

---

## 8. POROČILO O IZVEDENIH AKTIVNOSTIH VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

---

### POVZETEK IZVEDENIH AKTIVNOSTI VKLJUČEVANJA JAVNOSTI:

- V obdobju maj – november 2024 so se preko različnih javnih dogodkov zbirale pobude, mnenja in predlogi ukrepov.
  - Zbiranje pobud, predlogov in mnenj glede potreb po bodočih prometnih ureditvah v mestni občini je potekalo skozi celotni proces izdelave Občinske celostne prometne strategije z večjo intenziteto v okviru izvedenih aktivnosti, načrtovanih znotraj sklopov C in D.
  - Pobude, predlogi in mnenja so bili zbrani preko sledečih izvedenih aktivnosti:
    - Javne razprave z občani (izvedenih 5 javnih razprav);
    - Delavnica s prometnimi in prostorskimi načrtovalci na mestni občini;
    - Delavnica s ključnimi lokalnimi deležniki;
    - Intervjuji s ključnimi deležniki; in
    - Zbiranje predlogov in pobud na za to posebej ustvarjenem e-naslovu [ocps.nm@lineal2.si](mailto:ocps.nm@lineal2.si).
  - Za vsako predhodno navedeno aktivnost je bilo ločeno izdelano tudi poročilo, ki se je predložilo k skupni dokumentaciji za namene oddaje v prvo presojo kakovosti (kot sestavni del skupnih poročil o izvedenih aktivnostih v okviru sklopov A, B, C in D).
- 8. januarja 2025 ob 09:00 uri je bila v prostorih Mestne občine Novo mesto, s člani ožje delovne skupine, izvedena delavnica o scenarijih izvajanja ukrepov. Zaradi vsebinske povezanosti se je delavnica izvedla skupaj z delavnico o opredelitvi končnega nabora ukrepov.
  - Izdelovalec je predstavnikom Mestne občine Novo mesto predstavil tri predloge scenarijev izvajanja ukrepov in podal prednosti in slabosti posameznega scenarija.
  - Izdelano in predstavljeno je bilo gradivo glede predlogov scenarijev, kateri so se skupaj s člani ožje delovne skupine prediskutirali. Scenarij 1 je prednostno opredeljeval izvajanje ukrepov v okolici oziroma v povezavi z osnovnimi šolami in šolskimi centri, scenarij 2 je prednostno opredeljeval izvedbo ukrepov iz področja peš in kolesarskega prometa in scenarij 3 je opredeljeval izvajanje ukrepov čim bolj enakomerno in trajnostno za vse zvrsti prometa. Na osnovi predstavitve vseh predlogov se je razvila diskusija z možnostjo podajanja dodatnih predlogov scenarijev izvajanja ukrepov.
  - Za vsak scenarij so bili prikazani primeri ukrepov, ki bi se prednostno obravnavali za posamezni scenarij. Temu je služila izdelana tabela z širokim naborom ukrepov po posamezni zvrsti prometa.
  - Člani ožje delovne skupine so bili sklepčni, da vsi trije predlagani scenariji izvajanja ukrepov naslavlajo ključne probleme na področju prometa v mestni občini. Kljub temu pa je diskusija temeljila na dejstvu, da je celostno prometno načrtovanje nekaj, kar je že prisotno v mestni občini in da je prometno

- načrtovanje v mestni občini vedno temeljilo na enakovredni obravnavi vseh prometnih zvrsti.
- Po diskusiji je bil tako izbran scenarij 3: »Ukrepi se izvajajo čim bolj enakomerno in trajnostno za vse zvrsti prometa«.
  - Za namene izvedbe delavnice je bila izdelana PP predstavitev ter tekstualni opis predlaganih scenarijev.
  - Vodila se je lista prisotnosti.
  - Na delavnici je skupaj prisostvovalo 10 udeležencev.
  - Delavnica je trajala 1h.
- 8. januarja 2025 ob 10:00 uri je bila v prostorih Mestne občine Novo mesto, s člani ožje delovne skupine, izvedena delavnica o opredelitvi končnega nabora ukrepov. Zaradi vsebinske povezanosti se je delavnica izvedla skupaj z delavnico o scenarijih izvajanja ukrepov.
    - Izdelovalec je predstavnikom Mestne občine Novo mesto predstavil širok nabor predlaganih ukrepov, razdeljenih po posamezni zvrsti prometa (za 5 stebrov).
    - Predstavljenih je bilo skupaj 92 ukrepov iz petih strateških stebrov.
    - Naročnik in izdelovalec sta skozi diskusijo podrobno analizirala podan širši nabor ukrepov, tudi oz. predvsem iz vidika realne izvedbe.
    - Dogovorjeno je bilo, da Mestna občina Novo mesto še interno analizira vse predstavljene ukrepe in najpozneje do 24. januarja 2025 izdelovalcu sporoči, katere ukrepe se upošteva v končnem izboru oziroma se jih doda še zraven in za katere se bo izdelal akcijski načrt.
    - Predlagal se je izbor do 10 ukrepov na zvrst prometa.
    - Sledil je dogovor glede organizacije in izvedbe delavnice z širšo delovno skupino, s ciljem preveritve končnega nabora ukrepov in potrditve akcijskega načrta, predvidoma konec januarja 2025.
    - Za namene izvedbe delavnice je bila izdelana PP predstavitev ter seznam ukrepov v tabelarični obliki.
    - Vodila se je lista prisotnosti.
    - Na delavnici je skupaj prisostvovalo 10 udeležencev.
    - Delavnica je trajala 2h.
  - 17. aprila 2025 ob 10:00 uri je bila v Mestni hiši (Rotovž), s člani širše delovne skupine, izvedena delavnica o preveritvi končnega nabora ukrepov in o potrditvi akcijskega načrta.
    - Delavnica je potekala s širšo skupino, skupaj s ključnimi lokalnimi deležniki. Preko uradnega vabila (po e-pošti), katerega je razposlala mestna občina, so bili vabljeni vsi lokalni deležniki iz seznama, udeležba le teh pa je bila na visoki ravni, saj se je dogodka udeležilo preko 25 oseb.
    - Delavnico je z uvodnim nagovorom odprl predstavnik občinske uprave g. Beličič.
    - Izdelovalec je predstavnikom mestne občine in lokalnim deležnikom predstavil povzetek dosedanjih aktivnosti, kaj mora vsebovati akcijski načrt, mogoča tveganja ter izbran nabor ukrepov, pri čemer so bili ukrepi opisani z elementi akcijskega načrta (vrsta ukrepa, odgovornost za izvedbo, predviden vir financiranja ipd.). Ukrepi so bili predstavljeni po posameznih stebrih, po predstavitvi vsakega stebra, je sledila diskusija. Poleg predstavljenih ukrepov,

