



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MOKRONOG - TREBELNO



Brošura za javnost



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

Naslov: Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Mokronog-Trebelno

Naročnik in izdajatelj: Občina Mokronog-Trebelno, Pod Gradom 2, 8230 Mokronog

Koordinator OCPS: Bojan Pucelj

Avtorji: Blue Solutions d.o.o., Bojan Pucelj (Občina Mokronog-Trebelno)

Oblikovanje: Blue Solutions d.o.o.

Leto izdelave: 2026

Fotografije: Občina Mokronog-Trebelno

KAZALO

Predgovor župana	4
1. UVOD.....	5
1.1. Koncept celostnega prometnega načrtovanja	5
1.2. Namen.....	6
2. PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	7
2.1. Organizacija delovnih skupin za pripravo OCPS	7
2.2. Potek izdelave OCPS	8
3. OBMOČJE OBRAVNAVE.....	12
4. ORIS ŽELENEGA STANJA.....	14
4.1. Vizija in cilji	14
4.2. Ciljne vrednosti	15
5. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA MOBILNOSTI V OBČINI.....	16
5.1. Prostorski in družbeni okvir mobilnosti	16
5.2. Potovalne navade v občini.....	17
5.3. Prometna varnost	18
5.4. Zdravje in kakovost bivanja v občini	19
5.5. Ključne ugotovitve	20
5.5.1. Ključni dosežki	20
5.5.2. Ključni izzivi.....	21
5.5.3. Ključne priložnosti	23
6. PET STEBROV UKREPANJA.....	26
6.1. Strateška vodila	26
6.2. Ukrepi	28
7. AKCIJSKI NAČRT.....	31
Pregled ukrepov, ocenjena zahtevnost in pričakovana učinkovitost:.....	32
Podrobnejša predstavitev ukrepov po stebrih načrtovanja.....	35
8. NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA	48

Predgovor župana

Urejanje in načrtovanje prometa je v vsaki družbi, ki je tako mobilna kot danes, eden temeljnih ukrepov in dejavnosti, ki je podlaga tako za zagotavljanje osnovnih pogojev za razvoj gospodarstva, kmetijstva, turizma, komunale, zdravstva in znanosti ter s tem povezanega napredka v družbi. Vsi ti dejavniki so medsebojno v močnih korelacijah in na nek način poganjajo drug drugega. Odvisnost med njimi je tako močna, da vsekakor, če urejanju prometa in celostnemu načrtovanju ter strategiji razvoja, ne namenimo dovolj pozornosti, se kmalu pozna tudi vpliv na druge dejavnike, ki so izredno pomembni za dobro in prijetno bivanje ljudi. Zagotavljanje, da ti dejavniki tečejo v družbi, pa je prepuščeno državi in lokalnim skupnostim, ki na svojem območju zagotavljajo tako obvezne kot neobvezne gospodarske službe, načrtujejo razvoj in usmerjajo svoje aktivnosti v medsebojno, kompleksno usklajene korelacije med temi dejavniki. Razumevanje pomena tega področja urejanja lokalne skupnosti ne more biti samoumevno ali prepuščeno trenutnim vzgibom po načrtovanju gradenj oziroma investicij ampak mora biti celostno načrtovano v sodelovanju s stroko in občani, ki tukaj živijo.

Pred nami je občinska celostna prometna strategija, nov dolgoročni strateški dokument, ki po svoji vsebini nadgrajuje obstoječe načrtovanje iz preteklih let.

Strateško načrtovanje urejanja prometa gradi temelje za načrtovanje prihodnosti v lokalni skupnosti. Prihodnosti, kjer je promet zasnovan po meri ljudi, okolja in gospodarstva. Trajnostna mobilnost nas vabi k premisleku o naših vsakodnevnih poteh – ali lahko pešočimo, kolesarimo, uporabljamo javni prevoz ali souporabljamo vozila.

Cilji trajnostne mobilnosti so jasni: izboljšanje prometnih obremenitev, izboljšanje prometne varnosti, povečanje uporabe okolju prijaznih oblik prevoza in zmanjšanje negativnega vpliva na okolje.

Celostna prometna strategija je ciljana v premišljene odločitve in rešitve, ki bodo prispevale k boljši prometni varnosti in pretočnosti prometa ter večji učinkovitosti tako v gospodarskem smislu kot v družbenem življenju.

mag. Franc Glušič,
župan Občine Mokronog-Trebelno

1. UVOD

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Mokronog-Trebelno je temeljni strateški dokument, s katerim občina načrtuje prehod v trajnostno mobilnost ter si prizadeva za izboljšanje kakovosti življenja svojih prebivalcev. V skladu s Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23, 3. člen) je njen namen celovito prepoznati obstoječe potovalne navade prebivalcev, opredeliti ključne prometne izzive ter oblikovati nabor učinkovitih ukrepov, ki bodo prispevali k zmanjšanju odvisnosti od osebnega motornega prometa. Strategija hkrati stremi k izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa ter drugih trajnostnih oblik mobilnosti, ki omogočajo bolj zdravo, varno in prijetno bivalno okolje.

1.1. Koncept celostnega prometnega načrtovanja

Temelj izhodišč OCPS predstavlja **koncept celostnega prometnega načrtovanja**, ki prometno politiko obravnava v povezavi s cilji gospodarskega razvoja, socialne vključenosti in varovanja okolja. Gre za pristop, ki nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse ter spodbuja razvoj kakovostnih, dostopnih in zdravju prijaznih skupnosti. Tak način načrtovanja omogoča strateško preudarne in finančno učinkovite odločitve, ki jih je mogoče podpreti z merljivimi kazalniki in široko podporo prebivalcev.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

- infrastruktura je osrednji predmet obravnave
- projektno načrtovanje
- netransparentno odločanje
- osrednja cilja sta pretočnost in hitrost
- investicijsko intenzivno načrtovanje
- zadovoljevanje prometnega povpraševanja
- osredotočenost na velike in drage projekte
- domena prometnih inženirjev
- izbor prometnih projektov brez strateških presoj

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

- infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
- strateško in ciljno načrtovanje
- transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
- osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja
- osredotočenost na človeka
- upravljanje prometnega povpraševanja
- osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
- interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
- strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

1.2. Namen

Z uvajanjem načel celostnega prometnega načrtovanja želi Občina Mokronog-Trebelno doseči številne pozitivne učinke: izboljšano prometno varnost, več aktivne mobilnosti in posledično boljše zdravje prebivalcev, zmanjšanje onesnaženosti zraka in hrupa, blaženje vplivov podnebnih sprememb, večjo dostopnost ter prepoznavnejšo in privlačnejšo podobo občine. OCPS tako postavlja temelje za prometni razvoj, ki je usmerjen v ljudi in kakovostno življenje, namesto v rast avtomobilskega prometa, ter ustvarja pogoje za trajnostno prihodnost celotne skupnosti.

2. PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

2.1. Organizacija delovnih skupin za pripravo OCPS

V pripravo OCPS so bile vključene različne delovne skupine, ki so s svojimi znanji, izkušnjami in pogledi pomembno prispevale k oblikovanju vsebin. Njihova vloga je zajemala širok spekter nalog - od zagotavljanja organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč in seznanjanja izvajalca z lokalnimi značilnostmi.

Izvajalec je vodil pripravo naloge in skrbel za strokovno izvedbo celotnega procesa. Njegove naloge so vključevale metodološko usmerjanje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Prav tako je izvajalec koordiniral sodelovanje različnih deležnikov in občanov, zagotavljal strokovno podporo in pripravljal končno verzijo strategije.

Za učinkovito pripravo OCPS sta bili oblikovani dve delovni skupini:

Ožja delovna skupina (ODS): ODS sestavljajo predstavniki občine, ki usmerjajo proces priprave strategije, koordinirajo aktivnosti, zagotavljajo podatke in sprejemajo ključne odločitve v posameznih fazah.

Širša delovna skupina (ŠDS): ŠDS vključuje približno 20 predstavnikov različnih lokalnih institucij, društev in strokovnih služb – od izobraževalnih, zdravstvenih in komunalnih organizacij do policije, društev, lokalnih strokovnjakov ter predstavnikov občanov. Vloga ŠDS je zagotavljati širši, uporabniški in lokalno specifičen pogled na izzive ter prispevati k oblikovanju ciljev, vizije in ukrepov trajnostne mobilnosti.

V okviru priprave OCPS je bilo izvedenih več delavnic z obema delovnima skupinama. Na delavnicah so bili oblikovani:

- vizija razvoja trajnostne mobilnosti,
- strateški cilji in ciljne vrednosti,
- kazalniki za spremljanje doseganja ciljev,
- akcijski načrt s konkretnimi ukrepi.

Splošna javnost je imela možnost sodelovati v vseh fazah izdelave OCPS, kar je zagotovilo, da so bile pri oblikovanju strategije upoštevane dejanske potrebe in pričakovanja prebivalcev. Prebivalci so lahko svoja mnenja in predloge prispevali prek javnih razprav, anket, spletnih platforme in drugih participativnih procesov. S tem so imeli priložnost soustvarjati prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost njihovega vsakdana.

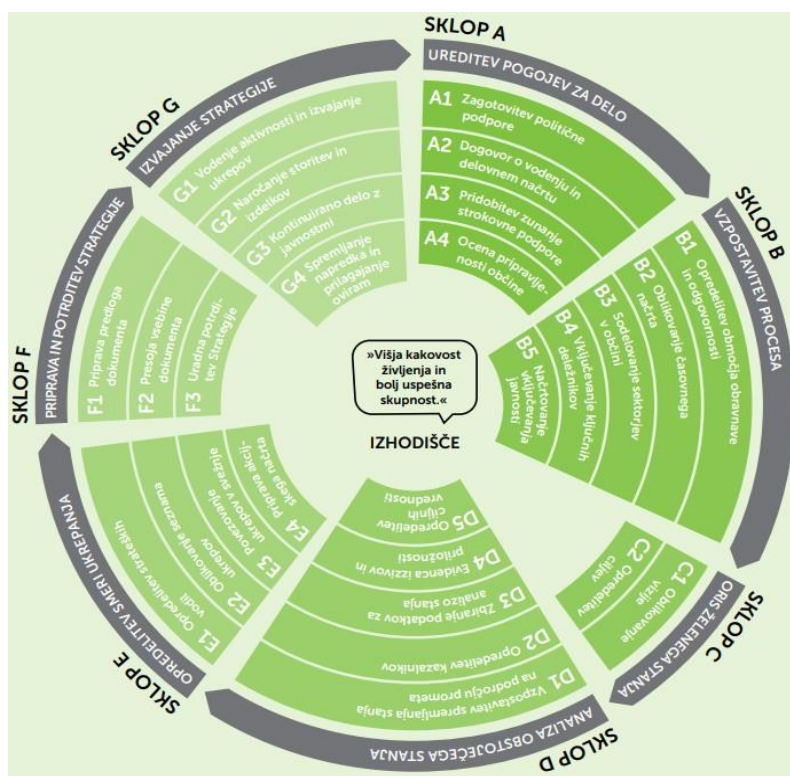


2.2. Potek izdelave OCPS

Izdelava OCPS je potekala v šestih sklopih, ki so opredeljeni v *Pravilniku o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikih, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju* (Uradni list RS, št. 76/23, 6. člen) ter v *Nacionalnih smernicah za pripravo Občinske celostne prometne strategije*.

