčna vas“ in „Novo mesto - Metlika - HR“ ter načrtovane nove železniške proge „Novo mesto - Dobova“.



**Slika 39** ; Aktivno sodelovanje mestne občine pri uresničevanju vizije razvoja nadgradnje dolenske železniške proge na povezavi Ivančna Gorica – Novo mesto, kjer se načrtuje dvotirna elektrificirana železniška povezava do leta 2040, ki bo med Ljubljano in Novim mestom omogočala potovalne čase v trajanju okrog 50 minut.

## 12.6 Obvezni strateški steber 4: osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom

Končni zbir ukrepov za obvezni strateški steber 4: »Osebni motorni promet, vključno z mirujočim prometom« zajema izvedbo sledečih ukrepov:

### 1. PRIPRAVA STROKOVNIH PODLAG ZA DOLOČITEV OBMOČIJ PRIJAZNEGA PROMETA (OPP)

Mestna občina bo izdelala strokovne podlage zasnove območij prijaznega prometa skupaj z usmeritvami za umirjanje prometa. V teh strokovnih podlagah se mesto Novo mesto in za druga urbana naselja v mestni občini opredelijo naslednje vsebine:

- usmeritve za načrtovanje prometnih tokov različnih udeležencev v prometu v naselju tako, da se zagotovijo območja prijaznega prometa (\*območje prijaznega prometa je del naselja, skozi katerega ne poteka tranzitni promet, lokalni motorni promet je umirjen in z začetkom ali ciljem v območju, omrežje poti za aktivno mobilnost pešcev in kolesarjev pa je gosto in povezano);
- določitev območij prijaznega prometa;
- usmeritve za urejanje območij, ki so pretežno namenjena za stanovanja, kot območja prijaznega prometa, pri čemer se motorni promet, ki ne izvira iz teh območij in ni namenjen vanje, usmerja mimo teh območij;
- usmeritve za hierarhično ureditev prometnega sistema v naselju, pri čemer se upoštevata omejevanje motornega prometa v območjih prijaznega prometa in izboljšana prehodnost prostora za aktivno mobilnost skozi območja prijaznega prometa.

V omenjenih strokovnih podlagah se pripravijo tudi usmeritve za umirjanje prometa v mestu. Cilj strokovnih podlag je vzpostavitev temeljev za nadaljnji razvoj prometno varne in trajnostne mobilnosti v naseljih znotraj mestne občine.

### 2. REDNO IN NAČRTNO INVESTICIJSKO VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA

Investicijsko vzdrževanje cestnega omrežja vključno s površinami za pešce in kolesarje obsega manjša vsakoletna vzdrževalna dela kot so odprava mrežastih razpok na vozišču, odprava zastajanja vode na voznih površinah, odprava posledic zmrzali, utrjevanje bankin in druga dela. Z ustreznim in pravočasnim vzdrževanjem se zagotavljajo ustrezne vozno-tehnične lastnosti prometnih površin, izboljšujejo prometno varnostni vidiki vseh udeležencev v prometu ter se prispeva k manjšemu onesnaževanju okolja in k dvigu kvalitete bivanja zaradi sprotne odprave vzrokov za nastanek vibracij in hrupa. Sočasno z obnovo ali dograditvijo cestnega omrežja, vključno s površinami za pešce in kolesarje, se po potrebi izvede obnova/dograditev obstoječega javnega vodovodnega in kanalizacijskega omrežja.

V obsegu vsaj 1 km na leto.

### 3. UVEDBA NOVIH IN NADGRADNJA OBSTOJEČIH OBMOČIJ OMEJENE HITROSTI VKLJUČNO Z IZVAJANJEM UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

V sodelovanju z lokalnimi deležniki in javnostjo bodo na nivoju mestne občine uvedena območja omejene hitrosti, kjer bo največja dovoljena hitrost omejena na 20 km/h, 30 km/h ali 40 km/h, s čimer se bo posredno vplivalo tudi na zmanjšanje prometnih obremenitev na dotičnih območjih.

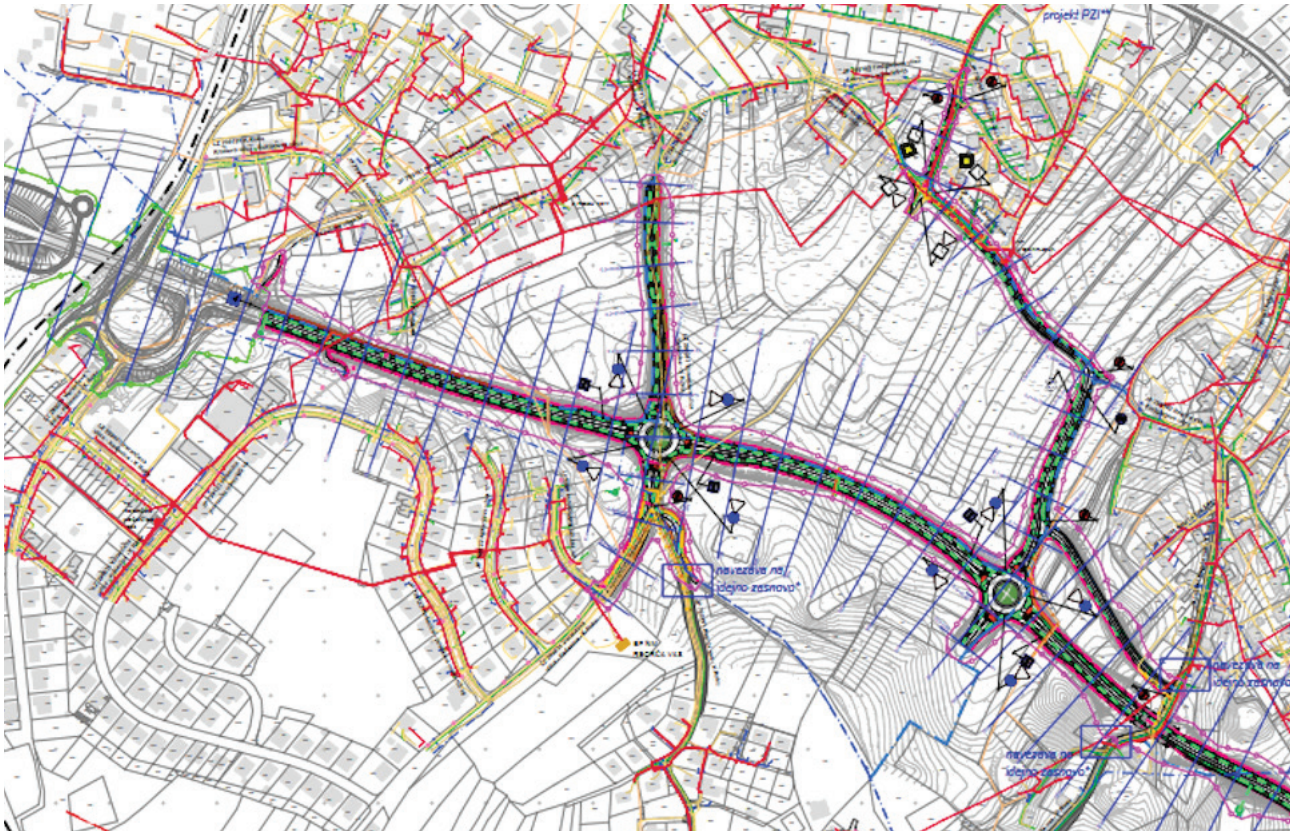
Vsaj 1 (eno) območje / lokacija na leto.

Vzporedno z urejanjem območij omejene hitrosti se bodo vzpostavljale in izvajale tudi naprave in ukrepi za umirjanje prometa primarno na vstopnih točkah v naselja, v območju vzgojno-izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov in v strnjениh urbanih območjih. Glede na funkcijo ceste, gostote prometa in strukture prometnih tokov bodo določeni ukrepi in naprave za umirjanje prometa. Sistemski ukrepi (prometne ureditve), regulativni ukrepi (prometna pravila), opozorilne naprave (optične in zvočne naprave), grbine in ploščadi (prisilno zmanjševanje hitrosti),

zožitve vozišča (pridobivanje novih površin, ki se jih lahko nameni pešcem in kolesarjem), razmejitve smernih vozišč in zamiki osi vozišča (onemogočeno prehitevanje vozil) predstavljajo nabor možnih ukrepov za umirjanje prometa. Vsaj 1 (eno) območje / lokacija na leto.