je bilo na delavnici ugotovljeno, da se mora v končni nabor ukrepov, dodati še sledeče vsebine:

- vključiti območje srednje šolskega centra Novo mesto,
  - povezava soseske Košenice z JPP,
  - veliko prometa, preseganje hitrosti na Šmihelski cesti,
  - tovorni promet v sklopu stebra motorni promet (logistični center v sklopu OPN, industrijski tir Straža, potrebne bi bile daljše vlakovne kompozicije).
- Po diskusiji so udeleženci potrdili akcijski načrt, s predstavljenimi ukrepi končnega nabora, s katerimi se po sprejetju OCPS prične z implementacijo ter spremljanjem napredka izvedbe le teh.
  - Za namene izvedbe delavnice je bila izdelana PP predstavitev ter akcijski načrt v tabelarični obliki.
  - Vodila se je lista prisotnosti.
  - Skupaj se je delavnice udeležilo preko 25 oseb.
  - Delavnica je trajala 2h.

---

## 4. POROČILO O ZBIRANJU POBUD ZA UKREPE

---

### POROČILO O ZBIRANJU POBUD ZA UKREPE

#### **Povzetek poročila:**

- Zbiranje pobud, predlogov in mnenj glede potreb po bodočih prometnih ureditvah v mestni občini je potekalo skozi celotni proces izdelave Občinske celostne prometne strategije z večjo intenziteto v okviru izvedenih aktivnosti, načrtovanih znotraj sklopov C in D.
- Pobude, predlogi in mnenja so bili zbrani preko sledečih izvedenih aktivnosti:
  - Javne razprave z občani (izvedenih 5 javnih razprav);
  - Delavnica s prometnimi in prostorskimi načrtovalci na občini;
  - Delavnica s ključnimi lokalnimi deležniki;
  - Intervjuji s ključnimi deležniki; in
  - Zbiranje predlogov in pobud preko e-naslova [ocps.nm@lineal2.si](mailto:ocps.nm@lineal2.si).
- Za vsako predhodno navedeno aktivnost je bilo ločeno izdelano tudi poročilo, ki se je predložilo k skupni dokumentaciji za namene oddaje v prvo presojo kakovosti (kot sestavni del skupnih poročil o izvedenih aktivnostih v okviru sklopov A, B, C in D).
- V nadaljevanju se podajajo vse zbrane pobude glede na izvedene javne dogodke:

#### **Zbrana mnenja, pobude in predlogi v sklopu javnih razprav z občani**

- vzpostaviti sistem obnove in vzdrževanja voziščne konstrukcije občinskih cest, poseben poudarek je potrebno dati tudi odvodnjavanju;
- potrebno razbremeniti center mesta z izgradnjo obroča obvoznic;
- ureditev površin za pešce, primerne tudi za vozičke (bolj široke);
- z izgradnjo 3RO se bo povečal tranzit tovornega prometa skozi Novo mesto, poskrbeti je potrebno za protihrupne ukrepe in ustrezno prometno povezavo (peš in kolo) mestnih območij, ki jih bo izgradnja nove HC ločila med seboj;
- v naselju Srebrniče manjka pločnik do pokopališča, ni varnih šolskih poti, kolesarska povezava poteka preveč »okoli«, da bi jo lahko koristili;
- na območju Plava laguna se naj predvidi pešpot ob Krki;
- na območju naselja Dolž je potrebno urediti postajališča za avtobuse, obstoječe ceste v naselju so preozke in preredko se jih obnavlja;
- umestitev dodatnih brvi za pešce in kolesarje (na območju Plava laguna, čez potok Težka voda, v vasi Srebrniče – vse tri predvidene v prostorskih aktih);
- vzpostaviti sistem kolesarskih poti, ki so ločene od cestišča, povezane med sabo, udobne in ki direktno povezujejo cilje;
- ozelenitev ob prometnicah in Glavnega trga;
- vodenje kolesarjev skupaj z motornim prometom (»Sharrow«) je neprimerno in nevarno, saj poteka na prometno obremenjenih cestah (npr. Kandijska);
- več pokritih kolesarnic;
- podeželje je zelo odvisno od osebnih avtomobilov, slabo dostopen javni potniški promet, za uporabo kolesa in hoje je razdalja med mestom in zaledjem prevelika;
- javni potniški promet ne zmore zadostiti potrebam;

