Mestna občina **Novo mesto**

Župan

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
T: 07 39 39 244
F: 07 39 39 269

mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 371-46/2016/4 - 703
Datum: 16.5.2017

OBČINSKI SVET
MESTNE OBČINE NOVO MESTO

ZADEVA:	**PREDLOG CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTNE OBČINE NOVO MESTO - SPREJEM**
Pravna podlaga:	**Statut Mestne občine Novo mesto (Dolenjski uradni list, št. 33/2016)**
Pripravljavec gradiva:	**Urad za gospodarske javne službe**
Poročevalec:	**Miloš Dular, pomočnik vodje Urada za gospodarske javne službe**
Obrazložitev:	**V prilogi**
Predlog sklepa:	**Občinski svet Mestne občine Novo mesto sprejme Celostno prometno strategijo Mestne občine Novo mesto.**

mag. Gregor Macedoni
župan

PRILOGE:
- Obrazložitev,
- Predlog Celostne prometne strategije Mestne občine Novo mesto.

Mestna občina **Novo mesto**

Občinska uprava
Urad za gospodarske javne službe
Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
T: 07 39 39 202
F: 07 39 39 208
mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 371-46/2016/4 - 703
Datum: 16.5.2017

ZADEVA: OBRAZLOŽITEV PREDLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTNE OBČINE NOVO MESTO – SPREJEM STRATEGIJE

1. RAZLOG ZA SPREJEM STRATEGIJE

Pomen celostnega načrtovanja prometa in krepitve trajnostne mobilnost se v EU in v Sloveniji v zadnjih letih ves čas krepi. Prepletanje številnih vsebin, s katerimi Ministrstvo za infrastrukturo spodbuja bolj trajnostno naravnan promet občin in regij, je postavilo trajnostno mobilnost med prioritete delovanja ministrstva. Pomemben rezultat tega je bil tudi razpis za pripravo CPS, v okviru katerega je nastal pričujoči dokument. Razpis se je izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020. Pomemben motiv za pripravo CPS je dejstvo, da je pridobivanje sredstev za izvajanje ukrepov pogojeno z obstojem takšnega dokumenta v občini.

Celostna prometna strategija (CPS) Mestne občine Novo mesto (MONM) je nastala v okviru razpisa Ministrstva za infrastrukturo (MzI) za izdelavo tovrstnih dokumentov v slovenskih občinah. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija (RS) in Evropska unija (EU) iz Kohezijskega sklada, izdelal pa jo je konzorcij, ki so ga sestavljali Urbanistični inštitut RS iz Ljubljane ter ACER in Razvojni center iz Novega mesta.

2. OCENA STANJA

Izdelava CPS MONM se je začela maja 2016 in je temeljila na dokumentu *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost – Smernice za pripravo Celostne prometne strategije* (MzIP, 2012), katerega soavtorji so tudi člani konzorcija priprave dokumenta. Navodila iz omenjenih smernic so bila med procesom priprave dopolnjena z rezultati vrste EU projektov na to temo (predvsem CH4LLENGE, EVIDENCE, CHAMP, PUSH & PULL in CIVITAS ELAN) ter izkušnjami partnerjev konzorcija s pripravo tovrstnih strategij v drugih slovenskih občinah (Ljubljana, Maribor, Nova Gorica) in tujini.

Proces priprave strategije je vključeval pet delovnih korakov: analizo stanja, opredelitev vizije in ciljev, izdelavo strategije, opredelitev odgovornosti in virov ter vzpostavitev sistema spremljanja izvajanja strategije na temelju dogovorjenih kazalnikov. Na podlagi izkušenj članov konzorcija je bil delovni korak opredelitev vizije in ciljev izveden pred analizo stanja. Tako zgodnje oblikovanje vizije je bilo izvedeno z namenom zgodnje opredelitve in uskladitve strateškega okvirja, znotraj katerega naj nato potekajo vse druge aktivnosti. Vizija želenega stanja je bila

tako skozi ves čas nastajanja dokumenta obravnavana kot ključni skupni kriterij, s pomočjo katerega so pripravljavci vrednotili relevantnost različnih pridobljenih predstavljenih podatkov, idej in rešitev.

Splošna javnost in ključni deležniki so bili ves čas procesa vključeni prek različnih kanalov in oblik sodelovanja. Javnost dela je omogočila pridobitev pomembnih podatkov, ki jih terenske in druge analize ne morejo zagotoviti. V okviru analize stanja in izbire ukrepov je bila izvedena vrsta intervjujev z glavnimi akterji na področju mobilnosti v občini. Ključni deležniki so sodelovali tudi na delavnici za oblikovanje vizije, rezultati slednje pa so bili pozneje preverjeni še znotraj lokalne skupnosti. Ta je bila v pripravo strategije vključena skozi ankete in javne razprave, o samem procesu priprave pa je bila obveščena prek razstave o viziji in z več sporočili za javnost.

Odziv javnosti je bil odličen, njeno zanimanje za reševanje prometa v občini pa je že tradicionalno močno. Opazni so premiki vrednot prebivalcev - namesto nekoč prevladujočega zanimanja za kakovost cestišč in razpoložljivosti parkiranja, deležniki danes na prvo mesto postavljajo varnost udeležencev v prometu, kakovost bivanja v sožitju z okoljem in naravo, dostopnost za vse (s poudarkom na skrbi za najmlajše in starejše) ter zdravje prebivalcev. Takšna sprememba načina razmišljanja je odličen temelj za izvajanje in bodoče osvežitve CPS, zato bo občina morala nadaljevati javno razpravo o razvojnih ciljih prometa ter še naprej ozaveščati in informirati prebivalstvo.

Časovni horizont

Celostna prometna strategija obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa v MONM. V izhodiščih postavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa v občini po letu 2025. Znotraj tega obdobja je opredeljena tudi večina strateških in podrobnih ciljev ter ciljnih vrednosti strategije. Podrobnejši akcijsko-finančni načrt ima 5-letni doseg z obdobjem do konca leta 2022. Po dveh letih je predvidena posodobitev strategije, po petih letih pa celovita prenova.

Območje obravnave

Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem MONM, a hkrati ne zanemarja osrednje vloge občine v regiji. Zato upošteva tudi regionalne prometne tokove in potovalne vzorce dnevnih migrantov širšega območja ter obiskovalcev Novega mesta. Dokument postavlja tudi izhodišča za dogovor o upravljanju prometnih tokov v regiji in državi in temelje za pripravo bodoče CPS za regijo.

Pregled strateških izzivov

Analiza stanja prometa v MONM je pokazala na vrsto izzivov, s katerimi se ukvarja CPS. Glavni strateški izzivi so predstavljeni v nadaljevanju.

Odsotnost celostnega načrtovanja prometa

V Novem mestu, kot tudi v večini drugih slovenskih občin, nimamo izkušenj s celostnim načrtovanjem prometa. Če so si strateški dokumenti (prostorski, okoljski, energetski in razvojni) sicer enotni v deklariranem cilju doseganja trajnostnega prometa, se na hierarhično nižji ravni dokumentov in ukrepov ter v vsakodnevni operativni praksi to vodilo preprosto izgubi.
Brez ustreznega strateškega dokumenta občina ni imela mehanizmov za določanje prioritet na področju prometa in za presojo ukrepov v luči teh prioritet. Za ukrepe se tako pogosto odloča brez realnega vpogleda v njihove učinke, predvsem v luči prispevka k zastavljenim strateškim ciljem. Ob tem se, z izjemo najožjega mestnega središča, prometno načrtovanje še vedno preveč osredotoča na povečevanje zmogljivosti prometne infrastrukture. Posledica je velika poraba proračunskih sredstev za gradnjo cestne infrastrukture, ki bistveno ne izboljšuje stanja,

prebivalci Novega mesta še vedno potujejo dalj časa, porabijo več denarja za mobilnost in v primerjavi s preteklostjo izgubijo več časa v zastojih.
Pomemben izziv predstavlja praksa prostorskega načrtovanja, saj niso bili izkoriščeni vsi instrumenti načrtovanja, ki bi lahko izboljšali učinkovitost prostorskih aktov pri doseganju trajnostnega prometa. Prostorski akti promet obravnavajo neuravnoteženo in, kljub drugačnim načelnim ciljem, predvidevajo bistveno povečanje zmogljivosti, namenjenih razvoju osebnega motornega prometa.

Prebivalci niso zadovoljni s stanjem prometa

Anketa med prebivalci mestne občine je pokazala, da so ti v veliki meri nezadovoljni s splošnim stanjem prometa. Skoraj dve petini sta neopredeljeni (37 %), kar 44 % pa jih meni, da je stanje slabo ali zelo slabo. Zadovoljnih jih je le 19 %.
Prebivalci so podali tudi oceno urejenosti posameznih področij prometa. Najslabše je bilo ocenjeno stanje na področju kolesarskih povezav, rekreativnih poti za pešce in kolesarje, parkiranje, tovorni promet, primestni avtobus in ceste. Novomeščani so sicer v povprečju z urejenostjo prometa bolj zadovoljni kot prebivalci drugih krajev v občini. Najslabše ocene so v Novem mestu dobila področja ceste, tovorni promet in rekreativne poti, v drugih krajih pa so po mnenju prebivalcev najslabše urejeni primestni avtobus, prav tako ceste, in kolesarske povezave.

Načrtovanje in infrastruktura sta podrejena avtomobilom

Prometna in prostorska načrtovalska praksa v občini sta se zaradi nadpovprečne rasti števila osebnih avtomobilov večinoma podrejali vse večjih zahtevam le-teh. S tem so se posegi v prostor, prostorska zgradba in prometna infrastruktura prilagajali avtomobilom. Posledice takih rešitev so slabšale kakovost bivanja v naseljih in danes zahtevajo sanacijo. Celostno prometno načrtovanje poskuša takšno prakso preseči ter spodbujati prostorski in prometni razvoj, ki temeljita na alternativah osebnemu motoriziranemu prometu (javni potniški prevoz, hoja, kolesarjenje).
Enostranski razvoj infrastrukture za cestni motorni promet zapostavlja infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, kar zmanjšuje privlačnost za tovrstno premikanje po Novem mestu. Glavna težava je vrstni red odrejanja prostora posameznim potovalnim načinom – prioriteta odmerjanja je večinoma na strani motornega prometa, pešci in kolesarji pa svojo infrastrukturo dobijo na preostanku prostora, kar velikokrat ne zadošča za zagotovitev ustrezne ponudbe.

Dnevni migracijski tokovi so vedno večji izziv

Novo mesto je osrednje urbano središče statistične regije JV Slovenije in ima poudarjene urbane funkcije regionalnega pomena. Je tudi gospodarsko, trgovsko, upravno, sodno, zdravstveno, izobraževalno, versko in kulturno središče regije. V Novem mestu je bilo leta 2015 zaposlenih 22.238 oseb, srednje šole je obiskovalo prek 5000 dijakov, študiralo pa skoraj 1000 študentov. Med zaposlenimi jih je 10.855 prihajalo iz Mestne občine Novo mesto, kar 11.383 pa iz ostalih občin.
Veliko število dnevnih migrantov pomeni velik pritisk na prometnih sistem občine, še posebej ob konicah. Glede na prevladujočo uporabo osebnega avtomobila, je cestna infrastruktura vsak delovnik izpostavljena velikim izzivom. Zaskrbljujoč je predvsem rastoč delež zaposlenih, ki dnevno uporabljajo osebni avtomobil in pomanjkljivo reševanje te problematike v sodelovanju velikih zaposlovalcev in Mestne občine Novo mesto.

Potovalne navade prebivalcev so nezdrave

Eden od razlogov za resne zdravstvene težave, s katerimi se srečujejo prebivalci zaradi sodobnega sedečega življenjskega sloga, je pomanjkanje telesne aktivnosti. Že aktivnejša dnevna mobilnost lahko pomembno vpliva na izboljšanje počutja in zdravja. V Sloveniji ima težo, večjo od priporočene, malo manj kot polovica žensk in skoraj 70 % moških. Tudi vse več

mladih in otrok ima težave s čezmerno težo. V zadnjih 30 letih se je njihovo število podvojilo. V občini kar pri 22 % osnovnošolskih otrok in mladostnikov indeks telesne mase presega mejno vrednost prekomerne prehranjenosti (NIJZ, 2016).
Pomemben dejavnik takega načina življenja je pospešena motorizacija. Stopnja motorizacije, ki je izražena v številu osebnih motornih vozil na 1000 prebivalcev, je v občini od leta 2000 ves čas nad državnim povprečjem. Leta 2006 je stopnja motorizacije presegla 500 vozil na 1000 prebivalcev, kar pomeni, da je vsak drugi prebivalec občine imel v lasti osebni avtomobil. Leta 2015 je stopnja motorizacije znašala že 541 vozil na 1000 prebivalcev.
Visoka stopnja motorizacije se odraža v nezdravih potovalnih navadah prebivalcev z veliko prevlado uporabe osebnega avtomobila in zaskrbljujoče nizkim deležem aktivne mobilnosti. Kar 78 % oseb je ob štetju oktobra 2016 uporabljalo osebni avto, hodilo jih je le 9 %, avtobus je uporabilo slabih 8 %, kolesarjev pa ni bilo niti 1 %.
Še bolj zaskrbljujoči so trendi potovalnih navad mladih. Medtem, ko je leta 2002 približno tri četrtine osnovnošolcev prihajalo v šolo aktivno (peš ali s kolesom), se je v slabih 15 letih stanje obrnilo na glavo. Leta 2016 je skoraj polovico (47 %) osnovnošolcev v šolo pripeljal starš z avtomobilom. Dodatno četrtino (24 %) je pripeljal avtobus. Aktivno je prišla le dobra četrtina učencev (27 % peš in le 2 % s kolesom).

Onesnaženje zraka zaradi prometa ogroža zdravje

Velik okoljski problem Mestne občine Novo mesto je onesnaženje zraka z delci PM10, ki je posledica kotlinske lege z neugodnimi zimskimi klimatskimi pogoji, v katerih se obremenitve stopnjujejo zaradi malih in zastarelih kurišč na biomaso ter prometa. Čeprav izmerjena povprečna letna mejna koncentracija delcev PM10 v zraku v Novem mestu od začetka meritev leta 2010 ni bila nikoli prekoračena, pa v mestu vsako leto (z izjemo 2014) beležimo prekoračeno dovoljeno število dni (35) v letu s preseženo dnevno mejno koncentracijo (2010-2015 presežena v povprečju 47-krat na leto).
Zaradi prekoračitev je bilo celotno območje mestne občine razglašeno za degradirano. Sprejet je bil tudi vladni Načrt za kakovost zraka, po katerem se že izvaja program ukrepov, ki bodo stanje izboljšali. Program vsebuje številne ukrepe povezane z upravljanjem prometa in mobilnosti.

3. CILJI IN NAČELA CPS

Kot strateški cilji CPS MONM so bili opredeljeni:

1. **Vzpostavljanje živahne občine po meri ljudi**.
2. **Omogočanje kakovostne dostopnosti vseh ciljev v občini.**
3. **Zagotavljanje mobilnosti vsem prebivalcem in obiskovalcem občine.**
4. **Zagotavljanje visoke prometne varnosti, predvsem najranljivejšim udeležencem v prometu.**
5. **Zmanjšanje negativnih posledic prometa na okolje in zdravje prebivalcev.**

6 strateških stebrov

CPS MONM vsebuje 6 ključnih področij ukrepanja na poti do sodobno organiziranega prometa. Področja se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo. Njihova ključna lastnost je odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture za motorizirani promet in usmeritev v izvedbo naložbeno in okoljsko manj spornih ukrepov, ki bolj učinkovito rešujejo prometne izzive. Strategija vzpostavlja celovit sistemski okvir za načrtovanje prometa, poudarja celovite ukrepe upravljanja prometa in priporoča ponovno preveritev in po potrebi korigiranje že načrtovanih infrastrukturnih ukrepov skozi merila celostnega načrtovanja prometa. V ospredju so tudi

intenzivna promocija in ozaveščanje ter uvedba transparentnega sistema spremljanja in vrednotenja izvajanja ter učinkov strategije.
Strateški stebri prometne strategije so:

Prvi steber: **Celostno načrtovanje mobilnosti**
Drugi steber: **Vrnitev hoje med najbolj zaželene načine premikanja**
Tretji steber: **Uveljavitev višje kulture kolesarjenja**
Četrti steber: **Javni prevozi z dobro uporabniško izkušnjo**
Peti steber: **Racionalna raba osebnih avtomobilov**
Šesti steber: **Optimiziran tovorni promet**

Akcijsko-finančni načrt

Akcijsko-finančni načrt podrobneje predstavlja aktivnosti, ki vodijo k uresničitvi strateških opredelitev MONM za področje prometa. V njem so našteti vsi ukrepi, predvideni za izvedbo do leta 2022 in s pomočjo katerih naj bi bile dosežene ciljne vrednosti na vseh področjih prometne strategije. Ob vsakemu ukrepu so predstavljeni tudi odgovorni za izvedbo, ocena zahtevnosti izvedbe in stroški izvedbe, predvideni viri financiranja ter časovni okvir izvedbe.

Nabor ukrepov CPS je bil izdelan tako, da zagotavlja uravnotežen razvoj vseh ključnih področij prometa in da kar najbolj učinkovito pripomore k doseganju zastavljenih strateških ciljev, podrejenih ciljev po posameznih strateških stebrih ter uresničevanju vizije razvoja prometa v občini. Ukrepi so izbrani na podlagi rezultatov analize stanja, prioritet splošne javnosti, ključnih deležnikov ter občine, v veliki meri pa so upoštevane tudi izkušnje od drugod. Znotraj posameznega strateškega stebra so posamezni ukrepi združeni v svežnje ukrepov, ki obravnavajo posamezno tematsko področje znotraj stebra.

4. OCENA FINANČNIH IN DRUGIH POSLEDIC, KI JIH BO IMELO SPREJETJE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTNE OBČINE NOVO MESTO

Sprejem Celostne prometne strategije Mestne občine Novo mesto ne bo imel neposrednih finančnih posledic na proračun.

5. PREDLOG SKLEPA

Občinski svet sprejme Celostno prometno strategijo Mestne občine Novo mesto.

Miloš Dular
pomočnik vodje

Celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto

Enostavne poti do živahnih središč

Predlog, maj 2017

Kazalo

Zakaj ne bi živeli bolje? Opazno bolje 3
Sodoben prometni sistem kot ključna razvojna priložnost občine 6
Sprememba načina mišljenja ima oprijemljive prednosti 9
Lahkotna mobilnost v službi ljudi 11
Dejstva, ki zahtevajo našo pozornost 13
Ugodni kazalniki na področju prometa 17
Pregled temeljnih potez našega načrta 21
Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti 22
Drugi steber: Vrnitev hoje med najbolj zaželene načine premikanja 28
Tretji steber: Uveljavitev višje kulture kolesarjenja 33
Četrti steber: Javni prevozi z dobro uporabniško izkušnjo 38
Peti steber: Racionalna raba osebnih avtomobilov 42
Šesti steber: Optimiziran tovorni promet 48
Zaveze za višjo kakovost bivanja 51

UVOD

Zakaj ne bi živeli bolje? Opazno bolje.

Zakaj ne bi bila ravno Mestna občina Novo mesto primer najvišje kakovosti bivanja v Sloveniji? Zakaj ne bi ravno nam uspelo združiti gospodarstvo in podjetništvo, a tudi področja izobraževanja, socialne skrbi in kulture. In zakaj nam ne bi to uspelo ravno s premišljenim, dolgoročno vzdržnim in okolju prijaznim pogledom na razvoj prometa v občini? Pravzaprav je veliko razlogov, da promet postavimo v ospredje svojega zanimanja in prek razvoja prometnega sistema odgovorimo na ključne izzive naše občine.

Mnogi si želimo, da bi bila prav naša občina gospodarsko uspešna in privlačna za bivanje, a kako naj takšno vizijo uresničimo? Enega najboljših odgovorov ponuja celostno načrtovanje prometa – gre za načrtovanje, ki v središče postavlja ljudi in njihove potrebe.

Način ureditve prometa in mobilnosti veliko pove o neki občini. Nekatere lokalne skupnosti namreč dajejo prednost hitrim in zmogljivim avtomobilskim povezavam, širokim obvoznicam in vpadnicam, sodobnim in zmogljivim parkirnim prostorom ter dih jemajočim mostovom. Druge občine se raje odločijo dati prednost prebivalcem. Zato načrtujejo raznolike načine prevozov, ki koristijo splošni kakovosti življenja za vse prebivalce. Želimo si, da bi bilo takšno tudi Novo mesto. Predlog Celostne prometne strategije je razmislek o tem, kako bi to dosegli – je dokument z idejami, predlogi in usmeritvami za uresničitev priložnosti, ki jim lahko na področju prometa in mobilnosti sledi naša občina.

Kot mnoge druge uspešne občine bi lahko tudi Novo mesto postalo sodobna regionalna prestolnica. Živahno urbano območje s celovito in pametno stkano mrežo različnih oblik prevoza, ki bi uravnotežila ponudbo vseh potovalnih načinov. Tako zasnovan sistem nas ne bi več omejeval, temveč bi nam ponujal nove možnosti dostopanja, potovanj, druženja, poslovanja, rasti in bivanja. Namesto voznikov avtomobilov bi lahko prednost dobili pešci in kolesarji ter posebej občutljive skupine prebivalcev, kot so otroci, starši z vozički ali osebe z zmanjšano mobilnostjo.

Novo mesto bi lahko postalo zgled sodobno organizirane občine. V njej bi lahko prebivalci imeli na voljo udobne in zanesljive možnosti potovanj: privlačen javni potniški prevoz, razvejano mrežo varnih kolesarskih povezav in dobre pogoje za hojo. Prebivalci bi lahko računali na spodbude za vozila na alternativni pogon. Vozniki bi lahko bili ponosni na to, da svoje avtomobile vozijo na način, ki je zgled drugim.

Ključ za spremembe je v drugačnem načrtovanju prometa. Z daljnovidnejšimi ukrepi bi se lahko kot skupnost odmaknili od zadovoljevanja apetitov po večjih pretokih avtomobilskega prometa in se posvetili negovanju trajnostno naravnane mobilnosti. Središče naše pozornosti bi lahko bil urejen, privlačen, dostopen in varen prostor. Naša občina bi lahko uporabila inteligentne tehnologije za boljši izkoristek obstoječih prometnih površin, ki bi lahko bile uravnoteženo porazdeljene med osebnim avtomobilom in njegovimi alternativami. Z drugačnim načrtovanjem prometa lahko Novo mesto uresniči številne svoje strateške interese (ki bodo tako usklajeni tudi z nacionalnimi Smernicami za pripravo CPS):

Boljša kakovost bivanja
Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile ter promet. To se kaže na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, večji varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Bolj zdravi prebivalci in okolje
Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

Izboljšani mobilnost in dostopnost
Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

Večji ugled občine
Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

Zadovoljni prebivalci in podpora javnosti
Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ukrepe na področju prometa ali proti njim v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Učinkovito izpolnjene pravne obveznosti
Izdelava celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali državni predpisi za nadzor nad hrupom.

Sveža in celovita vizija razvoja občine
Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno vzdržno in strateško premišljeno vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih in okoljskih).

Izboljšan dostop do sredstev
Celostna prometna strategija lahko občini zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča njeno konkurenčnost pri prijavah na razpise za državna in evropska finančna sredstva.

NARAVA IN VLOGA DOKUMENTA

Sodoben prometni sistem kot ključna razvojna priložnost občine

Celostna prometna strategija je v marsičem temeljni strateški dokument. Formalno je namreč to prva celostna občinska prometna strategija, s tem pa tudi dokument, ki omogoča prehod v sodobno in celovito prometno načrtovanje v Novem mestu. V razvojnem smislu je to sodoben dokument, ki upošteva in nadgrajuje obstoječe strateške dokumente občine in regije, ob tem pa je tudi v skladu s priporočili Evropske komisije in Ministrstva RS za infrastrukturo. V vsebinskem smislu pa je to dokument, ki prinaša popolnoma svež način razmišljanja in načrtovanja prometa.

Ozadje
Celostna prometna strategija (CPS) Mestne občine Novo mesto je nastala v okviru razpisa Ministrstva za infrastrukturo za izdelavo tovrstnih dokumentov v slovenskih občinah. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada, izdelal pa jo je konzorcij, ki so ga sestavljali Urbanistični inštitut RS iz Ljubljane ter ACER in Razvojni center iz Novega mesta.

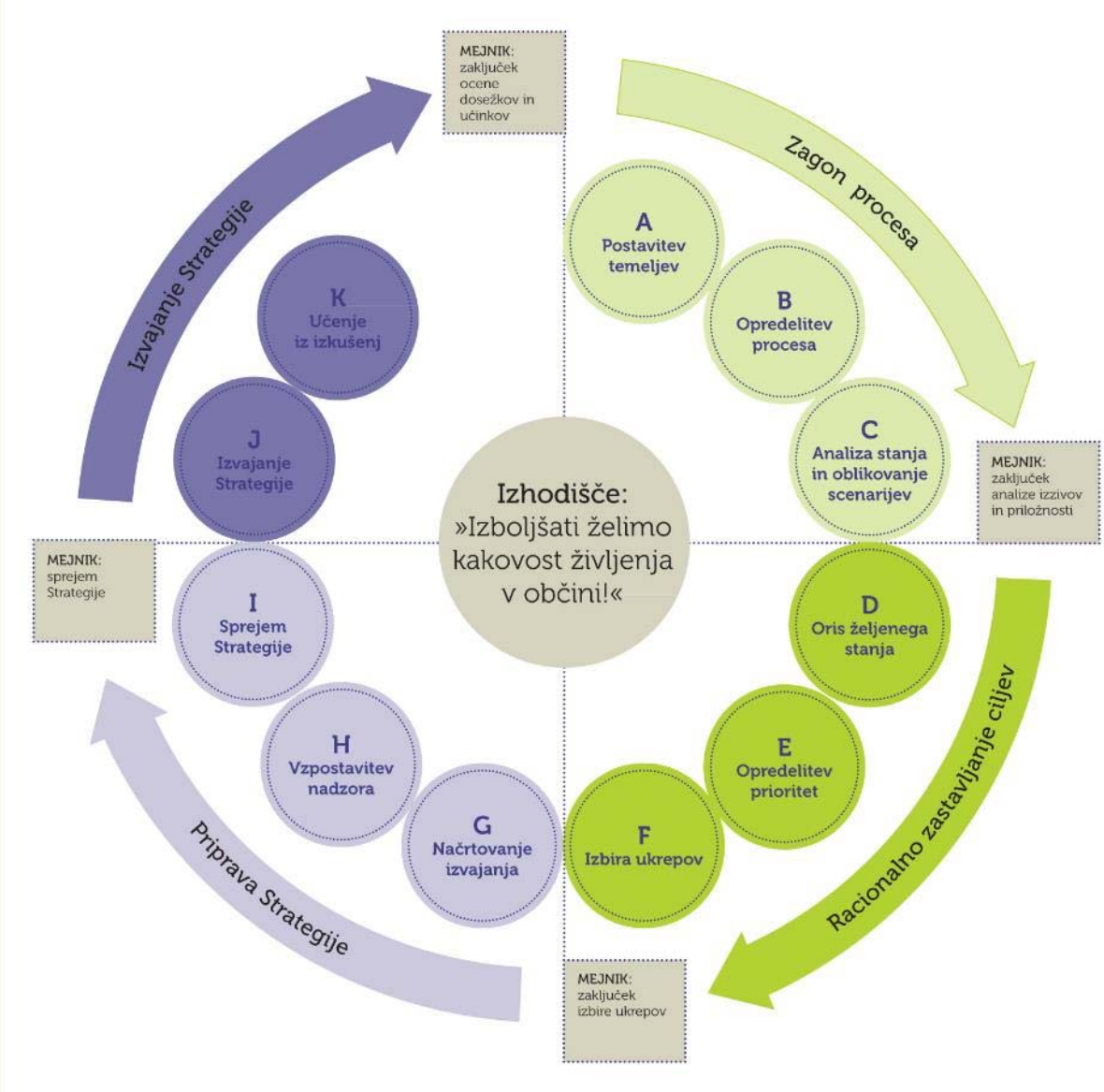
Pomen celostnega načrtovanja prometa in krepitve trajnostne mobilnosti se v Evropski uniji in v Sloveniji v zadnjih letih ves čas krepi. Prepletanje številnih vsebin, s katerimi Ministrstvo za infrastrukturo spodbuja bolj trajnostno naravnan promet občin in regij, je postavilo trajnostno mobilnost med prioritete delovanja ministrstva. Pomemben rezultat tega je bil tudi razpis za pripravo CPS, v okviru katerega je nastal ta dokument. Razpis se je izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. Pomemben motiv za pripravo Celostne prometne strategije je dejstvo, da je pridobivanje sredstev za izvajanje ukrepov pogojeno z obstojem takšnega dokumenta v občini.