#### 4. IZGRADNJA JUŽNE ZBIRNE CESTE

Nova južna zbirna cesta se načrtuje z namenom prekrvavitve južnega dela mesta, kjer je z OPN načrtovano območje za razvoj novih stanovanjskih in poslovno stanovanjskih sosek med Šmihelom, Regrčo vasjo, Regršskimi Košenicami in sosesko K Roku in z namenom izboljšanja prometno vozni razmer na obstoječem prometnem omrežju. Na vzhodu se bo navezala na Belokranjsko cesto, na zahodu pa na Šmihelsko cesto oziroma na predvideno zahodno obvozno cesto, ki je načrtovana z Državnim prostorskim načrtom za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. V sklopu južne obvozne ceste bodo urejena štiri krožna križišča ter urejene površine za pešce in kolesarje ter dostopna in sodobno opremljena avtobusna postajališča. Izgradnja južne zbirne ceste načrtovana v letu 2029.



**Slika 40** : Z izgradnjo južne zbirne ceste do prometnega razbremenjevanja južnega predela mesta Novo mesto ter do vzpostavitve dodatnih infrastrukturnih pogojev za zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za pešce, kolesarje in za uporabnike storitev javnega prometa (vir OPPN JZC, MONM).

#### 5. IZGRADNJA SKLENJENEGA OBROČA OBVOZNIH CEST (3RO-HC vzhod, ZAHODNA OBVOZNA CESTA)

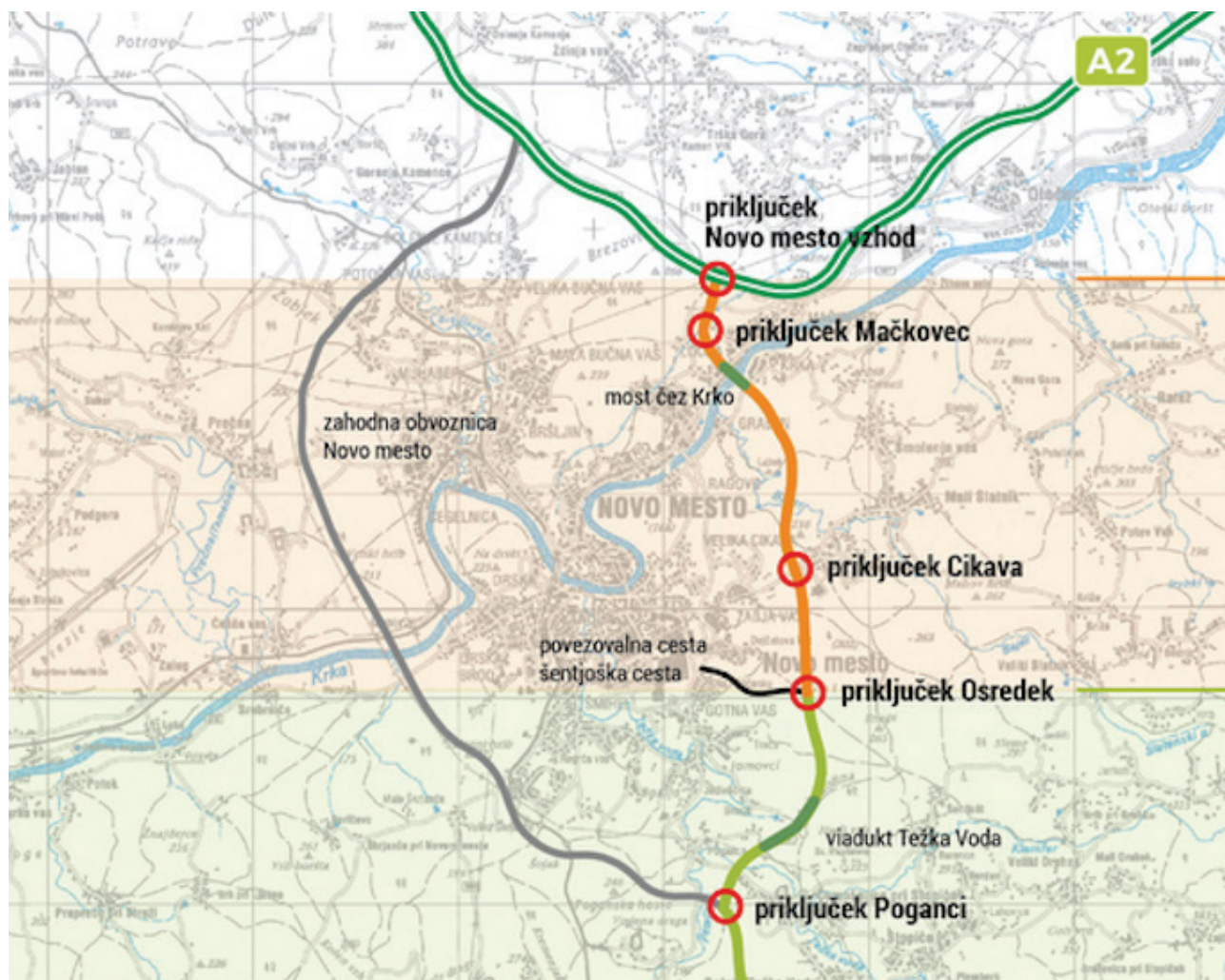
Tranzitni promet in ciljno-izvirni promet sta v glavnem speljana skozi središče mesta Novo mesto zaradi česar prihaja do pogostih vsakodnevnih dinamičnih zastojev pretežno vzdolž glavne ceste G2-105 (Belokranjska cesta – Levičnikova cesta – Andrijaničeva cesta – AC priključek Novo mesto vzhod) ter v območju križišč, ki se nahajajo na odsekih regionalnih cest (Topliška cesta – Kandijska cesta; Seidlova cesta - Ljubljanska cesta in Ljubljanska cesta - Andrijaničeva cesta) zaradi česar se kaže velika potreba po izgradnji obvoznih povezovalnih cest s ciljem razbremenitve obstoječih stanovanjskih območij, izboljšanja dostopnosti širšega občinskega gravitacijskega območja ter izboljšanja povezljivosti mesta med urbanimi bivalnimi območji in šolskimi območji ter trgovsko-poslovnimi območji.

Glavna cesta G2-105 (AC priključek Novo mesto vzhod – Belokranjska cesta) je danes prometno najbolj obremenjena cesta v mestni občini (z izjemo avtoceste), ki na posameznih odsekih beleži več kot 20.000 vozil/dan in preko katere se napajajo največji generatorji prometa v mestu (Krka d. d., Revoz d. d., Gospodarska cona Cikava,...) in nekatera največja trgovska središča (Supernova Novo mesto).

Intenzivno prometno dogajanje v tem širšem območju mesta zmanjšuje atraktivnost javnega prostora, praktično onemogoča dnevna potovanja s kolesi, vpliva na naraščajoč občutek ogroženosti in nelagodja med pešci ter podaljšuje potovalne čase vožnje avtobusov.

Čeprav izgradnja obvoznih cest povečuje prometno povpraševanje motoriziranega prometa, pa izvedba tovrstnih ukrepov omogoča postopno vzpostavitev ustreznih pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti znotraj samih mest. **V mestu Novo mesto se pričakuje prometna razbremenitev mesta na račun preusmeritve glavne tranzitnih in dela ciljno-izvornih potovanj na zahodno obvozno cesto in na 3. razvojno os jug, s čimer se bo tako ponudila možnost za postopno prekategorizacijo nekaterih odsekov državnih cest znotraj mesta, kar bo omogočilo dolgoročno možnost preureditve cest v večnamenske javne prometne površine, kjer bodo nemotorizirani prometni udeleženci dobili večjo veljavo.**

Predvidena izgradnja vzhodne obvozne ceste do leta 2028 ter zahodne do leta 2032.



**Slika 41** ; Z izgradnjo sklenjenega obroča obvoznih cest okrog Novega mesta do postopnega prometnega razbremenjevanja širšega mestnega središča ter do vzpostavitve pogojev za postopno prekategorizacijo cest in preureditev ulic v večnamenske javne prometne površine, kjer bodo pešci, kolesarji in uporabniki storitev mestnega potniškega prometa dobili večjo veljavo (vir DARS).

## 6. UREDITEV PODVOZA ULICE BRŠLJIN

Načrtuje se rekonstrukcija dela Ljubljanske ceste na širšem območju bršljinske železniške postaje v okviru nadgradnje dolenjske železniške proge. Načrtovana rekonstrukcija Ljubljanske ceste vključuje izven nivojska križanja z železniškima progama proti Straži in Ljubljani ter cestama proti Novoteksu in Prečni. Na križišču Ljubljanske ceste s Kettejevim drevoredom, Kočevarjevo ulico in izvozom za Polje harmonije in Elektro bo zgrajeno novo petkrako krožno križišče.