Metodologija zajema naslednje faze:

- Sklop A – Ureditev pogojev za delo: Organizacija delovne skupine in usklajevanje z relevantnimi deležniki, vključno z lokalnimi institucijami in zunanjimi partnerji.
- Sklop B – Vzpostavitev procesa: Določitev ključnih postopkov in aktivnosti za uspešno izvajanje strategije.
- Sklop C – Oris zelenega stanja: Oblikovanje dolgoročne vizije in ciljev, usmerjenih v trajnostno mobilnost in izboljšanje kakovosti življenja.
- Sklop D – Analiza obstoječega stanja: Poglobljena analiza trenutnega prometnega sistema z identifikacijo izzivov in priložnosti za napredek.
- Sklop E – Opredelitev smeri ukrepanja: Določitev konkretnih predlogov za reševanje identificiranih težav na podlagi analize.
- Sklop F – Priprava in potrditev strategije: Priprava celovite OCPS, ki bo predstavljena in sprejeta na seji občinskega sveta.



Delo in aktivnosti **prvega sklopa (A)** priprave OCPS so se začele z uvodno delavnico, namenjeno predstavitvi namena in ciljev OCPS županu, občinskemu svetu ter občinski upravi. Prva predstavitev je bila izvedena **19. junija 2024** na sedežu občine, kjer so bili predstavljeni osnovni cilji, namen, metodologija ter časovni okvir priprave dokumenta. V sklopu A je bila izvedena tudi **samoocena pripravljenosti občine** na izvajanje načel celostnega prometnega načrtovanja. Samoocena je pokazala, da občina razpolaga z ustreznimi osnovnimi zmogljivostmi ter da se prometna vprašanja rešujejo v tesnem sodelovanju z občinsko upravo, in lokalnimi organizacijami.

Rezultati samoocene so bili vodstvu občine predstavljeni kasneje, **5. avgusta 2025** (ponovitev), v okviru delavnice o oblikovanju vizije in ciljev. Poudarjeni izzivi so bili zagotavljanje širše podpore javnosti, večja interna angažiranost zaposlenih ter krepitev politične podpore za izvajanje ukrepov celostnega prometnega načrtovanja.

Delo in aktivnosti **drugega sklopa (B)** so se začele s **sestankom o vzpostavitvi sodelovanja s sosednjimi občinami**, ki je potekal **4. septembra 2025** na spletu in vključeval občine Sevnica, Mirna, Šentrupert ter Mokronog-Trebelno. Namen sestanka je bil zagotoviti medobčinsko sodelovanje pri urejanju trajnostne mobilnosti, še posebej na področjih poveztivosti mrež pešpoti, kolesarskih povezav in razvoja javnega potniškega prometa.

Sledil je **sestaneke celotne občinske uprave**, izveden **18. avgusta 2025** (ponovitev), kjer so bili predstavljeni namen OCPS, vloga posameznih sektorjev ter načrt vključevanja javnosti. Istega dne je potekala tudi delavnica s prometnimi in prostorskimi načrtovalci, namenjena vzpostavitvi medsektorskega sodelovanja ter opredelitvi ključnih prostorskih in prometnih

izzivov občine. V tem obdobju je bila formalno **ustanovljena širša delovna skupina (ŠDS)**, ki vključuje predstavnike krajevnih skupnosti, javnih zavodov, podjetij, društev in občinske uprave.

Delo in aktivnosti **tretjega sklopa (C)** priprave OCPS so se nadaljevale z **delavnico o oblikovanju vizije in ciljev**, izvedeno **20. junija 2024**. Na delavnici so člani ŠDS opredelili ključne cilje na področjih hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa, motornega prometa ter upravljanja mobilnosti. Istega dne je potekala tudi **javna razprava**, namenjena predstavitvi osnutka vizije in ciljev, ki je zaradi velikosti občine združevala tudi predstavitev analize izhodiščnih razmer.

Končna vizija ter rangirani cilji so bili potrjeni **21. junija 2024** na sestanku z vodstvom občine. Vizija občine Mokronog-Trebelno poudarja ustvarjanje varnega, dostopnega in povezovalnega prometnega sistema, ki krepi prometno kulturo, zmanjšuje odvisnost od avtomobilov ter spodbuja razvoj trajnostne mobilnosti v vseh naseljih občine.

Javna razstava o pripravi OCPS ter o oblikovani viziji in ciljih je bila izvedena **v jeseni 2024**, ko so bile vizualizacije in ključni poudarki razstavljeni v prostorih občine ter predstavljeni prek občinskih komunikacijskih kanalov.

Delo in aktivnosti **četrtega sklopa (D)** so obsegali celovito analizo stanja, ki je vključevala terenske ogleda, zbiranje podatkov in izvedbo anket. **Anketa za splošno javnost** je potekala od maja do septembra 2024, **anketa o poteh v šolo** je bila izvedena junija 2024 na OŠ Mokronog in PŠ Trebelno, **anketa o poteh na delo** pa v podjetju **SEP d.o.o.** Izvedeni so bili tudi **intervjuji** s ključnimi deležniki iz gospodarstva, javnih ustanov in lokalnih organizacij.

V tem sklopu je bila pripravljena analiza rezultatov anket ter sintezno gradivo o ključnih izzivih in priložnostih občine. Dne **19. avgusta 2025** (ponovitev) je bila organizirana delavnica, namenjena predstavitvi ugotovitev intervjujev in opredelitvi prednostnih izzivov ter ciljnih vrednosti, ki jih mora občina doseči na poti k bolj trajnostnemu prometnemu sistemu.

Delo in aktivnosti **petega sklopa (E)** so se začele z **delavnico o oblikovanju strateških vodil**, izvedeno najprej 15. januarja 2025 in nato ponovljeno **18. avgusta 2025**, na kateri so bila pregledana predlagana strateška vodila in usklajena s potrebami in izzivi Občine Mokronog-Trebelno. Članom ŠDS je bil posredovan **spletni vprašalnik** za potrditev strateških vodil. Na podlagi njihovih pripomb je bilo besedilo dopolnjeno in je služilo kot izhodišče za pripravo ukrepov in akcijskega načrta. Na podlagi delavnic in ankete so bila dokončno oblikovana in potrjena strateška vodila, ki se nanašajo na:

- vzpostavitev varnih, vsem dostopnih pešpoti in šolskih poti,
- izboljšanje pogojev za varno kolesarjenje ter krepitev prometne kulture,
- povečanje dostopnosti, relacij in frekvenc javnega potniškega prometa,
- umirjanje prometa ter spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti na kratke razdalje,
- učinkovito izvajanje ukrepov, ki temelji na podatkih, redni komunikaciji ter medobčinskem sodelovanju.

V nadaljevanju je občina izvedla zbiranje pobud za ukrepe (avgust 2025) preko spletnega zemljevida canvis, nato pa **26. avgusta 2025** organizirala dve ključni delavnici: o scenarijih izvajanja ukrepov ter o opredelitvi končnega nabora ukrepov. Člani ŠDS so uskladili prednostne razvojne scenarije ter opredelili nabor ukrepov, ki odgovarjajo na ključne izzive občine.

V torek, **4. novembra 2025**, je sledila še **delavnica o potrditvi akcijskega načrta**, kjer je ožja delovna skupina potrdila končno različico nabora ukrepov ter dopolnila elemente časovne izvedbe, odgovornosti nosilcev in možnih virov financiranja.

S pripravo končne delovne različice OCPS se bo dokument posredoval v drugo presojo kakovosti, predvidoma v začetku leta 2026. Po dopolnitvah bo načrt predložen v obravnavo in sprejem na seji Občinskega sveta Občine Mokronog-Trebelno. Objava OCPS je načrtovana za **februar 2026**, sledila pa bo predstavitev občinskemu svetu in redna komunikacija z javnostjo o ključnih korakih izvedbe strategije.

Vse faze priprave so vključevale tudi stalno obveščanje javnosti in sodelovanje širše delovne skupine, kar je zagotovilo transparentnost in usklajenost predlogov ukrepov z dejanskimi potrebami prebivalcev občine.

Veljavnost **operativnega programa OCPS** znaša **pet let**, pri čemer je predvidena **letna revizija izvajanja strategije**, ki temelji na spremljanju kazalnikov, določenih v dokumentu. Občina bo vsako leto pripravila **poročilo o izvajanju strategije**, v katerem bodo analizirani doseženi rezultati in morebitna odstopanja od zastavljenih ciljev.

Celostna prometna strategija se bo **obnovila predvidoma vsakih sedem let**, pri čemer se bo preverila ustreznost operativnega načrta, kazalnikov in nabora predlaganih ukrepov. Po potrebi se bodo izvedle spremembe oziroma prilagoditve glede na nove prometne razmere, demografske spremembe in usmeritve prostorskega razvoja.

Strategija bo veljala do **leta 2032**, po tem letu pa bo Občina Mokronog-Trebelno pristopila k njeni prenovi, z namenom zagotavljanja stalne skladnosti z nacionalnimi cilji trajnostne mobilnosti in razvojnimi prioritetami lokalne skupnosti.

3. OBMOČJE OBRAVNAVE



Občina Mokronog-Trebelno leži v jugovzhodnem delu Slovenije in obsega 74 km². Zanj je značilna izrazita razpršena poselitev, saj vključuje 43 naselij. Hribovit relief, kjer se dolina reke Mirne postopoma prevesi v pobočja Raduljskega hribovja, pomembno vpliva na prometno dostopnost, omejuje razvoj kolesarske infrastrukture ter povečuje odvisnost od avtomobilskega prometa.