Proces priprave
Izdelava CPS Mestne občine Novo mesto se je začela maja 2016 in je temeljila na dokumentu *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost – Smernice za pripravo Celostne prometne strategije* (MzIP, 2012), katerega soavtorji so tudi člani konzorcija prenove. Navodila iz omenjenih smernic so bila med procesom priprave dopolnjena z rezultati veliko EU-projektov na to temo (predvsem CH4LLENGE, EVIDENCE, CHAMP, PUSH & PULL in CIVITAS ELAN) ter izkušnjami partnerjev konzorcija s pripravo tovrstnih strategij v drugih slovenskih občinah (Ljubljana, Maribor in Nova Gorica) in tujini.

Proces priprave strategije je vključeval pet delovnih korakov: analizo stanja, opredelitev vizije in ciljev, izdelavo strategije, opredelitev odgovornosti in virov ter vzpostavitev sistema spremljanja izvajanja strategije na temelju dogovorjenih kazalnikov. Na podlagi izkušenj članov konzorcija je bil delovni korak opredelitev vizije in ciljev izveden pred analizo stanja. Tako zgodnje oblikovanje vizije je bilo izvedeno z namenom zgodnje opredelitve in uskladitve strateškega okvira, znotraj katerega naj nato potekajo vse druge aktivnosti. Vizija želenega stanja je bila tako skozi ves čas nastajanja dokumenta obravnavana kot ključni skupni kriterij, s pomočjo katerega so pripravljavci vrednotili relevantnost različnih pridobljenih in predstavljenih podatkov, idej in rešitev.

Dokument bo predstavljen in obravnavan na seji občinskega sveta. Ta korak je nujen za zagotovitev izvajanja strategije in ukrepov, saj bo le tako dokument pridobil tudi pravno zavezujočo naravo. Splošna javnost in ključni deležniki so bili ves čas procesa vključeni prek različnih kanalov in oblik sodelovanja. Javnost dela je omogočila pridobitev pomembnih podatkov, ki jih terenske in druge analize ne morejo zagotoviti. V okviru analize stanja in izbire ukrepov je bila izvedena vrsta intervjujev z glavnimi akterji na področju mobilnosti v občini. Ključni deležniki so sodelovali tudi na delavnici za oblikovanje vizije, njeni rezultati so bili pozneje preverjeni še znotraj lokalne skupnosti. Ta je bila v pripravo strategije vključena skozi ankete in javne razprave, o samem procesu priprave pa je bila obveščena prek razstave o viziji in z več sporočili za javnost.

Odziv javnosti je bil odličen, njeno zanimanje za reševanje prometa v občini pa je že tradicionalno močno. Opazni so premiki vrednot prebivalcev – namesto nekoč prevladujočega zanimanja za kakovost cestišč in razpoložljivost parkiranja, deležniki danes na prvo mesto postavljajo varnost udeležencev v prometu, kakovost bivanja v sožitju z okoljem in naravo, dostopnost za vse (s poudarkom na skrbi za najmlajše in starejše) ter zdravje prebivalcev. Takšna sprememba načina razmišljanja je odličen temelj za izvajanje in prihodnje osvežitve CPS, zato bo občina morala nadaljevati javno razpravo o razvojnih ciljih prometa ter o tem še naprej ozaveščati in informirati prebivalstvo.



Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije (MzIP, 2012)

Časovni horizont
Celostna prometna strategija obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa v Mestni občini Novo mesto. V izhodiščih postavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa v občini po letu 2025. Znotraj tega obdobja je opredeljena tudi večina strateških in podrobnih ciljev ter ciljnih vrednosti strategije. Podrobnejši akcijsko-finančni načrt ima petletni doseg z obdobjem do konca leta 2022. Po dveh letih je predvidena posodobitev strategije, po petih letih pa celovita prenova.

Območje obravnave
Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem Mestne občine Novo mesto, a hkrati ne zanemarja osrednje vloge občine v regiji. Zato upošteva tudi regionalne prometne tokove in potovalne vzorce dnevnih migrantov širšega območja ter obiskovalcev Novega mesta. Dokument postavlja tudi izhodišča za dogovor o upravljanju prometnih tokov v regiji in državi ter temelje za pripravo prihodnje Celostne prometne strategije za regijo.

Sprememba načina mišljenja ima oprijemljive prednosti

Urejanje prometa v slovenski praksi še vedno prepogosto obravnavamo poudarjeno tehnično, kot izrazito inženirsko področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo infrastrukture – cest, parkirišč, krožišč in železniških prog. O prometu razmišljamo skozi prizmo gradbenih projektov, s katerimi poskušamo potrebam, ki nastajajo zaradi vedno večjega povpraševanja po vozilih. Želeno pretočnost poskušamo doseči s povečanjem zmogljivosti cest in parkirišč. A takšno razumevanje nas vse bolj oddaljuje od stvari, ki jih deklarativno zagovarjamo. Kljub velikim investicijam so ceste vse bolj polne, zastoji pogostejši, prosta parkirišča redkost, občutek ogroženosti vse večji, zrak vse bolj onesnažen, hrup vedno izrazitejši problem, kakovost bivanja in poslovanja pa okrnjena.

Izkušnje mest in občin, ki so se uspešno spopadle s problematiko prometa, kažejo na prednosti sodobnejšega razmišljanja. Spremembe in oprijemljive rezultate tako danes uspeva doseči le tistim lokalnim skupnostim, ki so si upale zastaviti celostne, konkretne in uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile zadovoljstvo ljudi in kakovost bivanja, promet in mobilnost pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev. Osnovna ambicija procesa oblikovanja celostne prometne strategije je, da se takšnim občinam pridruži tudi Mestna občina Novo mesto.

Celostno načrtovanje prometa ne ignorira, temveč nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več politikov prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v svojem lokalnem okolju. S celostnim načrtovanjem prometa si lahko občina zagotovi številne koristi:

Celostna obravnava
Sodobno načrtovanje ne more biti več omejeno na en sam pristop. CPS zato upošteva prispevke različnih praks in strategij, vrst potovalnih načinov, odločevalskih sektorjev, javnih ustanov in podjetij ter ravni oblasti.

Javnost odločanja
Kompleksna razvojna vprašanja občina lažje rešuje, ko vključuje prebivalce in zainteresirane deležnike v celoten potek odločanja, izvajanja in ocenjevanja.

Zagotavljanje vidikov trajnostnega razvoja
Načrtovanje je usmerjeno v doseganje ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem.

Seštevanje učinkov
Izkoriščanje potenciala posameznih ukrepov, njihovo medsebojno dopolnjevanje in krepitev povečuje sposobnost občine za premagovanje ovir pri uresničevanju vizije.

Doseganje merljivih ciljev
Kratkoročni cilji so izpeljani iz strateških ciljev in usklajeni z vizijo mobilnosti.

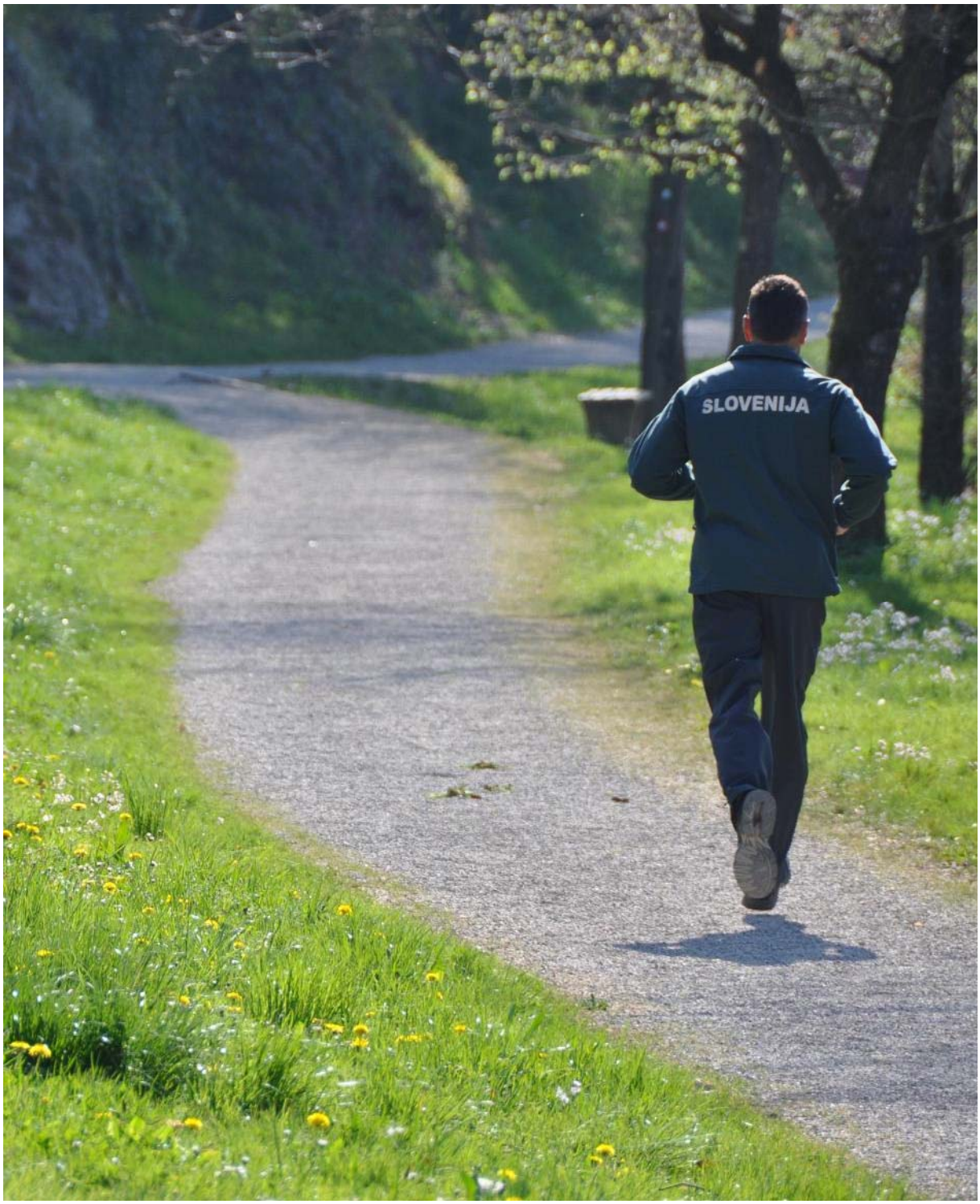
Vključevanje nevidnih stroškov
Sodobno načrtovanje upošteva širše družbene stroške in koristi v vseh sektorjih.

Naložbena učinkovitost
Prednost imajo rešitve, ki so realistične, praktične, izvedljive z razpoložljivimi sredstvi in najučinkovitejše za najmanj denarja.

VIZIJA RAZVOJA PROMETA

Lahkotna mobilnost v službi ljudi

»Novo mesto bo postalo zgled prometne integritete. V njem bodo živahna in varna jedra bivanja oblikovana po meri ljudi, učinkoviti dostopi pa bodo sledili potrebam dejavnosti in gospodarstva. Prebivalci in obiskovalci bodo z lahkotno mobilnostjo premoščali vse razdalje.«



Navedena vizija razvoja prometa v Mestni občini Novo mesto je bila oblikovana na posebni delavnici, na kateri je sodelovalo veliko deležnikov. Med procesom priprave prometne strategije je bila večkrat preverjena in dopolnjena.

Prvi del vizije izpostavlja prizadevanje občine za prihodnjo celovitost prometnih ureditev, ki je hkrati tudi vir navdiha za ukrepanje. Integriteta je sodobna beseda, ki združuje okoljsko etiko 21. stoletja in zavezo tradiciji, žlahtni identiteti krajine, trajnostnemu podjetništvu, družbeni odgovornosti ter pametnemu, celostnemu urbanizmu. Cone moči regijskega centra Novo mesto so na eni strani staro mestno jedro in drugi centri družbenih dejavnosti ter na drugi strani visoko razvit in uspešen gospodarski sektor. Njihovo uravnoteženost in kakovost bo občina zagotavljala z ureditvijo jeder družbenih dejavnosti, bivanja in srečevanja ljudi po meri vseh, tudi ranljivih skupin. Hkrati bo v okolici teh jeder zagotavljala kakovostne infrastrukturne žile za gospodarstvo, s čimer bosta omogočena nadaljnji razvoj in konkurenčnost. Pri tem kakovost bivanja ne bo podrejena ničemur, saj bo zanjo strateško poskrbljeno na vseh ravneh delovanja skupnosti.

Drugi del vizije izpostavlja pomen trajnostnih praks in znotraj teh najbolj trajnostnih potovalnih načinov, hoje in kolesarjenja. Občina bo slednja spodbujala na prijazen način ter z informiranjem o koristih telesne aktivnosti. Trajnostne prakse bodo po drugi strani vključene v aktivnosti za prometno razbremenjevanje naselij in vpadnic (denimo s pametnim javnim prevozom, sistemi parkiraj in se pelji ali parkiraj in pojdi peš, sopotništvom ali smotrnim lokalnim kadrovanjem) ter v tiste za zmanjševanje onesnaženosti okolja (uvedba električnih vozil in polnilnic zanje, zeleni urbanizem, javni odprti prostori in zelene površine). Novo mesto že od nekdaj povezuje dva bregova Krke, leži na stičišču pokrajin, zato je eno izmed njegovih poslanstev premoščanje razdalj. V Novem mestu se tako ne bodo zgolj gradili le mostovi, ki prečkajo reko Krko, ter povezave, ki zbližujejo mesto in podeželje. Gradili se bodo tudi mostovi, ki presegajo predsodke in prepričanja, da nečesa ni mogoče storiti.

Strateški cilji

Na delavnici za oblikovanje vizije so udeleženci evidentirali temeljne vrednote, ki naj bodo gibalo delovanja in uspeha Celostne prometne strategije občine. Skozi javno obravnavo je temeljne vrednote v anketi potrdila tudi širša javnost. Tako opredeljene vrednote so bile podlaga za proces oblikovanja strateških ciljev. Med temeljne so bile uvrščene naslednje vrednote:

- varnost (pešcev, kolesarjev in otrok);
- kakovost bivanja (spoštovanje okolja in prebivalcev);
- sprejemljivost (ureditev za vse uporabnike);
- trajnostna hierarhija mobilnosti (pešec, kolesar, javni potniški prevoz in avto);
- dostopnost do ključnih ciljev (predvsem ustanov in zaposlitvenih središč);
- sodelovanje za skupno dobro (sprejemanje raznolikosti, pravica do mobilnosti in zaupanje v lokalno skupnost);
- inovativnost.

Na podlagi tako opredeljenih vrednot so bili na predlog strokovnih sodelavcev procesa oblikovanja CPS evidentirani strateški cilji, ki jih obravnavajo vse občine, znotraj katerih so v Sloveniji pripravljali tovrstne dokumente. Izkušnje so namreč pokazale, da je bil tak nabor vedno dobro sprejet in potrjen v vseh obravnavanih občinah. Velika verjetnost je tudi, da bodo tovrstni enotni strateški cilji v prihodnje sprejeti tudi na državni ravni.

Kot strateški cilji Celostne prometne strategije Mestne občine Novo mesto so bili zato opredeljeni:

1. Vzpostavljanje živahne občine po meri ljudi.
2. Omogočanje kakovostne dostopnosti do vseh ciljev v občini.
3. Zagotavljanje mobilnosti vsem prebivalcem in obiskovalcem občine.
4. Zagotavljanje visoke prometne varnosti, predvsem najranljivejšim udeležencem v prometu.
5. Zmanjšanje negativnih posledic prometa na okolje in zdravje prebivalcev.

Osnutki vizije, vrednot in strateških ciljev so bili oblikovani zgodaj, na začetku procesa, in sicer z namenom, da bi sodelujoči lahko že na začetku pridobili učinkovit strateški okvir. Znotraj teh opredelitev so nato potekale vse druge aktivnosti, ki so bile na ta način usklajene s končnim ciljem – avtorji dokumenta so opredelitve vizije, vrednot in strateških ciljev uporabili za oceno relevantnosti vhodnih podatkov, kasneje pa z njimi tudi usmerjali potek priprave celotne CPS, vključno z analizo stanja.

Dejstva, ki zahtevajo našo pozornost

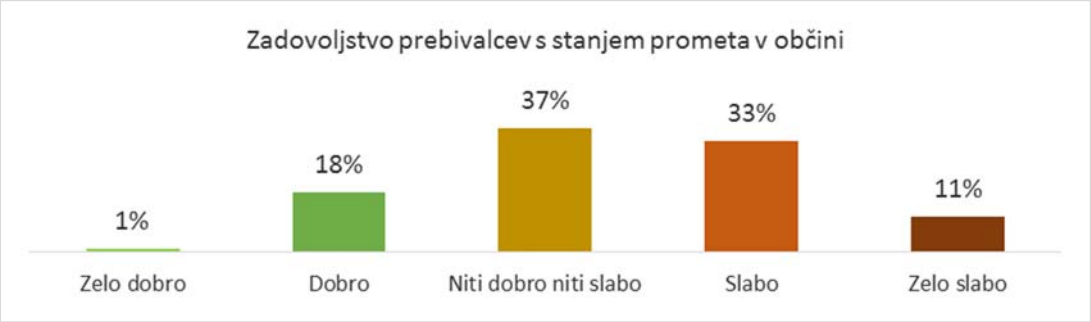
Odsotnost celostnega načrtovanja prometa
V Novem mestu tako kot tudi v večini drugih slovenskih občin nimamo izkušenj s celostnim načrtovanjem prometa. Če so si strateški dokumenti (prostorski, okoljski, energetski in razvojni) sicer enotni v deklariranem cilju doseganja trajnostnega prometa, se na hierarhično nižji ravni dokumentov in ukrepov ter v vsakodnevni operativni praksi to vodilo preprosto izgubi.

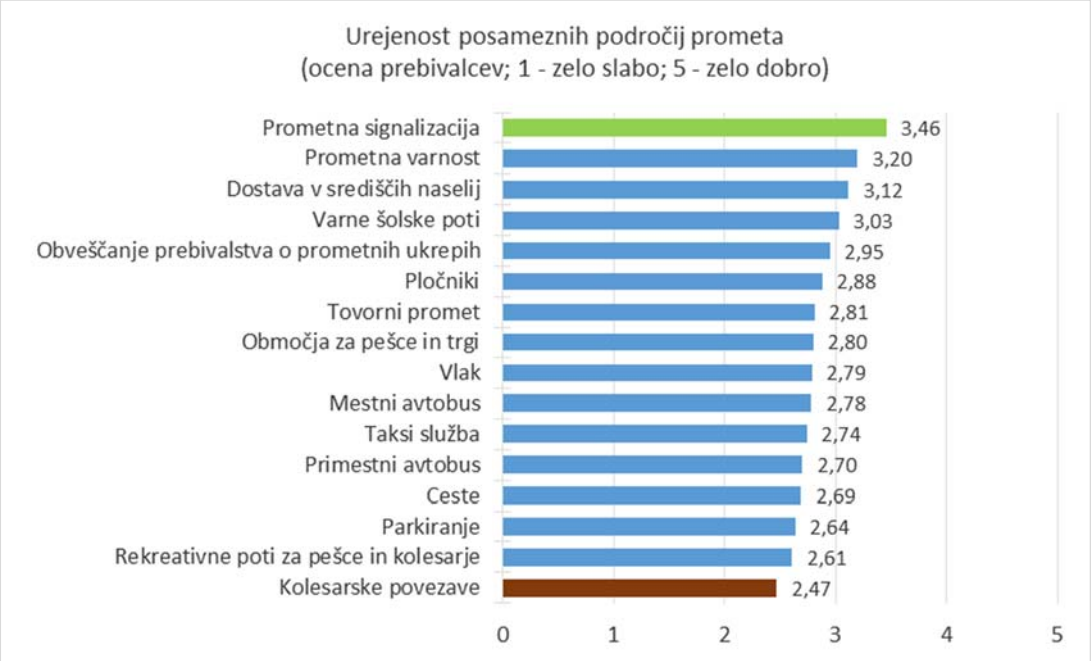
Brez ustreznega strateškega dokumenta občina ni imela mehanizmov za določanje prioritet na področju prometa in za presojo ukrepov glede na te prioritete. Za ukrepe se tako pogosto odloča brez realnega vpogleda v njihove učinke, predvsem glede na to, koliko prispevajo k zastavljenim strateškim ciljem. Ob tem se, z izjemo najožjega mestnega središča, prometno načrtovanje še vedno preveč osredotoča na povečevanje zmogljivosti prometne infrastrukture. Posledica je velika poraba proračunskih sredstev za gradnjo cestne infrastrukture, ki bistveno ne izboljšuje stanja: prebivalci Novega mesta še vedno potujejo dalj časa, porabijo več denarja za mobilnost in v primerjavi s preteklostjo izgubijo več časa v zastojih.

Pomemben izziv predstavlja praksa prostorskega načrtovanja, saj niso bili izkoriščeni vsi instrumenti načrtovanja, ki bi lahko izboljšali učinkovitost prostorskih aktov pri doseganju trajnostnega prometa. Prostorski akti promet obravnavajo neuravnoteženo in kljub drugačnim načelnim ciljem predvidevajo bistveno povečanje zmogljivosti, namenjenih razvoju osebnega motornega prometa.

Prebivalci niso zadovoljni s stanjem prometa
Anketa med prebivalci mestne občine je pokazala, da so ti v veliki meri nezadovoljni s splošnim stanjem prometa. Skoraj dve petini sta neopredeljeni (37 odstotkov), kar 44 odstotkov pa jih meni, da je stanje slabo ali zelo slabo. Zadovoljnih jih je le 19 odstotkov.

Prebivalci so podali tudi oceno urejenosti posameznih področij prometa. Najslabše je bilo ocenjeno stanje na področju kolesarskih povezav, rekreativnih poti za pešce in kolesarje, parkiranje, tovorni promet, primestni avtobus in ceste. Novomeščani so sicer v povprečju z urejenostjo prometa bolj zadovoljni kot prebivalci drugih krajev v občini. Najslabše ocene so v Novem mestu dobila področja ceste, tovorni promet in rekreativne poti, v drugih krajih pa so po mnenju prebivalcev najslabše urejeni primestni avtobus, prav tako ceste in kolesarske povezave.





Načrtovanje in infrastruktura sta podrejena avtomobilom
Prometna in prostorska načrtovalska praksa v občini sta se zaradi nadpovprečne rasti števila osebnih avtomobilov večinoma podrejali vse večjim zahtevam le-teh. S tem so se posegi v prostor, prostorska zgradba in prometna infrastruktura prilagajali avtomobilom. Posledice takih rešitev so slabšale kakovost bivanja v naseljih in danes zahtevajo sanacijo. Celostno prometno načrtovanje poskuša takšno prakso preseči ter spodbujati prostorski in prometni razvoj, ki temeljita na alternativah osebnemu motoriziranemu prometu (javni potniški prevoz, hoja in kolesarjenje).

Enostranski razvoj infrastrukture za cestni motorni promet zapostavlja infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, kar zmanjšuje privlačnost za tovrstno premikanje po Novem mestu. Glavna težava je vrstni red odrejanja prostora posameznim potovalnim načinom – prioriteta odmerjanja je večinoma na strani motornega prometa, pešci in kolesarji pa svojo infrastrukturo dobijo na preostanku prostora, kar velikokrat ne zadošča za zagotovitev ustrezne ponudbe.

Dnevni migracijski tokovi so vedno večji izziv
Novo mesto je osrednje urbano središče statistične regije Jugovzhodna Slovenija in ima poudarjene urbane funkcije regionalnega pomena. Je tudi gospodarsko, trgovsko, upravno, sodno, zdravstveno, izobraževalno, versko in kulturno središče regije. V Novem mestu je bilo leta 2015 zaposlenih 22.238 oseb, srednje šole je obiskovalo čez 5000 dijakov, študiralo pa je skoraj 1000 študentov. Med zaposlenimi jih je 10.855 prihajalo iz Mestne občine Novo mesto, kar 11.383 pa iz preostalih občin.

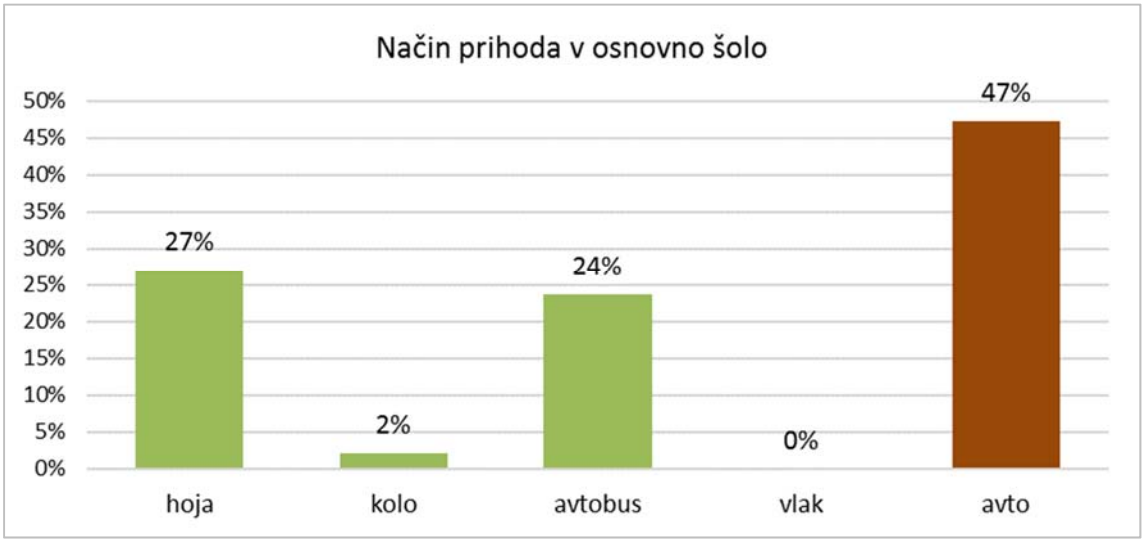
Veliko dnevnih migrantov pomeni velik pritisk na prometni sistem občine, še posebej ob konicah. Glede na prevladujočo uporabo osebnega avtomobila je cestna infrastruktura vsak delavnik izpostavljena velikim izzivom. Skrb vzbujajoča sta predvsem rastoč delež zaposlenih, ki dnevno uporabljajo osebni avtomobil, in pomanjkljivo reševanje te problematike v sodelovanju velikih zaposlovalcev in Mestne občine Novo mesto.

Potovalne navade prebivalcev so nezdrave
Eden od razlogov za resne zdravstvene težave, s katerimi se srečujejo prebivalci zaradi sodobnega sedečega življenjskega sloga, je pomanjkanje telesne aktivnosti. Že aktivnejša dnevna mobilnost lahko pomembno vpliva na izboljšanje počutja in zdravja. V Sloveniji ima težo, večjo od priporočene, malo manj kot polovica žensk in skoraj 70 odstotkov moških. Tudi vse več mladih in otrok ima težave s čezmerno težo. V zadnjih 30 letih se je njihovo število podvojilo. V občini kar pri 22 odstotkih osnovnošolskih otrok in mladostnikov indeks telesne mase presega mejno vrednost čezmerne prehranjenosti (NIJZ, 2016).

Pomemben dejavnik takega načina življenja je pospešena motorizacija. Stopnja motorizacije, ki je izražena v številu osebnih motornih vozil na 1000 prebivalcev, je v občini od leta 2000 ves čas nad državnim povprečjem. Leta 2006 je stopnja motorizacije presegla 500 vozil na 1000 prebivalcev, kar pomeni, da je vsak drugi prebivalec občine imel v lasti osebni avtomobil. Leta 2015 je stopnja motorizacije znašala že 541 vozil na 1000 prebivalcev.

Visoka stopnja motorizacije se izraža v nezdravih potovalnih navadah prebivalcev z veliko prevlado uporabe osebnega avtomobila in skrb vzbujajočim nizkim deležem aktivne mobilnosti. Kar 78 odstotkov oseb je ob štetju oktobra 2016 uporabljalo osebni avtomobil, hodilo jih je le devet odstotkov, avtobus jih je uporabilo slabih osem odstotkov, kolesarjev pa ni bilo niti en odstotek.

Še bolj skrb vzbujajoči so trendi potovalnih navad mladih. Medtem ko so leta 2002 približno tri četrtine osnovnošolcev prihajale v šolo aktivno (peš ali s kolesom), se je v slabih 15 letih stanje obrnilo na glavo. Leta 2016 je skoraj polovico (47 odstotkov) osnovnošolcev v šolo pripeljal eden od staršev z avtomobilom. Dodatno četrtino (24 odstotkov) je pripeljal avtobus. Aktivno je prišla le dobra četrtina učencev (27 odstotkov peš in le dva odstotka s kolesom).