Izgradnja podvoza Bršljin načrtovana v letu 2029.

## 7. UREJANJE KRIŽIŠČ V POVEZAVI Z ZAGOTAVLJANJEM VIŠJEGA NIVOJA PROMETNE VARNOSTI IZVEDLE SE BODO SLEDEČE UREDITVE KRIŽIŠČ:

- 7.1 Ureditev križišča na Straški cesti (pri gostilni Čefidelj), vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje.
- 7.2 Preureditev dvopasovnega krožnega križišča na Ljubljanski cesti (Supernova Mercator).
- 7.3 Ureditev križišča na Otočcu (Šentpeter), vključno z ureditvijo površin za pešce.
- 7.4 Vzpostavljanje manjših mini urbanih krožnih križišč primarno v območjih omejene hitrosti (npr. Mušičeva ulica....).



**Slika 42:** Območje križišča Foersterjeve ulice in Ljubljanske ceste, kjer se bo uredilo izvennivojsko križanje ceste z železniško progo (v okviru projekta »Podvoz Bršljin«).

## 8. UREJANJE MIRUJOČEGA PROMETA

V sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Novo mesto (NIPP MONM) se bodo podrobneje načrtovali in predvideli sledeči ukrepi:

- 8.1 Dograditev in zagotovitev parkirnih kapacitet za razvoj mestnega jedra (npr. parkirna hiša Loka, Trgograd – etaža, Kapitelj – za stanovalce,...).
- 8.2 Urejanje parkirišč K+R in parkirišč za kratkotrajno parkiranje pred objekti družbenih dejavnosti. Za razbremenitev ožjega okoliša objektov od motoriziranega prometa (npr. 2. faza ureditve pri OŠ Grm).
- 8.3 Ureditev večnamenskih javnih parkirišč na obrobju mesta, ki bodo omogočale celodnevno cenovno dostopno parkiranje.
- 8.4 Sprotno optimiziranje cenovne politike mirujočega prometa v MO Novo mesto, ki mora temeljiti na načelu: bližje mestnemu središču, tem dražje in kratkotrajno parkiranje, ter bolj oddaljeno od mestnega središča tem cenejše in dolgotrajnejše parkiranje.
- 8.5 Ob pomembnejših prometnicah, predvsem pa ob avtocestnih priključkih in v okviru gospodarskih con, se zagotovijo in označijo parkirišča za tovorna vozila (namensko za čakanje tovornih vozil).



Izvedbeni del občinske  
celostne prometne  
strategije

## 13. Akcijski načrt

Akcijski načrt vsebuje pregled vseh tistih aktivnosti, s katerimi bo mestna občina uresničila strateška izhodišča in uravnoteženo naslavljala vse potovalne načine ter druge prometne podsisteme. Akcijski načrt obsega zbir ukrepov za vsak strateški steber posebej z zastavljenim časovnim rokom njihove izvedbe do vključno leta 2031 (7- letno obdobje). Nekateri bolj kompleksni (državni) infrastrukturni ukrepi, vezani na izgradnjo sklenjenega obroča obvoznih cest okrog Novega mesta, imajo zastavljen daljši časovni rok.

**Tabela 21**; Akcijski načrt ukrepov za krovni strateški steber »Celostno prometno načrtovanje«.

### Krovni strateški steber - celostno prometno načrtovanje

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1	Izdelana in na Mestnem svetu Mestne občine Novo mesto sprejeta Občinska celostna prometna strategija (OCPS MONM) ter njena prenova po preteku sedmih let.	izdelava: do 50.000 € prenova: do 60.000 €	MONM, ZI	izdelava: 2025  prenova: po letu 2031	proračun MONM, MOPE, SPS
2 <sup>1</sup>	Vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja obveznih OCPS kazalnikov (učinki in izvedba). Uvedba nove proračunske postavke "Spremljanje obveznih kazalnikov OCPS 2025-2032" za področje "Promet, prometna infrastruktura in komunikacije".  Redno poročanje pristojnemu ministristvu za prometno politiko in objavljanje na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti in na občinski spletni strani.	uvedba proračunske postavke: brez stroškov  500 €/leto za pripravo, oddajo in objavo poročil	MONM, ZI	2025-2032	proračun MONM, MOPE
	Izvedba ankete v osnovnih šolah - "Potovalne navade učencev v osnovnih šolah v Mestni občini Novo mesto". Na merodajnem vzorcu N=400 učencev.	1.200 €/leto			
	Izvedba ankete v podjetjih - "Potovalne navade zaposlenih v podjetjih v Mestni občini Novo mesto". Na merodajnem vzorcu N=300 zaposlenih.	1.500 €/leto			
	Izvedba kordonskega štetja prometa in potnikov na treh presekih cest v mestu Novo mesto (Šmihelski most, Kandijski most, Levičnikova cesta) - "Struktura prometnih tokov, delež potnikov".	1.500 €/leto			

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
3 <sup>2</sup>	Izvedba ankete za splošno javnost - "Zadovoljstvo s stanjem prometa v Novem mestu". Na merodajnem vzorcu N=400 prebivalcev.  V sklopu prenove OCPS.	3.500 €	MONM, ZI	2031-2033	proračun MONM, MOPE
4	Izvedba meritev prometa pešcev in kolesarjev z avtomatskimi števci prometa na Štukljevi brvi in na Jakčevi oziroma Ragovski ulici ter obdelava podatkov (monitoring in evalvacija).	3.500€/leto	MONM	2025-2032	proračun MONM
5 <sup>3</sup>	Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Novo mesto (NIPP MONM).	do 45.000 €	MONM, ZI	2026-2028	proračun MONM, MOPE
6	Izdelava, ažuriranje in digitalizacija načrtov šolskih poti za vse osnovne in podružnične šole.  V skladu s »Smernicami za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti.	1.500 € pavšalni stroški dela SPVCP	SPVCP, OŠ	2025-2031	proračun MONM
7 <sup>4</sup>	Sodelovanje z lokalnimi društvi in sledenje zakonsko predpisanim zahtevam glede urejanja in zagotavljanja dostopnosti prometnega okolja v občini (s poudarkom na gibalno oviranih, slepih in slabovidnih, gluhih in naglušnih, starejših in vseh drugih, ki imajo težave z dostopom do prostora, informacij in storitev).	do 3.500 €/leto	MONM, NVO, SPVCP, RC	2025-2031	proračun MONM
8	Izdelava makroskopskega prometnega modela za celotno Mestno občino Novo mesto.	50.000 €	DRSI, MONM	2028-2029	proračun MONM, DRSI
9	Sodelovanje v vsakoletni vseevropski iniciativi "Evropski teden mobilnosti", za katerega se pripravijo programska izhodišča vezana na tematiko, ki jo bo ETM v posameznem letu naslavljal.	3.000 €/leto	MONM, ZI	2025-2031	proračun MONM, MOPE, SS, ES, SPS
10 <sup>5</sup>	Aktivno sodelovanje pri prijavi projektov s področja trajnostne mobilnosti na različne nacionalne in evropske razpise s ciljem pridobitve dodatnih virov sofinanciranja ukrepov s področja trajnostne mobilnosti.	do 10 % vrednosti projekta (v primeru izbora ZI)	MONM,ZI	2025-2031	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
11	Aktivno sodelovanje z Regijskim centrom mobilnosti (RCM) za Jugovzhodno Slovenijo pri pripravi RCPS in regionalnih projektih mobilnosti.		MONM	2025–2031	proračun MONM
12 <sup>6</sup>	Priprava rednih promocijskih, ozaveščevalnih in izobraževalnih akcij o trajnostni mobilnosti in izvajanju ukrepov.	5.000 €/leto	MONM, SPVCP, NVO, RC, OŠ, SŠ, ZI	vzpostavitve v letu 2026  izvajanje 2026–2031	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
13	Udeležba zaposlenih v občinski upravi na izobraževanjih ali delavnicah z namenom izmenjave izkušenj iz primerov dobrih praks na področju trajnostne mobilnosti (npr. udeležba na vsakoletni konferenci za trajnostno mobilnost, na strokovnih posvetih ob obeležitvi svetovnega dneva trajnostne mobilnosti,...).	500 €/leto (potni stroški, dnevnice in kotizacija za en dogodek za 2 osebi)	MONM	2026–2031	proračun MONM
14 <sup>7</sup>	Izdelava mobilnostnega načrta za Šolski center Novo mesto, ki celovito obravnava dostopnost lokacije z vidika izboljšanja razmer za trajnostne potovalne načine.	25.000 €	ŠCNM, MONM, SPVCP	2026–2029	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Finančna ocena je brez DDV.