- posodobiti in preurediti mestni potniški promet, saj so frekvence voženj premajhne (primanjkujejo direktne povezave od vrat do vrat);
- uvedba brezplačnega mestnega potniškega prometa;
- v shemo linij mestnega potniškega prometa se naj vključi tudi naselje Otočec;
- potrebno povečanje frekventnosti voženj mestnega potniškega prometa in daljše obratovanje storitve;
- mestni javni potniški promet mora zagotavljati storitve prevoza tudi v popoldanskem in večernem času, primarno pri navezavah na območja Portoval in Bršljin, kjer v poznih popoldanskih terminih poteka največ dejavnosti;
- povečati osveščenost občanov glede uporabe javnega potniškega prometa;
- povečati dostopnost javnega potniškega prometa do trgovskega centra «Qlandia»;
- zaledje občine je slabo povezano z Novim Mestom;
- uvedba prevoza na klic;
- v naslednjih 7-ih letih ne bo prišlo do izgradnje 3RO-jug in Zahodne obvozne ceste mesta Novo mesto, zato je potrebno v OCPS vključiti široko paleto mehkih ukrepov s poudarkom na zagotovitvi izobraževalnih, promocijskih in komunikacijskih dogodkov;
- potek trase 3RO-jug na območju naselja Mačkovec ni ustrezen, saj trasa prečka naselje s čimer se bo povečal nivo hrupa, vibracij in onesnaževanja zraka z delci PM10, prav tako bo trasa zavirala potencialni nadaljnji razvoj kolesarstva in hoje v tem območju (npr. onemogočanje prihoda otrok v šolo peš ali s kolesi). Trasa 3RO-jug bo generirala več motoriziranega prometa, kar bo vplivalo na znižanje kvalitete bivanja v tem delu mestne občine. Na podlagi prikaza variantnih rešitev se predlaga spremenjeni potek trase 3RO-jug, kjer bi se nov AC priključek predvidel višje v smeri Krškega s čimer trasa nebi prečkala naselja Mačkovec;
- urediti P+R parkirišča skupaj s postajališči sistema izposoje koles GoNM;
- ureditev navezave iz Ulice Marjana Kozine na Levičnikovo cesto;
- na več lokacijah v Novem mestu so ceste preozke, zato bi bilo potrebno urediti enosmerne ulice;
- problem, ker se na več križiščih pred zeleno lučjo pešcev prižge zelena luč vozil iz stranske smeri;
- problem semaforkega programa pri tovarni Krka, ki ob konicah zavira pretočnost prometa na glavni prometni smeri;
- umaknitev »zelenih puščic« v semaforiziranih križiščih (dovoljeno desno zavijanje ob rdečem signalu) v bližini šol;
- na območjih naselij enostanovanjskih hiš naj se uredijo cone umirjenega prometa;
- ureditev parkirne politike, premalo nadzora, prebivalci imajo premalo parkirnih mest;
- sedeži avtošol stran od strogega jedra mesta, ker delajo prometne zastoje;
- urediti varne šolske poti za pešce in kolesarje v KS Otočec in v naselju Jelše;
- potrebne ločene kolesarske steze, sedaj prihaja do mešanja kolesarje in tranzitnega prometa in kmetijske mehanizacije;
- ureditev križišča »pri župnišču« v naselju Otočec.

### **Zbrana mnenja, pobude in predlogi v sklopu izvedenih delavnic in intervjujev s ključnimi lokalnimi deležniki:**

- z izgradnjo obvoznih cestnih povezav mimo urbanih območij do prometnega razbremenjevanja mestnega središča od motoriziranega prometa (preusmeritev ciljno-izvornih in tranzitnih potovanj na obvoznice), kar bo podalo možnost za postopno prekategorizacijo določenih cest in tudi možnost prestrukturiranja prometnic v mestu, s ciljem podati večjo veljavo pešcem, kolesarjem in uporabnikom storitev JPP;
- izgradnja 3RO;

- izgradnja dodatnih cestnih povezav čez reko Krka v smeri avtoceste in ustrezno urejanje prometa na desnem bregu Krke;
- izboljšati pretočnost prometa z novimi mostovi;
- na najbolj frekventnih mestih in na prometno močno obremenjenih cestah potrebno zagotoviti izvennivojske prehode za pešce in kolesarje;
- izgradnja južne zbirne ceste Regrške Košenice – Belokranjska cesta;
- rekonstrukcija ceste v Zalogu;
- prometno razbremenjevanje Šegove ulice;
- urejanje obstoječih križišč s ciljem izboljšanja prometno varnostnih vidikov;
- redna vzdrževanja in obnavljanja cest;
- hitrejša železniška proga Metlika – Novo mesto – Ljubljana.
- nadaljevanje vzpostavitve ukrepov za umirjanje prometa znotraj urbanih območij in pri vstopih v naselja;
- preusmeritev tovornega tranzitnega prometa na železnico;
- ponuditi boljšo alternativo osebnemu prometu;
- desni breg Novega mesta je slabše prometno urejen kot levi breg;
- mestni potniški promet bi moral boljše funkcionirati;
- zagotoviti ustrezno, razširjeno in cenovno dostopno ponudbo JPP (mestni in medkrajevni promet), z dodatnimi linijami in večjo pogostnostjo voženj;
- omogočanje prevoza študentov s šolskim avtobusom (s plačilom);
- vključiti tudi prostorsko načrtovanje;
- potrebna ureditev prometnih površin v KS Trska in v okolici šolskega centra;
- izboljšati ponudbo javnega prometa, vključiti tudi železnico;
- izgradnja garažnih hiš v centru, saj primanjkuje parkirnih mest;
- ureditev Kandijske ceste;
- ureditev P+R parkirišča pri Qlandiji;
- izgradnja Park & Ride parkirišč za dnevne migrante na obrobju mesta;
- v KS Regrča vas izboljšati prevoze otrok v šolo in ureditev varnih poti v naseljih (pločniki);
- na oddaljenosti cca. 200 m od OŠ ureditev zbirnih točk za otroke (da ne bo zgoščevanj motornega prometa pred vhodom v šolo);
- izven-nivojsko vodenje kolesarjev na Kandijski cesti;
- podaljšati linijo mestnega avtobusa do Otočca;
- zaradi zaznane razpršenosti poselitve potrebno stremeti k zagotavljanju območij strnjene pozidave, kar bo rezultiralo v povečanju števila prebivalcev na teh območjih in predstavljalo enega od razlogov za vpeljavo dodatnih linij JPP-ja:
- dolgoročno urejanje šolskih poti s poudarkom na zagotavljanju višjega nivoja prometne varnosti;
- zgrajene obstoječe odseke kolesarskih povezav med seboj povezati v sklenjeno kolesarsko omrežje (odprava ozkih grl in konfliktnih območij);
- kolesarske površine skozi mesto morajo biti bolj široke (prepogosti konflikti s pešci kjer so kolesarske površine urejene kot skupne razmejjane ali nerazmejjane površine za pešce in kolesarje);
- potrebna izgradnja enotnih vrst kolesarskih povezav (danes prisotna prevelika zmedenost in nejasnosti pri prehajanjih iz ene na drugo vrsto kolesarske površine);
- ponovna vzpostavitev oz. izbira izvajalca sistema GoNM;
- izboljšati obstoječo infrastrukturo za pešce in kolesarje (odprava arhitekturnih ovir, širitev površin, kjer si pešci in kolesarji delijo skupne površine z namenom odprave konfliktov);
- boljše načrtovati prostor za intervencijski dostop;
- več parkirnih mest ob šolah in vrtcih;
- spodbujanje kombiniranih potovanj pri prihodih v vrtce in šole (npr. ureditev parkirišč z obračališčem vsaj 200 m vstran od vhoda v objekt);