Onesnaženje zraka zaradi prometa ogroža zdravje
Velik okoljski problem Mestne občine Novo mesto je onesnaženje zraka z delci PM10, ki je posledica kotlinske lege z neugodnimi zimskimi klimatskimi pogoji, v katerih se obremenitve stopnjujejo zaradi malih in zastarelih kurišč na biomaso ter prometa. Čeprav izmerjena povprečna letna mejna koncentracija delcev PM10 v zraku v Novem mestu od začetka meritev leta 2010 ni bila nikoli presežena, v mestu vsako leto (z izjemo 2014) zaznavamo preseženo dovoljeno število dni (35) v letu s preseženo dnevno mejno koncentracijo (2010–2015: presežena v povprečju 47-krat na leto).

Zaradi prekoračitev je bilo celotno območje mestne občine razglašeno za degradirano. Sprejet je bil tudi vladni Načrt za kakovost zraka, po katerem se že izvaja program ukrepov, ki bodo stanje izboljšali. Program zajema številne ukrepe, povezane z upravljanjem prometa in mobilnosti.

Ugodni kazalniki na področju prometa

Naklonjenost trajnostnim načinom prevoza
Nezadovoljstvo s stanjem prometa v občini, ki so ga v anketi izrazili prebivalci, po drugi strani izraža tudi veliko naklonjenost izboljšanju ponudbe trajnostnih načinov prevoza – hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prevozu. Pri vprašanju glede razmer za hojo in kolesarjenje so prebivalci izpostavili ogroženost pešcev in kolesarjev zaradi voznikov avtomobilov, ki vozijo prehitro, nepovezanost povezav za pešce in kolesarje ter neustrezno zimsko vzdrževanje površin za pešce in kolesarskih površin. Izpostavili so še slabo kakovost povezav za pešce in kolesarje v smislu njihove širine, udobnosti in urejenosti. Odnos prebivalcev do hoje in kolesarjenja je sicer zelo pozitiven – strinjajo se s trditvami, da gre za priročna in sproščena načina premikanja na kratke razdalje. Prebivalci bi želeli javni potniški prevoz pogosteje uporabljati, zato opozarjajo na njegove ključne pomanjkljivosti (redke povezave, slaba medsebojna povezanost ter časovna nekonkurenčnost).

Pregled področij ukrepanj, ki so jih prebivalci izpostavili kot prioritetna:
- mestni trg brez avtomobilov;
- obnova, dograditev in ureditev cest;
- sklenjene in varne kolesarske povezave;
- več povezav in pogostejše povezave javnega prevoza;
- sklenjene in varne pešpovezave.

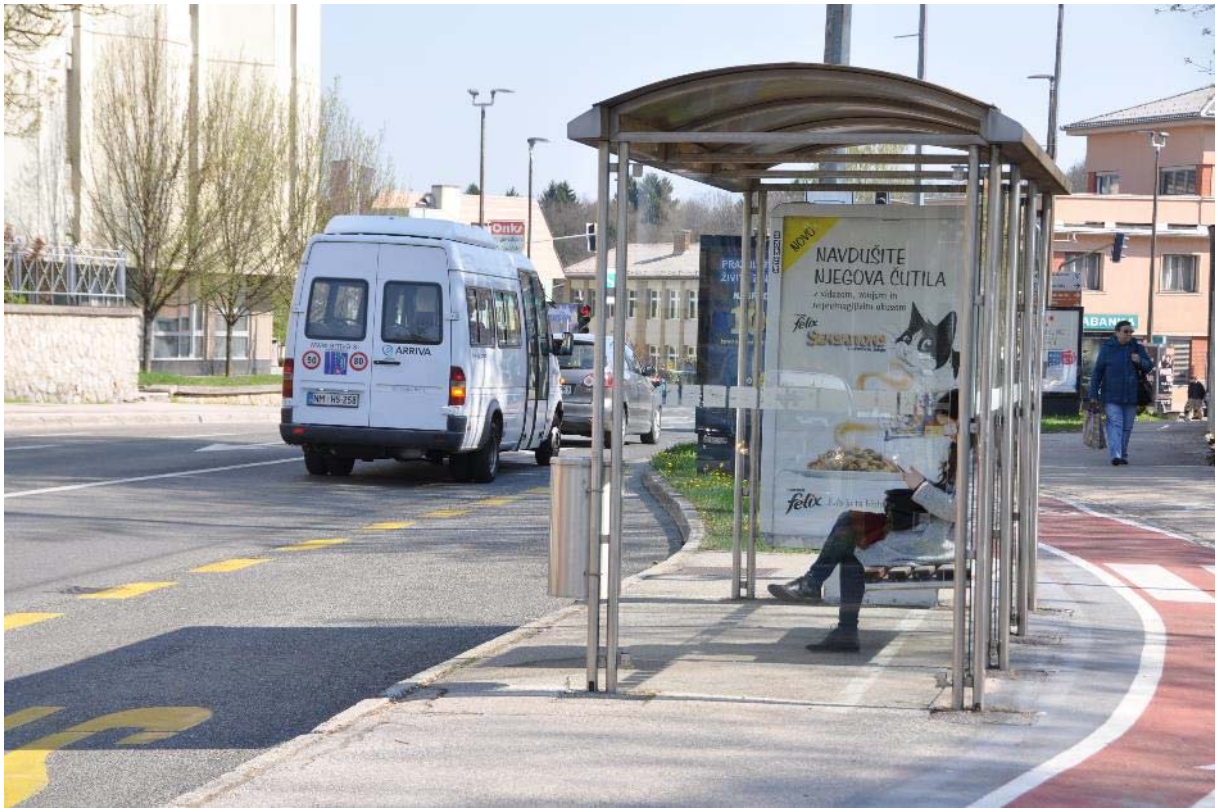
Potencial hoje in kolesarjenja
Geografske značilnosti občine omogočajo, da bi lahko prebivalci in obiskovalci veliko večji delež poti opravili na nemotoriziran način – peš ali s kolesom. Novo mesto je prostorsko nekoliko razpršeno, vendar je večina pomembnih dejavnosti na voljo v bližini središča. V petnajstih minutah je dosegljiva večina storitev v središču mesta. V radiju 15-minutne hoje od starega mestnega jedra živi več kot 10.000 ljudi oziroma 27 odstotkov prebivalcev občine. Razdalje so še veliko krajše v vseh drugih naseljih v Mestni občini Novo mesto, kjer so lahko vse poti znotraj posameznega naselja enostavno prehojene v manj kot desetih minutah. Zaradi večje hitrosti je s kolesom v 15 minutah dosegljivo veliko večje območje kakor peš. Iz starega mestnega jedra so v 15 minutah poleg celotnega Novega mesta dosegljiva tudi nekatera sosednja naselja. V radiju 15-minutnega kolesarjenja od starega mestnega jedra živi skoraj 25.000 ljudi ali 69 odstotkov prebivalcev občine.

Poselitev in preostale dejavnosti so skoncentrirane v nižinskem delu občine. Kljub temu je teren na mikroravni ponekod dokaj razgiban (poseljeni bregovi reke Krke in drugih vodotokov; griči, na katerih stoji Novo mesto; ipd.), kar lahko na kratkih odsekih mestoma ovira udobno kolesarjenje. Vseeno so glavni cestni koridorji v Novem mestu z vidika naklona primerni za kolesarjenje. Večina cestnih odsekov ima naklon, manjši od 5 %, kar ne predstavlja večje ovire.

Vzpostavljen, čeprav okrnjen mestni potniški prevoz
Novo mesto je srednje veliko mesto z enim od bolje razvitih potniških prevozov v Sloveniji. Ta se izvaja od leta 1999, leta 2013 pa je občina z nakupom osmih novih vozil popolnoma prenovila vozni park. Leta 2015 je občina zaradi proračunskih razlogov skrčila ponudbo in stroške mestnega potniškega prevoza za dobro tretjino, predvsem je zmanjšala število voženj ob konicah in ukinila vožnje avtobusov v večernih urah, ob koncu tedna in med šolskimi počitnicami. Mestni potniški prevoz trenutno obsega osem linij, ki ustavljajo na 100 postajališčih.

Število uporabnikov je od leta 2006 do 2012 naraščalo. Leta 2012 je bilo potnikov dobrih 285.000. Novejši podatki o številu potnikov po navedbi občine zaradi okvare sistema spremljanja ne obstajajo. Ocenjuje se, da je z zmanjšanjem ponudbe za tretjino leta 2015 število potnikov upadlo za 13 odstotkov.

Ankete o zadovoljstvu prebivalcev z mestnim potniškim prevozom (2014, 2016) dajejo podobne rezultate. Kot glavne razloge za neuporabo navajajo prebivalci premajhno pogostost avtobusov, nesmotrn potek in čas obratovanja linij, slabo povezanost (linij med sabo in z medkrajevnim prevozom), časovno nekonkurenčnost drugim načinom potovanj in slabo promocijo ter informiranost. Pozitivno sta sicer ocenjena vozni park in cena vozovnic.



Aktivna zainteresirana javnost
Praksa vključevanja javnosti v prometno načrtovanje se v mestni občini izboljšuje. Odzivnost prebivalcev je dobra, vse večja je tudi njihova samoorganiziranost. Vse več je nevladnih organizacij in iniciativ, ki se ukvarjajo z vprašanji trajnostne mobilnosti in urejanja prostora. Organizacije in društva, kot je Pešfolk, Novomeška kolesarska mreža ali Est=etika, se aktivno vključujejo v razprave o prostorskem in prometnem razvoju mesta in občine. Mestna občina Novo mesto se vse pogosteje odziva na njihove predloge in jih obravnava kot pomembne partnerje v procesu načrtovanja.

Iniciativa Pešfolk je bila ustanovljena z namenom pospeševanja vzpostavitve razpredene, dobro urejene in stalno vzdrževane mreže pešpoti v Novem mestu in okolici, prednostno med mestnimi naselji ob vodotokih in skozi gozdove. Ukvarja se s spodbujanjem kulture sprehajanja in trajnostne mobilnosti. Novomeška kolesarska mreža je neformalna pobuda občank in občanov Novega mesta, ki se zavzema za mesto, prijazno kolesarjem, pešcem in trajnostnemu prometu. Prizadevajo si, da bi več ljudi uporabljalo kolo za osnovno prevozno sredstvo,

kot pogoj za to pa spodbujajo vzpostavitev urejene kolesarske infrastrukture v občini. Est=etika je društvo, ki si prizadeva za etiko v prostoru, ki ga obravnavajo kot dobrino, za katero si moramo s skupnimi močmi prizadevati, da bo oblikovana, uporabna in dostopna za vse, ki si ta prostor delijo.

Dostopnost finančnih spodbud

Evropska komisija se vedno intenzivneje ukvarja s trajnostnim mestnim prometom. To omogoča vse bolj enostaven dostop do znanj, informacij, izmenjave izkušenj in sredstev za celostno načrtovanje mestnega prometa. Izkušnje evropskih projektov, pri katerih je sodelovalo že veliko slovenskih občin, kažejo na velik pomen in potencial iniciativ EU pri doseganju trajnostnega prometa. S sprejetjem Celostne prometne strategije si bo Mestna občina Novo mesto izboljšala dostopnost do virov (državnih in EU), ki so vse bolj pogojeni z obstojem takega dokumenta.

Vključevanje v evropske projekte lahko predstavlja tudi rešitev za težave občine z zagotavljanjem zadostnega števila usposobljenega kadra. Novo mesto si težko privošči bistveno večjo občinsko upravo, zaposleni na področju načrtovanja prometa pa so že danes polno zasedeni z rednimi operativnimi dejavnostmi in težko prevzemajo zahtevnejše strateške ter celovite naloge načrtovanja prometa. Intenzivnejše sodelovanje pri evropskih projektih in posledično zaposlovanje novih strokovnjakov na področju mobilnosti sta lahko rešitev za te omejitve.

ŠEST STRATEŠKIH STEBROV

Pregled temeljnih potez našega načrta

Celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto zajema šest ključnih področij ukrepanja na poti do sodobno organiziranega prometa. Področja se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo. Njihova ključna lastnost je odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture za motorizirani promet in usmeritev v izvedbo naložbeno in okoljsko manj spornih ukrepov, ki učinkoviteje rešujejo prometne izzive. Strategija vzpostavlja celovit sistemski okvir za načrtovanje prometa, poudarja celovite ukrepe upravljanja prometa in priporoča ponovno preveritev ter po potrebi korigiranje že načrtovanih infrastrukturnih ukrepov na podlagi meril celostnega načrtovanja prometa. V ospredju so tudi intenzivna promocija in ozaveščanje ter uvedba transparentnega sistema spremljanja in vrednotenja izvajanja ter učinkov strategije.

Strateški stebri prometne strategije so:

Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti
Drugi steber: Vrnitev hoje med najbolj zaželene načine premikanja
Tretji steber: Uveljavitev višje kulture kolesarjenja
Četrti steber: Javni prevozi z dobro uporabniško izkušnjo
Peti steber: Racionalna raba osebnih avtomobilov
Šesti steber: Optimiziran tovorni promet

Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti

Prometni sistem Mestne občine Novo mesto je kompleksno področje z mnogimi neposrednimi in posrednimi vplivi na kakovost življenja tukajšnjih prebivalcev. Način urejanja zadev na tem področju je lahko zagotovilo za zadovoljstvo in nadaljnji razvoj občine, lahko pa je hkrati tudi vir številnih težav skupnosti in ovir nadaljnjemu razvoju. Zavedajoč se pomena prometa pri zagotavljanju visoke kakovosti življenja se zato Novo mesto odloča za strateški pristop, ki celostno obravnava in upravlja vsa s prometom povezana področja.

Za uveljavitev celostnega načrtovanja mobilnosti je ključna vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev. Mednje spadajo reorganizacija uprave, strokovna in številčna krepitev njene ekipe, uravnoteženo financiranje na področju mobilnosti, povečanje transparentnosti pri odločanju z vključevanjem deležnikov in širše javnosti, integracija prometnega z drugimi sektorji ter uvedba novih metod in postopkov, kot so spremljanje in vrednotenje, celostne presoje prometnih projektov in upravljanje mobilnosti.

Evidenca izzivov
Prostorsko in prometno načrtovanje v občini se sočasno z intenzivnim razvojem motorizacije večinoma še vedno podrejata zahtevam cestnega motornega prometa. Prostorska struktura in posegi v prostor se prilagajajo dostopnosti z osebnim avtomobilom, kar neugodno vpliva na kakovost bivanja v naseljih in ne zagotavlja ustreznih pogojev za uporabo trajnostnih potovalnih načinov. Namen CPS je preseči takšno prakso in spodbujati prostorski in prometni razvoj, ki temeljita na alternativah osebnemu motornemu prometu.

Občinska uprava se ob tem srečuje s kadrovskimi omejitvami. Strokovnjaki, ki se ukvarjajo z načrtovanjem prometa, so zaposleni z rednimi operativnimi dejavnostmi in težko prevzemajo dodatne strateške in celovite naloge načrtovanja prometa. Najboljša rešitev za premostitev te težave je zaposlitev strokovnjaka z dobrim vpogledom v področje prometa in prostora, ki bo odgovoren za izvajanje CPS in ustrezno integracijo med povezanimi sektorji. V pomoč sta lahko tudi intenzivnejše sodelovanje pri evropskih projektih na temo

trajnostne mobilnosti ter uvedba področnih smernic oziroma zahtevnejših pogojev pri oddaji del zunanjim izvajalcem.

Potencial prostorskih aktov mestne občine za urejanje prometa in doseganje trajnostne mobilnosti še ni bil izkoriščen. Nekateri od načrtovalskih instrumentov, ki bi lahko izboljšali integracijo prostorskega in prometnega načrtovanja ter doseganje trajnostnega prometa, so skupno odločanje o prostorskih in prometnih vprašanjih na strateški in izvedbeni ravni, sodobni standardi dostopnosti in parkiranja avtomobilov in koles za novogradnje, celovite presoje vplivov novogradenj in ključnih generatorjev prometa na prometni sistem ter zagotavljanje njihove dostopnosti in dostopnosti obstoječih generatorjev prometa s trajnostnimi potovalnimi načini.

Občina za novogradnje določa minimalne parkirne standarde, ki opredeljujejo najmanjše število parkirnih mest glede na namensko rabo novogradnje. Nekatere države in mesta so zaradi težav s prometom začeli določati maksimalne parkirne standarde. Ti določajo največje število parkirnih mest v določenih (predvsem centralnih) delih naselij. Parkirni standardi so del celovite parkirne politike, s katero je mogoče učinkovito obvladovati obseg prometnih tokov na obravnavanih območjih.

Občina veliko pričakovanj, povezanih z odpravljanjem težav s prometom, povezuje z načrtovano izgradnjo 3. razvojne osi mimo mesta in tako imenovane zahodne obvoznice, ki naj bi skupaj sklenili cestni mestni obroč. Vendar izgradnja te infrastrukture, tudi če bo izvedena v celoti, ne bo rešila veliko težav s prometom. Po izgradnji 3. osi mimo Novega mesta je težko pričakovati, da bo tudi zahodna obvoznica kmalu prišla na prioritetno listo državnih cestnih projektov. Gre verjetno za daljši časovni horizont, v katerem bo izzive mobilnosti treba reševati brez te cestne povezave. Hkrati je vprašljiva smotrnost izgradnje celotnega obroča okoli mesta, posebej v profilu štiripasovnih cest z zunajnivojskimi križanji. Izkušnje mnogih mest namreč kažejo, da so se zaradi izgradnje takšnega obroča sčasoma soočili z omejitvami v prostorskem razvoju: takšna infrastruktura namreč otežuje povezanost novih mestnih delov zunaj obvoznice z mestnim središčem. Nova cestna infrastruktura je zmeraj tudi generator dodatnega avtomobilskega prometa, zato tudi v Novem mestu obstaja nevarnost, da mestna obvoznica prevzame in spodbudi mestne prometne tokove z avtomobili, ki bi se posledično povečali tudi znotraj mesta in bi še dodatno okrepili negativne posledice avtomobilskega prometa. Kompromis je lahko mestna cesta z nivojskimi križanji in s programom ob njej, v sklopu katere je urejena tudi kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje.

Velik izziv za prometni sistem Novega mesta predstavljajo obremenitve, ki so posledica prometa velikih podjetij v občini oziroma dnevnih migracij njihovih zaposlenih. Občina bo za odpravo številnih s prometom povezanih izzivov morala najti način sodelovanja z glavnimi zaposlovalci in skupaj z njimi poiskati rešitve za čim bolj racionalno in kakovostno dostopnost do glavnih občinskih zaposlovalcev.

Področja mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij ter ukrepov v prometnem sistemu občina ne spremlja sistematično. Naloga CPS je, da tak sistem vzpostavi in z naborom kazalnikov ter metod za njihovo spremljanje občini omogoči spremljanje razvoja mobilnosti ter učinkovitost strategije. Pri tem bo pomembno tudi spremljanje zadovoljstva prebivalcev. Anketa med prebivalci, izvedena v fazi analize stanja in v kateri je sodelovalo 759 občanov, je pokazala, da prebivalci za zdaj s stanjem prometa niso zadovoljni.

Evidenca dosežkov

Mestna občina se v zadnjih letih aktivno loteva strateških vprašanj razvoja, saj je v dveh letih poleg CPS pripravila tudi Strategijo razvoja, Trajnostno urbano strategijo, Strategijo razvoja turizma in Občinski program varstva okolja. V vseh dokumentih je bil promet obravnavan kot pomemben element strateškega razvoja, hkrati pa so v dokumentih zastavljeni cilji in predlagani ukrepi na področju prometa. Novejše strategije skupaj s predhodnimi, kot je na primer Občinski prostorski načrt, predstavljajo odlično podlago CPS, ki področje razvoja prometa obravnava hkrati tako celostno kot tudi poglobljeno.

Strateško razmišljanje je v občini tudi institucionalizirano, saj je občina ustanovila Urbanistični svet, ki se ukvarja s strateškimi razvojnimi temami in ki povezuje različne sektorje pri izvajanju povezanih nalog. Urbanistični svet je intenzivno sodeloval pri izdelavi Trajnostne urbane strategije in Strategije razvoja Mestne občine Novo mesto, v katerih je trajnostna mobilnost zelo izpostavljena.

Mestna občina je v zadnjih letih namenila bistveno več pozornosti načrtovanju in izvajanju izboljšav na infrastrukturi in ponudbi trajnostnih potovalnih načinov ter tudi racionalizaciji osebnega motornega prometa.

Uvedla je mestni potniški prevoz in vzpostavila infrastrukturo za njegovo nemoteno odvijanje. Čeprav je bila ponudba pred kratkim bistveno okrnjena, v primerjavi s podobno velikimi mesti v Sloveniji še zmeraj ponuja pomembno alternativo potovanjem z osebnimi avtomobili. Veliki premiki so se zgodili tudi na infrastrukturi za pešce in še posebej za kolesarje, čeprav žal ne zmeraj v skladu z dobro prakso. Pomembno preobrazbo doživlja na področju trajnostne mobilnosti tudi srednjeveško jedro Novega mesta. Vse to so pomembni premiki, ki povečujejo podporo trajnostnim načinom premikanja in občini omogočajo, da si pridobi izkušnje s tovrstnimi ukrepi.

Veliko pozornosti je namenjene najbolj ogroženim udeležencem v prometu. V okolicah šol se izvajajo redne izboljšave na področju umirjanja prometa s hitrostnimi ovirami in prometno signalizacijo, čeprav je tudi na tem področju mogoče še veliko narediti. Vedno večja sta tudi skrb in izvajanje ukrepov za izboljšanje dostopnosti za ljudi z gibalnimi ovirami, pogosto v sodelovanju z organizacijami, ki zastopajo njihove interese.

Promocija trajnostne mobilnosti med različnimi ciljnimi skupinami sledi trendom v celi državi. V ospredju promocije so osnovnošolci. Krepita se tudi obseg in kakovost dogodkov, organiziranih v sklopu Evropskega tedna mobilnosti.

Vključevanje javnosti v načrtovanje prometa in drugih sektorjev je vse intenzivnejše. Izboljšuje se tudi praksa vključevanja, saj obsega različne oblike in orodja. Odzivnost prebivalcev je dobra, vse večja je njihova samoorganiziranost. Vse več je nevladnih organizacij in iniciativ, ki se ukvarjajo tudi z vprašanji trajnostne mobilnosti in urejanja prostora ter se aktivno vključujejo v razprave o prostorskem in prometnem razvoju mesta in občine. Mestna občina se vse pogosteje odziva na njihove predloge in jih obravnava kot pomembne partnerje v procesu načrtovanja.

Kakšno prihodnost načrtujemo?
Mestna občina Novo mesto bo uveljavila sodobno paradigmo celostnega načrtovanja prometa. Zaradi uporabe sodobnih pristopov in rešitev bo na področju trajnostne mobilnosti dober primer srednje velikega mesta, ki dosega hitre spremembe. Praksa načrtovanja in upravljanja prometa bo nadgrajena s sodobnimi postopki in metodami ter združena z drugimi sektorji in sosednjimi občinami. Prostorsko načrtovanje bo sledilo doseganju ciljev trajnostne mobilnosti. Za doseganje ciljev in preseganje omejitev bodo uvedene intenzivne povezave tako na regionalni kot tudi državni in evropski ravni. Transparentno odločanje in redno vključevanje javnosti bosta vsakodnevna praksa. Redno bodo merjeni in vrednoteni učinki ter promovirani dosežki. Vzpostavitvi sistemskih in finančnih pogojev bo sledila kadrovska okrepitev mestne uprave. Proračunska sredstva občine bodo uravnoteženo porazdeljena med vse prometne podsisteme, področja mobilnosti pa bodo navzkrižno financirana – prihodki od zaračunavanja uporabe posameznih elementov ponudbe bodo namenjeni neposredno razvoju celotnega prometnega sistema.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Vzpostaviti pogoje za celovito urejanje prometa.	- V letu 2017 zagotoviti, da CPS MONM postane osnovni dokument načrtovanja in upravljanja prometa, ki se redno obnavlja (posodobitev vsaki dve, prenova vsakih pet let). - Do leta 2018 okrepiti občinsko upravo s kadri za strateško načrtovanje prometa. - Do leta 2022 vzpostaviti sistem načrtovanja in upravljanja prometa na regionalni ravni.
Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti.	- V letu 2017 vzpostaviti sistem rednega spremljanja in vrednotenja stanja mobilnosti ter merjenja učinkov ukrepov CPS. - V letu 2017 vzpostaviti sistem presoj projektov s kriteriji CPS.
Spremeniti načrtovalske prioritete in njihovo uveljavitev.	- Od leta 2018 doseči, da bo vsak proračun občine uravnotežen glede investicij v posamezne potovalne načine. - Do leta 2020 doseči razmerje 60/40 odstotkov med investicijami v infrastrukturne in mehke ukrepe.
Izboljšati načrtovalske prakse na področju prometa.	- V letu 2017 vzpostaviti sistem integriranega pristopa k izdelavi in izvajanju strateških dokumentov občine. - Od leta 2017 se redno vključevati v evropske projekte o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti. - Od leta 2017 redno uporabljati smernice Ministrstva za infrastrukturo (ali pripraviti občinske) za načrtovanje in tehnične ureditve po posameznih področjih prometa (denimo hoja, kolesarjenje in parkiranje). - V letu 2017 uvesti upravljanje mobilnosti (izvedba mehkih ukrepov) kot sodobno načrtovalsko prakso.
Izvajati celovite ukrepe na področju prometa.	- Od leta 2018 sistematično pripravljati mobilnostne načrte za vse večje generatorje prometa v občini, pri šolah vključno z načrti varnih šolskih poti. - Od leta 2018 sistematično vzpostavljati območja prijaznega prometa v okolici ključnih generatorjev prometa in v stanovanjskih soseskah v Novem mestu in večjih naseljih v občini.
Zagotoviti transparentnost odločanja o urejanju prometa z vključevanjem javnosti.	- Od leta 2017 zagotavljati celovito vključevanje javnosti v pripravo strategij in izvajanje ukrepov. - Do leta 2022 povečati delež prebivalcev, ki so zadovoljni s stanjem prometa, na 30 odstotkov (z 19 odstotkov zadovoljnih in zelo zadovoljnih v letu 2016).

Pregled svežnjev ukrepov za področje celostnega načrtovanja mobilnosti
Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v poglavju Akcijsko-finančni načrt na koncu dokumenta.

IZVAJANJE IN ZAGOTAVLJANJE AKTUALNOSTI CPS (SVEŽENJ 1.1)

S pripravo prve CPS je Mestna občina Novo mesto stopila na pot dolgoročnega procesa celostnega prometnega načrtovanja, v katerega bodo vključeni vsi relevantni sektorji. Zanj je značilno, da poleg načrtovanja celovitih in premišljenih prometnih ureditev vključuje tudi spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije, njeno redno posodabljanje (na vsaki dve leti) in prenovo (na vsakih pet let) ter redno in aktivno vključevanje splošne javnosti in ključnih deležnikov.

Proces celostnega prometnega načrtovanja bo podprl tudi finančni sektor, saj je na izvedbeni ravni predvideno postopno prestrukturiranje proračuna, ki bo v končni obliki zagotavljal uravnotežene deleže za investicije v vse potovalne načine, povečan pa bo tudi delež sredstev, namenjen izvedbi mehkih ukrepov.

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE CPS (SVEŽENJ 1.2)

Za učinkovito upravljanje, sledenje izvajanju in uresničevanje strategije bosta vpeljani redno spremljanje in vrednotenje celotne CPS ter ukrepov iz njenega akcijsko-finančnega načrta. Navedeni orodji sta pomembni tudi

za sprotno učenje iz nabranih izkušenj, ki bo omogočalo premišljeno ukrepanje v lokalnem občinskem kontekstu ter s tem doseganje optimalnih rezultatov v prihodnosti. Za uspešno izvajanje spremljanja in vrednotenja bo vzpostavljen sistem rednega zbiranja podatkov ter spremljanja in vrednotenja izbranih kazalnikov mobilnosti v občini. Uporabljene bodo prednostno takšne metode, ki so nezahtevne, ponovljive in ne predrage. S takšnim pristopom bo hkrati zagotovljena tudi transparentnost prometnega načrtovanja.

Navedene aktivnosti opredeljuje Načrt spremljanja in vrednotenja CPS, ki je nastal kot sestavni del procesa priprave strategije. Načrt opredeljuje ključne kazalnike mobilnosti ter metode in pogostost pridobivanja podatkov za njihovo spremljanje.