#### Legenda:

**MONM** – Mestna občina Novo mesto; **MOPE** – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; **ZI** – Zunanji izvajalec / institucija; **NVO** – Nevladne organizacije; **RC** – Razvojni centri; **OŠ** – Osnovna šola; **SŠ** – Srednja šola; **ŠCNM** – Šolski center Novo mesto; **SPVCP** – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; **SS** – sponzorska sredstva; **CTN** – Celostne teritorialne naložbe, **ESRR** – Evropski sklad za regionalni razvoj, **KS** – Kohezijski sklad; **SPS** – Sklad za podnebne spremembe; **ES** – Eko sklad.

#### Ključne opombe:

<sup>1</sup> V primeru izbora zunanjega izvajalca, ki pripravi in izvede anketne raziskave ter izdela vsa končna poročila (poročila za pristojno ministrstvo za prometno politiko glede spremljanja kazalnikov OCPS). V primeru, da mestna občina določene raziskave izvede sama, se vsled temu lahko znižajo stroški vsakoletnega spremljanja obveznih kazalnikov.

<sup>2</sup> Okvirna finančna ocena v primeru, da se za izvedbo anketne raziskave najame zunanja strokovna institucija, ki je specializirana za tovrstne javnomnenjske raziskave (metoda zbiranja podatkov CATI, CAWI,...).

<sup>3</sup> Okvirno finančno oceno opredeljuje Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih. Izdelava NIPP-a se giblje v stroškovnem rangu izdelave NUML-a. Višina sofinanciranja izdelave NUML je določena v višini 1€/prebivalca s stalim prebivališčem v Mestni občini Novo mesto. Enako je bilo upoštevano za izdelavo NIPP-a.

<sup>4</sup> Za ukrepe št. 7, 10 in 11 se predvidevajo stroški dela lastnega kadra in sicer do višine 10 % letne bruto plače enega zaposlenega v občinski upravi.

<sup>5</sup> Okvirna finančna ocena v primeru najema zunanjega izvajalca, v kolikor se mestna občina zanj odloči (spremljanje razpisov, priprava dokumentacije, prevod dokumentacije v tuji jezik...). V povprečju se strošek giblje okrog 10 % glede na vrednost operacije/projekta.

<sup>6</sup> Za izvedbo izobraževalnih in promocijskih dogodkov je možno pridobiti dodatne vire sofinanciranja s strani Eko sklada iz naslova sofinanciranja podnebnih programov vsebinskih mrež nevladnih organizacij za področje trajnostne mobilnosti. Možne aktivnosti: vzpostavitev in izvedba preventivnih in izobraževalnih delavnic in seminarjev glede varne uporabe koles, e-koles in e-skirojev ter glede poznavanja cestno-prometnih predpisov za različne ciljne in starostne skupine prebivalcev.

<sup>7</sup> V skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN, Uradni list RS, št. 130/22, 26. člen in 38. člen) in v skladu s Pravilnikom o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih (9. člen in 10. člen) je izdelava mobilnostnega načrta, v kolikor je predvidena v OCPS, upravičena do sofinanciranja iz državnega proračuna. V skladu z 11. členom (višina sofinanciranja NUML in MN) Pravilnika o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih je določena višina sofinanciranja priprave MN glede na število zaposlenih in vrsto dejavnosti.«

Mobilnostni načrti se izdelujejo v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove, januar 2019.

Pravilnik o prostorskih ureditvah in vrstah objektov, ki so veliki generatorji prometa je še v pripravi, iz osnutka predloga Pravilnika pa šolski centri spadajo med velike generatorje prometa (VGP).

Tabela 22 ; Akcijski načrt ukrepov za obvezni strateški steber »peš promet«.

## Obvezni strateški steber - peš promet

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1	Celovito urbanistično, arhitekturno in krajinsko arhitekturno urejanje odprtih javnih površin mestnega središča Novega mesta.  Vsaj 3 (tri) območja do 2031.	30.000 €/leto	MONM, DRSI	2025–2031	proračun MONM, DRSI, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
2	Vključevanje načel trajnostne mobilnosti in ciljev OCPS v prostorsko in investicijsko urejanje osrednjih jeder naselij in sosek (npr. OPPN Labod, Otočec, Kandija-TPV).  Vsaj 3 (tri) območja do 2031.	brez stroškov	MONM	2025–2031	brez stroškov
3	Spodbujanje investitorjev k urejanju kakovostnega dostopa do objektov peš in urejanje dodatnih odsekov omrežja peš povezav, ki vodijo do njihove lokacije.	brez stroškov	MONM	2025–2031	brez stroškov
4	Odpravljanje ovir za gibalno ovirane v sodelovanju z ustreznimi društvi.  Vsaj 1 (eno) območje na leto.	10.000 €/leto	MONM	2025–2031	proračun MONM
5	Urejanje oziroma nadgradnja zelenih površin ob najpomembnejših poteh za pešce.  Vsaj 3 (tri) območja do 2031.	25.000 €/leto	MONM, DRSI	2025–2031	proračun MONM, DRSI, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
6 <sup>1</sup>	<b>Optimizacija obstoječih prehodov za pešce in kolesarje</b> (možni ukrepi: zagotovitev preglednosti, zagotovitev čakalnih površin, umestitev klančin in taktilnih sistemov za gibalno ovirane osebe, nižanje robnikov, vgradnja svetlobnih utripalnikov v vozišče, osvetlitev prehodov, označitev prehoda, postavitve zaščitnih labirint ograj, uvedba semaforizacije, odstranitev hortikulture,...).  ali  <b>umestitev novih opremljenih prehodov za pešce in kolesarje</b> (popolnoma nova lokacija ali lokacija, kjer se prehod ukinja in se ga prestavlja na istem cestnem odseku na drugo lokacijo).  Vsaj 7 (sedem) optimiziranih ali novih prehodov do 2031.	do 22.500 €/leto	MONM, DRSI, SPVCP	2025–2031	proračun MONM, DRSI, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
7	Urejanje cestne razsvetljave za izboljšanje vidljivosti pešcev in kolesarjev.  Vsaj 3 (tri) območja na leto.	200.000 €/leto	MONM, DRSI, SPVCP	2025–2031	proračun MONM, DRSI, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
8	Izgradnja dodatnih večnamenskih brvi za pešce in kolesarje (3RO-HC vzhod in obvozna cesta zahod).	12,5 mio €	DARS, DRSI, MONM	2025–2032	proračun MONM, DRSI, DARS, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
<b>Ureditev varnih in udobnih površin za pešce ob občinskih cestah in v sklopu projektov, ki so v pristojnosti občine.</b>					
9	Izgradnja manjkajočih površin za pešce v središču naselja Otočec (Šentpeter).	0,8 mio €	MONM	2028	proračun MONM
10	Izgradnja pločnika Zajčji Vrh pri Stopičah - Dolž.	3,6 mio €	MONM	2030	proračun MONM
11	Izgradnja pločnika - Ulica ob Težki vodi.	0,5 mio €	MONM	2030	proračun MONM
12	Izgradnja pločnika - Ulica Marjana Kozine.	0,5 mio €	MONM	2027	proračun MONM
13	Izgradnja pločnika in zavarovanje železniškega prehoda v naselju Potočna vas.	150.000 €	MONM in SŽ	2027	proračun MONM, MZI, SŽ, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
14	Prenova in izboljšanje infrastrukture za pešce v sklopu izgradnje kolesarske povezave ob Ljubljanski cesti – odsek 4 (TUS - 20) - od križišča s Kočevarjevo (pri Policijski upravi NM) do križišča V Brezov Log.	1 mio €	MONM	2028	proračun MONM
15	Prenova in izboljšanje infrastrukture za pešce v sklopu izgradnje kolesarske povezave ob Straški cesti (TUS - 22) - križišče pri gostilni Čefidelj.	30.000 €	MONM	2030	proračun MONM
16	Prenova in izboljšanje infrastrukture za pešce v sklopu izgradnje kolesarske povezave ob Šmarješki cesti (TUS - 23).	3 mio €	MONM	2027	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
17	Prenova in izboljšanje infrastrukture za pešce v sklopu izgradnje kolesarske povezave Seidlova cesta–Ločenski most (Plava Laguna) (TUS - 24).	3 mio €	MONM	2026	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
18	Prenova in izboljšanje infrastrukture za pešce v sklopu izgradnje kolesarske povezave Seidlova cesta – Motoroil (TUS - 26).	1,5 mio €	MONM	2025	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
19	Prenova in izboljšanje infrastrukture za pešce v sklopu izgradnje kolesarske povezave Jakčeva ulica – Ragovska ulica (TUS - 27).	4 mio €	MONM	2027	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
20	Kolesarska in peš povezava Češča vas (TUS - 28).	4 mio €	MONM	2029	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
21	Kolesarska in peš povezava Podbreznik (TUS - 29).	0,6 mio €	MONM	2029	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
22	Prenova in izboljšanje infrastrukture za pešce in kolesarje v sklopu prenove Šegove ulice.	0,5 mio €	MONM	2030	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
23	Izvedba drugih infrastrukturnih izboljšav in manj zahtevnih ukrepov za izboljšanje pogojev za pešce - zaris pasu za pešce, gradnja manjkajočih odsekov pločnikov,...	30.000 €/leto	MONM	2025–2031	proračun MONM
<b>Ureditev varnih in udobnih površin za pešce ob državnih cestah in v sklopu projektov, ki so v pristojnosti države</b>					
24	Projekt ureditve podvoza ulice Bršljin skupaj z ureditvijo peščevih in kolesarskih površin v delu Ljubljanske ceste (med križiščem s Kolodvorsko ulico in križiščem BTC).	25 mio €	DRSI, MONM	2030	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
25	Razširitev mostu na Levičnikovi cesti s ciljem umestitve dovolj širokih površin za pešce in kolesarje - ob pogoju predhodne ureditve obvoznih cest mesta.	3 mio €	DRSI, MONM	po letu 2032	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
26	Kolesarska in peš povezava Črmošnjice - Stopiče.	1,2 mio €	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
27	Kolesarska in peš povezava skozi naselje Petelinjek.	0,1 mio €	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
28	Izgradnja pločnika v Birčni vasi.	0,9 mio €	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
29	Izgradnja pločnika v Uršnih Selih.	0,5 mio €	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
30	Izgradnja pločnika v naselju Laze.	130.000 €	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
31	Izgradnja pločnika na Župnci v sklopu urejanja regionalne kolesarske povezave.	70.000 €	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
32	Ureditev križišča Šmihelske in Westrove ulice skupaj z ureditvijo železniškega nivojskega prehoda.	2,5 mio €	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Finančna ocena je brez DDV.