- izvedba izobraževanj o upoštevanju prometnih predpisov;
- izvajanje aktivnosti ozaveščanja v OŠ in SŠ-jih ter vzpostavitev izobraževalnih delavnic na temo trajnostne mobilnosti za vse starostne skupine;

**Zbrana mnenja, pobude in predlogi preko posebej tvorjenega spletnega e-naslova [ocps.nm@lineal2.si](mailto:ocps.nm@lineal2.si):**

- smiselno se navezati na že določene in bistvene strateške cilje, opredeljene v predhodni Celostni prometni strategiji (varnost, kakovost bivanja, sprejemljivost, zmanjšanje negativnih posledic prometa na okolje in zdravje ljudi);
- gradbeno dovoljenje za izgradnjo 3RO še ni pravnomočno, zato se naj ponovno preuči smotrnost izgradnje avtocestnega obroča v Novem mestu (prisotna bojazen, da bo, po izgradnji obvoznice, le ta predstavljala infrastrukturno omejitev v prostorskem razvoju, bo oteževala povezanost novih mestnih delov zunaj obvoznice z mestnim središčem ter bo generirala več motoriziranega prometa);
- ob predvideni gradnji 3RO se pričakuje, da bo v času gradnje obvoznice AC priključek Novo mesto vzhod za promet zaprt najmanj 4 leta, zato je že pred gradnjo potrebno načrtovati kolesarske in peš povezave v smeri mestnega središča z upoštevanjem vseh ključnih prometnih vidikov (varnost, dostopnost,...) ter ustrezno načrtovati šolske prevoze v šolo (vozni redi);
- v OCPS vključiti scenarij brez načrtovane 3RO v urbanem delu Novega mesta in se opredeliti, kako bo zadoščeno vsem ciljem, ki jih je potrebno doseči z OCPS do vseh vidikov, ki so zahtevani za pripravo prometne strategije;
- v OCPS vključiti scenarij, ki je bil predmet novega OPN MO NM 2009 - ko se na vzhodnem delu urbanega dela Novega mesta predvidi mestna obvozna cesta (nivojska, iz obstoječega krožnega križišča, s kolesarskimi stezami in ozelenitvijo, kot mestna vpadnica, bulvar), ki poteka tudi skozi Ločna-Mačkovec in ji tudi nikoli nihče ni nasprotoval;
- v OCPS temeljito razdelati vlogo občine v postopku izdaje gradbenega dovoljenja za 3RO (z vidika strateških ciljev CPS 2017 in OCPS);
- v sklopu načrtovanih peš in kolesarskih poti ob reki Krki predvideti gradnjo še najmanj dveh brvi: prva brv preko reke Krke iz Šmarješke ceste - navezava na ulico Krka in kolesarsko stezo in druga brv iz Seidlove ceste na Ragovo (ki je bila načrtovana že z CPS 2017);
- v OCPS vključiti scenarij gradnje 3RO na zahodnem delu NM;
- izdelati kritično oceno stanja cest in ulic, stanja voznih, kolesarskih in peš površin ter odvod meteornih voda, ker sedanje stanje onemogoča kvalitetno rabo peš in kolesarskih površin;
- izdelati analizo akcijsko finančnega programa CPS 2017 in ocenitev razlogov, ki so eventualno vplivali na uspešnost ali neuspešnost načrtovanega v tem dokumentu;
- potrebno zagotoviti redno spremljanje obveznih kazalnikov učinkov in izvedbe z namenom seznanjanja širše javnosti o napredku izvajanja OSPC skozi pripravljena letna poročila (javne objave,...);
- nadgradnja sheme linij mestnega potniškega prometa z uvedbo dodatnih linij, predvsem iz večjih stanovanjskih sosek, ki bi bile neposredno povezane s središčem mesta (poudarek na krajših in bolj frekventnih linijah);
- predlagajo se linije mestnega potniškega prometa brez postankov na glavni avtobusni postaji, saj se tam izgubi veliko časa;
- uvedba dodatne MPP linije proti nakupovalnemu središču Supernova Qlandia;
- povečanje frekvence MPP do bazena v Češči vasi v celotnem obratovalnem času;
- vzpostavitev povezave mestnega avtobusa Novo mesto-Prečna;
- podjetja naj svojim zaposlenim plačujejo vozovnice za JPP in ne stroškov prevoza;
- dodatna nadstrešnica (avtobusno postajališče) ob OŠ Bršljin;