Na letni ravni bo spremljano izvajanje predvidenih ukrepov iz CPS ter dva osnovna kazalnika rezultatov (ki bosta poročana MZI):

- potovalne navade v Novem mestu z metodo kordonskega štetja,
- potovalne navade osnovnošolcev z anketami v razredih.

Ob posodobitvi CPS (prva čez dve leti) bodo spremljani še naslednji kazalniki rezultatov:

- zadovoljstvo prebivalcev z urejanjem prometa z anketami po spletu in v tiskani obliki,
- potovalne navade otrok v vrtcih z anketami med starši,
- potovalne navade srednješolcev z anketami v razredih,
- potovalne navade zaposlenih z anketami po spletu in v tiskani obliki,
- število prometnih nesreč z udeleženimi pešci, kolesarji, otroki in mladoletniki z analizo podatkov Ministrstva za notranje zadeve.

Ob prenovi CPS (prva čez pet let) bo ponovljeno celotno zbiranje podatkov, kot je bilo izvedeno v okviru analize stanja za ta dokument.

KREPITEV IN INTEGRACIJA NAČRTOVALSKIH SEKTORJEV TER RAVNI UPRAVLJANJA (SVEŽENJ 1.3)

Za uspešno izvajanje CPS in celovit pregled nad vsemi povezanimi aktivnostmi bo občina zaposlila posebnega strokovnjaka, ki bo odgovoren za celostno načrtovanje prometa v občini. Skrbel bo tudi za redne prijave in sodelovanje občine pri evropskih projektih s področja trajnostne mobilnosti ter za pripravo in izvedbo izobraževanj občinskega kadra o novih praksah na področju trajnostne mobilnosti. S tem bo občina pridobila novo delovno moč, vir sredstev in izkušenj ter stalen dotok novih znanj.

Poleg skupnih izobraževanj občinskega kadra bo poskrbljeno tudi za sočasno in integrirano načrtovanje prostorskega razvoja in prometne ponudbe ter za krepitev sodelovanja med sektorji. Pomemben del tovrstnega pristopa bo predstavljala vzpostavitev sistema presoj načrtov s kriteriji CPS s poudarkom na novogradnjah in prenovah. V ta namen ter v pomoč projektantom bodo izdelani tudi avtomobilski in kolesarski parkirni standardi za novogradnje ter druge občinske tehnične smernice za področja prometa, na katerih ne bo na voljo ustreznih usmeritev na nacionalni ravni.

Na regionalni ravni bo Mestna občina Novo mesto prevzela vodilno vlogo, ki jo ima kot središče regije. Ustanovljena bo regionalna platforma za sodelovanje občin v regiji na področju načrtovanja in upravljanja prometa. Predstavniki občin v regiji se bodo srečevali vsaj dvakrat letno.

IZVAJANJE CELOVITIH UKREPOV NA PODROČJU MOBILNOSTI (SVEŽENJ 1.4)

Poglavitna značilnost celovitih ukrepov je, da sočasno urejajo razmere za več področij prometa, kar jih uvršča med najučinkovitejše ukrepe upravljanja mobilnosti. Mednje spadajo predvsem območja prijaznega prometa, mobilnostni načrti ter splošne promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije.

Izvajanje celovitih ukrepov se bo v občini začelo z izdelavo zasnove območij prijaznega prometa, ki bo zajela celotno območje Novega mesta ter večja naselja v občini, vsebovala pa bo tudi prenovljeno hierarhijo cestnega omrežja, kar bo še dodatno pripomoglo k umiritvi in optimizaciji cestnega prometa. Osnovno načelo območij prijaznega prometa je umiritev hitrosti vožnje znotraj večje zaključene prostorske enote, navadno v soseski ali v zaledju pomembnega cilja poti. Nizke hitrosti (največ 30 km/h) in varnost se pri tem zagotovijo z različnimi prostorskimi elementi, ki voznike obveščajo o tem, da vstopajo na območje, na katerem potekajo tudi druge aktivnosti, hkrati pa jim fizično onemogočajo hitrejšo vožnjo. Na preurejenih območjih se s tem uveljavi

prednost pešcev in kolesarjev pred motoriziranim prometom. Nove ureditve so zasnovane tako, da pripomorejo tudi k izboljšanju kakovosti bivanja in privlačnosti preurejenih območij, kar prebivalce in druge uporabnike spodbudi k pogostejši hoji in kolesarjenju. Urejanje OPP tako pripomore k doseganju številnih ciljev CPS glede hoje, kolesarjenja ter cestnega in mirujočega prometa. Izdelavi zasnove območij prijaznega prometa bo sledila vzpostavitev pilotnega območja v Novem mestu ter v naslednjih petih letih vzpostavitev še vsaj petih drugih območij v Novem mestu in drugih večjih naseljih v občini.

Druga vrsta celovitih ukrepov so mobilnostni načrti za ključne cilje poti. Ti vsebujejo podatke o trenutni dostopnosti in potovalnih navadah ter veliko ukrepov, katerih cilj je izboljšanje dostopnosti lokacije s trajnostnimi potovalnimi načini, promocija slednjih in spreminjanje potovalnih navad v bolj trajnostne. S kakovostnimi mobilnostnimi načrti se zato lahko najučinkoviteje vpliva na potovalne navade uporabnikov in spreminjanje teh v bolj trajnostne na obravnavani lokaciji. Občina bo v naslednjih letih izdelala vsaj štiri mobilnostne načrte za ključne cilje poti v Novem mestu.

Glede sistemskih storitev bosta v naslednjih letih uvedena dva ukrepa, ki bosta prebivalcem in obiskovalcem občine olajšala potovanja in opravljanje storitev. Prvi je uvedba enotne mestne kartice za plačevanje javnih storitev, kot so parkirnina, javni prevoz, muzeji in knjižnice, drugi pa vzpostavitev informacijske točke oziroma mobilnostnega centra v središču Novega mesta, na kateri bodo tako prebivalcem kot obiskovalcem na enem mestu dostopne vse informacije o možnostih potovanj po mestu in občini, vključno s prodajo vozovnic, turistične informacije ter podatki o prireditvah in dogodkih v občini in regiji.

VKLJUČEVANJE JAVNOSTI IN PROMOCIJA DOSEŽKOV CPS (SVEŽENJ 1.5)

Občina bo okrepila celoten sistem sodelovanja z vsemi skupinami javnosti. Večkrat letno bodo organizirani srečanja, javne razprave in delavnice predstavnikov občine z zainteresirano (nevladne organizacije, društva, iniciative ipd.) in splošno javnostjo. Redno bodo izvajane tudi promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije o trajnostni mobilnosti na splošno ter podrobneje o izvajanju posameznih ukrepov.

Kot dodatni vir identificiranja potrebnih izboljšav za vsa področja prometa bo vzpostavljen sistem spremljanja pobud in predlogov občanov, za lažjo in bolj vključujočo izvedbo nekaterih ukrepov pa bo občina v okviru javnega razpisa za društva in organizacije uvedla novo razpisno področje, namenjeno izključno vsebinam s področja trajnostne mobilnosti.

Ključne aktivnosti za promocijo izvajanja CPS ter dosežkov na področju trajnostne mobilnosti se bodo odvijale v okviru vsakoletne organizacije Evropskega tedna mobilnosti, ki bo še naprej ostal osrednja občinska prireditev za to področje. Izstopajoče dosežke in inovativne rešitve bo občina promovirala tudi na ravni države in širše regije.

Drugi steber: Vrnitev hoje med najbolj zaželene načine premikanja

Vsaka pot, ali z avtom, javnim prevozom ali kolesom, se začne in konča s hojo. Hoja je najnaravnejši način potovanja, je zdrava, okolju prijazna, demokratična in tudi poceni. Tudi z vidika lokalne skupnosti je hoja pomemben potovalni način, saj ne povzroča emisij in hrupa, v primerjavi s preostalimi potovalnimi načini pa je prostorsko in infrastrukturno najmanj zahteven. Hoja je najzanimivejša na krajših razdaljah, kar ustreza značilnostim zgradbe Mestne občine Novo mesto in povprečni dolžini velikega dela dnevnih poti njenih prebivalcev. Hoja je drugi najpogostejši potovalni način v občini, a hkrati tudi tisti, za katerega bo občina morala prednostno zagotoviti boljše pogoje.

Dolgoletno zapostavljanje hoje, hitra motorizacija in usmerjanje v cestni promet so zmanjšali privlačnost tovrstnega premikanja. Prebivalci ne razmišljajo o tem, da je kratke razdalje mogoče tudi prehoditi. Med pešci se je tudi razširil občutek velike ogroženosti. Med izpostavljenimi težavami so največkrat navedeni manjkajoči pločniki in prehodi za pešce. Z doslednim načrtovanjem prometnih ureditev bodo v prihodnje v občini zagotovljeni pogoji, da bo hoja možna povsod, predvsem pa, da bo varna in udobna za vse, tudi na daljše razdalje.

Evidenca izzivov
Enostranski razvoj infrastrukture za cestni motorni promet ter zapostavljanje infrastrukture za hojo in kolesarjenje zmanjšujeta privlačnost za tovrstno premikanje po Novem mestu. Tudi intervjuji z deležniki, ankete med prebivalci in terenski ogledi so pokazali več težav, povezanih s hojo.

V naseljih so ključne pešpovezave neurejene. Poti ali njihove dele, ki jih dnevno uporabljajo otroci, šolarji in dijaki ter drugi prebivalci in obiskovalci občine, je treba ustrezno urediti v njihovem celotnem poteku. Dolge in neoznačene prekinitve pločnikov (na primer na delih Straške in Bršljinske ceste) so za pešce nevarne in neprijetne. Nevarni so tudi neustrezno urejeni, a redno uporabljani prehodi za pešce v bližini ključnih ciljev poti (na primer nevaren prehod na Šmarješki cesti pri tovarni Krka in manjkajoči prehod pri zdravstvenem domu). Vse to zmanjšuje varnost hoje in veča verjetnost prometnih nesreč. Takšne prehode je treba urediti oziroma dopolniti z ustrezno signalizacijo. V primeru semaforiziranih prehodov morajo semaforji na klic zagotavljati kar najkrajši čakalni čas pešcev in kolesarjev. Odpraviti je treba tudi trenutni trend označevanja površin za pešce na ostankih prostora, saj tak pristop daje prednost uporabi avtomobilov, pešce pa pogosto spravi v nevarno situacijo. Poleg sklenjenih pešpovezav so eden ključnih pogojev za uspešno promocijo hoje tudi kakovostne pohodne površine. Dotrajanost pločnikov namreč odvrača od hoje in je lahko nevarna ali vsaj neprijetna predvsem za osebe z zmanjšano mobilnostjo.

Raziskave kažejo, da se vsak dan skoraj tretjina prebivalstva pri uporabi javnih prostorov in zgradb srečuje z različnimi ovirami. Med njimi so osebe z otroškimi vozički ali težko prtljago, osebe z začasnimi ali trajnimi gibalnimi oviranostmi, tisti z motnjami sluha ali vida in drugi. Zaradi obstoječih ovir je za mnoge samostojno gibanje po javnih prostorih težko ali celo nemogoče. Pogovor s predstavniki gibalno oviranih prebivalcev je pokazal na številne težave. Prva težava so javne stavbe, saj vse še niso dostopne za invalidne osebe. Problematičen je javni potniški prevoz, saj zaradi neprilagojenih postaj vozijo zgolj visokopodni avtobusi, ki so za marsikoga nedostopni. Na križiščih in prehodih so pogosto težava klančine, v središču mesta pa preozki pločniki, visoki robniki, neustrezni tlaki in pomanjkanje oprijemal. Slepi in slabovidni pogrešajo predvsem talne oznake za prečkanje in semaforje z zvočnimi signali.

Problematična je tudi prevlada motornega prometa v neposredni okolici ključnih ciljev poti, predvsem ob vzgojno-izobraževalnih ustanovah (na primer pri OŠ Center in Gimnaziji Novo mesto) ter na osrednjih javnih odprtih površinah (na primer središča naselij). Ta je za uporabnike nevarna, manjša prijetnost ambienta in ne spodbuja hoje ali uporabe drugih trajnostnih potovalnih načinov. Na račun prostora, namenjenega motornim vozilom, je treba urediti varne in ustrezno opremljene vstopne ploščadi in trge, ki bodo omogočali druženje in srečevanje prebivalcev, nanje pa navezati pešpovezave iz okolice s ciljem zagotoviti udobno in varno dostopnost do njih peš. Z vidika dostopnosti za vse je treba ponovno preveriti tudi že načrtovane ureditve (na primer za Glavni trg ter za obvoznici).

Evidenca dosežkov
Strateški dokumenti, ki so bili pripravljeni že pred CPS, so med ukrepe uvrstili nekaj izredno pomembnih infrastrukturnih izboljšav za pešce, ki bodo v naslednjih letih pomembno vplivale na razmere za hojo v Novem mestu. Najpomembnejša je prenova starega mestnega jedra, ki se načrtuje že dalj časa. Prenovo nadgrajujejo še drugi ukrepi iz Trajnostne urbane strategije in na njih temelječe investicije z evropskimi sredstvi. To so štiri nove brvi (Irča vas, Loka–Kandija, Ločna–Ragovo in staro mestno jedro–Kandija) in več kot deset povezav za pešce in kolesarje v Novem mestu ter drugih naseljih v občini. Pomembno bo izboljšana tudi urbana oprema, ki bo odslej izvajana skladno z enotnim katalogom urbane opreme Mestne občine Novo mesto, kar bo pomenilo posledično dvig standarda pešpoti.

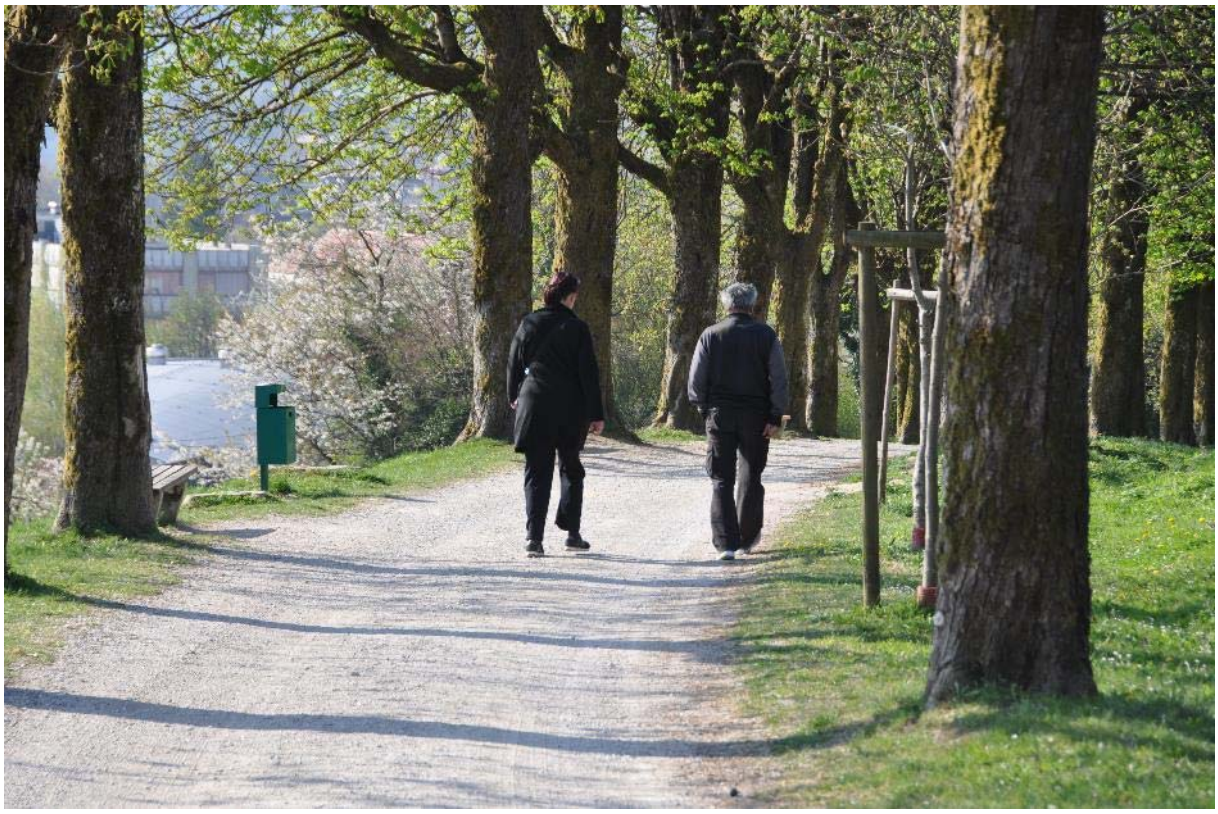
Občina vse bolj sistematično skrbi za ureditve za gibalno ovirane osebe. Postopoma odpravlja visoke robnike in izvaja ukrepe za boljšo mobilnost slepih in slabovidnih. Izstopa dobra praksa prenove dostopa do zdravstvenega doma, kjer je bilo poskrbljeno za enostaven dostop omenjenih skupin prebivalcev.

Poleg umirjanja prometa v okolici šol in skrbi za varne poti občina okrepljeno promovira hojo med mladimi. Osnovne šole so bile vključene v pilotno izvajanje promocijskih akcij za osnovnošolce – Pešbusa in Prometne kače, ki se bosta nadaljevali tudi v prihodnje.

K izboljšanju razmer za hojo v zadnjih letih prispeva tudi civilna iniciativa Pešfolk, ki si prizadeva za boljšo in vzdrževano infrastrukturo za hojo in se ukvarja s spodbujanjem kulture sprehajanja. Iniciativa spodbuja občino k spremembam in vse pogosteje sodeluje pri skupnih projektih.

Kakšno prihodnost načrtujemo?
Mestna občina Novo mesto bo ambiciozno razvijala dobre pogoje za hojo. Pešci bodo v mestnem prostoru zelo prisotni, saj bodo imeli na voljo kakovostne ureditve. Z umiritvijo prometa in kakovostnimi ureditvami za pešce v celotni občini bo poskrbljeno za varno hojo. Z zagotavljanjem dobrih pogojev za hojo se bodo izboljšali tudi pogoji za mobilnost ogroženih udeležencev v prometu. Hoja bo med prebivalci prepoznana kot prijeten in zdrav način opravljanja vsakodnevnih poti, zato bodo vse pogosteje hodili tudi na daljše razdalje.

Ureditve za hojo bodo prepoznane in bolj izpostavljene že v načrtovalskih procesih, pri čemer bo poseben poudarek na zagotavljanju dobrih pogojev za gibalno ovirane osebe ter na vzpostavljanju neposrednih oziroma smiselnih in ustrezno urejenih pešpovezav vseh ključnih točk v občini. Tako bodo bolje izkoriščeni potenciali naselij in naravnega okolja v občini. Občina ne bo spodbujala hoje le s prometnimi ureditvami, temveč tudi z različnimi izobraževalnimi in promocijskimi aktivnostmi. Poseben poudarek v promociji hoje bo namenjen vsakodnevnim potem, kot so poti v šolo ali na delo.



Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Razviti prometno kulturo in razmere, da bo večina prebivalcev lahko opravila glavnino kratkih dnevnih poti do 2 km peš.	- Do leta 2018 doseči 20-odstotno povečanje območij za pešce s preurejanjem pomembnejših javnih površin v vseh naseljih v občini (v primerjavi z letom 2016). - Sistematično vzpostavljati območja prijaznega prometa (glej sveženj 1.4). - Do leta 2022 doseči prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v središču Novega mesta in zaledju glavnih ciljev poti v vseh naseljih v občini (šole, vrtci, domovi starejših občanov, bolnišnica ipd.). - Do leta 2020 doseči povečanje deleža prebivalcev, ki so zadovoljni z razmerami za hojo, za eno oceno na šeststopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).
Vzpostaviti omrežje sklenjenih, varnih in udobnih pešpovezav v občini.	- Do leta 2018 izdelati celovito zasnovo omrežja pešpovezav v občini. - Sistematično vzpostavljati povezave za pešce in kolesarje. - Do leta 2020 vzpostaviti ključne povezave v omrežju pešpoti v Novem mestu. - Do leta 2025 vzpostaviti celovito in varno omrežje kakovostnih pešpovezav v Novem mestu, do bližnjih naselij in v drugih večjih naseljih z upoštevanjem zasnove omrežja in smernic za urejanje površin za hojo.
Povečati delež hoje na poteh do 2 km in prisotnost pešcev v središčih naselij in okrog glavnih ciljev poti.	- Do leta 2022 povečati delež hoje na 12 odstotkov (z devet odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež otrok, ki prihajajo v vrtec peš, na 20 odstotkov (z 12 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež otrok, ki prihajajo v osnovno šolo peš, na 35 odstotkov (s 27 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež dijakov, ki prihajajo v srednjo šolo peš, na 12 odstotkov (z osem odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež zaposlenih, ki prihajajo na delo peš, na pet odstotkov (s treh odstotkov v 2016).
Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev.	- Do leta 2022 zmanjšati število nesreč s poškodovanimi pešci za 50 odstotkov (glede na povprečje 2010–2015) in odpraviti smrtne žrtve. - Do leta 2022 povečati občutek varnosti pešcev v mestnem prometu za eno oceno na šeststopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).
Spremljati število in navade pešcev.	- Od leta 2017 redno spremljati in vrednotiti ključne kazalnike hoje v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.

Pregled svežnjev ukrepov za področje hoje
Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v poglavju Akcijsko-finančni načrt na koncu dokumenta.

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU HOJE (SVEŽENJ 2.1)

Znatno povečanje deleža hoje pri potovalnih navadah prebivalcev s poudarkom na krajših vsakodnevnih poteh (do 2 km), na katerih je hoja v mestih tudi najučinkovitejša, bo doseženo s celovitim načrtovanjem na področju hoje. Povečanje bo temeljilo na izdelani celoviti zasnovi omrežja pešpovezav v Novem mestu, do bližnjih naselij in v večjih naseljih v občini. Zasnova bo omogočila sistematičen pristop k izgradnji mreže pešpovezav ter njihovo kakovostno izvedbo, neposrednost in udobnost za uporabo. Standard izvedbe povezav in površin za

hojo bo sledil novim smernicam Ministrstva za infrastrukturo, ki opredeljujejo ustrezne širine, podlage, opremljenost, senčenje ter druge pomembne elemente kakovostne infrastrukture za hojo.

Hoja bo obravnavana tudi v sklopu celovitih ukrepov. Sočasno se bodo vzpostavljala območja prijaznega prometa z nizkimi omejitvami hitrosti za motoriziran promet ter vzpostavljeno prioriteto pešcev in kolesarjev pred avtomobili. Za območja ključnih ciljev poti bodo dodatno izdelani mobilnostni načrti, za šole pa bodo skladno z novimi standardi in smernicami prenovljeni obstoječi načrti varnih šolskih poti.

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNE INFRASTRUKTURE ZA HOJO (SVEŽENJ 2.2)

Vsi infrastrukturni ukrepi, tudi tisti, ki so že opredeljeni v drugih strateških in izvedbenih dokumentih občine, bodo pred nadaljnjim projektiranjem oziroma izvedbo preverjeni z vidika načel in elementov CPS ter po potrebi prilagojeni.

Obstoječ sistem rednega vzdrževanja površin za pešce bo nadgrajen s sistematičnim odpravljanjem črnih točk, rednim odstranjevanjem poškodb in neustreznih ureditev na infrastrukturi ter z okrepitvijo zimske službe.

V okviru izgradnje infrastrukture za hojo bo večji poudarek namenjen odpravljanju ovir in kakovostni izvedbi ureditev za gibalno ovirane, kar bo izvajano v sodelovanju z ustreznimi društvi. Posebna pozornost bo pri tem namenjena ustreznim širinam in naklonom klančin za invalide, gladkim stikom pločnika s cestiščem, izgradnji klančin namesto dvigal ob stopnicah, ureditvi oprijemalnih ograj, izgradnji vodil za slepe in slabovidne, ustrezni uporabi barv in tekstur tlakov, pritrjevanju prometnih znakov in tabel na ustrezno višino in podobno. K urejanju kakovostnega dostopa za pešce in gibalno ovirane do objektov bodo spodbujani tudi investitorji.

Na področju infrastrukture za hojo bo v Novem mestu prioritetno preurejeno širše območje mestnega jedra in zgrajene štiri brvi, namenjene pešcem in kolesarjem, ki bodo tesneje povezale oba bregova Krke. Večina novih povezav znotraj mesta, v primestnih naseljih in drugih krajih v občini bo hkrati namenjena pešcem in kolesarjem. Njihov osnovni namen je znatno izboljšati dnevne migracije prebivalcev z najbolj trajnostnima potovalnima načinoma.

PROMOCIJSKE IN OZAVEŠČEVALNE AKTIVNOSTI O POZITIVNIH UČINKIH HOJE (SVEŽENJ 2.3)

Spodbujanje prebivalcev k pogostejši izbiri hoje kot potovalnega načina se bo izvajalo skozi promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za vse ciljne skupine prebivalstva. Poudarjale bodo raznovrstne prednosti in vsestranske pozitivne učinke hoje za življenje in zdravje ljudi, spodbujale uporabo novih pešpovezav in ozaveščale s ciljem odpravljanja konfliktov med pešci in kolesarji. Pri izvedbi aktivnosti bo občina intenzivneje sodelovala z Zdravstveno vzgojnim centrom Novo mesto, z Društvom paraplegikov Dolenjske, Bele krajine in Posavja, z Medobčinskim društvom slepih in slabovidnih Novo mesto, z organizacijo Pešfolk in drugimi povezanimi nevladnimi organizacijami.

Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti bodo časovno vezane predvsem na izvedbo Evropskega tedna mobilnosti, akcije mobilnostnih načrtov in izvedbo posameznih ukrepov. Aktivnosti spodbujanja hoje bodo postale tudi del organizacije in izvedbe drugih dogodkov v občini.

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE RAZMER ZA HOJO (SVEŽENJ 2.4)

Ključni kazalniki razmer za hojo bodo spremljani in vrednoteni v okviru sistema spremljanja kazalnikov rezultatov CPS Mestne občine Novo mesto, ki je podrobneje opisan v drugem svežnju stebra Celostno načrtovanje mobilnosti. Za večjo transparentnost in sledljivost bosta vzpostavljeni tudi dve podatkovni bazi za področje hoje. V okviru prve se bodo zbirali podatki o obsegu in navadah pešcev, v okviru druge pa informacije o sistemu pešpovezav v občini.

Tretji steber: Uveljavitev višje kulture kolesarjenja

Novo mesto je občina, v kateri bi lahko kolo bilo vse leto zelo priljubljeno prevozno sredstvo. Temu v prid govorijo tako geografske kakor tudi klimatske značilnosti tega prostora, ob tem pa je kolo pomembno povezano tudi s športnim izročilom lokalne skupnosti. Prometna strategija zato načrtno postavlja kolo v ospredje, saj to na območju z majhnimi razdaljami pomeni tako rekoč idealen način premikanja.

Kolo je daleč najsmotrnejše urbano prevozno sredstvo: je poceni in dostopno vsem socialnim skupinam prebivalcev. Na večini krajših poti v mestih je najhitrejše, je okolju prijazno in ne zaseda veliko prostora. Vsakodnevno kolesarjenje ugodno vpliva tudi na zdravje. Zaradi pozitivnega vpliva na kakovost bivanja se je kolesarjenje marsikje uveljavilo kot enakovreden, ugleden in učinkovit način opravljanja vsakodnevnih poti čez vse leto.

Ko razmišljamo o razvoju kolesarjenja, moramo upoštevati potrebe dveh skupin kolesarjev, od katerih ima vsaka svoje specifične potrebe. V prvo spadajo prebivalci, ki s kolesarjenjem opravljajo vsakodnevne poti. Zanje je pomembna varna infrastruktura za kolesarjenje znotraj naselij ter še posebej dobra povezanost ključnih ciljev poti. Posebno pozornost je pri tem treba nameniti mlajšim generacijam, saj si velik delež osnovnošolcev želi v šolo prikolesariti. V drugo skupino spadajo prebivalci in obiskovalci mestne občine, ki kolesarijo rekreativno. Njim je pomembnejša udobna, varna in prijetna infrastruktura zunaj naselij ter povezave med ključnimi turističnimi točkami v občini in širše.

Evidenca izzivov

Nenehni razvoj infrastrukture za cestni motorni promet in zapostavljanje infrastrukture za hojo in kolesarjenje zmanjšujeta privlačnost za tovrstno premikanje po Novem mestu. Tudi intervjuji z deležniki, ankete med prebivalci in terenski ogledi so pokazali več težav, povezanih s kolesarjenjem. Celovito oceno stanja kolesarske infrastrukture in pogostih napak, ki povzročajo vsakodnevne težave kolesarjem na že urejenih kolesarskih povezavah v občini, je opravila tudi Novomeška kolesarska mreža in jo za potrebe CPS osvežila poleti 2016. Ista organizacija redno objavlja tudi predloge za odpravljanje zaznanih težav.