#### Legenda:

**MONM** – Mestna občina Novo mesto; **DARS** – Družba za avtoceste Republike Slovenije; **MOPE** – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; **MZI** – Ministrstvo za infrastrukturo; **DRSI** – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; **SŽ** – Slovenske železnice; **SPVCP** – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; **CTN** – Celostne teritorialne naložbe; **ESRR** – Evropski sklad za regionalni razvoj; **KS** – Kohezijski sklad; **SPS** – Sklad za podnebne spremembe; **ES** – Eko sklad.

#### Ključne opombe:

<sup>1</sup> Končna cena je odvisna od urejanja in opremljanja prehodov za pešce in kolesarje. V primeru, da se obstoječi prehod za pešce zgolj nadgrajuje s talnim taktinim vodilnim sistemom, je strošek posega ocenjen na okrog 1.500 €. V primeru, da se obstoječi prehod opremlja z javno razsvetljavo in z bičem nad njim, je strošek opremljanja prehoda ocenjen na 10.000 €. Do vrednosti 22.500 € se ocenjuje strošek umestitve novega, deniveliranega, osvetljenega ter polno opremljenega prehoda za pešce in kolesarje. V primeru uvedbe semaforizacije prehoda se lahko strošek opremljanja prehoda poveča še za dodatnih 10.000 €.

Tabela 23 ; Akcijski načrt ukrepov za obvezni strateški steber »kolesarski promet«.

## Obvezni strateški steber - kolesarski promet

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1	Vključevanje načel trajnostne mobilnosti in ciljev OCPS v prostorsko in investicijsko urejanje osrednjih jeder naselij in sosesk (npr. OPPN Labod, Otočec, Kandija-TPV).	glej ukrep št. 2 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MONM	2025-2031	brez stroškov
2	Preveritev možnosti in vzpostavitev kolesarskih pasov na cestah nižjih kategorij.	15.000 €/leto	MONM	2025-2031	proračun MONM
3	Zagotovitev vodenja prometa kolesarjev v nasprotni smeri uvedenega enosmernega prometnega režima.	4.000 €/leto	MONM	2025-2031	proračun MONM
4	Ureditev stojal in kolesarnic pred javnimi ustanovami, ki so v lasti ali upravljanju mestne občine.	do 30.000 €/leto	MONM	2025-2031	proračun MONM
5	Sofinanciranje urejanja stojal in kolesarnic pred javnimi objekti in večjimi stanovanjskimi objekti v zasebni lasti.	50.000 €/skupaj v vseh letih	MONM	2025-2031	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
6	Izgradnja dodatnih večnamenskih brvi za pešce in kolesarje (3RO-HC vzhod in obvozna cesta zahod).	glej ukrep št. 8 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	DARS, DRSI, MONM	2025-2032	proračun MONM, DRSI, DARS, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
<b>Ureditev kolesarskih povezav ob občinskih cestah in v sklopu projektov, ki so v pristojnosti občine</b>					
7	Kolesarska povezava ob Ljubljanski cesti – odsek 1 (TUS - 17) – od križišča Seidlove do Kolodvorske ulice.	0,8 mio €	DRSI, MONM	2031	proračun MONM
8	Kolesarska povezava ob Ljubljanski cesti – odsek 4 (TUS - 20) – od križišča s Kočevarjevo ulico (pri Policijski upravi NM) do križišča V Brezov Log.	0,3 mio €	MONM	2031	proračun MONM
9	Kolesarska povezava ob Straški cesti (TUS - 22) – križišče pri gostilni Čefidelj.	0,1 mio €	MONM	2031	proračun MONM
10	Kolesarska povezava ob Šmarješki cesti (TUS - 23).	glej ukrep št. 16 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MONM	2027	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
11	Kolesarska povezava Seidlova cesta – Ločenski most (TUS - 24).	glej ukrep št. 17 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MONM	2026	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
12	Kolesarska povezava Seidlova cesta – Motoroil (TUS - 26).	glej ukrep št. 18 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MONM	2025	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
13	Kolesarska povezava Jakčeva ulica – Ragovska ulica (TUS - 27).	glej ukrep št. 19 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MONM	2027	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
14	Kolesarska povezava Češča vas (TUS - 28) - od Olimpijskega centra NM do BTC Češča vas.	glej ukrep št. 20 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MONM	2029	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
15	Kolesarska in peš povezava Podbreznik (TUS - 29) - od Štukljeve brvi do Podbreznika.	glej ukrep št. 21 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MONM	2029	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
16	Prenova in izboljšanje infrastrukture za pešce in kolesarje v sklopu prenove Šegove ulice.	glej ukrep št. 22 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MONM	2030	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
17	Kolesarska povezava Pletenka - Bajnof.	0,7 mio €	MONM	2025	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
18	Kolesarska povezava ulica Pod Trško goro (povezava Šmarješke ceste in Otoške ceste).	240.000 €	ZS, pogodba o opremljanju z MONM	2026	proračun MONM, ZS
19	Uvedba spremenjenega prometnega režima na lokalni cesti skozi Lešnico za zagotovitev sklenjene kolesarske povezave Novo mesto - Otočec.	50.000 €	MONM	2027	proračun MONM

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
<b>Ureditev kolesarskih povezav ob državnih cestah in v sklopu projektov, ki so v pristojnosti države</b>					
20	Projekt ureditve podvoza ulice Bršljin skupaj z ureditvijo peščevih in kolesarskih površin v delu Ljubljanske ceste (med križiščem s Kolodvorsko ulico in križiščem BTC).	glej ukrep št. 24 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	DRSI	2030	proračun DRSI, MONM
21	Razširitev mostu na Levičnikovi cesti s ciljem umestitve dovolj širokih površin za pešce in kolesarje - ob pogoju predhodne ureditve obvoznih cest mesta.	glej ukrep št. 25 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	DRSI, MONM	po letu 2032	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
22	Kolesarska in peš povezava Črmošnjice - Stopiče.	glej ukrep št. 26 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
23	Kolesarska in peš povezava skozi naselje Petelinjek.	glej ukrep št. 27 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
24	Kolesarska povezava ob Kandijski cesti (TUS-16) - ob pogoju predhodne ureditve obvoznih cest mesta.	0,5 mio €	DRSI, MONM	po letu 2032	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
25	Kolesarska povezava Šmihelski most - Kandija (TUS - 25) - ob pogoju predhodne ureditve obvoznih cest mesta.	0,7 mio €	DRSI, MONM	po letu 2032	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
26	Ureditev manjkajočih odsekov kolesarskih površin ob Belokranjski cesti.	0,7 mio €	DRSI, MONM	po letu 2032	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
27	Kolesarska povezava ob Šentjernejski cesti.	1,1 mio €	DRSI, MONM	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Finančna ocena je brez DDV.