- vzpostavitev dodatne MPP linije iz smeri Župnca, Bučna vas, po Ljubljanski cesti (večja poselitev z gradnjo novega naselja Bučna vas);
- vzpostavitev nove krožne MPP linije Ragovo – Kandija – Bršljin – križišče »tabletk« - Ragovo, ki se vključi v sistem P+R;
- popraviti poteke voženj mestnih avtobusov tako, da bodo časovno smiselne (primer linija 4 naj se iz Bršljina vrne nazaj po isti poti, po Kandijski in Ragovski ulici in ne čez Plavo laguno do Mačkovca, saj uporabnik zjutraj do službe na relaciji Ragovska ulica - Bršljin potrebuje okrog 15 minut, pot nazaj pa traja okrog 45 minut, da se vrne na izhodiščno točko. Naj bo cilj voženj z mestnim avtobusom v smislu 15 minutnega mesta, skladno z zadnjimi urbanističnimi smernicami;
- karta za mestni avtobus naj omogoča vožnjo tudi z vlakom na območju Novega mesta (postaje Bršljin, Center, Kandija, Šmihel) z namenom hitrejšega potovanja do zelenega cilja znotraj mesta;
- umestitev avtobusnega postajališča mestnega prometa v bližini križišča Ragske ulice z Ulico Marjana Kozine. Najbližja postaja je trenutno pri trgovini na Ragovski ulici, vendar je zaradi velike višinske razlike stanovalci z zgornje ležečih delov, sploh starejši, manj uporabljajo. Postajališče na predlagani lokaciji bi precej povečalo dostopnost javnega potniškega prometa prebivalcem tega dela KS Majde Silc;
- ureditev in povezava vseh odsekov kolesarskih poti na celotni Ljubljanski cesti;
- označitev kolesarske steze (sistem »sharrow«) po cestišču ceste Bršljin;
- ureditev steze za kolesarje ob železniškem prehodu na Foersterjevi ulici;
- zagotovitev varne poti v šolo (iz ulice Bršljin do OŠ Bršljin, nevarna prečkanja cest, žel. proge);
- ureditev peš povezave med Žlebejem in nakupovalnim središčem;
- prestavitev nevarnega prehoda za pešce ob križišču Bršljin-Vavpotičeva ulica na varnejšo pozicijo;
- ureditev steze za kolesarje ob železniškem prehodu na Foersterjevi ulici;
- ureditev kolesarske poti (izven poteka glavne ceste) Češča vas-Zalog-Straža;
- nadgradnja sistema izposoje koles GoNM, z vzpostavitvijo možnosti izposoje koles v obdobju celega leta in ne samo v poletnih mesecih;
- urediti dodatne postaje za sistem izposoje koles GoNM npr. na Grabnu oziroma Ragovem, v Kandijskem križišču oziroma na Jakčevi ulici ter na Kandijski cesti z namenom, da se spodbudi večje število ljudi k uporabi koles;
- omejitev prometa na Vavpotičevi ulici za tranzitni promet (npr. omejitev hitrosti);
- umiritev prometa v Lastovčah (pri objektu Lastovče 3);
- sprememba Ul. Danila Bučarja v enosmerno ulico (proti Ulici stare pravde);
- zapora Klemenčičeve ulice za avtomobilski promet, razen za prebivalce;
- ureditev podvoza pod železniško progo na Foersterjevi ulici;
- umiritev prometa na Kočvarjevi ulici;
- ureditev krožnega križišča na križišču Cegelnica–Straška cesta;
- ureditev krožnega križišča na križišču Bršljin–Straška cesta;
- ureditev križanja ceste in železniške proge na prehodu (Foersterjeva ulica);
- urejanje javne razsvetljave primarno v območju križišč in prehodov za pešce in kolesarje ter na cestah z uličnim sistemom;
- semafor za pešce na prehodu prek Ljublj. c./Foerst. ul. ob bencinski črpalki (nevaren prehod);
- prehod in semafor za pešce prek Andijaničeve c. za prebivalce novega naselja do Osnovne šole;
- semaforizacija križišča Tržiške ulice in Ljubljanske ceste (novo naselje, oteženo priključevanje iz stranske prometne smeri);
- rekonstrukcija krožnega križišča »Situla« pri Supernovi Bršljin (tukaj nastajajo večji zastoji), po vzoru ureditve krožnega križišča »Tabletk«, kjer promet danes poteka zelo tekoče;