Za zagotavljanje osnovnih pogojev za kolesarjenje je ključna kakovostna, varna in povezana mreža kolesarskih povezav. V Novem mestu je kolesarskih povezav še premalo, da bi lahko tvorile sklenjeno mrežo. Nepovezanost omrežja oziroma njegove pogoste prekinitve povzročajo nevarne prehode kolesarjev med cestiščem in pločnikom. Kolesarji so ogroženi zaradi prehitre vožnje avtomobilov. Manjkajo tudi urejene (ločene in varne) kolesarske povezave z zaledjem Novega mesta in med preostalimi naselji, ki bi zagotovile povečanje deleža dnevnih migracij s tem potovalnim načinom.

Pri načrtovanju novih povezav je ključno upoštevanje standardov kakovosti, ki zahteva prenovo načrtovalske prakse za odpravo napak pri izgradnji kolesarske infrastrukture. Pri načrtovanju in urejanju kolesarske infrastrukture se namreč še vedno daje prednost cestnemu motornemu prometu. Kolesarske steze tako pogosto niso varne, preveč je križanj ali skupnih vodenj z motoriziranim prometom. Nekatere ureditve imajo napačno izvedene detajle, kot je na primer izvedba uvoza kolesarja na cesto pod neustreznim kotom. Drug primer so prehodi s ceste na kolesarsko stezo, ki niso v istem nivoju. Za kolesarje je izjemno moteč tudi neenoten nivojski potek kolesarskih povezav, ki je posledica urejanja dovozov in priključkov na način, da so čim bolj udobni za avtomobile. Večjo pozornost bi bilo treba nameniti tudi ustrezni postavitvi prometnih znakov in javne razsvetljave ter jih umakniti s površin za kolesarje.

Parkirna mesta za kolesa pomenijo pomemben del infrastrukture, saj sicer kolesarji prislanjajo kolesa na fasade objektov, drevesa in drugo urbano opremo ter tako uničujejo lastnino in naravno okolje. Parkirnih mest je v občini vse več, a so žal mnoga neustrezna, ker ne omogočajo varnega parkiranja koles brez poškodb za mimoidoče in za kolesa. V večini primerov stojala zvijajo kolo.

Evidenca dosežkov

Mestna občina Novo mesto je v zadnjih letih bistveno izboljšala načrtovanje in izvajanje izboljšav večine trajnostnih potovalnih načinov, še posebej to velja za kolesarjenje. Mestna uprava se vse bolj odziva na povečano povpraševanje in pobude meščanov ter v proces načrtovanja intenzivneje vključuje zainteresirane javnosti. Izgrajene ali označene je bilo veliko nove kolesarske infrastrukture, še več je predvidevajo strateški dokumenti občine oziroma njihovi izvedbeni deli. Precej infrastrukture predstavlja odličen nastavek prihodnjega sklenjenega kolesarskega omrežja občine (npr. Straška cesta ali načrtovane nove brvi čez Krko), del nove infrastrukture pa še zahteva popravke.

Intenzivno dograjevanje kolesarske infrastrukture ostaja prioriteta tudi v prihodnje, saj je pripravljenih ali se pripravlja vrsta projektov za bližnjo prihodnost. V vse več novih cestnih ureditev ali prenov obstoječih cest se vključuje tudi infrastruktura za kolesarje.

Novomeška kolesarska mreža, ki je neformalna pobuda občanov Novega mesta, je zadnja leta motor sprememb na področju kolesarjenja v občini, vse pogosteje v skupnih projektih z mestno občino. Člani pobude redno spremljajo stanje infrastrukture in podajajo predloge za izboljšave. Aktivno so sodelovali tudi pri pripravi te strategije.

Občina je aktivna tudi pri promociji kolesarjenja. V letu 2016 je začela projekt Kolesarjem prijazno podjetje, pri čemer posredno spodbuja kolesarjenje na delo med podjetji v občini. V 2016 je potekala tudi priprava celostne podobe urbane opreme, ki je predpisala tudi obliko in velikost kolesarskega stojala. Zanimive so tudi druge pobude za spodbujanje kolesarjenja, na primer sodelovanje Novomeške kolesarske mreže in Knjižnice Milana Jarca, ki v letu 2017 dvakrat mesečno organizirata dostavo knjig s kolesi za gibalno ovirane uporabnike knjižnice.

Kakšno prihodnost načrtujemo?
Novo mesto bo občina z optimalnimi pogoji za varno in udobno kolesarjenje. Dobra kolesarska in prometna kultura ter umirjen motorni promet v občini bodo vplivali na bistveno povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti čez celo leto, kolesarjenje se bo še utrdilo v vlogi uveljavljene oblike rekreacije. S kolesom bodo varno in enostavno dostopni vsi deli občine in vse ključne dejavnosti oziroma storitve, vse najzanimivejše lokacije pa bodo dobro opremljene za varno parkiranje koles.

Omrežje varnih kolesarskih povezav bo dobro razvito, redno vzdrževano in integrirano s sklenjenimi območji prijaznega prometa v Novem mestu in večjih naseljih. Povečanje ugleda kolesarjenja bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično večji varnosti, sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu in prometnimi načrtovalci. Varno okolje in sprejetost kolesarjev bosta omogočila, da bodo tudi otroci in družine potovali po mestu na svoj najbolj priljubljen način. Prebivalci mesta bodo zaradi kolesarjenja bolj zdravi, večja pa bo tudi varnost v prometu.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Razviti prometno kulturo in razmere, da bo večina prebivalcev lahko opravila večji del dnevnih poti do 5 km s kolesom.	- Sistematično vzpostavljati območja prijaznega prometa (glej sveženj 1.4). - Do leta 2020 doseči povečanje deleža prebivalcev, ki so zadovoljni z razmerami za kolesarjenje, za eno oceno na šeststopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).
Vzpostaviti omrežje sklenjenih, varnih in udobnih kolesarskih povezav v občini.	- Do leta 2018 izdelati celovito zasnovo omrežja kolesarskih povezav v občini. - Sistematično vzpostavljati povezave za pešce in kolesarje. - Do leta 2019 dograditi ali izboljšati ključne kolesarske povezave znotraj Novega mesta. - Do leta 2025 vzpostaviti celovito in varno omrežje kakovostnih kolesarskih povezav v Novem mestu, do bližnjih naselij, v večjih naseljih in v celotni občini z upoštevanjem zasnove omrežja in smernic za urejanje površin za kolesarjenje.
Povečati delež kolesarjenja na poteh do 5 km in prisotnost kolesarjev v prometu.	- Do leta 2022 povečati delež kolesarjenja v Novem mestu na štiri odstotke (z 0,6 odstotka v 2016). - Do leta 2022 povečati delež otrok, ki prihajajo v vrtec s kolesom, na pet odstotkov (z dveh odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež otrok, ki prihajajo v osnovno šolo s kolesom, na sedem odstotkov (z dveh odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež dijakov, ki prihajajo v srednjo šolo s kolesom, na tri odstotke (z nič odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež zaposlenih, ki prihajajo na delo s kolesom, na pet odstotkov (z enega odstotka v 2016).
Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev.	- Do leta 2022 zmanjšati število nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 odstotkov (glede na povprečje 2010– 2015) in odpraviti smrtne žrtve. - Do leta 2022 izboljšati občutek varnosti kolesarjev v mestnem prometu za eno oceno na šeststopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).
Vzpostaviti pogoje za načrtovanje ter udobno, varno in privlačno kolesarjenje na ravni regije.	- V letu 2017 vzpostaviti platformo za sodelovanje občin v regiji na področju kolesarjenja. - Do leta 2021 v regiji vzpostaviti povezano kolesarsko omrežje.
Spremljati število in navade kolesarjev.	- Od leta 2017 redno spremljati in vrednotiti ključne kazalnike kolesarjenja v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.

Pregled svežnjev ukrepov za področje kolesarjenja
Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v poglavju Akcijsko-finančni načrt na koncu dokumenta.

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU KOLESARJENJA (SVEŽENJ 3.1)

Za doseganje zastavljenih ciljnih vrednosti deleža kolesarjenja v potovalnih navadah prebivalcev bo občina v prihodnjih letih znatno nadgradila obstoječe pristope k načrtovanju ureditev. Največji poudarek bo na poteh do 5 km, saj je na tej razdalji v mestu kolo najučinkovitejše in celo konkurenčno avtomobilu. Kolesarske povezave v Novem mestu, do bližnjih naselij, v večjih naseljih v občini in celotni občini bodo opredeljene v zasnovi omrežja kolesarskih povezav. Ta bo izhajala iz obstoječega dokumenta, pripravljenega s strani Novomeške kolesarske mreže, katerega vsebina bo pri pripravi zasnove preverjena in dopolnjena z vidika načel in elementov CPS. Izdelana zasnova bo omogočila sistematičen pristop k izgradnji in nadgradnji omrežja kolesarskih povezav v celotni občini ter njihovo kakovostno izvedbo, neposrednost in udobnost za uporabo. Standard izvedbe kolesarskih povezav bo sledil novim smernicam Ministrstva za infrastrukturo ter tehničnim smernicam, ki opredeljujejo ustrezne širine, podlage, opremljenost, senčenje ter druge pomembne elemente kakovostne infrastrukture za kolesarjenje.

Kolesarjenje bo obravnavano tudi v okviru celovitih ukrepov. Sočasno s povezovalno infrastrukturo se bodo v naseljih vzpostavljala območja prijaznega prometa z nizkimi omejitvami hitrosti za motorizirani promet in vzpostavljeno prioriteto pešcev in kolesarjev pred avtomobili. Za območja ključnih ciljev poti bodo dodatno izdelani mobilnostni načrti, za šole pa bodo skladno z novimi standardi in smernicami prenovljeni obstoječi načrti varnih šolskih poti.

Za koordinacijo aktivnosti in uravnoteženo izvajanje ukrepov na področju kolesarjenja bo občina imenovala občinskega kolesarskega koordinatorja, na ravni regije pa bo ustanovila platformo za sodelovanje občin v regiji na področju kolesarjenja, saj to področje že danes presega občinske meje.

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNE INFRASTRUKTURE ZA KOLESARJENJE (SVEŽENJ 3.2)

Vsi infrastrukturni ukrepi, tudi tisti, ki so že opredeljeni v drugih strateških in izvedbenih dokumentih občine, bodo pred nadaljnjim projektiranjem oziroma izvedbo preverjeni z vidika načel in elementov CPS in po potrebi prilagojeni.

Obstoječ sistem rednega vzdrževanja kolesarskih povezav bo nadgrajen s sistematičnim odpravljanjem črnih točk, rednim odstranjevanjem poškodb in neustreznih ureditev na infrastrukturi ter z okrepitvijo zimske službe.

V okviru izgradnje infrastrukture za kolesarjenje bo večji poudarek namenjen kakovostni izvedbi, ki bo zagotavljala varno in udobno uporabo. K urejanju kakovostnega dostopa do objektov s kolesom in urejanju daljših odsekov kolesarskega omrežja v zaledju novogradenj in prenov bodo spodbujani tudi investitorji.
Na področju infrastrukture za kolesarjenje bo v Novem mestu prioritetno preurejeno širše območje mestnega jedra, zgrajene štiri brvi, namenjene pešcem in kolesarjem, ki bodo tesneje povezale oba bregova Krke in zaledje, ter sanirane oziroma ustrezno urejene kolesarske povezave ob mestnih vpadnicah. Večina novih povezav znotraj mesta, v primestnih naseljih in drugih naseljih v občini bo hkrati namenjena pešcem in kolesarjem. Njihov osnovni namen je znatno izboljšati dnevne migracije prebivalcev z najbolj trajnostnima potovalnima načinoma. V Novem mestu bo še pilotno uvedeno kolesarjenje v obe smeri na enosmernih ulicah ter urejena površina za izvajanje kolesarskih treningov in kolesarskih dogodkov.

Pomemben del infrastrukture za kolesarjenje predstavljajo tudi parkirišča za kolesa – njihovo zadostno število, primerna umeščenost in ustrezna kakovost, ki zagotavlja varno parkiranje koles. Občina bo s stojali za varno parkiranje koles postopno opremila vse ključne cilje poti, postajališča javnega prevoza, območja šol in vrtcev ter druge javne površine.

PROMOCIJSKE IN OZAVEŠČEVALNE AKTIVNOSTI O PREDNOSTIH KOLESARJENJA (SVEŽENJ 3.3)

Kolesarjenje je eden hvaležnejših potovalnih načinov za promoviranje, saj je privlačno za uporabo, prijetno in izjemno učinkovito predvsem na poteh, krajših od pet kilometrov. Spodbujanje prebivalcev k pogostejšemu kolesarjenju se bo izvajalo skozi promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za vse ciljne skupine prebivalstva. Pri komuniciranju bodo poudarjene prednosti in pozitivni učinki kolesarjenja na življenje in zdravje ljudi,

spodbujana bo uporaba novih kolesarskih povezav, potekali bodo ozaveščevalni dogodki s ciljem odpravljanja konfliktov med pešci in kolesarji. Pri izvedbi aktivnosti bo občina intenzivneje sodelovala z Zdravstveno vzgojnim centrom Novo mesto, Novomeško kolesarsko mrežo in drugimi povezanimi nevladnimi organizacijami. Z Novomeško kolesarsko mrežo bo občina tudi sicer intenzivneje sodelovala ter spodbujala in podpirala njene aktivnosti. Člani mreže imajo namreč najboljši pregled nad stanjem razmer za kolesarjenje v Novem mestu. Občina bo s spodbujanjem pridobivanja certifikata Kolesarjem prijazno podjetje k aktivnemu delu spodbujala tudi podjetja ter ustanove.

Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti bodo časovno vezane predvsem na izvedbo Evropskega tedna mobilnosti, akcije mobilnostnih načrtov in izvedbo posameznih ukrepov. Aktivnosti spodbujanja kolesarjenja bodo postale tudi del organizacije in izvedbe drugih dogodkov v občini.

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE RAZMER ZA KOLESARJENJE (SVEŽENJ 3.4)

Ključni kazalniki razmer za kolesarjenje bodo spremljani in vrednoteni v okviru sistema spremljanja kazalnikov rezultatov CPS Mestne občine Novo mesto, ki je podrobneje opisan v drugem svežnju stebra Celostno načrtovanje mobilnosti. Za večjo transparentnost in sledljivost bosta vzpostavljeni tudi dve podatkovni bazi za področje kolesarjenja. V okviru prve se bodo zbirali podatki o obsegu in navadah kolesarjev, v okviru druge pa informacije o sistemu kolesarskih povezav v občini. Za celovitejše spremljanje varnostnih razmer bodo kolesarji naprošeni, da poročajo tudi o lažjih nesrečah brez poškodb, ki jih policija ne beleži.

Četrti steber: Javni prevozi z dobro uporabniško izkušnjo

V okoljih, kjer imajo prebivalci kjerkoli in kadarkoli na voljo dobro organiziran, sodoben in udoben javni potniški prevoz, je uporaba osebnega avtomobila bistveno manj zanimiva. Prav javni prevoz je tisti, ki lahko več potnikov prepelje hitro, z nizkimi stroški, varno in brez večjih obremenitev okolja. To je tudi eden najbolj demokratičnih načinov potovanja, saj omogoča kakovostno dostopnost v mestih za vse skupine prebivalcev, ne glede na socialni ali zdravstveni status. Zmanjšuje probleme, povezane s prometom, in izboljšuje funkcionalno zgradbo mesta. Največji izziv Novega mesta bo oblikovati sodoben javni potniški prevoz glede na omejeno povpraševanje, ki je posledica majhnosti občine.

Zagotavljanje privlačnega javnega potniškega prevoza pomeni naložbo v vzpostavitev kakovostne ponudbe, ki temelji na reorganizaciji in intenzifikaciji omrežja, na integraciji z regionalnim javnim potniškim prevozom in s šolskimi prevozi, na prioritetnem vodenju javnega potniškega prevoza v cestnem omrežju, na novih udobnih, zmogljivih ter okolju in uporabnikom prijaznih vozilih ter na informacijski podpori sistema in ozaveščanju prebivalcev.

Evidenca izzivov
Novo mesto je tako kot večino občin v Sloveniji prizadel splošen trend upada ponudbe avtobusnih prevozov. Ta od osamosvojitve in intenzivne motorizacije naprej ves čas upada tako znotraj občine kot na relacijah do sosednjih občinskih središč in širše. Znotraj občine je brez ustreznega dostopa do avtobusa skoraj desetina prebivalcev. Posledično se zmanjšuje tudi število potnikov. Ponudbo v občini dopolnjujejo železniške povezave, ki so na nekaterih relacijah še konkurenčne avtomobilu, predvsem na krajše razdalje, pa tudi do Črnomlja in deloma Trebnjega. Kljub temu v zadnjih letih tudi tu število potnikov upada. Kljub vse večji stopnji motorizacije precejšnjemu deležu prebivalcev ostaja ta vrsta prevoza edina izbira na večje razdalje. Sočasno s staranjem prebivalstva postaja slabša ponudba javnega potniškega prevoza tudi vse večji socialni problem.

Mestni potniški prevoz je sicer cenovno dostopen, a je slabo organiziran, poleg tega se njegova ponudba v zadnjih letih krči. Z manjšanjem ponudbe občina niža stroške subvencije, vendar posledično zaradi slabše kakovosti storitve tudi izgublja potnike. Uporabnikom je mestni potniški prevoz slabše dostopen tudi zaradi slabe razumljivosti in dostopnosti voznih redov ter nejasnega poteka linij. Ankete o zadovoljstvu prebivalcev imajo podobne rezultate. Kot glavne razloge za neuporabo mestnega potniškega prevoza prebivalci navajajo premajhno pogostost avtobusov, nesmotrn potek in čas obratovanja linij, slabo povezanost (linij med sabo in z medkrajevnim prevozom), časovno nekonkurenčnost drugim načinom potovanj in slabo promocijo ter informiranost. Pozitivno sta ocenjena le vozni park in cena vozovnic.

Prevoz šolskih otrok je organiziran za sedem od devetih osnovnih šol v občini. Prevozi se izvajajo s šolskim avtobusom, mestnim avtobusom in kombiji ter so terminsko prilagojeni potrebam šol. Kljub zagotovljenemu prevozu se precejšen delež staršev še vedno odloča za prevoz otrok v šolo ali iz nje z avtomobilom, kar ima negativne posledice za okolje, zdravje otrok in prometno varnost (predvsem v okolici šol). Izziv občini je tudi optimizacija stroškov za zagotavljanje šolskih prevozov, ki trenutno na letni ravni znašajo slabih 500.000 evrov, kar je več, kot občina nameni za subvencioniranje mestnega potniškega prevoza.

Evidenca dosežkov
Kljub izrazitemu upadu povezav v regiji je občina ob delavnikih z avtobusi in ponekod z vlaki še zmeraj dokaj dobro povezana z migracijskim zaledjem. Število povezav javnega prevoza z večino sosednjih občin med delavniki izpolnjuje osnovne standarde dostopnosti. To omogoča, da bi lahko večji del dnevnih migrantov uporabljal javni potniški prevoz, vendar bodo za to potrebni podporni ukrepi. Ob koncu tedna in med šolskimi počitnicami je sicer število voženj bistveno nižje in ne dosega minimalnih standardov dostopnosti.

Regionalni potniški prevoz ostaja osnovni način prevoza predvsem za dijake. Zato občina v sodelovanju s Slovenskimi železnicami v letu 2017 ureja novo železniško postajo pri Šolskem centru, kar bo olajšalo dostopanje številnim dijakom. Obstaja tudi razmislek o uvedbi mestnega vlaka na delu proge, ki poteka skozi mesto.

Mestni potniški prevoz se v Novem mestu izvaja od leta 1999. Konec leta 2013 je občina z nakupom osmih novih vozil popolnoma prenovila vozni park. Po stalni rasti števila potnikov je občina zaradi krčenja stroškov leta 2015 skrčila ponudbo za dobro tretjino, predvsem je zmanjšala število voženj ob konicah ter ukinila vožnje avtobusov v večernih urah, ob koncu tedna in med šolskimi počitnicami. Trenutni obseg je osem linij, ki ustavljajo na 100 postajališčih.

Podjetje Revoz, ki zaposluje 2400 ljudi in občasno deluje tudi v treh izmenah, je ohranilo odlično organiziran prevoz za svoje zaposlene in je lahko zgled za organiziran prevoz na delo za celo državo. Zagotavljajo avtobusne prevoze na 13 linijah, ki jih pokriva 37 avtobusov na dan v dveh izmenah. Imajo odlično organizirano avtobusno postajo z neposredno pokrito povezavo v tovarniški kompleks. Posledično v podjetju kar 1500 oziroma dobrih 60 odstotkov zaposlenih uporablja ta prevoz. V letu 2017 načrtujejo širitev proizvodnje, ponovno uvedbo nočne izmene in dodatno število avtobusov. Predvidoma bodo dodali tri nove linije in deset dodatnih avtobusov.

Občina v sodelovanju z nevladnimi organizacijami pogosto promovira svoj javni potniški prevoz. Vsako leto septembra je prevoz brezplačen, čeprav zaradi kapacitetnih težav v tem obdobju razmišljajo o ukinitvi te akcije. V sklopu projekta »Odpeljem te! v zeleno Novo mesto«, ki ga je društvo Est=etika izvajalo v okviru Norveškega finančnega mehanizma in s pomočjo partnerjev (Mestna občina Novo mesto, Arriva, Društvo za razvijanje prostovoljnega dela, Založba Goga), so izvedli anketo o zadovoljstvu in uporabi med občani ter se ukvarjali z

opremljanjem postajališč. Občina skrbi tudi za sistematično posodabljanje postajališč, ki vključuje njihovo prenovo, opremo in osvetlitev.

Kakšno prihodnost načrtujemo?
Prebivalci Novega mesta bodo imeli na voljo sodoben, učinkovit, cenovno in stroškovno ugoden ter dobro razvejan javni potniški prevoz. Večina občine bo enostavno dostopna z avtobusi in vlakom, potovalne hitrosti in pogostost voženj bodo konkurenčne, sam sistem pa bo privlačen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo. Občinsko avtobusno omrežje bo dobro integrirano (povezanost prog, prestopi in vozni redi) z regionalnim in državnim sistemom. Potniki bodo zaradi konkurenčnega sistema in vrste podpornih ukrepov iz avtomobilov prehajali na javne prevoze.

Z dobro razvitim sistemom javnega potniškega prevoza bo občina izboljšala dostopnost za vse skupine prebivalcev, zmanjšala onesnaževanje okolja ter izboljšala prometno in osebno varnost. Sistem bo redno spremljan, predvsem s kazalniki o uporabniški izkušnji, dostopnosti postajališč oziroma prestopnih točk, razpoložljivosti informacij, kakovosti voznega parka, ustreznosti in usklajenosti voznih redov ter zadovoljstvu uporabnikov. Ti podatki bodo redno uporabljani pri načrtovanju nadaljnjega razvoja sistema.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Povečati uporabo javnega potniškega prevoza.	- Do leta 2022 povečati število potnikov, ki uporabljajo javni potniški prevoz, na deset odstotkov (z osmih odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež uporabe javnega potniškega prevoza za potovanja na delo na pet odstotkov (z dveh odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati število osnovnošolcev, ki uporabljajo javni potniški prevoz za prihod v šolo, na 20 odstotkov (s 24 odstotkov v 2016) na račun povečanja aktivnega prihoda v šolo (peš in s kolesom). - Ohranjati delež uporabe javnega potniškega prevoza za prihod srednješolcev v šolo (65 odstotkov v 2016).
Izboljšati ponudbo javnega potniškega prevoza.	- Po letu 2018 redno izboljševati storitev javnega potniškega prevoza v občini na osnovi proučitve potreb in možnosti. - Do leta 2020 integrirati vozovnice za javni potniški prevoz državne in občinske ravni.
Izboljšati dostopnost javnega potniškega prevoza za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	- Do leta 2020 doseči stoodstotni delež nizkopodnih vozil v mestnem potniškem prevozu. - Do leta 2025 doseči stoodstotni delež postajališč, dostopnih osebam z zmanjšano mobilnostjo in prilagojenih slepim ter slabovidnim.
Izboljšati podobo javnega potniškega prevoza.	- Po letu 2017 sistematično izboljševati podobo javnega potniškega prevoza med prebivalci in obiskovalci. - Do leta 2022 izboljšati zadovoljstvo z javnim potniškim prevozom med prebivalci za 1,5 ocene na petstopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).

Pregled svežnjev ukrepov za področje javnega potniškega prevoza
Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v poglavju Akcijsko-finančni načrt na koncu dokumenta.

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA (SVEŽENJ 4.1)

Za zagotovitev optimalnih izboljšav javnega potniškega prevoza v občini tako mestnega kot medkrajevnega bo občina najprej izdelala študijo razvojnih možnosti potniškega prevoza. V pripravo študije bodo vključeni vsi ključni deležniki ter rezultati analize stanja, pripravljeni v okviru izdelave CPS. V njej bodo preverjeni elementi, kot so prilagoditev omrežja in voznih redov javnih prevozov potrebam uporabnikov, vrnitev obsega financiranja na višino sredstev pred krčenjem obsega storitve, integracija organiziranih šolskih in delavskih prevozov v sistem mestnih prevozov in druge možnosti za povečanje pestrosti ponudbe v občini, prilagojene za različne specifične potrebe in skupine uporabnikov. Proučeni bodo tudi predlogi strokovnjakov in uporabniških skupin, na primer pilotna okrepitev dveh glavnih koridorjev glede hitrosti in frekvenc ter vzpostavitev linije do ključnih ciljev poti oseb s posebnimi potrebami (do sedeža Društva slepih in slabovidnih in OŠ Dragotina Ketteja ter do

Društva Sonček). Študija bo vključevala tudi širši kontekst že načrtovanih ukrepov, ki so opisani v naslednjih svežnjih.

OPTIMIZIRANJE STORITEV IN INFRASTRUKTURE (SVEŽENJ 4.2)

Za izboljšanje storitev javnega prevoza v Novem mestu in občini so že opredeljeni ukrepi, ki nadgrajujejo obstoječo ponudbo in izboljšujejo kakovost storitve, pa tudi takšni, ki na razvoj gledajo bolj vizionarsko. Dopolnitev ponudbe za območja z obstoječimi nizkimi frekvencami linij ali z njihovo odsotnostjo je predvidena z uvedbo javnega prevoza po sistemu na klic ter z integracijo ponudbe s šolskimi in delavskimi prevozi, ki bo uporabo slednjih omogočila tudi drugim občanom. Načrtovana sta tudi intenzivnejše opremljanje obstoječih postajališč z urbano opremo, voznimi redi, javno razsvetljavo in drugo opremo ter urejanje postajališč v celotni občini, in sicer na lokacijah, kjer bi bila avtobusna postajališča z vidika uporabnikov potrebna, pa sedaj niso urejena. Pri tem bo najprej izboljšano stanje na glavni avtobusni postaji v Novem mestu. Za lažjo dostopnost vsem uporabnikom bo občina svoj vozni park nadgrajevala z nizkopodnimi vozili, najbolj inovativen ukrep pa je ideja o vzpostavitvi mestnega vlaka znotraj Novega mesta med Bršljinom in Regrškimi Košenicami, za katerega bo občina pobudo oddala na Ministrstvo za infrastrukturo.

IZBOLJŠANJE UPORABNIŠKE IZKUŠNJE (SVEŽENJ 4.3)

Da postane javni potniški prevoz privlačna izbira za opravljanje vsakodnevnih poti, je poleg frekvence, pokritosti območja in hitrosti pomemben tudi vidik uporabniške izkušnje. Da bi prebivalcem približala uporabo, bo občina izboljšala dostop do informacij o voznih redih in prihodih avtobusov tako v analogni kot v digitalni obliki. Za lažjo dostopnost in večjo privlačnost uporabe bo na vozilih in glavnih postajah vzpostavljen brezplačni brezžični dostop do interneta. Prodajna mreža vozovnic bo razširjena, občina pa se bo vključila v sistem integracije vozovnic in prevetrila tarifni sistem, pri čemer bodo preverjene tudi možnosti za uvedbo brezplačnega prevoza za določene ranljivejše skupine uporabnikov. Uporabniška izkušnja bo izboljšana tudi za slepe in slabovidne, za katere bo sistem mestnega potniškega prevoza nadgrajen z zvočnimi signali na postajališčih in v vozilih.