**Legenda:**

**MONM** – Mestna občina Novo mesto; **MOPE** – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; **ZI** – Zunanji izvajalec / institucija; **RC** – Razvojni centri; **OŠ** – Osnovna šola; **SPVCP** – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; **CTN** – Celostne teritorialne naložbe, **ESRR** – Evropski sklad za regionalni razvoj, **KS** – Kohezijski sklad; **SPS** – Sklad za podnebne spremembe; **ES** – Eko sklad.

Tabela 24 ; Akcijski načrt ukrepov za obvezni strateški steber »javni potniški promet«.

## Obvezni strateški steber – javni potniški promet

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1	Izdelava študije optimizacije izvajanja mestnega potniškega prometa (MPP).	do 25.000 €	MONM, IJPP, ZI	2025–2028	proračun MONM
2	Uvedba prevoza na poziv, kjer je značilno majhno povpraševanje po storitvah JPP.	150.000 €/leto	MONM	2028–2031	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
3	Integracija mestne vozovnice z vozovnico za medkrajevni avtobusni promet na območju mestne občine Novo mesto z namenom zagotavljanja dodatne in cenovno ugodne oblike potovanja do zelenega cilja med mestom in zaledjem občine.	5.000 €	MONM, DUJPP, IJPP	2025–2031	proračun MONM
4 <sup>1</sup>	<p>Umeščanje novih in urejanje obstoječih avtobusnih postajališč:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ureditev čakališč, postavitvev nadstrešnic, postavitvev tabel o voznih redih, postavitvev sedežev, osvetlitev čakališč, zagotavljanje elektronskega medija s prikazom časa prihoda/odhoda avtobusov,...).</li> <li>- prilagajanje obstoječih avtobusnih postajališč potrebam oseb z zmanjšano mobilnostjo (npr. zagotovitev čakalnih površin in vzporednih komunikacijskih poti ter njihovo opremljanje s talnim taktilnim vodilnim sistemom za slepe in slabovidne).</li> </ul> <p>Vsaj 1 (en) par novih ali optimiziranih avtobusnih postajališč na leto.</p> <p>Vsaj 1 (eno) novo ali optimizirano avtobusno postajališče na leto.</p>	do 28.000 €/leto	MONM, DRSI, SPVCP	2025–2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
5	Aktivno sodelovanje Mestne občine Novo mesto pri povečanju povezav v medkrajevnem avtobusnem prometu, s ciljem povečanja dostopnosti in kakovosti javnega prevoza primarno pri navezavi na zaledne občine.	brez stroškov	MONM, IJPP, DUJPP, SO	2025–2031	brez stroškov

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
6	Sodelovanje mestne občine pri urešničevanju vizije razvoja nadgradnje železniškega omrežja in železniškega prometa (Vizija 2050+), zaradi predvidene nadgradnje železniških prog "Ivančna Gorica - Novo mesto - Birčna vas" in "Novo mesto - Metlika - HR" ter načrtovane nove železniške proge "Novo mesto - Dobova".	brez stroškov	MONM, MZI, DŽŽUP	2025–2031	brez stroškov
7	Nadgradnja programa mobilnosti za starejše "Rudi" (npr. širitev seznama prostovoljnih voznikov, krepitev voznega parka z dodatnim električnim vozilom, vzpostavitev nadzora nad izvajanjem programa, sprotna optimizacija programa glede na spreminjajoče se demografske trende v mestni občini,...).	do 35.000 € (za nakup novega električnega vozila in zavarovanje vozila)  do 12.500 €/leto za vzdrževanje programa (najemnina, polnjenje, zavarovanje in registracija vozil, servisi, gume...)	MONM, ZI	2025–2031 (sprotna nadgradnja programa, vzdrževanje programa)  2028 (nakup dodatnega električnega vozila)	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
8	Načrtovanje in vzpostavitev Središča električne mobilnosti (SEM) v naselju Brezovica pri Stopičah za polnjenje električnih avtobusov.	6 mio €	MONM, ELES	2029	proračun MONM, ELES, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
9	Vzpostavitev potniškega centra Novo mesto - ureditev železniškega postajališča in avtobusne postaje Novo mesto.	rezultat študije, do- ločitve višine sofinanciranja	MZI, MONM	do 2032	proračun MONM, MZI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
10 <sup>2</sup>	Krepitev voznega parka mestnih avtobusov z novimi električnimi avtobusi za namene izvajanja MPP.	2 mio €	MONM	2029	proračun MONM, MOPE, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Finančna ocena je brez DDV.

#### Legenda:

**MONM** – Mestna občina Novo mesto; **MOPE** – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; **MZI** – Ministrstvo za infrastrukturo; **DRSI** – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; **DŽŽUP** – Direktorat za železnice, žičnice in upravljanje prometa; **DUJPP** – Družba za upravljanje javnega potniškega prometa; **IJPP** – Izvajalec javnega potniškega prometa; **ELES** – Operater prenosnega električnega omrežja; **SPVCP** – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; **SO** – Sosednje občine; **ZI** – Zunanji izvajalec / institucija; **CTN** – Celostne teritorialne naložbe, **ESRR** – Evropski sklad za regionalni razvoj, **KS** – Kohezijski sklad; **SPS** – Sklad za podnebne spremembe; **ES** – Eko sklad.

#### Ključne opombe:

<sup>1</sup> V finančni oceni zajet strošek ureditve enega avtobusnega postajališča na novo (parkirni BUS boks v niši s postavko 12.600 €, čakalnica z opremo 4.200 €, taktilni vodilni sistem 3.200 € in vzporedni pločnik s čakališčem s postavko 6.300 €). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in hišnih priključkov, postavitve javne razsvetljave ter prestavitve komunalnih vodov.

<sup>2</sup> Cenovni razpon električnih avtobusov je velik in je odvisen od številnih kriterijev. Poreklo države proizvajalke, dimenzijske karakteristike, pričakovana življenjska doba in uporabnost, število sedežev, število stojšč, skupno število potniških mest, opremljenost vozila, vrsta motorja oz. zmogljivost baterij, energijska učinkovitost, vgrajeni varnostni sistemi in funkcije predstavljajo ključne kriterije, ki prispevajo k temu, da je cenovni razpon avtobusov lahko izredno velik. Za izvajanje mestnega prevoza potnikov v mestni občini ni potreb po nakupih velikih in dragih avtobusov, katerih cena na trgu dosega tudi do 1 mio €, ampak predvsem manjših in z nižjimi sedežnimi kapacitetami. Prav tako je velik cenovni razpon polnilnih postaj. V finančni oceni upoštevan nakup do 5-ih električnih avtobusov.

**Tabela 25** ; Akcijski načrt ukrepov za obvezni strateški steber »osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom«.