- zmanjšanje tranzitnega prometa na odseku med obvoznico pri Ragovem in križiščem v Kandiji, saj je frekvenca vozil prevelika ter obnova poškodovanih asfaltnih površin (na tem odseku so zaznane pogoste prekoračitve hitrosti in slabša prometna varnost kjer poteka tudi šolska pot);
- potrebno zagotoviti varen dostop do domov na ulici Ob potoku, od hišne št. 33 dalje, z možnostjo umika vozil ob srečanju dveh vozil vključno z ureditvijo intervencijske poti za reševalna in gasilska vozila in postavitvijo javne razsvetljave;
- zagotoviti čim prejšnjo ločeno povezavo z Žibertovega hriba do obvoznice pri Drgančevju in s tem realizacijo po veljavnem OLN Univerzitetni kampus Novo mesto z namenom zmanjšanja tranzitnega prometa na Ulici Marjana Kozine ter obenem stanovalcem Žibertovega hriba omogočiti hitrejšo navezavo na obvoznico oziroma na primarno cestno mrežo;
- Ulica Marjana Kozine predstavlja urbano gosto naseljeno območje za katerega je značilna mreža slepih ulic brez alternativnih izhodov, zaradi česar se kaže visoka potreba po zagotovitvi dodatne infrastrukture za intervencijska vozila ter območje tako »prekrvaviti« z novimi cestnimi preboji na okoliško javno cestno omrežje;
- zmanjšati tranzitni promet na Ulici Ilke Vaštetove, ki se uporablja kot bližnjica v prometnih konicah;
- vzpostavitev sistema parkiraj in se pelji P + R bodisi že na izvozu z avtoceste v Mačkovcu ali na Ragovem (npr. na površinah med Ragovim pri gostinskem lokalu in obvoznico) z namenom, da se pot tranzitnih uporabnikov skrajša tako, da v nadaljevanju poti npr. do centra Novega mesta uporabijo mestni avtobus ali kolo;
- dodatna parkirišča za »začasno« gibalno ovirane in otroke v vozičkih (dodatek!) pred nak. središči;
- ureditev parkirišč pri blokih na Ulici Danila Bučarja (zasedajo vozni pas);
- čim prejšnja realizacija rekonstrukcije oziroma prenove ceste med Ragovim ter Grabnom in križiščem Kandija, saj je vozišče močno uničeno in posledično nevarno za vožnjo ter s ciljem umestitve kolesarskih površin, preko katerih bo kolesarskih uporabnikom omogočena vožnja vse do tovarne zdravil Krka d. d.;
- ureditev površin za pešce v vseh stanovanjskih ulicah skladno s prostorskimi možnostmi (pasovi za pešce ali pločniki) z namenom povečanja varnosti pešcev;
- klančina za invalide/vozičke pri prehodu za pešce ob križišču Bršljin-Vavpotičeva ulica;
- klančina za invalide/vozičke na Vavpotičevi ulici;
- klančina za invalide/vozičke na stropnicah pri obeh vhodih v poslovno stavbo Hedera;
- že pripravljene projekte s področja peš prometa (npr. na ulici Marjana Kozine) čim prej realizirati;
- MONM naj skupaj s podjetji, predvsem večjimi kot sta obe tovarni (Revoz, Krka) spremeni trenutno prometno politiko in poveča motiviranost zaposlenih, ki stanujejo v KS Majde Šilc, da se poslužujejo trajnostnih oblik prometa, z namenom zmanjšanja prihodov na delo z avtomobilom;
- večji nadzor nad prometom (avtomobilski, kolesarski, peš) na območju KS Bršljin;
- več pitnikov: na Župančičevem sprehajališču, pri OŠ Bršljin, ob otroških igriščih;
- več urbanih klopi, usmerjevalni in informativnih tabel;
- več košev za smeti in košev za pasje iztrebke;

## **Ključna in najpogostejše slišana in evidentirana mnenja, pobude in predlogi:**

Potrebne ureditve na področju prometa / mobilnosti v Mestni občini Novo mesto po posamezni zvrsti prometa:

- **Trajnostna mobilnost:**
  - Promocijske, komunikacijske, ozaveščevalne in organizacijske aktivnosti za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva (promocijski dogodki za javnost, aktivno sodelovanje v projektih na temo trajnostne mobilnosti, aktivnosti v šolah in vrtcih, vzpostavitev občinskega sistema nagrajevanja aktivnih prihodov v šolo, službo, po nakupih,...);
  - Izobraževalne aktivnosti (izvedba izobraževalnih delavnic in dogodkov za različne starostne in ciljne skupine prebivalstva s ciljem dviga poznavanja cestno-prometnih predpisov, izobraževanje za varno uporabo koles, e-koles, e-skirojev,...);
  - Vzpostavitev sistema spremljanja obveznih kazalnikov učinkov in izvedbe Občinske celostne prometne strategije z namenom seznanjanja širše javnosti o napredku izvajanja Strategije skozi pripravljena vsakoletna poročila (javne objave na občinski spletni strani,...);
  - Aktivno vključevanje mestne občine v EU projekte ali v projektne konzorcije kot pilotna občina na temo trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti s ciljem pridobitve dodatnega znanja iz primerov dobrih praks;
  - Vzpostavitev enotne prometne politike v sodelovanju mestne občine z večjimi generatorji prometa v občini (Revoz d. d., Krka d. d., Adria Mobil d. o. o.,...), katere dolgoročni cilj mora biti zmanjšanje deleža prihodov zaposlenih na delo z osebnim vozilom (npr. oblikovanje skupnih usmeritev pri razvoju prometne infrastrukture lokalnega pomena in pri celostnem upravljanju prometa, oblikovanje usmeritev za obstoječe velike generatorje prometa, oblikovanje usmeritev za umeščanje novih velikih generatorjev prometa v prihodnosti na podlagi izkušenj iz obstoječih generatorjev prometa, priprava enotnih izhodišč za izdelavo mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa,...);
  - Celovito strateško načrtovanje prometa v Mestni občini Novo mesto, priprava celovitih strateških načrtov (sprejetje OCPS ter njena prenova po letu 2031, izdelava načrta izvajanja parkirne politike v mestni občini, priprava in sprotno ažuriranje načrtov šolskih poti, priprava mobilnostnih načrtov za enkratne večje javne dogodke,...);
  - ...
- **Hoja:**
  - Dograjevanje omrežja peš povezav in odprava ozkih grl s ciljem zagotavljanja prometno varnih, privlačnih in fizično dobro povezljivih površin za pešce znotraj mesta Novo mesto (npr. Ob Krki pri Plavi laguni, Ljubljanska cesta, Foersterjeva ulica, Šegova ulica, Ulica Marjana Kozine, pri navezavi strjenih urbanih predelov na nakupovalna središča,...);
  - Dograjevanje omrežja peš povezav in odprava ozkih grl s ciljem zagotavljanja prometno varnih, privlačnih in fizično dobro povezljivih površin za pešce v povezavi z urejanjem šolskih poti do avtobusnih postajališč za šolski prevoz v zalednih naseljih občine (npr. v naseljih Srebrniče, Stopiče, Zajčji vrh, Veliki Orehek, Birčna vas, Regrča vas,...);
  - Umeščanje dodatnih večnamenskih brvi za pešce in kolesarje (1. preko reke Krke iz Šmarješke ceste - navezava na ulico Krka in kolesarsko povezavo; 2. preko reke Krka iz smeri Seidlove ceste na Ragovo; 3. preko reke Krka med vasema Srebrniče - Češča vas; 4. čez potok Težka voda);