OZAVEŠČANJE O PONUDBI IN KORISTIH JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA (SVEŽENJ 4.4)

Informiranost prebivalcev in drugih uporabnikov o ponudbi in možnostih uporabe javnih prevozov bo okrepljena. Promovirane bodo prednosti uporabe pred vožnjo z avtomobilom ter izvajane izobraževalne aktivnosti o koristih in načinu uporabe javnega potniškega prevoza. Hkrati z izvedbo ukrepov in uvedbo novosti bodo potekale podporne promocijske akcije, ki bodo zagotovile kar največjo obveščenost prebivalcev ter s tem pripomogle k večji uporabi javnih prevozov.

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE STANJA NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA (SVEŽENJ 4.5)

Celovit proces spremljanja in vrednotenja izvajanja ter učinkov vseh aktivnosti v okviru strategije bo transparentno voden s pomočjo Načrta spremljanja in vrednotenja CPS. S tem bo zagotovljeno tudi redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov javnega potniškega prevoza v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.

Peti steber: Racionalna raba osebnih avtomobilov

Kljub jasnim slabim stranem ponuja motorizirani promet Novomeščanom izredno učinkovito in zato privlačno obliko mobilnosti. Kot mnoge druge občine je zato Novo mesto na tem področju soočeno s pomembnim izzivom: kako motorizirani promet spraviti v meje racionalne rabe, izkoristiti njegove prednosti in hkrati opazno znižati vse njegove negativne vplive na okolje, varnost in zdravje prebivalcev ter na nesmotrno in čezmerno zasedenost urbanega prostora.

Eden od ciljev strategije je doseganje odgovorne rabe osebnih avtomobilov in posledično povečanje kakovosti bivanja v občini, zmanjševanje zastojev ter onesnaženja okolja. Izkušnje kažejo, da je rasti cestnega prometa nesmiselno slediti z gradnjo vedno nove infrastrukture in parkirišč. Nova infrastruktura namreč privabi dodaten promet, ki nove površine kmalu zapolni. Napredna mesta zato zastojev in drugih težav, ki jih povzročajo osebni avtomobili, že dolgo ne obvladujejo z nenehnim prilagajanjem infrastrukture. Ta mesta prilagajajo obseg in razporeditev avtomobilskega prometa mestu, in ne obratno; v nekaterih mestih je s kakovostno ponudbo trajnostnih potovalnih načinov ter možnostmi souporabe avtomobilov in skupnih voženj prisoten celo trend zmanjševanja lastništva avtomobilov.

Evidenca izzivov

Dvig standarda in posledično povečano lastništvo osebnih avtomobilov vodi v več avtomobilskega prometa. Ta ob povečani mobilnosti prebivalcev prinaša tudi težave. Rezultati kordonskega štetja kažejo, da je več kot tri četrtine poti v Novem mestu opravljenih z osebnimi avtomobili. Pri tem je povprečna zasedenost avtomobilov pod 1,5 potnika, kar skupaj pomeni veliko obremenitev za cestno mrežo in okolje ter potencialen pritisk na načrtovalsko stroko za zagotavljanje dodatne infrastrukture za avtomobile.

Občina skupaj z državo načrtuje cestni obroč okoli Novega mesta, začetek gradnje prvega odseka od avtocestnega priključka do Revoza je predviden že v letu 2019. Mnogi deležniki prav s tem povezujejo reševanje vrste težav s prometom v Novem mestu. Vendar tovrstni projekti ne prinašajo zgolj koristi, zato pred načrtovalce postavljajo nove dileme. Prva je izrazita dolgoročnost projekta, zaradi katere je treba reševati izzive mobilnosti v občini tudi brez te prihodnje cestne povezave. Druga je vprašljivost smotrnosti izgradnje celotnega obroča štiripasovnih hitrih cest. Izkušnje mnogih mest namreč kažejo na to, da so se z izgradnjo avtocestnega obroča sčasoma soočila s problemom, da predstavlja taka infrastruktura omejitev v prostorskem razvoju in otežuje povezanost novih mestnih delov zunaj obvoznice z mestnim središčem. Ustreznejša rešitev bi zato lahko bila mestna cesta z nivojskimi križanji in s programom ob njej. Tretja dilema je večkrat potrjena ugotovitev, da nova cestna infrastruktura praviloma generira tudi dodatni avtomobilski promet. Od tod tudi v Novem mestu izvira nevarnost, da mestna obvoznica prevzame in spodbudi prometne tokove znotraj mesta, kar bi le še dodatno okrepilo vse negativne posledice avtomobilskega prometa. V vsakem primeru mora biti v sklopu tovrstnih naložb vedno urejena tudi infrastruktura najvišjega kakovostnega razreda, ki je namenjena hoji in kolesarjenju.

Zaradi velike dnevne migracije in razporeditve stanovanj ter centralnih (oskrbnih, storitvenih, izobraževalnih in zdravstvenih) dejavnosti so v mestu potrebe po parkirnih površinah vse večje. Te so trenutno urejene na parkiriščih in v okviru prometnic v mestnem jedru ter v dveh večjih parkirnih hišah. V zadnjih letih je bilo urejenih še nekaj dodatnih večjih parkirišč, ki še ne zadoščajo potrebam. Problem parkiranja se krepi ne le v mestnem središču, temveč tudi v stanovanjskih naseljih z večjo gostoto. V mestu na primer tudi ni označenih parkirišč za obiskovalce oziroma ni usmerjevalnih tabel do obstoječih obiskovalcem namenjenih parkirišč. Označiti in opredeliti je treba parkirišča za osebne avtomobile in tudi zadostno število parkirišč za avtobuse, ki obiskovalce pripeljejo ob kulturnih, športnih in drugih večjih dogodkih. Tudi prebivalci dojemajo parkiranje kot eno bolj perečih področij prometa v mestni občini. V anketi med prebivalci je bilo parkiranje med 16 področji prometa uvrščeno na tretje mesto med področji, s katerimi so prebivalci najmanj zadovoljni.

Upravljanje parkiranja nima rezultatov, ker ni vzpostavljeno celovito in na celotnem območju mesta, hkrati pa tudi ne vpliva na zmanjšanje motoriziranega prometa. Občina bi zato morala nujno vzpostaviti sistem celovitega upravljanja parkiranja kot tudi razbremeniti najmanj tiste javne površine, ki so preveč pomembne, da bi jih namenjali parkiranju in/ali motoriziranemu prometu (na primer Glavni trg in del Starega trga, okolica turističnih točk). Na teh območjih se osebni motorni promet lahko ukine oziroma čim bolj zmanjša, prostor pa nameni pešcem in kolesarjem (na primer v okolici gradu Otočec in v naselju Otočec). Podoben pristop je potreben tudi na območju določenih rab prostora in ključnih ciljev poti, saj ti zahtevajo posebno pozornost pri urejanju parkiranja in varovanja ogroženih udeležencev v prometu (na primer okolica vrtcev, šol, zdravstvenih domov in domov za starejše). Če je njihova lokacija zunaj ožjega mestnega središča, se nov parkirni režim vzpostavi v sklopu preurejanja v območje prijaznega prometa.

Glede na izkušnje drugih mest predstavlja področje upravljanja parkiranja pomemben potencial za dodaten vir sredstev, ki bi omogočila več investicij v trajnostno mobilnost. Po pridobljenih podatkih trenutno znašajo sredstva občine, pridobljena na letni ravni iz parkirnin in parkirnih prekrškov, približno 250.000 evrov.

Gost promet pomeni tudi velik okoljski problem. Število dni v letu s preseženo dnevno mejno koncentracijo delcev PM10 v občini se bliža številki 50. K onesnaženosti zraka poleg tovornega prometa in drugih dejavnikov pomembno prispeva tudi osebni avtomobilski promet. Problematiko bo občina reševala tudi z izvajanjem ukrepov Načrta za kakovost zraka, ki na tem področju predvideva spodbujanje trajnostnega prevoza na ravni mesta, uvajanje vozil na stisnjen zemeljski plin in vozil z zelo nizko stopnjo emisij delcev ali brez njih ter spodbujanje izdelave in izvajanja mobilnostnih načrtov.

Evidenca dosežkov
Mestna občina Novo mesto se že dalj časa ukvarja z upravljanjem in zagotavljanjem parkiranja v središču mesta. Območja plačljivega ali nadzorovanega parkiranja se širijo proti obrobju. Plačljivo ali kratkotrajno parkiranje je trenutno urejeno na parkiriščih in v okviru prometnic v mestnem jedru ter v dveh večjih parkirnih hišah (Portoval in Novi trg). V zadnjih letih je bilo urejenih nekaj večjih parkirišč (v Kandiji, pri zdravstvenem domu in v gospodarskih conah), vendar ta ne zadoščajo potrebam. Problem parkiranja se krepi ne le v mestnem središču, temveč tudi v stanovanjskih naseljih z večjo gostoto. Občina se s temi vprašanji aktivno ukvarja in išče rešitve. Ena od njih je uvedba plačevanja parkirnine s SMS-sporočili in prek aplikacije za pametne telefone, ki je bila uvedena v letu 2017.

Po dolgih letih dogovarjanj, načrtovanj in projektiranja se je v letu 2017 začela prenova starega jedra Novega mesta, katerega prometna ureditev bo omejila površine za motoriziran promet in ga umirila. Kljub visoki podpori popolnemu zaprtju Glavnega trga za promet se je občina odločila le za njegovo omejevanje in umiritev. Vsekakor gre za pomemben korak pri drugačnem pogledu na osebni motorni promet v občini.

Po nekajdesetletnem neoviranem zagotavljanju infrastrukture osebnim avtomobilom se je v nekaterih mestnih delih začel nasproten proces – umirjanje motoriziranega prometa, predvsem okoli šol. Gre za prve korake, ki so pomembni za prihodnje ureditve, saj z njimi občina pridobiva dragocene izkušnje o postopkih izvajanja takih ukrepov.

Novo mesto se pripravlja tudi na prihod več vozil na alternativne pogone. Lotilo se je vzpostavljanja mreže polnilnic za električna vozila (dve obstoječi). Trendu se prilagajajo tudi javna podjetja, tako ima na primer mestna komunala že nekaj e-vozil.

Kakšno prihodnost načrtujemo?
Mestna občina bo dosegla zmanjšanje odvisnosti od uporabe avtomobila. Celostno načrtovan promet bo omogočil zmanjšanje avtomobilskega prometa in zastojev, predvsem na glavnih cestah ter v konicah, s hkratnim povečanjem števila ljudi, prepeljanih po teh prometnicah. Obstoječi motorizirani promet bo temeljil na varnih in okolju prijaznih vozilih.

Občina bo še naprej oživljala mestno središče Novega mesta in druga naselja ter povečevala privlačnost naselij za bivanje. Izboljšani bosta dostopnost za vse, tudi za ljudi z omejeno mobilnostjo, in prometna varnost, zmanjšalo se bo število konfliktov med motoriziranimi in nemotoriziranimi udeleženci.

Občini bo uspelo zmanjšati parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa in premišljeno zagotavljati parkiranje za novogradnje. Zmanjšala in umirila bo motorizirane vožnje skozi naselja s poudarkom na odpravljanju tranzita in z urejanjem območij prijaznega prometa v občutljivih delih naselij, kot so središča, okolice šol in stanovanjske soseske. Bistveno bo zmanjšano število prometnih nesreč in udeležencev v njih, črne točke pa bodo redno odstranjevane.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	- Do leta 2022 zmanjšati delež poti z avtomobili v Novem mestu na 70 odstotkov (z 78 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež otrok, ki prihajajo v vrtec z avtom, na 75 odstotkov (s 86 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež otrok, ki prihajajo v osnovno šolo z avtom, na 38 odstotkov (s 47 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež dijakov, ki prihajajo v srednjo šolo z avtom, na 20 odstotkov (s 27 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež zaposlenih, ki prihajajo na delo z avtom, na 85 odstotkov (s 94 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati število avtomobilov na prebivalca za en odstotek (glede na 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež izdatkov za mobilnost na 14 odstotkov (s 16 odstotkov v 2016).
Povečati prometno varnost.	- Do leta 2022 zmanjšati število preseženih hitrosti avtomobilov znotraj stanovanjskih območij in v okolici vrtcev ter šol za 75 odstotkov (glede na 2016). - Do leta 2022 zmanjšati število poškodovanih v nesrečah z udeležbo avtomobilov za 50 odstotkov (v primerjavi z obdobjem 2010–2015). - Do leta 2025 odpraviti smrtne žrtve v prometnih nesrečah.
Urediti parkirne razmere v občini.	- Do leta 2019 uvesti upravljanje parkiranja na območju celotnega Novega mesta. - Do leta 2022 uvesti upravljanje parkiranja v drugih večjih naseljih v občini. - Do leta 2022 zmanjšati število primerov nepravilnega parkiranja za 75 odstotkov (glede na 2015). - Zagotavljati ustrezno umestitev parkirnih prostorov za invalide. - Po letu 2018 zagotoviti namensko porabo prihodkov od parkirnin za financiranje izboljšanja ponudbe trajnostnih potovalnih načinov v občini.
Povečati delež okolju prijaznih vozil.	- Do leta 2018 vzpostaviti osnovno mrežo polnilnic za električna vozila. - Do leta 2022 doseči 20-odstotni delež vozil na alternativni pogon v občini.
Zmanjševati negativne učinke cestnega motornega prometa.	- Do leta 2022 zmanjšati onesnaženost zraka in obremenjenost s hrupom zaradi cestnega motornega prometa v mestnem središču za 50 odstotkov (glede na 2015).

Pregled svežnjev ukrepov za področje osebnega motoriziranega prometa
Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v poglavju Akcijsko-finančni načrt na koncu dokumenta.

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU OSEBNEGA MOTORIZIRANEGA PROMETA (SVEŽENJ 5.1)

Celovito upravljanje parkiranja je ključno za uspešno zmanjševanje deleža poti, opravljenih z avtomobilom, in za usmerjanje avtomobilov na lokacije, kjer so manj moteči. Za učinkovitost rešitev pa je ključno, da so slednje načrtovane sistematično ter da zajemajo celotno območje naselja, saj lahko le tako zmanjšamo neželene stranske učinke ukrepov, uvedenih na manjših zaključenih območjih.

Velik del upravljanja osebnega motoriziranega prometa bo zajet pri celovitem urejanju območij prijaznega prometa in vzpostavljanju prenovljene hierarhije cestnega omrežja. Obe področji bosta načrtovani sočasno v okviru enega dokumenta. Zasnova hierarhije cestnega omrežja bo na novo opredelila več kategorij cest (tranzitne in lokalne ceste z različnimi omejitvami hitrosti), ki bodo pripomogle k zmanjšanju količine tranzitnega prometa v stanovanjskih soseskah in v središčih naselij. Tranzitne ceste bodo zamejile območja prijaznega prometa, znotraj katerih bo prometa manj in bo zaradi ureditev močno umirjen. Ceste in ulice bodo

na teh območjih namreč preurejene tako, da bodo imeli na njih prednost pešci in kolesarji. Z zmanjšanjem količine nepotrebnega prometa se bodo zmanjšale negativne posledice za okolje in povečala prometna varnost.

UMIRJANJE OSEBNEGA MOTORIZIRANEGA PROMETA (SVEŽENJ 5.2)

Zasnovi območij prijaznega prometa bo sledilo njihovo urejanje, kot prvo bo preurejeno območje starega mestnega jedra Novega mesta, sledila pa bodo še druga območja v Novem mestu in drugih naseljih v občini. Z različnimi ukrepi se bo izvedla tudi umiritev prometa na vpadnicah v Novo mesto ter na glavnih cestah skozi druga naselja v občini. Predvsem bo šlo za vzpostavitev novega režima ter kontrolo hitrosti, na ureditve pa bosta vezana tudi sistematično zbiranje in obdelava podatkov. Nadzor ne bo poostren le v smislu prevelikih hitrosti, temveč tudi v smislu prekrškov voznikov osebnih vozil – predvsem v okolici glavnih ciljev poti.
Vse preureditve in novogradnje cest ter križišč bodo potekale skladno z urejanjem infrastrukture za pešce in kolesarje ter bodo preverjene s kriteriji in izhodišči, ki jih postavljajo CPS ter tematske smernice urejanja za posamezno področje.

UPRAVLJANJE MIRUJOČEGA PROMETA (SVEŽENJ 5.3)

Z izzivom parkiranja se bo občina spopadla celovito. Izdelani zasnovi celovitega upravljanja parkiranja bo sledila postopna uvedba novih režimov. Ti bodo s pokritostjo celotnega območja posameznega naselja ter z zadostno frekvenco nadzora zagotovili razpoložljivost prostih parkirnih mest na ključnih ciljih poti. Ustrezne označbe bodo sočasno skrajšale iskalni čas in pot do prostega parkirnega prostora. Novi režimi bodo primarno vpeljani v središču Novega mesta in v okolici ključnih ciljev poti ter pilotno v stanovanjskih območjih vsaj dveh naselij v občini.

Nova parkirna politika bo postala merski aparat za preurejanje obstoječih parkirnih površin, za urejanje novih oziroma za opustitev že načrtovanih ureditev tako znotraj naselij kot na njihovem obrobju. Parkirna politika bo omogočila na primer ureditev nekaterih parkirnih mest za gibalno ovirane na primernejših lokacijah od obstoječih, z njo pa bo mogoče tudi spodbujati uporabo vozil na alternativni pogon.

Pomemben element upravljanja parkiranja bo vzpostavitev navzkrižnega financiranja, v okviru katerega bodo prihodki od parkirnin neposredno namenjeni financiranju ukrepov za izboljšanje ponudbe trajnostnih potovalnih načinov v občini.

NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE INFRASTRUKTURE ZA MOTORIZIRAN PROMET (SVEŽENJ 5.4)

CPS kljub večjemu poudarku na ukrepih trajnostne mobilnosti ne zapostavlja infrastrukture za motoriziran promet, saj kakovostna infrastruktura pomeni med drugim tudi večjo varnost za vse uporabnike. Bodo pa sredstva, namenjena vzdrževanju in prenovi občinskega cestnega omrežja, v prihodnosti uporabljena kar se da smotrno. Sočasno bodo vsakokrat preverjene tudi možnosti za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje ter preverjena dostopnost za intervencijska vozila.

Izgradnja cest višje kategorije bo v fazi izdelave projektne dokumentacije preverjena s kriteriji CPS, predvsem glede njihove upravičenosti in profilov, skladnosti z zasnovo območij prijaznega prometa ter želene hierarhije cestnega omrežja in ne nazadnje sočasnega zagotavljanja kakovostnih pogojev za uporabo trajnostnih potovalnih načinov.

Za zagotavljanje dostopnosti vozil na alternativni pogon bo v občini vzpostavljena mreža električnih polnilnih postaj.

OZAVEŠČEVALNE IN OBVEŠČEVALNE AKTIVNOSTI (SVEŽENJ 5.5)

Prometna varnost je pri motoriziranem prometu vedno na prvem mestu, zato bo njeno izboljšanje osrednja tema rednih promocijskih, ozaveščevalnih in izobraževalnih aktivnosti. Poudarek bo na ozaveščanju voznikov o nevarnostih, ki jih povzroča neprilagojena vožnja, ter izobraževanju o varčni in varni vožnji. Prebivalcem bodo predstavljene negativne posledice uporabe avtomobila in možnosti alternativnih potovanj.

Prebivalci bodo redno seznanjeni z vsemi ukrepi s področja parkiranja in optimizacije cestnega prometa ter z njihovimi izhodišči in cilji, kar bo povečalo razumljivost in sprejemljivost teh ukrepov. Navedene aktivnosti se bodo na občinski ravni primarno izvajale med Evropskim tednom mobilnosti, ob začetku in koncu šolskega leta ter v okviru drugih dogodkov s povezano vsebino.

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE STANJA NA PODROČJU OSEBNEGA MOTORIZIRANEGA PROMETA (SVEŽENJ 5.6)

Celovit proces spremljanja in vrednotenja izvajanja ter učinkov vseh aktivnosti v okviru strategije bo transparentno voden s pomočjo Načrta spremljanja in vrednotenja CPS. S tem bo zagotovljeno tudi redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov osebnega motoriziranega prometa v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti. Hkrati s kazalniki osebnega motoriziranega prometa se bo skladno z odlokom o kakovosti zraka izvajalo še spremljanje kakovosti zraka in obremenjenosti s hrupom.

Šesti steber: Optimiziran tovorni promet

Tovorni promet predstavlja breme in priložnost hkrati. Po eni strani gre za enega največjih virov okoljskih in zdravstvenih obremenitev v prostoru občine, po drugi strani pa gre za vitalno ožilje njenih gospodarskih dejavnosti. Oblikovanje celostnega in strateško premišljenega pristopa na tem področju je zato ključna razvojna priložnost Mestne občine Novo mesto, ki ima sloves enega najpomembnejših gospodarskih središč v državi.

Uspešen gospodarski sektor je eden od ključnih virov moči občine, ki v tem smislu precej izstopa iz siceršnjega povprečja regije, saj kljub majhnemu deležu prebivalstva (približno četrtina) ustvarja večino gospodarskih aktivnosti v njej. Gospodarska uspešnost hkrati prinaša občini težave zaradi velike količine tovornega prometa in dnevnih migracij iz celotne regije. Tovorni promet je ključen za zagotavljanje pretoka blaga in ustvarjanje pogojev za ekonomski razvoj mesta. Hkrati predstavlja precejšnjo obremenitev za občinski prometni sistem in okolje, saj obsega med 10 in 18 odstotki cestnega prometa v mestih in raste sorazmerno z gospodarsko rastjo. Njegov vpliv je bolj skoncentriran zaradi večjih in bolj obremenjujočih vozil, ki povečujejo onesnaženost okolja, zmanjšujejo prometno varnost in povzročajo poškodbe na voziščih.

V občini so se razvile močna avtomobilska, farmacevtska in kozmetična industrija ter industrija izolacijskih materialov. Zanjo je značilna nadpovprečna zastopanost velikih podjetij ter velika izvozna usmerjenost. Območja gospodarskih dejavnosti so zato glavni generatorji tovornega prometa in dnevnih migracij, lokacijsko pa so na območju Novega mesta precej razpršena. Večji kompleksi so v naslednjih predelih mesta: v Ločni (Tovarna zdravil Krka), na območju Grma in Gotne vasi (Revoz, TPV), v Bršljinu (Novoteks, Ursa in nekdanji Pionir), na Cikavi in v Drgančevju (obrtne in druge manjše proizvodne dejavnosti).

Evidenca izzivov
Velik okoljski problem občine postaja onesnaženje zraka z delci PM10. Število dni v letu s preseženo dnevno mejno koncentracijo v občini se bliža številki 50. K onesnaženosti zraka pomembno prispeva tudi velika količina tovornega prometa. Problematiko bo občina reševala tudi z izvajanjem ukrepov Načrta za kakovost zraka, ki na področju tovornega prometa predvideva njegovo preusmeritev na železnico, izboljšanje cestne infrastrukture in poostren nadzor nad izvajanjem predpisa, ki ureja nalaganje in pritrjevanje tovora v cestnem prometu. K zmanjšanju onesnaženosti zraka lahko pripomore tudi uvajanje tovornih in drugih vozil na alternativne pogone v občinske javne službe.

Za občino je značilen velik obseg tovornega prometa, pri čemer ima velik delež izvor in cilj na ožjem območju Novega mesta. Pri tem niso problematična le območja gospodarskih dejavnosti, ampak tudi dostava v mestno središče. Za prevoz tovora se uporablja mestna cestna mreža, kar pogosto povzroča konflikte z drugimi uporabniki. Zmanjšanje obsega tovornega prometa v mestu in občini je zato eden ključnih izzivov upravljanja tovornega prometa.

Evidenca dosežkov
Urejanje tovornega prometa je bilo v preteklosti domena posameznih podjetij brez sodelovanja mestne občine. Ena pomembnih izjem je večje parkirišče za tovornjake pri tovarni Adria Mobil, ki zmanjšuje obremenjenost mesta s tovornim prometom. Podoben vpliv ima praksa podjetja ZNAS, ki izvaja dostavo »just-in-time« za Revoz in ki načrtuje ureditev logističnega središča, verjeten začetek prihodnje dobre prakse.

Kakšno prihodnost načrtujemo?
Občina bo zagotovila infrastrukturo za zanesljiv in učinkovit tovorni promet, ki bo uravnotežen z drugimi uporabniki prometnega sistema in prostora. Tako bo nadaljnja gospodarska rast zagotovljena ob hkratni racionalizaciji obsega tovornega prometa na občinskih cestah, predvsem v okolici območij prijaznega prometa, ter zmanjšanju njegovih negativnih vplivov na okolje in zdravje.

Občina bo spodbujala dolgoročno partnerstvo in sodelovanje med deležniki javnega in zasebnega sektorja na področju tovornega prometa z namenom iskanja trajnostnih rešitev na tem področju. Hkrati bo ozaveščala o potrebah in vplivih tovornega prometa.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšati dostopnost območij gospodarskih dejavnosti.	- Do leta 2021 vzpostaviti manjkajočo infrastrukturo za neposredno navezavo gospodarskih območij na infrastrukturo višjega ranga.
Preusmeriti tovorni promet na železnico.	- Do leta 2022 povečati delež prevozov tovora po železnici za deset odstotkov (glede na 2018).
Urediti dostavo v središču mesta.	- Doseči, da bodo od leta 2018 vsa dostavna vozila, ki bodo vstopala v ožje mestno središče, ustrezala najmanj emisijskemu razredu Euro 5. - Do leta 2019 vzpostaviti konsolidacijski center za dostavo v mestnem središču.
Zmanjševati negativne učinke tovornega prometa.	- Do leta 2022 zmanjšati onesnaženost zraka in obremenjenost s hrupom zaradi cestnega tovornega prometa v mestnem središču za 50 odstotkov (glede na 2015). - Do leta 2022 povečati delež tovora, dostavljenega z okolju prijaznimi vozili, za 30 odstotkov (glede na 2018).

Pregled svežnjev ukrepov za področje tovornega prometa
Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v poglavju Akcijsko-finančni načrt na koncu dokumenta.

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU TOVORNEGA PROMETA (SVEŽENJ 6.1)

V občini Novo mesto, gospodarskem središču širše regije, predstavlja tovorni promet pomemben delež v vsakodnevnem prometu. Cestni tovorni promet je obremenilen za okolje, zato bo občina v okviru CPS in drugih dokumentov izvajala ukrepe, ki bodo pomagali zmanjšati negativne vplive tovornega prometa na okolje in kakovost bivanja v občini.

Velika količina tovornega prometa na cestah pomeni več zastojev in manjšo prometno varnost. Zato je treba zagotoviti optimalno in čim bolj neposredno navezavo gospodarskih območij na infrastrukturo višjega ranga. Še učinkovitejša pa je preusmeritev čim večjega deleža tovornega prometa na železnico. Trenutno se namreč večina tovornega prometa odvija po cestah po načelu »just-in-time«, zato je nujna preveritev možnosti izboljšave storitev železniškega tovornega prevoza, ki bi lahko vsaj deloma nadomestil prevoze po cesti. A tovorni promet ni težava le glavnih mestnih cest. Velike obremenitve predstavlja tudi za mestno središče. Zanj je značilna strnjena zazidava, ki v večjem delu ne dopušča ureditve širokih dovoznih poti, območje pa bo v kratkem preurejeno v javni prostor z omejenim dostopom za motoriziran promet. Za zagotavljanje visoke kakovosti bivanja se bo hkrati s preureditvijo javnih prostorov izdelala tudi študija urejanja dostave v mestnem središču po preureditvi.

UPRAVLJANJE TOVORNEGA PROMETA (SVEŽENJ 6.2)

Poleg načrtovalskih usmeritev na področju tovornega prometa bodo izvedeni tudi določeni ukrepi njegovega takojšnjega upravljanja. Za preprečitev nepotrebnih voženj bo zunaj mestnega središča urejeno in označeno večje parkirišče za parkiranje ter čakanje tovornjakov. Glavnina tovornega prometa bo z ustreznimi oznakami preusmerjena z zahodne na vzhodno vpadnico, ob kateri je manj poselitvenih območij. Vzpostavljena bo še prepoved tovornega prometa (razen dostave) na mestnih cestah, samo dostavo v mestno središče pa bo v prihodnosti mogoče izvajati le z okoljsko ustreznimi vozili. V ta namen bo vzpostavljen tudi ustrezen nadzor, s katerim bo poskrbljeno, da se novi režim ustrezno izvaja.

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE STANJA NA PODROČJU TOVORNEGA PROMETA (SVEŽENJ 6.3)

Celovit proces spremljanja in vrednotenja izvajanja ter učinkov vseh aktivnosti v okviru strategije bo transparentno voden s pomočjo Načrta spremljanja in vrednotenja CPS. S tem bosta zagotovljeni tudi redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov tovornega prometa v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti. Hkrati s kazalniki tovornega prometa se bo skladno z odlokom o kakovosti zraka izvajalo še spremljanje kakovosti zraka in obremenjenosti s hrupom.

AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT

Zaveze za višjo kakovost bivanja

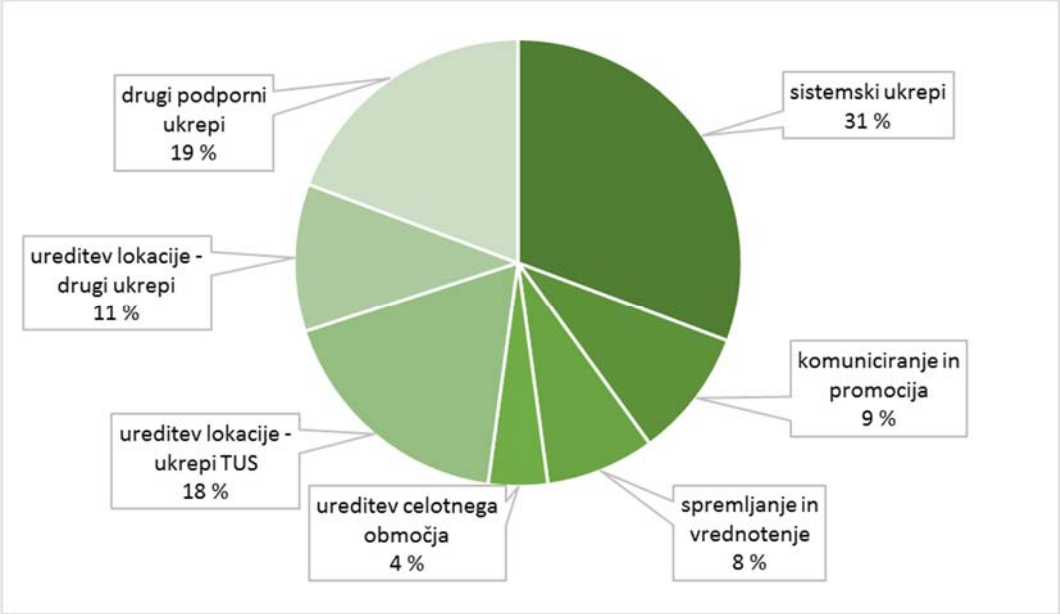
Akcijsko-finančni načrt podrobneje predstavlja aktivnosti, ki vodijo k uresničitvi strateških opredelitev Mestne občine Novo mesto za področje prometa. V njem so našteti vsi ukrepi, predvideni za izvedbo do leta 2022 in s pomočjo katerih naj bi bile dosežene ciljne vrednosti na vseh področjih prometne strategije. Ob vsakem ukrepu so predstavljeni tudi odgovorni za izvedbo, ocena zahtevnosti izvedbe in stroški izvedbe, predvideni viri financiranja ter časovni okvir izvedbe.

Nabor ukrepov CPS je bil izdelan tako, da zagotavlja uravnotežen razvoj vseh ključnih področij prometa in da kar najučinkoviteje pripomore k doseganju zastavljenih strateških ciljev, podrejenih ciljev po posameznih strateških stebrih ter uresničevanju vizije razvoja prometa v občini. Ukrepi so izbrani na podlagi rezultatov analize stanja, prioritet splošne javnosti, ključnih deležnikov ter občine, v veliki meri pa so upoštevane tudi izkušnje od drugod. Znotraj posameznega strateškega stebra so posamezni ukrepi združeni v svežnje ukrepov, ki obravnavajo posamezno tematsko področje znotraj stebra.

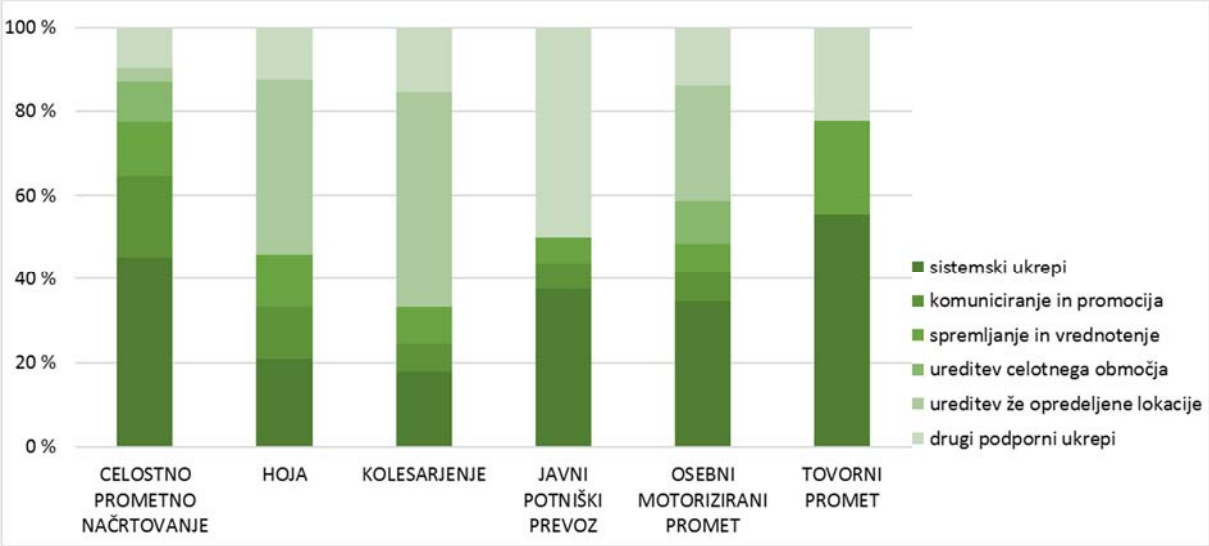
Strateški stebri CPS Mestne občine Novo mesto so:
Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti
Drugi steber: Vrnitev hoje med najbolj zaželene načine premikanja
Tretji steber: Uveljavitev višje kulture kolesarjenja
Četrti steber: Javni prevozi z dobro uporabniško izkušnjo
Peti steber: Racionalna raba osebnih avtomobilov
Šesti steber: Optimiziran tovorni promet

Akcijski načrt vsebuje v vseh strateških stebrih skupno 140 različnih ukrepov, ki urejajo področje prometa na območju celotne občine. Kompleksnejši ukrepi, vezani na prostorske preureditve, so zajeti v skupinah sistemskih ukrepov in ukrepov za celovito ureditev večjih zaključenih območij. Zanje bodo lokacije izvedbe določene tekom izvajanja strategije. Prostorsko pa je že umeščena skupina ukrepov za ureditev določenih lokacij in povezav, ki so bile opredeljene že pred zaključkom CPS. Teh ukrepov je 40 in predstavljajo slabo tretjino vseh predvidenih ukrepov. Med ukrepi je tudi 30 odstotkov takšnih, ki sočasno urejajo razmere znotraj različnih strateških stebrov. Ti ukrepi so podrobno opisani in oštevilčeni, ko se pojavijo prvič, v naslednjih stebrih pa je naveden sklic na prvi opis.

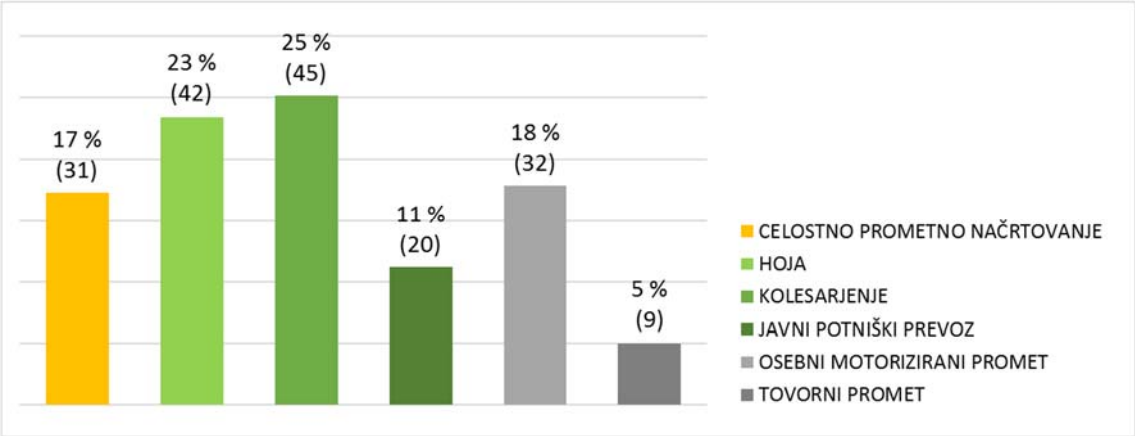
Ukrepe je mogoče po njihovih ključnih značilnostih razdeliti v pet skupin:
- sistemski ukrepi, s katerimi bo občina pridobila sodoben odločevalski in načrtovalski okvir za urejanje prometa in mobilnosti (43 ukrepov ali 31 odstotkov vseh);
- ukrepi za komuniciranje in promocijo aktivnosti na področju prometa (13 ukrepov ali 9 odstotkov vseh);
- ukrepi za spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije (11 ukrepov ali 8 odstotkov vseh);
- ukrepi za celovito ureditev večjih zaključenih območij (6 ukrepov ali 4 odstotke vseh);
- ukrepi za preureditev lokacij ali povezav, ki so bile opredeljene že pred zaključkom strategije (40 ukrepov ali 29 odstotkov vseh);
- drugi podporni ukrepi za izboljšanje pogojev in ponudbe vseh potovalnih načinov (27 ukrepov ali 19 odstotkov vseh).



Slika 1: Razdelitev ukrepov CPS Mestne občine Novo mesto po njihovih ključnih značilnostih



Slika 2: Struktura ukrepov znotraj posameznega strateškega stebra CPS Mestne občine Novo mesto



Slika 3: Delež in število ukrepov po posameznem strateškem stebru CPS Mestne občine Novo mesto

Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Vzpostaviti pogoje za celovito urejanje prometa.	- V letu 2017 zagotoviti, da CPS MONM postane osnovni dokument načrtovanja in upravljanja prometa, ki se redno obnavlja (posodobitev vsaki dve, prenova vsakih pet let). - Do leta 2018 okrepiti občinsko upravo s kadri za strateško načrtovanje prometa. - Do leta 2022 vzpostaviti sistem načrtovanja in upravljanja prometa na regionalni ravni.
Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti.	- V letu 2017 vzpostaviti sistem rednega spremljanja in vrednotenja stanja mobilnosti ter merjenja učinkov ukrepov CPS. - V letu 2017 vzpostaviti sistem presoj projektov s kriteriji CPS.
Spremeniti načrtovalske prioritete in njihovo uveljavitev.	- Od leta 2018 doseči, da bo vsak proračun občine uravnotežen glede investicij v posamezne potovalne načine. - Do leta 2020 doseči razmerje 60/40 odstotkov med investicijami v infrastrukturne in mehke ukrepe.
Izboljšati načrtovalske prakse na področju prometa.	- V letu 2017 vzpostaviti sistem integriranega pristopa k izdelavi in izvajanju strateških dokumentov občine. - Od leta 2017 se redno vključevati v evropske projekte o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti. - Od leta 2017 redno uporabljati smernice Ministrstva za infrastrukturo (ali pripraviti občinske) za načrtovanje in tehnične ureditve po posameznih področjih prometa (denimo hoja, kolesarjenje in parkiranje). - V letu 2017 uvesti upravljanje mobilnosti (izvedba mehkih ukrepov) kot sodobno načrtovalsko prakso.
Izvajati celovite ukrepe na področju prometa.	- Od leta 2018 sistematično pripravljati mobilnostne načrte za vse večje generatorje prometa v občini, pri šolah vključno z načrti varnih šolskih poti. - Od leta 2018 sistematično vzpostavljati območja prijaznega prometa v okolici ključnih generatorjev prometa in v stanovanjskih soseskah v Novem mestu in večjih naseljih v občini.
Zagotoviti transparentnost odločanja o urejanju prometa z vključevanjem javnosti.	- Od leta 2017 zagotavljati celovito vključevanje javnosti v pripravo strategij in izvajanje ukrepov. - Do leta 2022 povečati delež prebivalcev, ki so zadovoljni s stanjem prometa, na 30 odstotkov (z 19 odstotkov zadovoljnih in zelo zadovoljnih v letu 2016).

Pregled svežnjev ukrepov za področje celostnega načrtovanja mobilnosti

IZVAJANJE IN ZAGOTAVLJANJE AKTUALNOSTI CPS (SVEŽENJ 1.1)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
01	Redna polletna srečanja odgovornih na občinski upravi o izvajanju CPS in integraciji vsebin mobilnosti v vse sektorske strategije.	brez	majhna	MONM, ZI	redna aktivnost od 2017	
02	Priprava uravnoteženega proračuna za promet z zagotovljenimi minimalnimi letnimi sredstvi za vsak steber.	brez	srednja	MONM, MS	od 2018	
03	Razporeditev 20 odstotkov sredstev za promet v mehke ukrepe v letu 2018 in njihovo vsakoletno povečevanje do ciljnega deleža 40 odstotkov v letu 2020.	brez	majhna	MONM, MS	2018–2020	
04	Posodobitev CPS.	15.000 €	srednja	MONM, ZI	2019	
05	Prenova CPS.	75.000 €*	srednja	MONM, MS, ZI	2022	*pričakovano sofinanciranje MZI

SPREMLJANJE CPS IN VREDNOTENJE CPS (SVEŽENJ 1.2)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
06	Redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov mobilnosti.*	1.500 € letno**	majhna	MONM, ZI	letno od 2017	*poročanje MZI 2017–2022 **višji strošek ob posodobitvi in prenovi CPS vključen v sveženj 1.1
07	Uvedba evidentiranja nevarnih odsekov in neustreznih ureditev, črnih točk itd.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	
08	Uvedba rednega spremljanja učinkov izvedenih ukrepov CPS.	brez*	majhna	MONM	redna aktivnost od 2018	*v okviru rednega spremljanja kazalnikov CPS
09	Uvedba rednega spremljanja zadovoljstva prebivalcev z ureditvijo prometa.	brez*	srednja	MONM, ZI	ob prenovi CPS (prvič 2022)	*v okviru rednega spremljanja kazalnikov CPS

KREPITEV IN INTEGRACIJA NAČRTOVALSKIH SEKTORJEV TER RAVNI UPRAVLJANJA (SVEŽENJ 1.3)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
10	Zaposlitev strokovnjaka za celostno načrtovanje prometa.	strošek plače	majhna	MONM	2017	
11	Sodelovanje pri EU-projektih s področja trajnostne mobilnosti.*	brez**	srednja	MONM, ZI	redna aktivnost od 2017	*vsaj ena prijava letno **prihodek občine, razen v primeru sofinanciranja projekta
12	Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodne sektorje na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju prometa in mobilnosti.	brez*	srednja	MONM, RC	redna aktivnost od 2017**	*v okviru EU-projektov in interne aktivnosti **vsaj dvakrat letno za odgovorne in vsaj enkrat letno za druge sektorje

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
13	Vključevanje načel načrtovanja trajnostne mobilnosti v načrtovanje drugih sektorjev v MONM in krepitev sodelovanja med sektorji.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	
14	Vzpostavitev sistema presoj načrtov s kriteriji CPS.	brez*	srednja	MONM, ZI	2017	*klasični celovit pristop – Smernice CPS, pilotna presoja in praksa
15	Ustanovitev regionalne platforme za sodelovanje na področju načrtovanja in upravljanja prometa.*	brez	majhna	MONM, RC	redna aktivnost od 2017	*srečevanje dvakrat letno
16	Izdelava občinskih tehničnih smernic za področja prometa, na katerih praksa v Sloveniji ne omogoča dobrih rešitev.*	8.000 € na smernice	srednja	MONM, ZI	redna aktivnost od 2017	*vsaj ene letno oziroma uporaba smernic MZI
17	Priprava in izvajanje avtomobilskih parkirnih standardov za novogradnje.	4.000 €	srednja	MONM, ZI	2018 priprava dokumenta, nato redna aktivnost	
18	Priprava in izvajanje kolesarskih parkirnih standardov za novogradnje.	4.000 €	srednja	MONM, ZI	2018 priprava dokumenta, nato redna aktivnost	

IZVAJANJE CELOVITIH UKREPOV NA PODROČJU MOBILNOSTI (SVEŽENJ 1.4)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
19	Izdelava zasnove območij prijaznega prometa (OPP) in hierarhije cestnega omrežja za Novo mesto in večja naselja v občini.*	16.000 €	srednja	MONM, ZI	2017 Novo mesto 2018 večja naselja v občini	*pri OŠ v sklopu urejanja OPP vključeno urejanje varnih poti v šolo
20	Izdelava mobilnostnih načrtov za štiri ključna območja v Novem mestu	36.000 €	srednja	MONM, ZI	do 2018	*9.000 € za MN, možnost sofinanciranja: MZI, MOP
21	Vzpostavitev pilotnega OPP v Novem mestu (celotno staro mestno jedro Novega mesta znotraj okljuka reke Krke).	ukrepi po posameznih območjih – steber 2	velika	MONM, ZI	2018	
22	Vzpostavitev še petih OPP (tri v Novem mestu, dve v večjih naseljih v občini).	*	velika	MONM, ZI	redna aktivnost do leta 2021	*stroški bodo opredeljeni po določitvi območij; možnost sofinanciranja: MZI
23	Uvedba mestne kartice za plačevanje javnih storitev (npr. parkirnina, JPP, muzeji, knjižnice).	*	srednja	MONM	do 2018	*strošek bo znan konec 2017
24	Vzpostavitev informacijske točke/mobilnostnega centra v središču Novega mesta.	brez	majhna	MONM, TIC	2017	

VKLJUČEVANJE JAVNOSTI IN PROMOCIJA DOSEŽKOV CPS (SVEŽENJ 1.5)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
25	Redna srečanja predstavnikov občine z zainteresirano javnostjo (nevladne organizacije, društva, iniciative ipd.).*	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	*vsaj dvakrat letno
26	Javne razprave in delavnice s splošno javnostjo.	brez*	srednja	MONM	redna aktivnost od 2017	*v okviru izvedbe ukrepov
27	Vzpostavitev sistema spremljanja pobud in predlogov občanov.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost	
28	Priprava rednih promocijskih, ozaveščevalnih in izobraževalnih akcij o trajnostni mobilnosti in izvajanju ukrepov.	2.000 € letno	srednja	MONM, ZI	redna aktivnost od 2017*	*vsaj tri akcije letno
29	Izvajanje Evropskega tedna mobilnosti kot osrednje občinske prireditve za promocijo izvajanja CPS in trajnostne mobilnosti.	1.500 € letno	srednja	MONM, ZI	redna aktivnost	
30	Promocija dosežkov inovativnih prometnih rešitev na dogodkih v državi in regiji.	brez	srednja	MONM	redna aktivnost od 2018	
31	Uvedba novega razpisnega področja za teme trajnostne mobilnosti na Javnem razpisu za sofinanciranje delovanja in dejavnosti društev in organizacij v MONM.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2018	

Drugi steber: Vrnitev hoje med najbolj zaželene načine premikanja

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Razviti prometno kulturo in razmere, da bo večina prebivalcev lahko opravila glavnino kratkih dnevnih poti do 2 km peš.	- Do leta 2018 doseči 20-odstotno povečanje območij za pešce s preurejanjem pomembnejših javnih površin v vseh naseljih v občini (v primerjavi z letom 2016). - Sistematično vzpostavljati območja prijaznega prometa (glej sveženj 1.4). - Do leta 2022 doseči prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v središču Novega mesta in zaledju glavnih ciljev poti v vseh naseljih v občini (šole, vrtci, domovi starejših občanov, bolnišnica ipd.). - Do leta 2020 doseči povečanje deleža prebivalcev, ki so zadovoljni z razmerami za hojo, za eno oceno na šeststopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).
Vzpostaviti omrežje sklenjenih, varnih in udobnih pešpovezav v občini.	- Do leta 2018 izdelati celovito zasnovo omrežja pešpovezav v občini. - Sistematično vzpostavljati povezave za pešce in kolesarje. - Do leta 2020 vzpostaviti ključne povezave v omrežju pešpoti v Novem mestu. - Do leta 2025 vzpostaviti celovito in varno omrežje kakovostnih pešpovezav v Novem mestu, do bližnjih naselij in v drugih večjih naseljih z upoštevanjem zasnove omrežja in smernic za urejanje površin za hojo.
Povečati delež hoje na poteh do 2 km in prisotnost pešcev v središčih naselij in okrog glavnih ciljev poti.	- Do leta 2022 povečati delež hoje na 12 odstotkov (z devet odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež otrok, ki prihajajo v vrtec peš, na 20 odstotkov (z 12 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež otrok, ki prihajajo v osnovno šolo peš, na 35 odstotkov (s 27 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež dijakov, ki prihajajo v srednjo šolo peš, na 12 odstotkov (z osem odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež zaposlenih, ki prihajajo na delo peš, na pet odstotkov (s treh odstotkov v 2016).
Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev.	- Do leta 2022 zmanjšati število nesreč s poškodovanimi pešci za 50 odstotkov (glede na povprečje 2010–2015) in odpraviti smrtne žrtve. - Do leta 2022 povečati občutek varnosti pešcev v mestnem prometu za eno oceno na šeststopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).
Spremljati število in navade pešcev.	- Od leta 2017 redno spremljati in vrednotiti ključne kazalnike hoje v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.

Pregled svežnjev ukrepov za področje hoje

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU HOJE (SVEŽENJ 2.1)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
32	Izdelava celovite zasnove omrežja pešpovezav v Novem mestu, do bližnjih naselij in v večjih naseljih v občini.*	12.000 €	srednja	MONM, ZI	2018	*standard izvedbe na podlagi smernic MZI
19 20 21 22	Vzpostavljanje OPP in varnih poti v šolo.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.4, ukrepi 19, 20, 21 in 22
19 20 21 22	Prenova načrtov varnih šolskih poti v sklopu urejanja OPP.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.4, ukrepi 19, 20, 21 in 22

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNE INFRASTRUKTURE ZA HOJO (SVEŽENJ 2.2)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe	Predvideno sofinanciranje
33	Odpravljanje ovir za gibalno ovirane v sodelovanju z ustreznimi društvi.	3.000 € letno	majhna	MONM, ZI, DP, DSS	redna aktivnost		
34	Spodbujanje investitorjev k urejanju kakovostnega dostopa do objektov peš in morebitno urejanje daljših odsekov omrežja pešpovezav, ki vodijo do njihove lokacije (novogradnje in prenove).	brez	majhna	MONM	od 2018		
35	Nadgradnja sistema osnovnega rednega vzdrževanja površin za pešce.	20.000 € letno	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017		
36	Pločnik in kolesarska steza ob Straški cesti (TUS-1).	881.000 €	majhna	MONM, ZI	2017		
37	Tematska pot Gradišče Marof in Kettejev drevored (TUS-1).	428.200 €*	srednja	MONM, ZI, ZVKD, ZVN	2017	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV, CTN	342.560 €
38	Dograditev pločnika in kolesarske steze na relaciji Topliška cesta–križišče Drska–pokopališče Srebrniče in odprava nepravilnosti na obstoječih ureditvah (TUS-2).	248.100 €	majhna	MONM, ZI	2017–2020		
39	Ureditev mestnega jedra – Glavni trg (TUS-1).	4.608.652 €*	velika	MONM, ZI, ZVKD	do 2018	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV, CTN	3.680.176 €
40	Ureditev mestnega jedra – Rozmanova ulica (TUS-1).	1.482.824 €*	velika	MONM, ZI, ZVKD	do 2018	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV, CTN	1.179.514 €
41	Ločena večnamenska pot za pešce in kolesarje ob Levičnikovi cesti s pripadajočimi navezovalnimi ureditvami (TUS-1).	1.335.041 €*	srednja	MONM, ZI	do 2018	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV, CTN	325.135 €
42	Peš in kolesarska povezava Žabja vas–Grm (TUS-2).	100.000 €	srednja	MONM, ZI	do 2018		
43	Ureditev Westrove ulice (TUS-2).*	365.000 €	majhna	MONM, ZI	do 2018	*v sklopu MN ali OPP za območje Drske in ŠC	

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe	Predvideno sofinanciranje
44	Ureditev pločnika skozi naselje Muhaber (TUS-2).	290.000 €	srednja	MONM, ZI	do 2018		
45	Večnamenska brv Irča vas (TUS-1).	1.119.500 €*	majhna	MONM, ZI	do 2019	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV, CTN	753.500 €
46	Večnamenska brv Loka–Kandija (TUS-1).	682.300 €*	majhna	MONM, ZI	do 2019	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV, CTN	545.600 €
47	Večnamenska brv in pot za pešce in kolesarje Ločna–Ragovo (TUS-1).	1.086.841 €*	srednja	MONM, ZI	do 2019	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV, CTN	742.447,77 €
48	Večnamenska brv in pot za pešce in kolesarje staro mestno jedro–Kandija (TUS-1).	682.051 €*	majhna	MONM, ZI	do 2019	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV, CTN	544.860,27 €
49	Ureditev Belokranjske ceste v NM (križišče Žabja vas) (TUS-2).	4.040.000 €*	velika	MONM, ZI	do 2019	*možnosti sofinanciranja: NV	
50	Rekonstrukcija dela Šmihelske ceste z ureditvijo površin za hojo in kolesarjenje ter izgradnja večnamenske poti do Regrških Košenic (TUS-2).	1.875.000 €*	velika	MONM, ZI	do 2019	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV	
51	Ureditev peš in kolesarske povezave ter izboljšanje varnosti v romskem naselju Brezje-Žabjak.	1.000.000 €*	velika	MONM, vlada RS	2018–2019	*možnosti sofinanciranja: NV	850.000 €
52	Peš in kolesarska povezava med naseljema Krka in Žihovo selo (del omrežja Sava-Krka bike).	300.000 €	srednja	MONM, ZI	2019		
53	Ureditev mestnega jedra – Prešernov trg s Kastelčevo in Linhartovo ulico (TUS-1).	720.500 €*	srednja	MONM, ZI	2019–2020	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV	576.400 €
54	Peš in kolesarske povezave ob Težki vodi (TUS-2).	1.500.000 €*	srednja	MONM, ZI	2019–2022	*možnosti sofinanciranja: NV	
55	Razširitev Ločenskega mostu s površinami za pešce in kolesarje.	500.000 €*	srednja	MONM	2020	*možnosti sofinanciranja: CTN	
56	Peš in kolesarska povezava na Župančičevem sprehajališču in Sprehajališču Primicove Julije.	162.000 €	nizka	MONM	2020		
57	Peš in kolesarska povezava za bloki na Seidlovi cesti (Plava laguna).	16.800 €	nizka	MONM	2020		
58	Peš in kolesarska povezava od Podbreznika do meje z občino Straža (Zalog).	156.000 €	nizka	MONM	2020		
59	Ureditev peš in kolesarske povezave ob predvideni državni cesti na območju gospodarske cone Na Brezovici.	350.000 €	srednja	MONM	2020		

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe	Predvideno sofinanciranje
60	Peš in kolesarska povezava med naseljema Češča vas in Irča vas (del omrežja Sava-Krka bike).	300.000 €	srednja	MONM, ZI	2020		
61	Ureditev manjkajočih površin za pešce in kolesarje v naselju Otočec in v okolici gradu na Otočcu.	500.000 €	srednja	MONM, ZI	2020		
62	Ureditev mestnega jedra – Kandijsko križišče in Kandijski most (TUS-1).	1.068.000 €*	majhna	MONM, ZI	2020–2021	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV	854.400 €
63	Izgradnja manjkajočih površin za pešce v naselju Velike Brusnice.	290.000 €	srednja	MONM, ZI	2021		

PROMOCIJSKE IN OZAVEŠČEVALNE AKTIVNOSTI O POZITIVNIH UČINKIH HOJE (SVEŽENJ 2.3)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
64	Splošna promocija hoje in kolesarjenja za vse uporabniške skupine z argumenti zdravstvenih koristi hoje ter ozaveščevalne akcije za pešce za odpravljanje konfliktov med pešci in kolesarji.	3.000 € letno	majhna	MONM, ZVC, NKM, PF, EST	redna aktivnost od 2017*	*vsaj dve akciji letno, ena s poudarkom na hoji, druga na kolesarjenju
65	Promocijske in izobraževalne aktivnosti za najmlajše – vezano na akcije mobilnostnih načrtov za šole in vrtce, ki bodo nadgradile obstoječe akcije varnih poti v šolo.	4.000 € letno	majhna	MONM, ZVC, OŠ, V	redna aktivnost od 2017	
66	Spodbujanje uporabe novih pešpovezav.	brez*	majhna	MONM, ZI	redna aktivnost od 2017	*del izvedbe posameznega ukrepa
67	Spodbujanje dela in sodelovanje občine z organizacijo Pešfolk.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	
68	Spodbujanje dela in sodelovanje občine z Društvom paraplegikov Dolenjske, Bele krajine in Posavja ter Medobčinskim društvom slepih in slabovidnih Novo mesto.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE RAZMER ZA HOJO (SVEŽENJ 2.4)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
06 07 08 09	Redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov hoje v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.2, ukrepi 06, 07, 08 in 09
69	Vzpostavitev podatkovne baze o obsegu in navadah pešcev.	brez*	majhna	MONM, ZI	2017, osveževanje na dve leti	*v sklopu spremljanja kazalnikov mobilnosti
70	Vzpostavitev podatkovne baze o sistemu pešpovezav v občini.	brez*	majhna	MONM	2018, redno osveževanje	* v sklopu spremljanja kazalnikov mobilnosti in v sklopu izvedbe ukrepov

Tretji steber: Uveljavitev višje kulture kolesarjenja

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Razviti prometno kulturo in razmere, da bo večina prebivalcev lahko opravila večji del dnevnih poti do 5 km s kolesom.	- Sistematično vzpostavljati območja prijaznega prometa (glej sveženj 1.4). - Do leta 2020 doseči povečanje deleža prebivalcev, ki so zadovoljni z razmerami za kolesarjenje, za eno oceno na šeststopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).
Vzpostaviti omrežje sklenjenih, varnih in udobnih kolesarskih povezav v občini.	- Do leta 2018 izdelati celovito zasnovo omrežja kolesarskih povezav v občini. - Sistematično vzpostavljati povezave za pešce in kolesarje. - Do leta 2019 dograditi ali izboljšati ključne kolesarske povezave znotraj Novega mesta. - Do leta 2025 vzpostaviti celovito in varno omrežje kakovostnih kolesarskih povezav v Novem mestu, do bližnjih naselij, v večjih naseljih in v celotni občini z upoštevanjem zasnove omrežja in smernic za urejanje površin za kolesarjenje.
Povečati delež kolesarjenja na poteh do 5 km in prisotnost kolesarjev v prometu.	- Do leta 2022 povečati delež kolesarjenja v Novem mestu na štiri odstotke (z 0,6 odstotka v 2016). - Do leta 2022 povečati delež otrok, ki prihajajo v vrtec s kolesom, na pet odstotkov (z dveh odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež otrok, ki prihajajo v osnovno šolo s kolesom, na sedem odstotkov (z dveh odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež dijakov, ki prihajajo v srednjo šolo s kolesom, na tri odstotke (z nič odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež zaposlenih, ki prihajajo na delo s kolesom, na pet odstotkov (z enega odstotka v 2016).
Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev.	- Do leta 2022 zmanjšati število nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 odstotkov (glede na povprečje 2010– 2015) in odpraviti smrtne žrtve. - Do leta 2022 izboljšati občutek varnosti kolesarjev v mestnem prometu za eno oceno na šeststopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).
Vzpostaviti pogoje za načrtovanje ter udobno, varno in privlačno kolesarjenje na ravni regije.	- V letu 2017 vzpostaviti platformo za sodelovanje občin v regiji na področju kolesarjenja. - Do leta 2021 v regiji vzpostaviti povezano kolesarsko omrežje.
Spremljati število in navade kolesarjev.	- Od leta 2017 redno spremljati in vrednotiti ključne kazalnike kolesarjenja v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.