## Obvezni strateški steber – osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1	Priprava strokovnih podlag za določitev območij prijaznega prometa (OPP).	30.000 €	MONM, DRSI	2025–2031	proračun MONM, MOPE
2 <sup>1</sup>	Redno in načrtno investicijsko vzdrževanje cestnega omrežja, vključno s površinami za pešce in kolesarje (npr. odprava mrežastih razpok, posedkov, odprava zastajanja vode na cestišču, odprava posledic zmrzali, utrjevanje bankin,...).  Manjša vsakoletna osnovna vzdrževalna dela. V obsegu vsaj 1 km na leto.	1 mio €/leto	MONM, DRSI	2025–2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
3 <sup>2</sup>	Sistematično uvajanje (in nadgradnja) območij omejene hitrosti in izvajanje ukrepov za umirjanje prometa (vstopne točke v naseljih in v območju vzgojno-izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov in v strnjenih urbanih območjih).  Vsaj 1 (eno) območje / lokacija na leto.	do 50.000 €/leto	MONM, DRSI	2025–2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
4	Izgradnja Južne zbirne ceste z namenom omogočanja urbanega razvoja južnega dela mesta in razbremenitve obstoječih stanovanjskih cest na območju Šmihela, Regrče vasi in Kandijske ceste.	21 mio €	MONM	2029	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
5	Izgradnja sklenjenega obroča obvoznih cest (3RO-HC vzhod in obvozna cesta zahod).	rezultat študije, določitev višine sofinanciranja	DRSI, DARS	do leta 2028 vzhodna obvozna cesta  do leta 2032 zahodna obvozna cesta	proračun DRSI, DARS

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
6	Ureditev križišča na Straški cesti (pri gostilni Čefidelj), vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje.	do 750.000 € (v primeru celovite rekonstrukcije križišča)	MONM	2030	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
7	Preureditev dvopasovnega krožnega križišča na Ljubljanski cesti (pri Supernova Mercator).	rezultat študije, določitev višine sofinanciranja	MONM, DRSI	do 2032	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
8	Ureditev križišča na Otočcu (Šentpeter), vključno z ureditvijo površin za pešce.	glej ukrep št. 9 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MONM	2028	proračun MONM
9	Projekt ureditve podvoza ulice Bršljin skupaj z ureditvijo peščevih in kolesarskih površin v delu Ljubljanske ceste (med križiščem s Kolodvorsko in križiščem BTC).	glej ukrep št. 24 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	DRSI	2030	proračun DRSI, MONM
10	Dograditev in zagotovitev parkirnih kapacitet za razvoj mestnega jedra (npr. parkirna hiša Loka, Trgograd - etaža, Kapitelj - za stanovalce,...).  Ukrep potrebno podrobneje načrtovati v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Novo mesto.	ocena stroška vezana na ukrep po izdelavi NIPP-a	MONM	do leta 2032	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
11	Urejanje parkirišč K+R in parkirišč za kratkotrajno parkiranje pred objekti družbenih dejavnosti. Za razbremenitev ožjega okoliša objektov od motoriziranega prometa (npr. 2. faza ureditve pri OŠ Grm,...).  Ukrep potrebno podrobneje načrtovati v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Novo mesto.	ocena stroška vezana na ukrep po izdelavi NIPP-a	MONM	do leta 2032	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)
12	Ureditev večnamenskih javnih parkirišč na obrobju, ki omogočajo celodnevno cenovno dostopno parkiranje.  Ukrep potrebno podrobneje načrtovati v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Novo mesto.	ocena stroška vezana na ukrep po izdelavi NIPP-a	MONM	do leta 2032	proračun MONM, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
13	<p>Sprotno optimiziranje cenovne politike mirujočega prometa v MO Novo mesto, ki mora temeljiti na načelu: bližje mestnemu središču, tem dražje in kratkotrajno parkiranje, ter bolj oddaljeno od mestnega središča tem cenejše in dolgotrajnejše parkiranje.</p> <p>Ukrep potrebno podrobneje načrtovati v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Novo mesto.</p>	brez stroškov (potencialni stroški se ovrednotijo v načrtu NIPP)	MONM	2026–2032	brez stroškov
14 <sup>3</sup>	<p>Ob pomembnejših prometnicah, predvsem pa ob avtocestnih priključkih in v okviru gospodarskih con, se zagotovijo in označijo parkirišča za tovorna vozila (namensko za čakanje tovornih vozil).</p> <p>Vsaj 1 (eno) območje z do 10 PM za tovorna vozila do leta 2031.</p> <p>Ukrep potrebno podrobneje načrtovati v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Novo mesto.</p>	<p>150.000 €</p> <p>(natančnejši stroški se ovrednotijo v načrtu NIPP)</p>	MONM, DRSI	2031	proračun MONM, DRSI, EU sredstva (CTN, ESRR, KS)

Finančna ocena je brez DDV.

#### Legenda:

**MONM** – Mestna občina Novo mesto; **DARS** – Družba za avtoceste Republike Slovenije; **MOPE** – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; **DRSI** – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; **CTN** – Celostne teritorialne naložbe, **ESRR** – Evropski sklad za regionalni razvoj, **KS** – Kohezijski sklad.

#### Ključne opombe:

<sup>1</sup> - V finančni oceni niso upoštevani stroški obnove ali dograditve komunalnih vodov.

<sup>2</sup> - Cenovni razpon vzpostavitve in izvedbe naprav in ukrepov za umirjanje prometa je velik in je odvisen od izbora ukrepov. Na primer sistemski in regulativni ukrepi zahtevajo manjše finančne vložke, medtem, ko infrastrukturni ukrepi, ki posegajo v infrastrukturo, pa zahtevajo višje finančne vložke.

<sup>3</sup> - Podoben ukrep z naslovom "Ureditev in označitev večjega parkirišča za parkiranje in čakanje tovornjakov" je imela že zavedeno predhodna CPS MONM iz leta 2017, v okviru ukrepa št. 139 iz stebra "Optimiziran tovorni promet". Realizacija ukrepa je bila načrtovana za leto 2019, do katere pa še danes ni prišlo. Pri določitvi finančne ocene se je upoštevala bruto velikost parkirnega mesta za tovorna vozila, ki znaša do 72 m<sup>2</sup> ter dodatne manipulativne površine za vožnjo po parkirišču. Postavka za določitev finančne ocene za 1PM znaša 200 €/m<sup>2</sup>. V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč, prestavitve komunalnih vodov ter postavitve javne razsvetljave.

## 14. Tveganja pri izvedbi ukrepov

Podan je seznam možnih tveganj, ki bi se lahko pojavile pri izvajanju ukrepov v občinski celostni prometni strategiji ter smernice za iskanje rešitev.

### FINANČNA TVEGANJA

**Pomanjkanje financiranja:** Ne zadostna sredstva za izvedbo načrtovanih ukrepov zaradi omejenih proračunskih sredstev, nepričakovanih stroškov ali neuspeha pri pridobivanju zunanjih virov financiranja (npr. EU sredstev).

**Rešitev:** Iskanje različnih virov financiranja in vključitev fleksibilnih proračunskih postavk.

### TEHNIČNA IN INFRASTRUKTURNA TVEGANJA

**Napake v načrtovanju ali izvedbi:** Težave pri načrtovanju ali gradnji prometne infrastrukture (npr. prostorske omejitve, nepopolne projektne rešitve, tehnične napake v izvedbi).

**Rešitev:** Izbira izkušenih in strokovnih izvajalcev, redno preverjanje napredka in kakovosti ter vključevanje strokovnjakov za specifične naloge, celovit pristop pri načrtovanju, vključevanje različnih interesnih skupin in izvedba pilotnih projektov za testiranje rešitev.

### POLITIČNA IN REGULATIVNA TVEGANJA

**Spremembe v politični podpori:** Sprememba lokalne oblasti ali sprememba političnega stališča do prometnih ukrepov lahko vpliva na nadaljnjo podporo in financiranje projektov.

**Rešitev:** Zagotavljanje široke politične podpore ob začetku posameznega projekta, vključevanje občanov in ključnih interesnih skupin v proces odločanja ter ustvarjanje dolgoročnega konsenza, redno spremljanje sprememb zakonodaje in prilagoditev strategije, če so potrebne spremembe v načrtih.

### DRUŽBENA IN KULTURNA TVEGANJA

**Odpornost prebivalcev na spremembe:** Prebivalci in podjetja se lahko upirajo spremembam v prometni infrastrukturi (npr. omejitve parkiranja, spremembe prometnih tokov, uvedba novih vrst prometa).

**Rešitev:** Obsežne informativne kampanje, vključevanje prebivalcev v proces odločanja, jasno komuniciranje koristi sprememb ter postopno uvajanje ukrepov, promocijske kampanje za spodbujanje uporabe javnega prevoza, kolesarjenja in hoje, uvedba spodbud za uporabnike trajnostnega prevoza.

### OKOLJSKA TVEGANJA

**Negativni vplivi na okolje:** Neupoštevanje okoljevarstvenih predpisov pri izvedbi projektov (npr. vplivi na kakovost zraka, hrup, uničevanje zelenih površin).

**Rešitev:** Temeljita okoljska presoja vseh projektov, izvajanje ustreznih ukrepov za zaščito okolja (npr. zelene površine, zmanjšanje emisij). Upoštevanje podnebnih sprememb pri načrtovanju infrastrukture in prilagoditev ukrepov za povečanje odpornosti na ekstremne vremenske razmere.

### VARNOSTNA TVEGANJA

**Povečanje prometnih nesreč:** Nepredvidene težave z varnostjo na novih prometnih infrastrukturnih elementih, kot so kolesarske in peš povezave ali javni prevoz.