Sredi leta 2024 je v občini živel 3.223 prebivalcev, gostota poselitve pa znaša 43 preb./km² – manj kot polovica državnega povprečja. Razpršenost in nizka gostota poselitve ustvarjata dolge, razpršene in pretežno avtomobilsko usmerjene poti. Demografski trendi so ugodni: naravni prirast znaša +2,8/1.000 (SLO –2,3), selitveni prirast +17,0/1.000, skupni prirast pa +19,9/1.000 (SLO 4,6). Povprečna starost je 42,1 leta, indeks staranja 102 (SLO 142), kar pomeni razmeroma uravnoteženo starostno strukturo, ob hkratnem postopnem trendu staranja, ki vpliva na potrebe po varni hoji, dostopnosti in prilagojenih prevozihih.

V občini deluje en vrtec s 175 vključenimi otroki (81 %), v osnovnih šolah se izobražuje 310 učencev, srednješolcev je približno 120. Delež študentov (34/1.000 preb.) in diplomantov (7/1.000 preb.) je nekoliko nižji od državnega povprečja, kar se odraža tudi v strukturi potovalnih navad in dnevnih migracij.

Zaposlenost med prebivalci, starimi 15–64 let, znaša 72 % (SLO 69 %). Delovne migracije pa so izrazite: 78,9 % delovno aktivnih dela zunaj občine, le 21,1 % v občini. To povečuje

prometne obremenitve predvsem v jutranjih in popoldanskih konicah ter krepí odvisnost od regionalnih cestnih povezav. Dodatno na prometne vzorce vpliva nadpovprečno število osebnih vozil (629/1.000 preb.), kar potrjuje izrazito avtomobilsko mobilnost prebivalcev.

Središče občine predstavlja Mokronog, kjer so koncentrirane upravne, izobraževalne, oskrbne in zdravstvene funkcije ter največ peš prometnih tokov. Trebelno deluje kot drugo pomembnejše lokalno središče južnega dela občine, zlasti v povezavi s šolskimi, oskrbnimi in krajevnimi potmi. Preostala naselja so razpršena, hribovita in stanovanjsko naravnana, povezana predvsem s krajevnimi in lokalnimi cestami, ki omogočajo dostop do Mokronoga in regionalnih prometnic.

Z vidika prometnega sistema se občina deli na:

- **osrednje jedro Mokronog**, z največjo koncentracijo javnih funkcij in največ peš prometa;
- **lokalno središče Trebelno**, kot izhodišče šolskih in oskrbnih poti južnega dela občine;
- **razpršena hribovska in dolinska naselja**, ki generirajo visoko rabo avtomobilov in dnevne migracije;
- **gospodarska območja**, med katerimi izstopa SEP d.o.o. z izrazitimi koničnimi obremenitvami;
- **rekreacijska območja** (Raduljsko hribovje, pohodne poti, vinorodni predeli), kjer narašča pomen varnih peš in kolesarskih povezav ter umirjenega motornega prometa.

Občina je regionalno dobro povezana s Trebnjem, Mirno, Šentrupertom in Novim mestom, vendar je notranja povezanost med naselji šibka, kar zmanjšuje učinkovitost javnega potniškega prometa in otežuje razvoj šolskih ter oskrbnih poti brez avtomobila. Razpršena poselitve, demografski trendi in visoka stopnja dnevnih migracij so ključni dejavniki, ki določajo prometno povpraševanje in izzive trajnostne mobilnosti.

Cilj OCPS Mokronog-Trebelno je izboljšati dostopnost med naselji, povečati varnost šolskih in krajevnih poti, razviti povezano mrežo kolesarskih in peš poti ter okrepiti vlogo javnega potniškega prometa tako znotraj občine kot v smeri regionalnih zaposlitvenih središč. Občina ima tudi pomemben potencial na področju rekreacijskega in turističnega prometa, zlasti v povezavi s pohodništvom, vinorodnimi območji, sakralno dediščino in razgledišči. Krepitev teh povezav ter umirjanje prometa v občutljivih območjih bosta pomembno prispevala k trajnostni mobilnosti in celostnemu prostorskemu razvoju občine.

4. ORIS ŽELENEGA STANJA

4.1. Vizija in cilji

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja zelene prihodnje razmere, ki jih želimo doseči, in deluje kot skupni cilj, h kateremu stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo. Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami. Vizija in cilji OCPS so bili oblikovani skozi večstopenjski proces, ki je vključeval delavnico s širšo delovno skupino, javno razpravo in povratne informacije ključnih deležnikov ter splošne javnosti. Po obravnavi zbranih predlogov in mnenj je bila na sestanku z vodstvom občine potrjena končna verzija vizije in ciljev. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine.

Vizija:

Občina Mokronog-Trebelno bo z izboljšano kakovostjo življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti ter večjo varnostjo vseh udeležencev cestnega prometa ustvarila prijazno in varno okolje za vse prebivalce. Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov ter spodbujanje zdravega in aktivnega življenjskega sloga bosta prispevala k boljšemu zdravju prebivalcev in okolja. Z izboljšano dostopnostjo do osnovnih storitev in aktivnosti ter vsem dostopnim prometnim sistemom bomo zagotovili socialno vključenost in okrepili lokalno in regionalno gospodarstvo.

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem OCPS. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni:

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

V Občini Mokronog-Trebelno so bili izbrani naslednji prioritetni cilji:

- C1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa**
- C2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti**
- C3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci**

4.2. Ciljne vrednosti

Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe občine. Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke in rezultate, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe na področju izbranih ciljev, ter omogočajo objektivno vrednotenje učinkovitosti izvedenih ukrepov. Za namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Za leto 2024 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o količini prometnih nesreč in zdravju občanov. Na tej osnovi so bile za leto 2032 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

C1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Ciljne vrednosti:

- Zmanjšati število nesreč pešcev in kolesarjev na 2 v petletnem obdobju (izhodišče 4 v obdobju 2018–2022).
- Zmanjšati število vseh nesreč s poškodbami in smrtmi na 15 (izhodišče 28 v obdobju 2018–2022).

C2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Ciljne vrednosti:

- Urejanje zelenega koridorja ob cestiščih v dolžini 3 kilometre do leta 2032 glede na 0 kilometrov v letu 2024.
- Urejanje dodatnih mešanih površin za kolesarje in pešce, da bo njihova skupna dolžina v občini dosegla 10 kilometrov do leta 2032 glede na približno 6 kilometrov v letu 2024.

C3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Ciljne vrednosti:

- Znižati nivo prekomerne prehranjenosti otrok na 22 do leta 2032 glede na 29,9 leta 2024.
- Znižati nivo prekomerne prehranjenosti odraslih na 50 do leta 2032 glede na 60,7 leta 2024.

5. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA MOBILNOSTI V OBČINI

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

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja povzemajo:

- Splošne podatke o občini
- Potovalne navade v občini
- Prometno varnost v občini
- Zdravje in kakovost bivanja v občini
- Ključne ugotovitve:
 - ✓ Ključni dosežki
 - ✓ Ključni izzivi
 - ✓ Ključne priložnosti

5.1. Prostorski in družbeni okvir mobilnosti

Občina Mokronog-Trebelno je zaradi razpršene poselitve, hribovitega reliefa in nizke gostote prebivalstva strukturno izrazito avtomobilsko usmerjena. Terenski ogledi in pobude prebivalcev potrjujejo, da prostorske danosti neposredno vplivajo na kakovost in varnost mobilnosti: ozke in nepregledne lokalne ceste, pomanjkljiva peš infrastruktura ter visoke hitrosti motornega prometa so ponavljajoče se značilnosti večine naselij.

Funkcionalna koncentracija javnih storitev v Mokronogu in deloma v Trebelnem ustvarja lokalna središča z večjim peš prometom, vendar so dostopne poti do teh središč pogosto neustrezno urejene. Terenski ogledi so pokazali prekinjene pločnike, nevarna križišča, neustrezno urejene šolske poti ter konflikte med pešci, avtomobili in tovornim prometom. To potrjuje, da obstoječe prometno okolje ne podpira dovolj varnih in privlačnih alternativ avtomobilu.

Razpršena naselja v hribovitem zaledju so skoraj v celoti odvisna od osebnega avtomobila. Visok delež dnevnih delovnih migracij in nadpovprečna motorizacija se na terenu odražata v

prometnih konicah, obremenjenih regionalnih povezavah ter povečanih hitrostih vožnje skozi naselja, kar prebivalci zaznavajo kot enega ključnih prometnih problemov.

5.2. Potovalne navade v občini

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti. Z namenom pridobitve informacij o deležu uporabe prometnih načinov na glavni prometnici v občini je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa ob regionalni cesti, stojno mesto štetja je bilo v središču Mokronoga, na naslovu Pod Gradom 2, štetje je bilo izvedeno v obe smeri. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih je bila izvedena anketa med šolarji na Osnovni šoli Mokronog in Podružnični šoli Trebelno. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter o dolžinah poti na delu je bila izvedena anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo med 156 zaposlenimi večjega zaposlovalca v Občini, podjetja SEP d.o.o..

Ključne ugotovitve:

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa dne 19. 6. 2024 na regionalni cesti v središču Mokronoga, na naslovu Pod Gradom 2, v času jutranje in popoldanske prometne konice:

- **Visoka odvisnost od avtomobila:** Avtomobil predstavlja kar 68 % vseh potovanj, povprečna zasedenost (1,36 osebe/avto) pa je zelo nizka, kar kaže na izrazito individualizirano rabo osebnih vozil in velik potencial za souporabo.
- **Relativno močan delež aktivne mobilnosti:** 14 % potovanj predstavlja hoja in kolesarjenje, kar je za regionalno lokacijo nadpovprečno ter kaže na možnost nadaljnjega razvoja varnih površin za pešce in kolesarje.
- **Pomembna vloga avtobusnega prevoza:** Skupni delež šolskih in medkrajevnih avtobusov znaša 14 %, kar predstavlja pomemben del mobilnosti, posebej za učence in dijake.

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda Osnovne šole Mokronog in Podružnične šole Trebelno, izvedene v sredini junija 2024):

- **Aktivna mobilnost ostaja nizka:** Le 8 % učencev prihaja v šolo peš in 2 % s kolesom, kar pomeni, da aktivna mobilnost predstavlja le 10 % prihodov, večinoma samostojnih.
- **Močna odvisnost od avtomobila:** Avtomobil uporablja skoraj polovica učencev (49 %), souporaba pa se sploh ne pojavlja, kar zmanjšuje učinkovitost mobilnosti in povečuje prometno obremenitev okolice šole.
- **Velik delež samostojnih prihodov:** 37 % učencev samostojno uporablja avtobus/kombi, 10 % pa se v šolo odpravlja samostojno peš ali s kolesom, kar kaže na pomen varne infrastrukture in možnosti za povečanje samostojne hoje/kolesa.