Pregled svežnjev ukrepov za področje kolesarjenja

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU KOLESARJENJA (SVEŽENJ 3.1)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
71	Preveritev in dopolnitev z elementi CPS zasnove omrežja kolesarskih povezav v Novem mestu, do bližnjih naselij, v večjih naseljih v občini in celotni občini.*	12.000 €	srednja	MONM, ZI	2018	*standard izvedbe na podlagi smernic MZI
19 20 21 22	Vzpostavljanje OPP in varnih poti v šolo.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.4, ukrepi 19, 20, 21 in 22
19 20 21 22	Prenova načrtov varnih šolskih poti v sklopu urejanja OPP.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.4, ukrepi 19, 20, 21 in 22
72	Imenovanje občinskega kolesarskega koordinatorja.	brez	majhna	MONM	2018	
73	Vzpostavitev platforme za sodelovanje občin v regiji na področju kolesarjenja.	brez	srednja	MONM, RC	2017	

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNE INFRASTRUKTURE ZA KOLESARJENJE (SVEŽENJ 3.2)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
74	Pilotna uvedba kolesarjenja v obe smeri na enosmernih ulicah v Novem mestu – dve ulici.	300 €	majhna	MONM, NKM	2017	
75	Ureditev površine za izvajanje kolesarskih treningov in kolesarskih dogodkov.	500 €	majhna	MONM, ZI	2019	
76	Spodbujanje investitorjev k urejanju kakovostnega dostopa do objektov s kolesom in morebitno urejanje daljših odsekov kolesarskega omrežja, ki vodijo do njihove lokacije (novogradnje in prenove).	brez	majhna	MONM	od 2018	
77	Sistematično opremljanje ključnih ciljev poti in drugih javnih površin s stojali za varno parkiranje koles – vsaj 30 stojal letno.	4.000 € letno	srednja	MONM, ZI	redna aktivnost od 2018	
78	Postavitev stojal za varno shranjevanje koles na vse večje avtobusne postaje, železniška postajališča in pomembnejša avtobusna postajališča; oprema vsaj ene lokacije na leto.	4.000 €	srednja	MONM, ZI	od 2018	
79	Ureditev parkirišč za kolesa pri šolah in vrtcih ter zagotovitev večnamenskega prostora za shranjevanje čelad.*	1.000 € letno	srednja	MONM, ZI	od 2017	*ena šola in en vrtec letno
80	Redno in sistematično odstranjevanje črnih točk.	1.000 € letno	majhna	MONM, NKM	redna aktivnost	

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
81	Nadgradnja sistema osnovnega rednega vzdrževanja kolesarskih povezav (krpanje lukenj in zimska služba).	20.000 € letno	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	
36	Pločnik in kolesarska steza ob Straški cesti (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 36
37	Tematska pot Gradišče Marof in Kettejev drevored (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 37
38	Dograditev pločnika in kolesarske steze na relaciji Topliška cesta–križišče Drska–pokopališče Srebrniče in odprava nepravilnosti na obstoječih ureditvah (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 38
39	Ureditev mestnega jedra – Glavni trg (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 39
40	Ureditev mestnega jedra – Rozmanova ulica (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 40
41	Ločena večnamenska pot za pešce in kolesarje ob Levičnikovi cesti s pripadajočimi navezovalnimi ureditvami (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 41
42	Peš in kolesarska povezava Žabja vas–Grm (TUS-2).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 42
43	Ureditev Westrove ulice (TUS-2).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 43
82	Dograditev in sanacija kolesarskih povezav na Seidlovi cesti (od križišča pri trgovini Motoroil do križišča pri Krki, tovarni zdravil).	300.000 €	srednja	MONM, NKM, ZI	2018	
45	Večnamenska brv Irča vas (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 45
46	Večnamenska brv Loka–Kandija (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 46
47	Večnamenska brv in pot za pešce in kolesarje Ločna–Ragovo (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 47
48	Večnamenska brv in pot za pešce in kolesarje staro mestno jedro–Kandija (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 48
49	Ureditev Belokranjske ceste v NM (križišče Žabja vas) (TUS-2).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 49
50	Rekonstrukcija dela Šmihelske ceste z ureditvijo površin za hojo in kolesarjenje ter izgradnja večnamenske poti do Regrških Košenic (TUS-2).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 50
51	Ureditev peš in kolesarske povezave ter izboljšanje varnosti v romskem naselju Brezje-Žabjak.	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 51

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
52	Peš in kolesarska povezava med naseljema Krka in Žihovo selo (del omrežja Sava-Krka bike).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 52
83	Dograditev in sanacija kolesarskih povezav na Ljubljanski cesti (od križišča pri Šmihelskem mostu do rondoja Situla - Bučna vas).	300.000 €	srednja	MONM, NKM, ZI	2019	
84	Ureditev kolesarskih povezav, ki se navezujejo na večnamensko brv Irča vas (na ulicah Irča vas, Slavka Gruma, Lastovče, Povhova ter na Straški cesti).	303.600 €	nizka	MONM	2019–2020	
53	Ureditev mestnega jedra – Prešernov trg s Kastelčevo in Linhartovo ulico (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 53
54	Peš in kolesarske povezave ob Težki vodi (TUS-2).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 54
55	Razširitev Ločenskega mostu s površinami za pešce in kolesarje.	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 55
56	Peš in kolesarska povezava na Župančičevem sprehajališču in Sprehajališču Primicove Julije.	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 56
57	Peš in kolesarska povezava za bloki na Seidlovi cesti (Plava laguna).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 57
58	Peš in kolesarska povezava od Podbreznika do meje z občino Straža (Zalog).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 58
59	Ureditev peš in kolesarske povezave ob predvideni državni cesti na območju gospodarske cone Na Brezovici.	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 59
85	Ureditev kolesarske povezave na Belokranjski cesti.	87.200 €	nizka	MONM	2020	
60	Peš in kolesarska povezava med naseljema Češča vas in Irča vas (del omrežja Sava-Krka bike).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 60
61	Ureditev manjkajočih površin za pešce in kolesarje v naselju Otočec in v okolici gradu na Otočcu.	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 61
62	Ureditev mestnega jedra – Kandijsko križišče in Kandijski most (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 62
63	Ureditev peš in kolesarske povezave ter izboljšanje varnosti v romskem naselju Brezje-Žabjak.	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 63

PROMOCIJSKE IN OZAVEŠČEVALNE AKTIVNOSTI O PREDNOSTIH KOLESARJENJA (SVEŽENJ 3.3)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
64	Splošna promocija hoje in kolesarjenja za vse uporabniške skupine z argumenti zdravstvenih koristi hoje ter ozaveščevalne akcije za pešce za odpravljanje konfliktov med pešci in kolesarji.	*	*	*	*	*glej sveženj 2.3, ukrep 64
65	Promocijske in izobraževalne aktivnosti za najmlajše – vezano na akcije mobilnostnih načrtov za šole in vrtce, ki bodo nadgradile obstoječe akcije varnih poti v šolo.	*	*	*	*	*glej sveženj 2.3, ukrep 65
86	Spodbujanje uporabe novih kolesarskih povezav.	brez*	majhna	MONM, ZI	redna aktivnost od 2017	*del izvedbe posameznega ukrepa
87	Spodbujanje dela in sodelovanje občine z organizacijo Novomeška kolesarska mreža.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	
88	Spodbujanje pridobivanja certifikata Kolesarjem prijazno podjetje.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE RAZMER ZA KOLESARJENJE (SVEŽENJ 3.4)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
06 07 08 09	Redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov kolesarjenja v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.2, ukrepi 06, 07, 08 in 09
89	Vzpostavitev podatkovne baze o obsegu in navadah kolesarjev.	brez*	majhna	MONM, ZI	2017, osveževanje na dve leti	*v sklopu spremljanja kazalnikov mobilnosti
90	Vzpostavitev podatkovne baze o sistemu kolesarskih povezav v občini.	brez*	majhna	MONM	2018, redno osveževanje	* v sklopu spremljanja kazalnikov mobilnosti in v sklopu izvedbe ukrepov
91	Spodbujanje kolesarjev, da poročajo tudi o lažjih nesrečah brez poškodb.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	

Četrti steber: Javni prevozi z dobro uporabniško izkušnjo

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Povečati uporabo javnega potniškega prevoza.	- Do leta 2022 povečati število potnikov, ki uporabljajo javni potniški prevoz, na deset odstotkov (z osmih odstotkov v 2016). - Do leta 2022 povečati delež uporabe javnega potniškega prevoza za potovanja na delo na pet odstotkov (z dveh odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati število osnovnošolcev, ki uporabljajo javni potniški prevoz za prihod v šolo, na 20 odstotkov (s 24 odstotkov v 2016) na račun povečanja aktivnega prihoda v šolo (peš in s kolesom). - Ohranjati delež uporabe javnega potniškega prevoza za prihod srednješolcev v šolo (65 odstotkov v 2016).
Izboljšati ponudbo javnega potniškega prevoza.	- Po letu 2018 redno izboljševati storitev javnega potniškega prevoza v občini na osnovi proučitve potreb in možnosti. - Do leta 2020 integrirati vozovnice za javni potniški prevoz državne in občinske ravni.
Izboljšati dostopnost javnega potniškega prevoza za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	- Do leta 2020 doseči stoodstotni delež nizkopodnih vozil v mestnem potniškem prevozu. - Do leta 2025 doseči stoodstotni delež postajališč, dostopnih osebam z zmanjšano mobilnostjo in prilagojenih slepim ter slabovidnim.
Izboljšati podobo javnega potniškega prevoza.	- Po letu 2017 sistematično izboljševati podobo javnega potniškega prevoza med prebivalci in obiskovalci. - Do leta 2022 izboljšati zadovoljstvo z javnim potniškim prevozom med prebivalci za 1,5 ocene na petstopenjski lestvici (v primerjavi z 2016).

Pregled svežnjev ukrepov za področje javnega potniškega prevoza

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA (SVEŽENJ 4.1)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
92	Izdelava študije razvojnih možnosti JPP v MONM.	15.000 €	srednja	MONM, ZI, koncesionar	2017	
93	Vrnitev obsega financiranja MPP na sredstva za leto 2013.	brez*	srednja	MONM	2019	*prestrukturiranje proračuna

OPTIMIZIRANJE STORITEV IN INFRASTRUKTURE (SVEŽENJ 4.2)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
94	Uvedba javnega prevoza po sistemu na klic (TUS-2).	600.000 €	srednja	MONM	2017	*možnosti sofinanciranja: ESRR, NV, KS
95	Integracija ponudbe JPP s šolskimi in delavskimi prevozi.	5.000 €	srednja	MONM, koncesionar	do 2020	
96	Opremljanje in urejanje postajališč JPP.	3.000 € letno	majhna	MONM	redna aktivnost	
97	Uvedba nizkopodnih vozil za MPP.	brez*	velika	MONM	2019	*zahteva v koncesiji
98	Ureditev avtobusnega postajališča pri OŠ Šmihel (TUS-2).*	480.000 €	srednja	MONM	do 2019	*pred preprojektiranjem izdelati MN za OŠ

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
99	Rekonstrukcija glavne avtobusne postaje (TUS-2).*	1.500.000 €**	velika	MONM	po 2020	*vključno z izboljšanjem varnosti **ZV
100	Ureditev železniškega postajališča pri ŠC Novo mesto (TUS-2).	500.000 €*	srednja	MONM	2017	*možnosti sofinanciranja: NV
101	Vzpostavitev mestnega vlaka znotraj Novega mesta.	*	srednja	MONM, MZI, SŽ	2018	*sofinanciranje občine, znesek še ni znan

IZBOLJŠANJE UPORABNIŠKE IZKUŠNJE (SVEŽENJ 4.3)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
102	Širitev prodajne mreže vozovnic.	brez	majhna	MONM	2017	
103	Vzpostavitev aplikacije za javljanje prihodov avtobusov za mobilne telefone.	3.000 €	srednja	MONM, ZI	2018	
104	Preveritev tarifnega sistema MPP.	brez	majhna	MONM, ZI	2018	
105	Uvedba brezplačnega MPP za mlade do 18. leta in upokojence.	brez	majhna	MONM	2018	
106	Integracija vozovnic JPP državne in občinske ravni.	brez*	velika	MONM, država	2020	*v okviru koncesije
107	Integracija voznih redov v spletni portal voznih redov.	brez	majhna	MONM, ZI	2017	
108	Prilagoditev sistema MPP za uporabo za slepe (zvočni signali na postajališčih in v vozilih).	2.000 € letno	srednja	MONM, ZI	do 2022	
109	Uvedba brezplačnega WiFi na vozilih in glavnih postajah.	500 €	majhna	MONM, ZI	2017	

OZAVEŠČANJE O PONUDBI IN KORISTIH JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA (SVEŽENJ 4.4)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
110	Splošna promocija uporabe JPP ter podpora ukrepom na področju JPP s promocijskimi in izobraževalnimi aktivnostmi.	2.000 € letno*	srednja	MONM, EST, ZI	redna aktivnost od 2017	*vsaj tri aktivnosti letno

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE STANJA NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA (SVEŽENJ 4.5)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
06 07 08 09	Redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov JPP v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.2, ukrepi 06, 07, 08 in 09

Peti steber: Racionalna raba osebnih avtomobilov

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	- Do leta 2022 zmanjšati delež poti z avtomobili v Novem mestu na 70 odstotkov (z 78 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež otrok, ki prihajajo v vrtec z avtom, na 75 odstotkov (s 86 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež otrok, ki prihajajo v osnovno šolo z avtom, na 38 odstotkov (s 47 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež dijakov, ki prihajajo v srednjo šolo z avtom, na 20 odstotkov (s 27 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež zaposlenih, ki prihajajo na delo z avtom, na 85 odstotkov (s 94 odstotkov v 2016). - Do leta 2022 zmanjšati število avtomobilov na prebivalca za en odstotek (glede na 2016). - Do leta 2022 zmanjšati delež izdatkov za mobilnost na 14 odstotkov (s 16 odstotkov v 2016).
Povečati prometno varnost.	- Do leta 2022 zmanjšati število preseženih hitrosti avtomobilov znotraj stanovanjskih območij in v okolici vrtcev ter šol za 75 odstotkov (glede na 2016). - Do leta 2022 zmanjšati število poškodovanih v nesrečah z udeležbo avtomobilov za 50 odstotkov (v primerjavi z obdobjem 2010–2015). - Do leta 2025 odpraviti smrtne žrtve v prometnih nesrečah.
Urediti parkirne razmere v občini.	- Do leta 2019 uvesti upravljanje parkiranja na območju celotnega Novega mesta. - Do leta 2022 uvesti upravljanje parkiranja v drugih večjih naseljih v občini. - Do leta 2022 zmanjšati število primerov nepravilnega parkiranja za 75 odstotkov (glede na 2015). - Zagotavljati ustrezno umestitev parkirnih prostorov za invalide. - Po letu 2018 zagotoviti namensko porabo prihodkov od parkirnin za financiranje izboljšanja ponudbe trajnostnih potovalnih načinov v občini.
Povečati delež okolju prijaznih vozil.	- Do leta 2018 vzpostaviti osnovno mrežo polnilnic za električna vozila. - Do leta 2022 doseči 20-odstotni delež vozil na alternativni pogon v občini.
Zmanjševati negativne učinke cestnega motornega prometa.	- Do leta 2022 zmanjšati onesnaženost zraka in obremenjenost s hrupom zaradi cestnega motornega prometa v mestnem središču za 50 odstotkov (glede na 2015).

Pregled svežnjev ukrepov za področje osebnega motoriziranega prometa

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU OSEBNEGA MOTORIZIRANEGA PROMETA (SVEŽENJ 5.1)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
111	Zasnova celovitega urejanja parkiranja v Novem mestu (tudi preučitev P + R).	10.000 €	srednja	MONM, ZI	2017	
19 20 21 22	Izdelava zasnove OPP in hierarhije cestnega omrežja za Novo mesto in večja naselja v občini.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.4, ukrepi 19, 20, 21 in 22

UMIRJANJE OSEBNEGA MOTORIZIRANEGA PROMETA (SVEŽENJ 5.2)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
19 20 21 22	Vzpostavljanje OPP.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.4, ukrepi 19, 20, 21 in 22
112	Umiritev prometa na vpadnicah in v naseljih v občini.*	1.000 €	srednja	MONM	redna aktivnost	*v sklopu OPP in z drugimi ukrepi
113	Poostritev nadzora nad glavnimi prekrški voznikov osebnih vozil predvsem v okolici glavnih ciljev poti.	brez	majhna	MONM, redarstvo	redna aktivnost	
114	Ureditev križišča Kettejevega drevoreda s Seidlovo cesto (TUS-2).	416.000 €	srednja	MONM	2017	
115	Ureditev križišča Ločna (TUS-2).	1.138.000 €*	srednja	MONM	2020	*možnost sofinanciranja: NV
38	Dograditev pločnika in kolesarske steze na relaciji Topliška cesta–križišče Drska–pokopališče Srebrniče in odprava nepravilnosti na obstoječih ureditvah (TUS-2).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 38
39	Ureditev mestnega jedra – Glavni trg (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 39
40	Ureditev mestnega jedra – Rozmanova ulica (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 40
43	Ureditev Westrove ulice (TUS-2).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 43
49	Ureditev Belokranjske ceste v NM (križišče Žabja vas) (TUS-2).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 49
50	Rekonstrukcija dela Šmihelske ceste z ureditvijo površin za hojo in kolesarjenje ter izgradnja večnamenske poti do Regrških Košenic (TUS-2).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 50
53	Ureditev mestnega jedra – Prešernov trg s Kastelčevo in Linhartovo ulico (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 53
62	Ureditev mestnega jedra – Kandijsko križišče in Kandijski most (TUS-1).	*	*	*	*	*glej sveženj 2.2, ukrep 62

UPRAVLJANJE MIRUJOČEGA PROMETA (SVEŽENJ 5.3)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
116	Vzpostavitev navzkrižnega financiranja z uporabo prihodkov od parkirnin za financiranje ponudbe trajnostnih potovalnih načinov v občini.	brez	majhna	MONM	2017	
117	Postopno vzpostavljanje nadzorovanega in plačljivega parkiranja v Novem mestu – vsaj deset odstotkov uličnih parkirnih mest letno.	5.000 € letno	srednja	MONM	redna aktivnost od 2017	
118	Pilotna ureditev nadzorovanega parkiranja v stanovanjskem območju v Novem mestu in v enem večjem naselju v občini.	1.200 €	srednja	MONM	2018	
119	Upravljanje parkiranja v okolici vrtcev in šol ter drugih glavnih ciljev poti.*	600 €	srednja	MONM	2018	*v sklopu MN
120	Poostritev nadzora nad nepravilnim parkiranjem.	brez	majhna	MONM, redarstvo	redna aktivnost	
121	Zagotovitev ustrezno umeščenih parkirnih prostorov za invalide.	600 € letno	majhna	MONM	redna aktivnost	
122	Spodbujanje uporabe vozil na alternativni pogon s parkirno politiko.	brez	majhna	MONM	redna aktivnost od 2017	
123	Parkirišča ob Kandijski cesti (TUS-1).	335.042 €	majhna	MONM	do 2019	
124	Parkirna hiša Kapitelj (ukrep TUS-1) – presoja ukrepa s kriteriji CPS in preveritev upravičenosti v sklopu zasnove celovitega urejanja parkiranja v Novem mestu.	brez	srednja	MONM	2017	
125	Parkirišče Cikava P + R (ukrep TUS-1) – presoja ukrepa s kriteriji CPS in preveritev upravičenosti v sklopu zasnove celovitega urejanja parkiranja v Novem mestu.	brez	srednja	MONM	2017	

NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE INFRASTRUKTURE ZA MOTORIZIRAN PROMET (SVEŽENJ 5.4)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
126	Redno in načrtno vzdrževanje cestnega omrežja v občini.	2.000.000 €	srednja	MONM	redna aktivnost	
127	Vzpostavitev mreže električnih polnilnih postaj.	15.000 €*	srednja	MONM	do 2022	*pet postaj, vključeno sofinanciranje
128	Obvoznica Novo mesto–Šmihel, R3-664 (ukrep TUS-2) – presoja ukrepa s kriteriji CPS in preveritev upravičenosti v sklopu zasnove območij prijaznega prometa in hierarhije cestnega omrežja.	brez	srednja	MONM	2017	

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
129	Južna povezovalna cesta; Regrške Košenice–Belokranjska cesta–(ukrep TUS-2) – presoja ukrepa s kriteriji CPS in preveritev upravičenosti v sklopu zasnove območij prijaznega prometa in hierarhije cestnega omrežja.	brez	srednja	MONM	2017	

OZAVEŠČEVALNE IN OBVEŠČEVALNE AKTIVNOSTI (SVEŽENJ 5.5)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
130	Redno izvajanje ozaveščevalnih aktivnosti o negativnih posledicah uporabe avtomobila, alternativnih načinih potovanj in prometni varnosti.	30.000 € letno	srednja	MONM, SPV	redna aktivnost	
131	Informiranje prebivalcev o ukrepih na področju parkiranja in drugih ukrepih, vezanih na osebni motorni promet.	1.000 € letno	srednja	MONM	redna aktivnost	

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE STANJA NA PODROČJU OSEBNEGA MOTORIZIRANEGA PROMETA (SVEŽENJ 5.6)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
06 07 08 09	Redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov osebnega motornega prometa v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.2, ukrepi 06, 07, 08 in 09
132	Spremljanje kakovosti zraka in obremenjenosti s hrupom.	brez	srednja	MONM, ARSO	redna aktivnost	

Šesti steber: Optimiziran tovorni promet

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšati dostopnost območij gospodarskih dejavnosti.	- Do leta 2021 vzpostaviti manjkajočo infrastrukturo za neposredno navezavo gospodarskih območij na infrastrukturo višjega ranga.
Preusmeriti tovorni promet na železnico.	- Do leta 2022 povečati delež prevozov tovora po železnici za deset odstotkov (glede na 2018).
Urediti dostavo v središču mesta.	- Doseči, da bodo od leta 2018 vsa dostavna vozila, ki bodo vstopala v ožje mestno središče, ustrezala najmanj emisijskemu razredu Euro 5. - Do leta 2019 vzpostaviti konsolidacijski center za dostavo v mestnem središču.
Zmanjševati negativne učinke tovornega prometa.	- Do leta 2022 zmanjšati onesnaženost zraka in obremenjenost s hrupom zaradi cestnega tovornega prometa v mestnem središču za 50 odstotkov (glede na 2015). - Do leta 2022 povečati delež tovora, dostavljenega z okolju prijaznimi vozili, za 30 odstotkov (glede na 2018).

Pregled svežnjev ukrepov za področje tovornega prometa

CELOVITO NAČRTOVANJE NA PODROČJU TOVORNEGA PROMETA (SVEŽENJ 6.1)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
133	Preučitev možnosti za preusmeritev večjega deleža tovornega prometa na železnico.	8.000 €	srednja	MONM, ZI	2018	
134	Študija urejanja dostave v mestnem središču po preureditvi.	12.000 €	srednja	MONM, ZI	2018	
135	Opredelitev ključnih povezav za neposredno navezavo gospodarskih območij na infrastrukturo višjega ranga.	8.000 €	srednja	MONM, ZI	2019	

UPRAVLJANJE TOVORNEGA PROMETA (SVEŽENJ 6.2)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
136	Ureditev in označitev večjega parkirišča za parkiranje in čakanje tovornjakov.	100.000 €	srednja	MONM	2019	
137	Prepoved tovornega prometa (razen dostave) na mestnih cestah.	1.000 €	majhna	MONM	2017	
138	Postavitev označevalnih tabel ciljev tovornega prometa in preusmeritev tovornega prometa z zahodne vpadnice na vzhodno vpadnico.	2.000 €	majhna	MONM	2017	
139	Vzpostavitev režima in nadzora glede ustreznosti vozil za dostavo v mestno središče.	1.000 €	majhna	MONM	2018	

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE STANJA NA PODROČJU TOVORNEGA PROMETA (SVEŽENJ 6.3)

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
06 07 08 09	Redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalnikov tovornega prometa v sistemu spremljanja kazalnikov mobilnosti.	*	*	*	*	*glej sveženj 1.2, ukrepi 06, 07, 08 in 09
140	Spremljanje kakovosti zraka in obremenjenosti s hrupom.	brez	srednja	MONM, ARSO	redna aktivnost	

KOLOFON

Enostavne poti do živahnih središč
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE NOVO MESTO

IZDALA IN ZALOŽILA
Mestna občina Novo mesto

Maj 2017

AVTORJI (po abecednem vrstnem redu)
Mojca Balant
Luka Mladenovič
Aljaž Plevnik

SODELAVCI (po abecednem vrstnem redu)
Simona Dolšina
Zoran Gajski
Lucija Gritli
Irena Hočevar
Jelka Hudoklin
Simon Koblar
Tjaša Kump Murn
Radovan Nikić
Jernej Radovac
Suzana Simič

Priprava Celostne prometne strategije za Mestno občino Novo mesto je nastala v okviru razpisa Ministrstva za infrastrukturo za izdelavo Celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

IZVAJALCI
Urbanistični inštitut Republike Slovenije,
ACER Novo mesto, d. o. o.,
Razvojni center Novo mesto, d. o. o.,

FOTOGRAFIJE
Peter Žunič Fabjančič
Arhiv avtorjev in sodelavcev

OBLIKOVNA ZASNOVA IN PRELOM
Blaž Medja

OBDELAVA BESEDILA IN VSEBINSKA UREDITEV
Rdeči oblak, 2017

TISK
Tisk Šepic,

NAKLADA
400 izvodov