**Rešitev:** Redno spremljanje stanja varnosti, izvajanje prometnih analiz in prilagajanje rešitev (npr. izboljšanje signalizacije, uvedba nadzora), povečanje ozaveščenosti o varnosti v prometu, izboljšanje in širitev infrastrukture ter uvedba zaščitnih ukrepov.

### TEHNOLOŠKA TVEGANJA

**Neusklajenost novih tehnologij s sistemom:** Težave pri uvajanju novih tehnologij, kot so pametni semaforji, elektronske napovedi prometa ali aplikacije za javni prevoz.

**Rešitev:** Testiranje novih tehnologij pred širšo implementacijo, sodelovanje s strokovnjaki za tehnologijo in zagotavljanje ustrezne podpore za uporabnike.

# 15. Viri in literatura

## KROVNA IZHODIŠČA IZDELAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

1. »Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje«: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, Ljubljana, april 2023.
2. »S široko podporo do optimalne povezane skupnosti«: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij, Ljubljana, avgust 2022.
3. Minimalni standardi za izdelavo Občinske celostne prometne strategije za občine od 16.000 do 100.000 prebivalcev.
4. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN).
5. Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju.
6. Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih.
7. Projektna naloga št. 371-0038/2023-5 za izdelavo OCPS Mestne občine Novo mesto.

## OBSTOJEČA RELEVANTNA DOKUMENTACIJA S PODROČJA NAČRTOVANJA IN UPRAVLJANJA S PROMETOM

1. Celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto (CPS MONM), 2017.
2. Trajnostna urbana strategija Novo mesto 2030, 2015.
3. Strategija razvoja Mestne občine Novo mesto do leta 2030, 2018.
4. Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto, 2024.
5. Mobilnostni načrt za Splošno bolnišnico Novo mesto, 2024.
6. Pregledna karta območij javnih parkirnih površin v Mestni občini Novo mesto, 2024.
7. Spletni GIS portal Mestne občine Novo mesto (OPN, OPPN-ji,...).
8. Proračun Mestne občine Novo mesto (2024 in 2025) in Načrt razvojnih programov 2025 – 2028.

## STATISTIČNI IN DRUGI PROMETNI PODATKI – PROMETNA IZHODIŠČA

1. Statistični urad Republike Slovenije (SURS - <https://www.stat.si/statweb>) – demografija, delovni procesi, delovne migracije, izobraževalni procesi, mobilnostne navade prebivalcev, stopnja motorizacije, registrirana cestna vozila,...
2. Odprti podatki Slovenije (OPSI - <https://podatki.gov.si/>) – Promet in infrastruktura: dolžina cestnega omrežja, javna parkirišča v Novem mestu.
3. Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za evidenco o cestah, informatiko in arhiv, publikacija Promet (prometne obremenitve na državnih cestnih odsekih), 2022.
4. Avtobusni promet Arriva (<https://arriva.si/avtobusni-prevozi/mestni-avtobusni-prevozi/>) – kartografski prikazi linij in območij postajališč za mestni potniški promet, vozni redi, cenik za mestni promet, pogostnost voženj na mestnih linijah,...
5. Avtobusni promet Nomago (<https://www.nomago.si/>) – vozni redi na medkrajevnih linijah, pogostnost voženj,...
6. Slovenske železnice (SŽ - <https://potniski.sz.si/iskalnik-voznih-redov/>) – pogostnost voženj potniških vlakov na medkrajevnih železniških povezavah.
7. Prostofer (Rudi) Novo mesto (<https://prostofer.si/> in <https://www.upokojenci-nm.si/dejavnosti/mobilnost-starejsih-prostofer-rudi/>).
8. Javna agencija RS za varnost prometa, zemljevid prometnih nesreč, obdobje 2014 – 2023.
9. Nacionalni inštitut za javno zdravje (NIJZ - <https://obcine.nijz.si/obcine/novo-mesto/85/2025/>) – zdravstveni kazalniki za Mestno občino Novo mesto.
10. Anketne in druge raziskave v sklopu procesa izdelave OCPS (anketa za splošno javnost, anketa za osnovne šole, anketa za podjetja, kordonsko štetje prometa in intervjuji s ključnimi lokalnimi deležniki).
11. Izdelana sintezna poročila izvedenih aktivnosti v sklopu procesa priprave Občinske celostne prometne strategije.

## UPOŠTEVANI STRATEŠKI IN ZAKONODAJNI OKVIRJI

1. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050.
2. Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, Bruselj, 2011.
3. Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju.
4. »Kolesarjem prijazna infrastruktura«: Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ljubljana, avgust 2017.
5. Pravilnik o kolesarskih površinah.
6. »Hoja – temelj trajnostne mobilnosti«: Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo, 2022.
7. Površine za pešce TSPI – PGV.03.320: 2023.
8. Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, MZI, 2017.

# 16. Priloge

**Priloga 1** – Sklep št. 901-0014/2025 – 41 (313) o sprejetju OCPS na 23. redni seji Mestnega sveta Mestne občine Novo mesto



Mestna občina  
**Novo mesto**

Seidlova cesta 1, 8000 Novo mesto

**Občinski svet**

T: 07 39 39 244  
mestna.obcina@novomesto.si  
www.novomesto.si

Številka: 901-0014/2025 – 41 (313)  
Datum: 14. 7. 2025

Na podlagi Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22), Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23) ter 15. člena Statuta Mestne občine Novo mesto (Dolenjski uradni list, št. 14/19 – uradno prečiščeno besedilo in 13/25) je Občinski svet Mestne občine Novo mesto na 23. seji dne 14. 7. 2025 sprejel

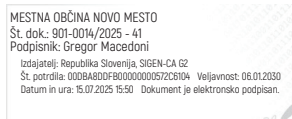
## S K L E P

**Občinski svet Mestne občine Novo mesto**

**sprejme**

**Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Novo mesto.**

mag. Gregor Macedoni,  
župan



Poslati:  
- Uradu za infrastrukturo, Oddelku za promet in mobilnost.

## Priloga 2 – Presoja kakovosti vsebin OCPS, 1. faza: izhodišča OCPS

## PRESOJA KAKOVOSTI VSEBINE OCPS

## 1. faza: Izhodišča OCPS

## POZITIVNO MNENJE

Občina:	NOVO MESTO
Presojevalec kakovosti:	JOSIP ROTAR
Datum:	29.01.2025

## Mnenje o ustreznosti gradiva

## POZITIVNO MNENJE

Vsebina sinteznih gradiv je ustrezna oziroma je bila dopolnjena skladno z usmeritvami in priporočili za izboljšave, ki jih je podal presojevalec kakovosti. Spremembe so jasno obrazložene.

Priprava OCPS se lahko nadaljuje.

Naslednje aktivnosti

- 1) Pošiljanje dokumentacije z rezultati presoje na MOPE (izvede presojevalec OCPS).  
Pošlje se:
  - izpolnjen obrazec za ocenjevanje za 1. fazo,
  - izpolnjen obrazec za doseganje minimalnih standardov za 1. fazo,
  - poročilo o rezultatih 1. faze presoje,
  - poročilo pripravljavca OCPS o izvedenih spremembah in dopolnitvah (če so bile potrebne),
  - mnenje.
- 2) Nadaljevanje priprave OCPS.

## Komentar

/



## Priloga 3 – Presoja kakovosti vsebin OCPS, 2. faza: vsebina dokumenta OCPS

PRESOJA KAKOVOSTI VSEBINE OCPS  
**2. faza: Vsebina dokumenta OCPS**  
**POZITIVNO MNENJE**

Občina:	Novo mesto
Presojevalec kakovosti:	Josip Rotar
Datum:	19.6.2025

## Mnenje o ustreznosti gradiva

**POZITIVNO MNENJE**

Vsebina dokumenta OCPS je ustrezna oziroma je bila dopolnjena skladno z usmeritvami in priporočili za izboljšave, ki jih je podal presojevalec kakovosti. Spremembe so jasno obrazložene.

Predlog OCPS se lahko poda v obravnavo in potrditev na občinski svet.

## Naslednje aktivnosti

- 1) Pošiljanje dokumentacije z rezultati presoje na MOPE (izvede presojevalec OCPS).  
 Pošlje se:
  - izpolnjen obrazec za ocenjevanje za 2. fazo,
  - izpolnjen obrazec za doseganje minimalnih standardov za 2. fazo,
  - poročilo o rezultatih 2. faze presoje,
  - poročilo pripravljavca OCPS o izvedenih spremembah in dopolnitvah (če so bile potrebne),
  - mnenje.
- 2) Nadaljevanje priprave OCPS.

## Komentar

/