- Uvedba semaforizacije prehodov za pešce (npr. na prehodu prek Ljublan. c./Foerst. ul. ob bencinski črpalki, prek Andijaničeve ceste za prebivalce novega naselja,...);
  - Širitev obstoječih površin za pešce v območjih, kjer so obstoječe površine za pešce in kolesarje urejene kot skupne površine (razmejjane ali nerazmejjane) s ciljem izboljšanja prometno varnostnih vidikov pri srečevanju pešcev / skupine pešcev / mladih družin z vozički s kolesarji;
  - Izgradnja izvennivojskih prehodov za pešce in kolesarje (v območju prometno najbolj obremenjenih križišč in ulic ter pri prečkanju železniških prog, npr. Kandijska cesta, Westrova ulica, Šegova ulica, Foersterjeva ulica,...);
  - Uvajanje območij umirjenega prometa, kjer imajo pešci prednost pred drugimi udeleženci cestnega prometa;
  - Prilagajanje infrastrukture za pešce osebam z zmanjšano mobilnostjo (npr. umeščanje in vgradnja klančin v območju prehodov za pešce, pri vvhodih v določene javne objekte, v območju športno rekreacijskih površin in objektov, opremljanje semaforjev s signalno zvočnimi dajalci, vgradnja taktilnih oznak za vodenje slepih in slabovidnih, vgradnja držal ob stopniščih, umeščanje javno dostopnih sanitarij prilagojenih tudi osebam z mobilnostnimi ovirami,...)
  - Označevanje peščevih površin z ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo;
  - Postavitev dodatne vzporedne urbane opreme ob obstoječih in novo predvidenih površinah za pešce (klopi, koši za smeti in pasje iztrebke, naravni ali fizični senčniki, pitniki, informativne in usmerjevalne table, ozelenitev območij za pešce z ustrezno hortikulturo,...);
  - ...
- Uporaba kolesa:
    - Dograjevanje omrežja kolesarskih povezav in odprava ozkih grl s ciljem zagotavljanja prometno varnih, privlačnih in fizično dobro povezljivih kolesarskih povezav znotraj mesta Novo mesto (npr. Bršljin – Ljubljanska cesta – Seidlova cesta, Šmihelska cesta – Šegova ulica – ŠC Novo mesto, Jakčeva ulica – Ragovska ulica, Olimpijski center Novo mesto – Češča vas, Mačkovec – Šolski center Grm, Kandijska cesta...);
    - Dograjevanje omrežja kolesarskih povezav in odprava ozkih grl s ciljem zagotavljanja prometno varnih, privlačnih in fizično dobro povezljivih kolesarskih povezav v zalednih naseljih občine (npr. Novo mesto – poslovna cona Cikava – Mali Slatnik, Petelinjek – Ratež – Velike Brusnice, Belokranjska cesta – Stopiče, Češča vas – Zalog – Straža);
    - Ponovna vzpostavitev oz. izbira izvajalca sistema izposoje koles GoNM;
    - Nadgradnja sistema izposoje koles GoNM (vzpostavitev možnosti izposoje koles skozi celo leto, dvig časovne omejenosti uporabe koles ter vzpostavitev sistema strožjega nadzora nad izvajanjem storitve v smislu preprečitve vandalizma opreme in kraje koles);
    - V sistem izposoje koles GoNM zajeti druga frekventna območja v mestu in v zalednih naseljih, primarno pa tista območja ob katerih se načrtuje izgradnja novih in fizično povezanih kolesarskih povezav (npr. v območju med Kandijskim križiščem in Ragovim, pri nakupovalnem središču Qlandia, ob železniški postaji in postajališčih, v naseljih Stopiče, Velike Brusnice,...);
    - Postavitev dodatne vzporedne urbane opreme ob obstoječih in novo predvidenih kolesarskih povezavah (kolesarska parkirišča in počivališča z vso pripadajočo opremo – samostojna orodja za popravilo koles, nadstreški s klopmi, vgrajena kolesarska stojala, informativne in usmerjevalne table,...);
    - ...

- JPP:
  - Izdelava študije optimizacije izvajanja mestnega potniškega prometa (MPP);
  - Zagotovitev učinkovite in enakopravne dostopnosti do MPP za vse občane in obiskovalce (vključitev frekventnih območij v mestu in vseh večjih naselij v občini v shemo linij MPP, zagotoviti pregledni sistem linij, zagotoviti primerno pogostnost voženj, oblikovanje enotnih cenovnih tarif po načelu za vse občane in obiskovalce enako,...);
    - vzpostavitev dodatne MPP linije iz smeri Župnca, Bučna vas, po Ljubljanski cesti (večja poselitev z gradnjo novega naselja Bučna vas);
    - vzpostavitev nove krožne MPP linije Ragovo – Kandija – Bršljin – križišče »tabletk« - Ragovo, ki se vključi v sistem P+R;
    - uvedba dodatne MPP linije proti nakupovalnemu središču Supernova Qlandia;
    - povečanje frekvence MPP do bazena v Češči vasi v celotnem obratovalnem času;
    - vzpostavitev povezave mestnega avtobusa Novo mesto-Prečna
    - brez pogostih postankov na glavni avtobusni postaji, kjer se izgublja ogromno časa;
  - Aktivno sodelovanje mestne občine pri uresničevanju vizije razvoja nadgradnje železniškega omrežja in železniškega prometa (Vizija 2050+), zaradi predvidene nadgradnje železniških prog "Ivančna Gorica - Novo mesto - Birčna vas" in "Novo mesto - Metlika - HR" ter načrtovane nove železniške proge "Novo mesto - Dobova";
  - Umeščanje novih in urejanje obstoječih avtobusnih postajališč (ureditev čakališč, postavitve nadstrešnic, postavitve tabel o voznih redih, postavitve sedežev, osvetlitev čakališč, zagotavljanje elektronskega medija s prikazom časa prihoda/odhoda avtobusov,...);
  - Obstoječa avtobusna postajališča in njihovo pripadajočo infrastrukturo potrebno prilagoditi potrebam oseb z zmanjšano mobilnostjo (čakalne površine in vzporedne komunikacijske poti v sklopu obstoječih avtobusnih postajališč opremiti s talnim taktilnim vodilnim sistemom za slepe in slabovidne (v skladu s Priročnikom za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema "Z belo palico po mestu" ) ter vzporedno infrastrukturo urediti na način, da bo zagotovljeno neovirano gibanje funkcionalno oviranih oseb);
  - ...
- Cestni promet in mirujoči pomet:
  - Aktivno delo občine na umeščanju obvoznih cest v prostor (3RO-jug, Zahodna obvoznica Novo mesto, obvoznica Novo mesto – Šmihel, južna zbirna cesta med Belokranjsko cesto in Krallovo ulico) – do vključno leta 2031 ni za pričakovati izgradnje teh cest, zgolj delo na pripravi projektne dokumentacije, odkupih zemljišč;
  - Zagotoviti več cestnih povezav čez reko Krko (alternativne poti v primeru nastanka nesreč na obstoječih mostovih ali v času poteka sanacijskih del na obstoječih mostovih);
  - Izgradnja novih cestnih prebojev s ciljem zagotovitve prekrvavitve strjenih urbanih območij, s ciljem zagotovitve ustrezne pretočnosti prometa iz območij za katere velja sistem slepih ulic in s ciljem zagotovitve varne dostopnosti za vsa intervencijska vozila (npr. preboj na obvoznico iz smeri Ulice Marjana Kozine,...);
  - Izgradnja izvenmivojskih križanj cest z železnico (npr. Westrova ulica, Šegova ulica, Foersterjeva ulica,...);

- Urejanje kritičnih križišč/priključkov s poudarkom na izboljšanju prometno-varnostnih vidikov (npr. ureditev krožnega križišča »Situla« po vzoru krožnega križišča »Tabletka«, ureditev krožnega križišča na križišču Cegelnica–Straška cesta, ureditev krožnega križišča na križišču Bršljin–Straška cesta, uvedba semaforizacije križišča Ljubljanska cesta – Tržiška ulica,...);
- Rekonstrukcija lokalne ceste Češča vas – Zalog;
- Rekonstrukcije ceste med Ragovim ter Grabnom in križiščem Kandija (vključno z umeščanjem površin za kolesarje).
- Vzpostavitev ukrepov za znižanje gostote tranzitnega prometa v strjenih urbanih območjih mesta Novo mesto (npr. na Vavpotičevi ulici, na odseku med obvoznico pri Ragovem in križiščem v Kandiji, na Ulici Marjana Kozine, na Ulici Ilke Vaštetove,...).
- Vzpostavitev in izvedba naprav in ukrepov za umirjanje prometa primarno na vstopnih točkah v naselja in v naseljih, v območju vzgojno-izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov in v strjenih urbanih območjih.
- Vzpostavitev enosmernih prometnih režimov ter širitev dostopnih in dovoznih poti za intervencijska vozila (npr. v ulici Ob Potoku, Ulica Danila Bučarja,...);
- Urejanje javne razsvetljave primarno v območju križišč in prehodov za pešce in kolesarje ter na cestah z uličnim sistemom;
- Izgradnja Park & Ride parkirišč za dnevne migrante na obrobju mesta (navezava na sistem mestnega potniškega prometa – postavitev avtobusnega postajališča in postajališča za izposajo koles GoNM);
- Izgradnja mreže parkirnih površin na obrobju starega mestnega jedra, namenjenih primarno stanovalcem in poslovnim subjektom v starem mestnem jedru (možne lokacije ...);
- Ureditev parkirnih površin za osebna vozila z obračališči v zračnem radiju 200-500 m vstran od vhodov v šole in vrtce (spodbujanje kombiniranih potovanj avto-peš pri prihodih v vrtce in šole, razbremenitev ožjega šolskega okoliša od motoriziranega prometa, primerno tudi za zaposlene).
- ...



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija