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v mesecu juniju 2024 pri zaposlenih v SEP d. o. o.) in dolžine poti na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v mesecu juniju 2024 pri zaposlenih v SEP d. o. o.):

- **Ekstremno visoka raba avtomobila:** 84 % zaposlenih se na delo vozi z avtomobilom, od tega jih le 8 % prevaža sopotnika, kar pomeni zelo majhno uporabo souporabe.
- **Nizka uporaba trajnostnih oblik:** Hoja (12 %) in kolesarjenje (4 %) sta glede na dolžine poti presenetljivo prisotna, vendar javnega prevoza ne uporablja nihče, kar kaže na pomanjkljivo ponudbo ali neustreznost povezav.
- **Razdalje zmanjšujejo potencial aktivne mobilnosti:** Kar 68 % zaposlenih potuje več kot 10 km v eno smer, zato je večja raba javnega prevoza edina realna alternativa avtomobilu, a trenutno ni izkoriščena.

Javna anketa občanov, ki se je izvajala med junijem in septembrom 2024 (129 anketirancev):

94 % anketirancev se najpogosteje poslužuje osebnega avtomobila, peš hodi le 5 % anketirancev, kolesari pa 1 % anketirancev. Uporaba javnega prevoza je zelo redka (manj kot 1 %). Glavni razlogi za uporabo avtomobila so praktičnost (45 %), pomanjkanje drugih možnosti (33 %), udobje in varnost. Največ anketirancev (48 %) na poti preživi od 30 minut do 1 ure dnevno, 40 % pa med 1 in 2 urama. Za pot na delo najpogosteje uporabljajo avto (88 %), za šolo pa avto (32 %) in avtobus (13 %). Pri poti na rekreacijo je nekoliko več pešačenja (34 %) in uporabe kolesa (10 %). Avtomobil je najbolj pogost način prevoza za vsakodnevne poti, zlasti za delo, nakupovanje in prosti čas. Avtomobil prevladuje predvsem pri poti na delo, pomembno vlogo ima tudi pri šolanju, medtem ko je pri rekreaciji opaziti nekoliko več hoje in kolesarjenja. Potovalne navade kažejo, da je avtomobil še vedno prevladujoče prevozno sredstvo, kar poudarja potrebo po ukrepih za izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje ter povečanje varnosti v prometu.

5.3. Prometna varnost

Prometna varnost v Občini Mokronog-Trebelno je zaznamovana predvsem z visoko odvisnostjo od osebnega avtomobila, pomanjkljivo infrastrukturo za pešce in kolesarje ter omejeno ponudbo javnega potniškega prometa. Tudi anketirancem, intervjuvancem in javnostjo na javnih razpravah je bila prometna varnost najpomembnejši dejavnik načrtovanja prometa. Med letoma 2018 in 2022 se je zgodilo 87 prometnih nesreč, večinoma brez hujših posledic, vendar z izstopajočima primeroma hujših poškodb pri pešcih in kolesarjih. Prehitre vožnje ter neurejene kritične točke v naseljih (predvsem v Mokronogu in na Trebelnem) predstavljajo osrednji dejavnik tveganja.

Hoja in šolske poti:

Omrežje pešpoti je razdrobljeno in ne omogoča varnih povezav med naselji; pločniki manjkajo na ključnih šolskih odsekih (npr. Martinja vas, Puščava, Slepšek). Le 12 % učencev prihaja v

šolo peš. Številna križišča ob šolah so nepregledna, regionalne poti pa opredeljene kot nevarne. Sprejet je Načrt šolskih poti, ki bo zahteval sistemske izboljšave.

Kolesarjenje:

Kolesarska infrastruktura je slabo razvita; občani izpostavljajo slabo varnost in potrebo po urejenih, medsebojno povezanih kolesarskih poteh. Uporaba kolesa je nizka (2 % učencev, 2 % delež v prometu), a interes občanov za izboljšave visok. V petih letih sta bili zabeleženi 2 nesreči kolesarjev, ena s hujšo poškodbo.

Javni potniški promet:

JPP je slabo izkoriščen in čezmeren delež voženj je odvisen od avtomobila. Avtobusne linije so časovno in prostorsko omejene, železniška postaja Puščava pa ni varno dostopna za pešce in kolesarje. Starejšim občanom pomoč predstavlja Prostofer. Štetje prometa beleži nizko prisotnost avtobusov (10 dnevno v konicah).

Motorni promet in obremenitve:

Kar 629 avtomobilov na 1.000 prebivalcev ter 68 % vseh premikov v prometu v osebnih vozilih potrjuje visoko motoriziranost. Ceste v oddaljenih naseljih so slabše ohranjene. Prehitre vožnje so prisotne pri skoraj 10 % voznikov v središču Mokronoga, kar povečuje tveganje za najranjivejše udeležence.

Občina se sooča z izzivi, značilnimi za razpršeno ruralno območje: omejen javni prevoz, visoko rabo avtomobila in premalo varnih površin za pešce ter kolesarje. Ključni koraki za izboljšanje prometne varnosti so umirjanje hitrosti, dogradnja pločnikov in povezav do šole in železniške postaje, vzpostavitev kolesarskega omrežja ter krepitev ponudbe in dostopnosti JPP. Vsi trendi kažejo, da so nujni ciljno usmerjeni ukrepi za zmanjšanje tveganj in dvig aktivne mobilnosti.

5.4. Zdravje in kakovost bivanja v občini

Občina Mokronog-Trebelno si prizadeva za bolj zdrave in aktivne prebivalce, saj nekateri kazalniki zdravja v občini presegajo slovensko povprečje. Bolniške odsotnosti delovno aktivnih prebivalcev so daljše od povprečja (28,5 dni letno v primerjavi s 21,7 dni v Sloveniji), delež oseb, ki prejemajo zdravila za povišan krvni tlak, je višji, število uporabnikov pomoči na domu prav tako nad povprečjem, prekomerna prehranjenost otrok (29,9 %) in odraslih (60,7 %) pa presega slovensko povprečje. Telesna aktivnost otrok je sicer primerljiva s povprečjem, prometne nesreče z alkoholiziranimi povzročitelji pa so nekoliko pogostejše (9,46 % proti 8,48 %). Občina je s sosednjimi občinami že izdelala Strateški načrt krepitev zdravja občin Trebnje, Mirna, Mokronog-Trebelno in Šentrupert (sprejet leta 2019). Iz teh podatkov lahko zaključimo, da je v občini potrebno nadaljnje spodbujanje zdravega življenjskega sloga in telesne aktivnosti, izboljšanje prehranskih navad ter zmanjšanje tveganj, povezanih z alkoholom v prometu. To potrjuje potrebo po ukrepih, ki bodo prispevali k uresničevanju cilja C3. Bolj zdravo in aktivno prebivalstvo.

5.5. Ključne ugotovitve

Ključne ugotovitve predstavljajo strnjen pregled najpomembnejših spoznanj, pridobljenih z analizo obstoječega stanja in prikazujejo trenutno stanje prometnega sistema skozi prizmo doseženih izboljšav, obstoječih izzivov in razvojnih priložnosti. V uvodnem delu so predstavljeni ključni dosežki, ki ponazarjajo napredek na osrednjih področjih mobilnosti v občini. Sledi pregled ključnih izzivov, ki še vedno vplivajo na neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo celovito delovanje. Ti izzivi pa hkrati odpirajo priložnosti za ciljno usmerjene izboljšave – prav na tistih segmentih, kjer so potrebe največje in kjer lahko ukrepi najbolj prispevajo k bolj uravnoteženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu sistemu.



5.5.1. Ključni dosežki

Steber	Dosežki
HOJA	- izgradnja mešanih površin za pešce in kolesarje po posameznih naseljih (pločniki v dolžini do 6 km) - dopolnitev omrežja javne razsvetljave - prometna vzgoja (organizacija delavnic, predavanj)
KOLESARJENJE	izgradnja kolesarskih stez (v sklopu izgradnje mešanih površin) v skupni dolžini do 1 km
JAVNI PREVOZ	- ureditev avtobusnih postajališč - Prostofer (izvajanje prevozov za starejše, onemogle občane), na leto izvedenih do 100 prevozov

MOTORNI PROMET	• obnove cestnih odsekov in s tem izboljšanje prometne varnosti udeležencev v prometu • postavitev prometne signalizacije
CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI	• izobrazba zaposlenih na občini tako za načrtovanje kot za izvajanje ukrepov • ustaljeno medobčinsko sodelovanje s sosednjimi občinami • uspešnost pri izvajanju dosedanjih projektov na področju mobilnosti in zadovoljstvo občanov

Občina Mokronog-Trebelno je v zadnjih letih dosegla pomemben napredek pri urejanju področij hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in prometne varnosti. Izvedene so bile investicije v **pločnike in mešane površine** (skupno do 6 km), s čimer se je izboljšala varnost pešcev v naseljih. Urejena je bila **javna razsvetljava**, kar je posebej pomembno na šolskih poteh. Izveden je bil tudi nabor **prometno-vzgojnih delavnic**, ki dvigujejo zavedanje o varni mobilnosti.

Na področju kolesarjenja so bili urejeni **odseki kolesarskih stez** (okoli 1 km), kar je prvi korak k razvoju kolesarske mreže. JPP je bil okrepljen z urejenimi postajališči ter uvedbo **Prostoferja**, ki bistveno izboljšuje dostopnost za starejše in ranljive skupine. Občina je uspešno izpeljala več projektov urejanja cestnih odsekov in prometne signalizacije ter s tem izboljšala splošno prometno varnost.

Občina je v celoti vzpostavila temelje za **celostno prometno načrtovanje**, razvila medobčinsko sodelovanje in pridobila potrebne izkušnje za učinkovito izvajanje strategij trajnostne mobilnosti.

5.5.2. Ključni izzivi

Steber	Izzivi
HOJA	- neustrezno urejeni prehodi za pešce; - prometna vzgoja za udeležence v prometu; - neustrezna dostopnost za invalide in starejše; - slabša dostopnost za pešce: pomanjkljiva infrastruktura za pešce, nesklenjena predvsem izven strnjenih naselij; - pomanjkanje prostora za načrtovanje nove infrastrukture; - nevarne šolske poti: pomanjkanje varnih prehodov; nezadostna osvetlitev; neurejeni pločniki; - hitrost motornega prometa;
KOLESARJENJE	- prekinjene kolesarske steze; - visoki stroški gradnje in vzdrževanja infrastrukture; - razpršenost naselij v občini; - slabša dostopnost za kolesarjenje;

	- nezadostna kolesarska infrastruktura: pomanjkanje stez, - pomanjkanje parkirišč za kolesa; - pomanjkanje prostora za načrtovanje nove infrastrukture; - hitrost motornega prometa;
JAVNI PREVOZ	- slabe prometne povezave JPP zaradi razpršenosti naselij; - nezadostne linije in slabe frekvence JPP: niso usklajene s potrebami šolarjev in drugih občanov; - slaba umeščenost ali nezadostna opremljenost avtobusnih postajališč; - slaba dostopnost železniške postaje za aktivne oblike mobilnosti; - neustrezna dostopnost za invalide in starejše; - uporaba JPP s strani občanov je slaba;
MOTORNI PROMET	- pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa; - prekoračitve hitrosti; - kultura vožnje; - pomanjkljiva prometna signalizacija; - ozke ceste, slabše stanje voziš na določenih odsekih; - uporaba avtomobila na kratkih poteh; - ozaveščanje o pravilni uporabi parkirišč za invalide;
CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI	- pomanjkanje lastnih izkušenj, ker Občina Mokronog-Trebelno prvič pripravlja CPS; - pomanjkanje kadra; - učinkovitost izvajanja ukrepov vseh stebrov; - medobčinsko načrtovanje prometa; - pomanjkanje finančnih sredstev; - odvisnost od nacionalnih strategij; - občina nima vpliva na urejanje linij JPP; - dostopnost podatkov.

Kljub posameznim izboljšavam se občina še vedno sooča z izrazitimi infrastrukturnimi in organizacijskimi izzivi. **Pločniki in pešpoti so neskljeni**, prehodi za pešce na več odsekih neustrezni, šolske poti pa so ponekod **nevarne**, slabo osvetljene ali brez urejenih površin. Hitrost prometa in odsotnost ukrepov umirjanja prometa povečujeta tveganje za najranljivejše udeležence.

Pri kolesarjenju je težava **pomanjkljiva in prekinjena infrastruktura**, pomanjkanje prostora za izgradnjo novih povezav in visoki stroški investicij. Razpršena poselitev dodatno otežuje razvoj povezane mreže.



JPP v občini ne predstavlja konkurenčne alternative avtomobilu: **linije so redke**, vozni redi neustrezno prilagojeni potrebam prebivalcev, postajališča pa pogosto niso dovolj opremljena ali dostopna. Železniška postaja Puščava je slabo dostopna za pešce in kolesarje.

Analize kažejo tudi na **visoko odvisnost od osebnega avtomobila** – tako med občani kot šolarji in zaposlenimi. Slabo stanje posameznih cest, ozki profili in dotrajane površine dodatno slabijo prometno varnost. Izziv predstavlja tudi omejena kadrovska in finančna zmogljivost občine pri uvajanju celostnih ukrepov.

5.5.3. Ključne priložnosti

Steber	Priložnosti
HOJA	- izgradnja varnih pešpoti na območjih šolskih poti; - višji delež aktivnih oblik mobilnosti; - podpora javnosti za izboljšanje šolskih poti, površin za pešce in kolesarje; - vzdrževanje obstoječe infrastrukture za pešce; - izgradnja nove infrastrukture za pešce; - izvajanje delavnic na temo prometne varnosti in spodbujanja trajnostne mobilnosti; - ureditev infrastrukturnih ukrepov za izboljšanje varnosti pešcev (prehodi za pešce, prikazovalniki hitrosti, merilniki hitrosti);
KOLESARJENJE	- izgradnja medkrajevnih kolesarskih povezav (medobčinsko sodelovanje) in postavitve usmerjevalnih tabel; - privlačnost okolja za rekreacijsko kolesarjenje;

	- velika podpora za več kolesarskih površin v občini; - kolesarska povezava do železniške postaje; - izgradnja novih kolesarnic; - ureditev javna sistema izposoje koles za povezovanje JPP in aktivne mobilnosti ter turistično rabo;
JAVNI POTNIŠKI PROMET	- ureditev postajališč z ustrezno prometno signalizacijo; - izboljšanje dostopnosti za invalide in starejše; - uvedba dodatnih linij, usklajenih s potrebami občanov; - velika podpora za pogostejše vožnje avtobusov; - ureditev dostopnosti železniške postaje Puščava; - spodbujanje rabe brezplačnih prevozov na klic (Prostofer);
MOTORNI PROMET	- meritve hitrosti; - obnove cestnih odsekov; - ozaveščanje voznikov o nevarnostih prekoračitve hitrosti; - urejanje prometnega režima (npr. na avtobusni postaji Mokronog); - ureditev nepreglednih križišč; - umirjanje prometa; - ureditev pogojev za parkiranje gibalno oviranih uporabnikov; - podpora uvedbi trajnostnih oblik mobilnosti;
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	- učinkovito izvajanje ukrepov strategije; - vzpostavitev medobčinskega strateškega načrtovanja prometa (tudi sosednje občine pripravljajo CPS); - vzpostavitev učinkovite komunikacije s prebivalci, deležniki in drugimi ciljnim skupinami.



Občina ima velike razvojne možnosti za krepitev varne in trajnostne mobilnosti. Največji potencial predstavljajo **izgradnja varnih šolskih poti**, novih pločnikov ter povezovalnih pešpoti med naselji. Podpora javnosti je visoka, kar omogoča hitrejšo izvajanje načrtovanih ukrepov. Sistematično umirjanje prometa, vzpostavljanje prehodov za pešce, prikazovalnikov hitrosti in meritev hitrosti lahko pomembno izboljša varnost.

Na področju kolesarjenja so priložnosti v **razvoju medkrajevnih povezav**, sodelovanju s sosednjimi občinami, ureditvi kolesarnic ter izboljšanju dostopa do železniške postaje Puščava. Občina lahko vzpostavi tudi **sistem izposoje koles**, kar bi okrepilo povezavo med JPP in aktivno mobilnostjo.

JPP je mogoče izboljšati z uvajanjem **dodatnih linij**, boljšim usklajevanjem vozniških redov ter nadgradnjo postajališč. Prebivalci izražajo podporo pogostejšim prevozom, kar daje občini močan mandat za izboljšanje ponudbe. Razvoj dostopa do železnice ter spodbujanje rabe Prostoferja lahko dvigneta delež uporabnikov.

Na ravni celostnega načrtovanja je priložnost v **medobčinskem strateškem povezovanju**, učinkoviti izvedbi ukrepov CPS in krepitvi komunikacije z občani. Vzdrževanje obstoječe infrastrukture, premišljene investicije, vključevanje javnosti in izboljšanje podatkovnega upravljanja so pomembni koraki, ki lahko občini prinesejo trajnostni preboj.



6. PET STEBROV UKREPANJA

V tem poglavju so predstavljeni ključni stebri ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS občine Mokronog-Trebelno. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem.

Predstavljena so strateška vodila za vsako od petih vsebinskih področij, skupaj s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije po posameznih stebrih. V nadaljevanju so za vse stebre strategije predstavljeni ukrepi, namenjeni postopnemu izboljšanju prometnega sistema. Ukrepi, ki v času veljavnosti te strategije ne bodo izvedeni, bodo služili kot izhodišče ter usmeritev za pripravo nove OCPS.

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

- ✓ Strateška vodila
- ✓ Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

- I. steber: celostno prometno načrtovanje
- II. steber: hoja
- III. steber: kolesarjenje
- IV. steber: javni prevoz
- V. steber: osebni motorni promet

6.1. Strateška vodila

Pri izdelavi OCPS Občine Mokronog-Trebelno smo sledili načelu, da je postavljeno eno strateško vodilo za vsakega od petih strateških stebrov, z namenom zagotavljanja ravnotežja med stebri in tudi glede na rezultate analize stanja. Služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov ter določajo prednostna področja delovanja. Vodila izhajajo iz vizije in ciljev, temeljijo na analizi obstoječega stanja ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti. Vsako vodilo je opremljeno tudi s kvantifikacijo ambicij, ki omogoča spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na glavni prometnici, pri poteh v šolo in na delo ter javno dostopnih podatkov o prometnih nesrečah.

Cilji Občine Mokronog-Trebelno so:

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem CPS. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni.

V Občini Mokronog-Trebelno so bili izbrani naslednji prioritetni cilji:

C1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

C2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

C3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Prioritete Občine Mokronog-Trebelno so:

P1: Izboljšanje poti za hojo.

P2: Izboljšanje poti za kolesarjenje.

P3: Zadostna frekvenca vseh oblik JPP za večjo dostopnost.

P4: Povečanje varnosti na lokalnih in regionalni cesti.

P5: Učinkovito izvajanje ukrepov strategije in povezovanje na medobčinski oz. regionalni ravni.

Steber ukrepanja	Strateško vodilo	Kvantifikacija strateškega vodila
Kakovostne razmere za hojo	Vzpostavitev pogojev za varnejše pešpoti in šolske poti ter umestitev in izgradnja vsem dostopnih pešpoti.	Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo na 15 % do leta 2032 glede na delež 12 % leta 2024.
Urejeni pogoji za kolesarjenje	Izboljšanje pogojev za varno kolesarjenje z izgradnjo mešanih površin za pešce in kolesarje po posameznih naseljih, ob hkratnem ozaveščanju in krepitvi prometne kulture vseh udeležencev v prometu.	Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo na 3 % do leta 2032 glede na delež 2 % leta 2024.
Privlačnejši javni potniški prevoz	Povečanje števila relacij in frekvenca javnega potniškega prometa in zagotovitev dostopnosti.	Povečanje skupnega števila potnikov z različnimi oblikami JPP do leta 2032 za 10 % glede na leto 2024. Povečanje skupnega števila brezplačnih javnih prevozov na leto za občane do leta 2032 za 50 potnikov glede na leto 2024 (100).
Upravljanje motornega prometa	Izboljševanje pogojev varnosti v prometu z ukrepi oz. infrastrukturo za umirjanja prometa, prometno signalizacijo in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti ter zmanjševanju privlačnosti uporabe avtomobilov za kratke poti.	Zmanjšanje deleža voznikov, ki vozijo nad omejitvijo hitrosti v občini na 5 % do leta 2032 glede na delež 10 % leta 2024. Uvedba 2 stacionarnih merilnikov hitrosti do leta 2032. Zmanjšanje deleža uporabe avtomobila za pot v šolo iz

		49 % leta 2024 na delež 35 % do leta 2032. Zmanjšanje števila nesreč s poškodbami na nevarnih odsekih iz 28 v letu 2024 na 20 do leta 2032.
Celostno načrtovanje mobilnosti	Učinkovito, z analizami in podatki podprto izvajanje ukrepov strategije, ki sloni na redni komunikaciji z občani in deležniki, ter povezovanju na medobčinski oz. regionalni ravni.	Delež izvedbe načrtovanih ukrepov OCPS na letni ravni vsaj 65 %.

6.2. Ukrepi

Skozi aktivnosti priprave OCPS so se definirali ključni izzivi in določile priložnosti ter strateška vodila, na podlagi katerih se je oblikoval nabor ukrepov za izvajanje v prihodnjih sedmih letih in dolgoročne usmeritve za razvoj prometa tudi po poteku veljavnosti strategije. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.

Opis ukrepov po stebrih strategije:

6.2.1. Celostno prometno načrtovanje (C1, C2, C3)

Celostno prometno načrtovanje v Občini Mokronog-Trebelno predstavlja temeljni okvir za doseganje vseh treh prioritarnih ciljev občine: večje varnosti vseh udeležencev cestnega prometa (C1), izboljšane kakovosti življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (C2) ter spodbujanja bolj zdravega in aktivnega življenjskega sloga prebivalcev (C3). Ukrepi so usmerjeni v dolgoročno spremembo potovalnih navad, krepitev prometne kulture ter boljše upravljanje prometnega sistema.

Pomembno vlogo imajo vzgojno-izobraževalni zavodi, kjer se z delavnicami, natečaji in ozaveščevalnimi aktivnostmi sistematično krepí znanje o prometni varnosti in trajnostni mobilnosti. Občina spodbuja zaposlovalce in javne zavode k pripravi mobilnostnih načrtov ter vlaganjem v infrastrukturo za trajnostne prihode zaposlenih, kar prispeva k zmanjšanju motornega prometa in izboljšanju bivalnega okolja. Društva in organizacije se v proces vključujejo prek javnih razpisov, kjer se dodatno ovrednoti spodbujanje hoje, kolesarjenja in sopotništva. Za splošno javnost se izvajajo informativne in promocijske aktivnosti o koristih aktivne mobilnosti za zdravje, okolje in skupnost. Vzpostavitev delovne skupine za izvajanje OCPS, redno spremljanje kazalnikov ter krepitev medobčinskega sodelovanja zagotavljajo

usklajeno in učinkovito izvajanje ukrepov, pri čemer se v vseh fazah dosledno upošteva vidik dostopnosti za vse skupine prebivalcev.

6.2.2. Hoja (primarno C1, C2 in C3)

Hoja je v Občini Mokronog-Trebelno ključni steber za zagotavljanje prometne varnosti, izboljšanje kakovosti bivanja in spodbujanje aktivnega življenjskega sloga. Ukrepi so usmerjeni predvsem v varnost pešcev, zlasti otrok, starejših in gibalno oviranih oseb, ter v ustvarjanje prijetnega in povezanega bivalnega okolja. Poseben poudarek je namenjen varnim šolskim potem, kjer se sistematično identificirajo nevarne točke in zanje pripravljajo izvedbeni elaborati, prometna signalizacija ter talne označbe. Med lokalno posebej izpostavljenimi lokacijami so križišče pri Doremi in križišče pri Majcnovi hiši v Mokronogu.

Občina postopno gradi in nadgrajuje mrežo pločnikov, s čimer se izboljšujeta dostopnost in povezanost naselij ter spodbuja vsakodnevna hoja. Prednostni projekti vključujejo pločnike na relacijah Mokronog–Puščava, Mokronog–Slepšek, Mokronog–Martinja vas–Hrastovica ter pločnike skozi Radno vas in Češnjice pri Trebelnem. Posebna pozornost je namenjena zagotavljanju zveznosti površin za pešce in prilagoditvam za ranljive skupine. Kot pomemben podporni ukrep se v sodelovanju z osnovno šolo, vrtcem in društvom upokojencev začne izvedba programa Pešbus, ki poleg večje prometne varnosti prispeva tudi k boljšemu zdravju, večji telesni aktivnosti in medgeneracijskemu povezovanju prebivalcev.

6.2.3. Kolesarjenje (primarno C3, sekundarno C1 in C2)

Razvoj kolesarjenja v Občini Mokronog-Trebelno je usmerjen v spodbujanje bolj zdravega in aktivnega življenjskega sloga prebivalcev ter v zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila. Kolesarjenje pomembno prispeva k doseganju cilja C3, hkrati pa pozitivno vpliva na prometno varnost in kakovost bivanja. Ključni infrastrukturni projekt predstavlja ureditev varne kolesarske povezave do železniške postaje Puščava, ki omogoča kombiniranje kolesarjenja in javnega potniškega prometa ter izboljšuje regionalno povezanost občine.

Dolgoročno se načrtuje tudi vzpostavitev medobčinskih kolesarskih povezav v smeri Mirne, Šentruperta, Novega mesta in Zbur, pri čemer je poudarek na sodelovanju s sosednjimi občinami. Na lokalni ravni se urejajo varne kolesarske poti do športnega parka ter postavljajo kolesarnice pri športnih objektih, osnovni šoli in v središču Mokronoga. Načrtovana je tudi vzpostavitev sistema souporabe koles s postajališči na ključnih lokacijah ter polnilna infrastruktura za električna kolesa. Vzporedno se izvajajo promocijske in izobraževalne aktivnosti, ki kolesarjenje utrjujejo kot vsakodnevno, varno in zdravo obliko mobilnosti.

6.2.4. Javni potniški promet (primarno C2, sekundarno C1 in C3)

Ukrepi na področju javnega potniškega prometa so usmerjeni v izboljšanje dostopnosti in povezanosti občine ter v ustvarjanje kakovostnega bivalnega okolja z manj prometa in emisij. Občina postopno ureja avtobusna postajališča in prometno signalizacijo na ključnih lokacijah,

kot so Roje pri Trebelnem, Češnjice, Hrastovica in Radna vas, ter gradi avtobusne niše ob bolj obremenjenih občinskih cestah. Posebej pomemben projekt je prestavitev avtobusne postaje Mokronog iz območja trga na lokacijo ob Osnovni šoli Mokronog, s čimer se izboljšujeta varnost uporabnikov in funkcionalnost prostora.

Ukrepi vključujejo tudi ureditev pločnikov in dovoznih pasov za ustavljanje ter kolesarnice pri železniški postaji Puščava. Občina vzdržuje redno komunikacijo z izvajalci prevozov in sodeluje pri preučevanju možnosti dodatnih avtobusnih ter izboljšanih železniških povezav. Pomemben poudarek je namenjen izboljšanju obveščenosti potnikov z digitalno vstopno točko na spletni strani občine in preglednimi informacijami na terenu. Javni potniški promet se dopolnjuje s spodbujanjem souporabe avtomobila, kar prispeva k večji dostopnosti in bolj racionalni rabi vozil.

6.2.5. Motorni promet (primarno C1, sekundarno C2)

Ukrepi na področju motornega prometa so usmerjeni predvsem v povečanje varnosti vseh udeležencev cestnega prometa ter v izboljšanje kakovosti bivanja v naseljih. Posebna pozornost je namenjena območju osnovne šole in vrtca v Mokronogu, kjer se načrtuje celostna umiritev prometa, vključno z ureditvijo krožnega prometa in kratkotrajnih ustavitvenih površin po načelu »poljubi in odpelji«. Na izpostavljenih odsekih, kot sta Mokronog–Slepšek in Puščava, se predvideva namestitev stacionarnih merilnikov hitrosti ter dodatna prometna signalizacija.

V naseljih Martinja vas, Preloge in Slepšek se uvajajo infrastrukturni ukrepi za umirjanje prometa, hkrati pa se omejuje tranzitni promet na cestah, ki niso namenjene večjim prometnim obremenitvam. Občina sistematično izboljšuje varnost na nevarnih odsekih z namestitvijo ogledal, varnostnih ograj, talnih označb in izboljšanjem preglednosti, zlasti na izpostavljenih križiščih. Med dolgoročnimi ukrepi je predvidena tudi izgradnja obvoznice, ki bo prispevala k večji prometni varnosti in razbremenitvi naselij ter s tem k izboljšani kakovosti življenja prebivalcev.

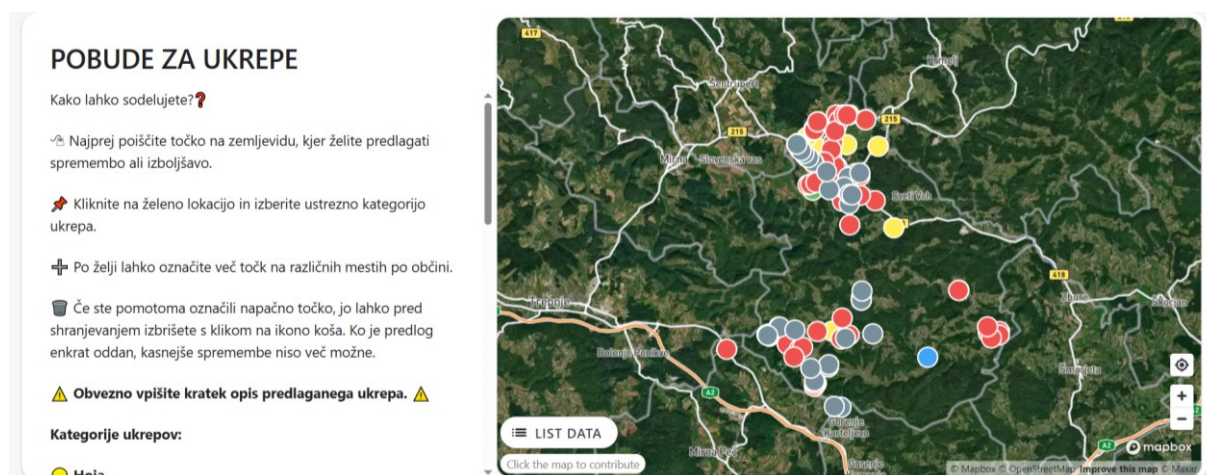
7. AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt z ukrepi predstavlja praktični del Občinske celostne prometne strategije Občine Mokronog-Trebelno. Namenjen je preoblikovanju strateških smernic in ciljev OCPS v konkretne, izvedljive in časovno opredeljene aktivnosti, ki bodo postopoma izboljševale prometno ureditev, povečale varnost udeležencev v prometu ter spodbujale trajnostne oblike mobilnosti v občini.

Priprava akcijskega načrta je temeljila na celoviti analizi stanja, ki je vključevala rezultate anket med prebivalci, ankete o dnevnih poteh v šolo in na delo, strukturirane pogovore s ključnimi deležniki, delavnice z delovnimi skupinami ter javne razprave. Pri oblikovanju ukrepov so bila upoštevana tudi strokovna izhodišča, terenski ogledi, fizična štetja prometa in podatki o prometni varnosti ter prostorske značilnosti občine. Posebna pozornost je bila namenjena ukrepom, ki neposredno naslavlajo zaznane izzive prebivalcev in hkrati podpirajo dolgoročne cilje trajnostne mobilnosti.

Ukrepi so bili pripravljeni in usklajeni v sodelovanju s strokovnimi skupinami ter predstavniki občine na tematskih delavnicah, pri čemer je bila preverjena njihova izvedljivost, učinkovitost in skladnost z obstoječimi razvojno-strateškimi usmeritvami. Na podlagi teh razprav je bil določen seznam prioritarnih ukrepov, ki omogoča realno izvajanje strategije ob upoštevanju finančnih, kadrovskih in organizacijskih zmogljivosti občine.

Pomembno vlogo ima tudi aktivno vključevanje prebivalcev, ki so preko sistema Canvis sporočali potrebe in predloge za prometno načrtovanje.



Akcijski načrt zajema ukrepe po posameznih prometnih področjih: celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet. Za vsak ukrep so določeni zahtevnost izvedbe, odgovorni za izvajanje, ocenjeni stroški za občino, možni viri financiranja ter dodatne opombe oziroma povezave z obstoječimi ali načrtovanimi projekti. Takšna struktura omogoča jasen pregled nad obveznostmi in olajša spremljanje napredka.

Akcijski načrt bo služil kot glavno orodje za izvajanje OCPS. Uporabljal se bo za proračunsko načrtovanje, koordinacijo aktivnosti med različnimi oddelki in deležniki ter spremljanje doseganja zastavljenih ciljev. Na podlagi spremljanja kazalnikov in rednega poročanja bo omogočeno sprotne prilagajanje ukrepov ter posodabljanje načrta glede na dejanske rezultate in nove razvojne okoliščine.

Vsako strateško vodilo OCPS določa dolgoročno smer razvoja občine na področju trajnostne mobilnosti. Da bi se ta vodila uresničila v praksi, je potrebno opredeliti jasne smernice ukrepov – to so konkretni sklopi aktivnosti, ki prispevajo k doseganju ciljev posameznega vodila. V spodnji tabeli so predstavljeni izbrani ukrepi skupaj z ocenami zahtevnosti in pričakovane učinkovitosti, kar občini omogoča lažjo presojo, kateri ukrepi naj imajo prednost pri izvajanju.

Pregled ukrepov, ocenjena zahtevnost in pričakovana učinkovitost:

Opomba: krepko označeni ukrepi so bili izbrani kot prioritetni.

A. STEBER: Celostno prometno načrtovanje in ozaveščanje

Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
A1 Ozaveščevalne akcije za spodbujanje trajnostne mobilnosti	majhna	+
A2 Izobraževanje zaposlenih na občini za načrtovanje trajnostne mobilnosti	majhna	++
A3 Ustanovitev občinske delovne skupine za OCPS in TM	srednja	++
A4 Ozelenitev in urejanje kraja Mokronog-Trebelno	majhna	+++
A5 Aktivnejše medobčinsko povezovanje in sodelovanje	majhna	+++
A6 Dostopnost v Občini Mokronog-Trebelno	srednja	++
A7 Mobilnostni načrti podjetij	srednja	++
A8 Javna razsvetljava	srednja	+
A9 Spremljanje izvajanja OCPS	majhna	++

B. STEBER: Hoja

Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
B1 Sistematično urejanje in odprava nevarnih točk	srednja	+++
B2 Ureditev prečkanja pešcev	srednja	+++

Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
B3 Načrtovanje in izgradnja pločnikov in pešpoti	velika	+++
B4 Popravilo in vzdrževanje pločnikov in pešpoti	majhna	++
B5 Ureditev dostopnosti	srednja	++
B6 Ozaveščanje in promocija o prednostih aktivne mobilnosti - hoja	majhna	+

C. STEBER: Kolesarjenje

Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
C1 Načrtovanje kolesarskih povezav	velika	+++
C2 Izgradnja občinskih in medobčinskih kolesarskih povezav	velika	+++
C3 Ureditev in izgradnja kolesarskih parkirišč	majhna	+++
C4 Vzpostavitev sistema izposoje koles	srednja	++
C5 Postavitev polnilnice za e-kolesa	majhna	+
C6 Ozaveščanje in promocija o prednostih aktivne/trajnostne mobilnosti - kolesarjenje	majhna	+

D. STEBER: Javni potniški promet

Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
D1 Prenova in ureditev avtobusnih in železniških postaj	srednja	++
D2 Izboljšanje kakovosti storitve javnega prevoza za uporabnika	srednja	++
D3 Promocija in spodbujanje sopotništva (razvoj aplikacije)	srednja	++
D4 Nadaljevanje razvoja storitve Prostofer	majhna	+
D5 Ozaveščanje in promocija uporabe JPP	srednja	++

E. STEBER: Motorni promet

Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
E1 Umirjanje in urejanje prometa v bližini vzgojno-izobraževalnih inštitucij in na nevarnih točkah.	velika	+++
E2 Usmerjanje prometa v središču Mokronog	srednja	++

Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
E3 Vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva	majhna	+
E4 Sanacija cestišč	srednja	++
E5 Ureditev bankin	majhna	+
E6 Namestitev prometne signalizacije	velika	++
E7 Osvetlitev nevarnih mest	srednja	++

Akcijski načrt predstavlja sklop ukrepov za sedemletno obdobje, razporejenih po posameznih stebrih, ki so ključni za doseg zastavljenih ciljev in realizacijo vizije OCPS Občine Mokronog-Trebelno. Za vsak ukrep so določeni odgovorni nosilci ter predvideni financirji.

Prav tako so določene ciljne vrednosti za posamezne ukrepe.

Izvajanje ukrepov je načrtovano v obdobju sedmih let, torej od 2025 do 2032. Pri posameznih ukrepih so navedeni okvirni finančni zneski ali ocene stroškov, ki služijo zgolj kot orientacija za nadaljnje načrtovanje in ne predstavljajo pravno zavezujočih obveznosti za Občino Mokronog-Trebelno. OCPS ostaja predvsem strateški dokument.

Podrobnejša predstavitev ukrepov po stebrih načrtovanja

A. STEBER: Celostno prometno načrtovanje in ozaveščanje						
Št. ukrepa	Ukrep	Tip ukrepa	Podrobni ukrepi - CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Vir financiranja	Odgovornost / nosilec	Skupni strošek 2026-2032 (€)
A1	Ozaveščevalne akcije za spodbujanje trajnostne mobilnosti / izvajanje ozaveščevalnih kampanj / akcij za izboljšanje kulture v prometu, ETM	Aktivnost	Vzgojno-izobraževalni zavodi: spodbujanje izvedbe akcij, natečajev, delavnic za otroke, varnosti v prometu	Občinski proračun, EU sredstva	Osnovna šola, vrtec, Občina Mokronog-Trebelno	1.750,00€
			Zaposlovalci: spodbude za zaposlovalce prek javnih razpisov k trajnostnem prihodu zaposlenih in infrastrukture (npr. izgradnja kolesarnic, promocijske nagrade za zaposlene in ozaveščevalne kampanje), priprava mobilnostnih načrtov za zaposlovalce (tudi javne zavode)	Občinski proračun, EU sredstva	Občina Mokronog-Trebelno	7.000,00 €
			Društva: dodatne točke pri javnih razpisih za organizacije/društva, ki med svojimi člani/uporabniki spodbujajo trajnostne prihode	Občinski proračun, EU sredstva	Občina Mokronog-Trebelno	2.100,00 €
			Splošna javnost: organizacija dogodkov, informiranje v občinskih glasilih o prednostih aktivne mobilnosti za zdravje in okolje ter pomenu kulture prometnega obnašanja,	Občinski proračun, EU sredstva	Občina Mokronog-Trebelno	7.000€

			ozaveščanje o prihodu pri šolo peš ali s kolesom, uvedba parkirišč za sopotništvo, nakup e-koles za souporabo in možnost izposoje za občane in obiskovalce itd.			
A2	Izobraževanje zaposlenih na občini za načrtovanje in izvajanje OCPS	Aktivnost	Letni seminarji in udeležbe na izobraževanjih	Občinski proračun	Vodstvo Občine Mokronog-Trebelno	1.400,00 €
A3	Ustanovitev občinske delovne skupine za OCPS in projekte trajnostne mobilnosti	Aktivnost	V skladu z oblikovanjem ožje delovne skupine za OCPS se ustanovi delovna skupina za izvedbo ukrepov OCPS	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno	brez stroškov
A4	Ozelenitev in urejanje kraja Mokronog	Aktivnost	Sistematična ozelenitev javnih površin	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	3.000,00 €
A5	Aktivnejše medobčinsko povezovanje in sodelovanje	Aktivnost + Izvedba	Izboljšanje medobčinskega sodelovanja na področju celostnega prometnega načrtovanja, ki vključuje redno komunikacijo med zaposlenimi v občinskih upravah ter okrepljeno sodelovanje med vodstvi občin, zlasti občin Mokronog-Trebelno, Šentrupert in Mirna; tesnejše povezovanje z regionalnimi razvojnimi agencijami; vključevanje v pripravo regionalnih prostorskih planov in celostnih regionalnih prometnih strategij. Projekt Regionalna celostna prometna strategija regije Jugovzhodna	Projekt RCPS (Regionalna celostna prometna strategija regije Jugovzhodna Slovenija)	Občina Mokronog-Trebelno	402,79 € (ostalo brez stroškov)

			Slovenija (RCPS); izvajanje projekta v času od 1. 2. 2025 do 30. 9. 2027)			
A6	Dostopnost v Občini Mokronog-Trebelno	Priprava dokumentacije	Pri načrtovanju projektov se vključuje vidik dostopnosti	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno	brez stroškov
			Občina po meri invalidov (ureditev klančin ipd.)	Občinski proračun, EU sredstva	Občina Mokronog-Trebelno	3.000,00 €
A7	Mobilnostni načrti podjetij	Priprava dokumentacije	Večja podjetja v občini naj pripravijo mobilnostne načrte za zmanjšanje stroškov in izboljšanje parkirnih rešitev. Večja podjetja, ki zelo obremenijo ceste prispevajo k ureditvi cest	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno	brez stroškov
A8	Javna razsvetljava	Aktivnost	Pregled obstoječe razsvetljave ter ukrepanje v smeri zagotavljanja razsvetljave za zagotavljanje varnosti v prometu, hkrati skrb za zmanjšanje osvetljave, kjer ni potrebna ali pa omogoča prevelike hitrosti in posledično nevarnost za ostale udeležence prometa	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	14.000,00 €
A9	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	Aktivnost	Letno spremljanje obveznih in dodatnih kazalcev uspešnosti izvajanja OCPS (izvedba meritev in analiz ter poročanje)	občinski proračun, EU sredstva, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	brez stroškov
				SKUPAJ	39.652,79€	

B. STEBER: Hoja

št. ukrepa	Ukrepi	Tip ukrepa	Podrobni opis ukrepa - HOJA	Vir financiranja	Odgovornost / nosilec	Skupni strošek 2026-2032 (€)
B1	Sistematično urejanje in odprava nevarnih točk	Aktivnost	Določitev nevarnih točk na šolskih poteh in izven šolskih pot in priprava izvedbenih elaboratov: npr. križišče pri Doremi in križišče pri »Majcnovi hiši«	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno, Osnovna šola Mokronog	1.200,00 €
		Projektiranje + izvedba	Talne oznake in označitve na šolskih poteh	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	10.500,00 €
		Projektiranje	Širitev obstoječih koridorjev za pešce na nevarnih mestih	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	15.000,00 €
		Projektiranje + izvedba	Ureditev prometne signalizacije	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	7.000,00 €
B2	Ureditev prečkanja pešcev	Pobuda	Označitev prehodov za pešce na posameznih lokacijah (trg v Mokronogu) Opomba: Izvedba prehodov za pešce je odvisna od potrditve DRSI, ki upravlja odseke državnih cest v središču Mokronoga (trg)	DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	ni možno oceniti

B3	Načrtovanje in izgradnja pločnikov in pešpoti	Izvedba (potrjena izvedba, načrtovana v letu 2026)	Izgradnja mešanih površin za pešce in kolesarje v naselju Puščava (vključujoč obstoječo AP Puščava in železniško postajo Mokronog)	Občinski proračun, DRSI (soinvesticija)	Občina Mokronog-Trebelno	450.000,00€
		Projektiranje	Projektiranje za nadaljevanje izgradnje pločnika v naselju Puščava v smeri proti naselju Mokronog	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	ni možno oceniti
		Izvedba (potrjena izvedba, pričetek v letu 2026)	Izvedba etapne gradnje pločnika Mokronog-Martinja vas-Hrastovica	Občinski proračun, DRSI (soinvesticija)	Občina Mokronog-Trebelno	550.000,00€
		Projektiranje	Projektiranje za nadaljevanje izgradnje pločnika Hrastovica – GD Sv. Rok	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	ni možno oceniti
		Projektiranje v zaključni fazi, usklajevanje z lastniki zemljišč	Pločnik na občinski cesti LC 425610, odsek LC 425615, potek odseka Radna-Bitnja-Češnjice skozi naselje Radna vas	Občinski proračun, DRSI (soinvesticija)	Občina Mokronog-Trebelno	250.000,00€
		Pobuda	Pločnik na občinski cesti LC 425610, odsek LC 425614, potek odseka Ornuška v.-Trebelno-Mok skozi naselje Češnjice pri Trebelnem	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	ni možno oceniti

		Pobuda	Ureditev pešpoti od Majcnove ulice do šole	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	ni možno oceniti
B4	Popravilo in vzdrževanje pločnikov in pešpoti	Projektiranje + izvedba	Dokončanje pločnikov v izgradnji in zagotavljanje zveznosti površin za pešce	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	40.000,00 €
B5	Ureditev dostopnosti	Projektiranje + izvedba	Znižanje pločnikov na ustreznih mestih za starejše, gibalno ovirane in starše z vozički	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	5.000,00 €
B6	Ozaveščanje in promocija o prednostih aktivne mobilnosti - hoja	Projektiranje + izvedba	V sodelovanju z OŠ, vrtcem in večjimi zaposlovalci: izvedba akcije Pešbus v sodelovanju z društvom upokojencev, kot spremljevalcev prostovoljcev skozi celo šolsko leto (zdrav način življenja za starejše, medgeneracijsko druženje in zdrava/aktivna, trajnostna ter varna pot v šolo za otroke)	Občinski proračun, Ministrstvo za zdravje RS	Občina Mokronog-Trebelno, OŠ in vrtec	7.000,00 €
				Skupaj	1.335.700,00€	

C. STEBER: Kolesarjenje

Št. ukrepa	Ukrep	Tip ukrepa	Podrobni opis ukrepa - KOLESARJENJE	Vir financiranja	Odgovornost / nosilec	Skupni strošek 2026-2032 (€)
------------	-------	------------	-------------------------------------	------------------	-----------------------	------------------------------

C1	Načrtovanje kolesarskih povezav	Načrtovanje + izvedba	Glej B3 (Izgradnja mešanih površin za pešce in kolesarje v naselju Puščava (vključujoč obstoječo AP Puščava in železniško postajo Mokronog)	Občinski proračun, DRSI (soinvesticija)	Občina Mokronog-Trebelno	Skupna vrednost zapisana v stebru B (hoja) – ukrep B3
		Načrtovanje + izvedba	Glej E1: "Umirjanje prometa pred osnovno šolo in vrtcem, Krožni promet pri šoli, ki vključuje »hitra parkirišča«, ki omogoča oddajanje otrok iz avta »poljubi in odpelji«"; načrtovana celovita rekonstrukcija ceste na območju osnovne šole in prestavitev avtobusne postaje iz trga v Mokronogu	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	Skupna vrednost zapisana v stebru E (motorni promet) – ukrep E1
C2	Izgradnja občinskih in medobčinskih kolesarskih povezav	Pobuda	Kolesarska steza Mokronog-Mirna-Šentrupert-Novo mesto. Opomba: Izvedba odvisna od odločitve o vzpostavitvi povezane kolesarske poti s strani preostalih občin.	Občinski proračuni, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno, sosednje občine	ni možno oceniti
			Kolesarska steza Mokronog-Zbure. Opomba: Izvedba odvisna od odločitve o vzpostavitvi povezane kolesarske poti s strani preostalih občin.	Občinski proračuni, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno, sosednje občine	ni možno oceniti
C3	Ureditev in izgradnja kolesarskih parkirišč	Načrtovanje + izvedba	Glej E1: "Umirjanje prometa pred osnovno šolo in vrtcem, Krožni promet pri šoli, ki vključuje »hitra parkirišča«, ki omogoča oddajanje otrok iz avta »poljubi in odpelji«"; načrtovana celovita rekonstrukcija ceste na območju osnovne šole	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno, podjetja	Skupna vrednost zapisana v stebru E (motorni

			in prestavitev avtobusne postaje iz trga v Mokronogu			promet) – ukrep E1
C4	Vzpostavitev sistema izposoje koles	Načrtovanje + izvedba	Ureditev postajališča za souporabo koles: predlagane lokacije: središče Mokronog, OŠ Mokronog, železniška postaja Puščava	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	15. 000,00€
C5	Postavitev polnilnice za e-kolesa	Načrtovanje + izvedba	1 polnilnica (spodbujanje uporabe koles) istočasno s sistemom izposoje koles	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	15. 000,00€
C6	Ozaveščanje in promocija o prednostih aktivne/trajnostne mobilnosti - kolesarjenje	Aktivnost	V sodelovanju z OŠ, vrtcem in glavnimi zaposlovalci.	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno, OŠ	brez stroškov
				SKUPAJ	30.000,00€	

D. STEBER: Javni potniški promet

Št. ukrepa	Ukrepi	Tip ukrepa	Podrobni opis ukrepa - JAVNI POTNIŠKI PROMET	Vir financiranja	Odgovornost / nosilec	Skupni strošek 2026-2032 (€)
D1	Prenova in ureditev avtobusnih in železniških postaj	Izvedba	Ureditev AP z ustrezno prometno signalizacijo (vsaj 1 letno): Roje pri Trebelnem (Španov most); Češnjice-Reber; Hrastovica itd.	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	3.500,00 €

		Izvedba v sklopu B3	Izgradnja avtobusne postaje ob LC 425610, odsek LC 425615, potek odseka Radna-Bitnja-Češnjice skozi naselje Radna vas. V sklopu ukrepa B3.	Občinski proračun, DRSI (soinvesticija)	Občina Mokronog-Trebelno	Skupna vrednost zapisana v stebru B (hoja) - ukrep B3
		Priprava dokumentacije (Projektiranje še ni v teku)	Ureditev avtobusne niše ob LC 425610, odsek LC 425614, potek odseka Ornuška v.-Trebelno-Mok skozi naselje Češnjice pri Trebelnem	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno	brez stroškov
		Izvedba v sklopu E1	Ureditev prometnega režima pri avtobusni postaji Mokronog	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	Skupna vrednost zapisana v stebru E (motorni promet) - ukrep E1
		Izvedba v sklopu B3	Ureditev pločnika pri AP Puščava	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	Skupna vrednost zapisana v stebru B (hoja) - ukrep B3

		Izvedba v sklopu E1	Prestavitev avtobusne postaje Mokronog iz območja trga v Mokronogu na lokacijo ob OŠ Mokronog (op. občina ima izdelano projektno dokumentacijo (PZI), realizacija na terenu se načrtuje v letih 2026-2027)	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	Skupna vrednost zapisana v stebru E (motorni promet) - ukrep E1
		Projektiranje + izvedba	Ureditev dovoznih pasov za ustavljanje na AP ob občinskih cestah: Španov most; Češnjicevas; Češnjice-Reber itd.	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno	25.000,00 €
		Pobuda	Ureditev kolesarnice pri železniški postaji. Op: Izvedba kolesarnice je pogojena s soglasjem lastnika zemljišča (Slovenske železnice)	Občinski proračun, EU sredstva	Občina Mokronog-Trebelno	ni možno oceniti
D2	Izboljšanje kakovosti storitve javnega prevoza za uporabnika	Pobuda	Preučitev možnosti vzpostavitve dodatnih avtobusnih linij. Op: Vzpostavitev odvisna od ponudnikov avtobusnih prevozov	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno, ponudnik prevozov, Dujjp	brez stroškov
		Pobuda	Preučitev možnosti posodobitve železniških linij (manj prestopanj, večja frekvenca npr. na relaciji Trebnje-Sevnica). Op: Odvisnost od lastnika oz. upravljavca omrežja.	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno, ponudnik prevozov, Dujjp	brez stroškov

		Aktivnost	Redna komunikacija z izvajalci in organizatorjem medkrajevnega avtobusnega prevoza	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno, ponudnik prevozov, Dujjp	brez stroškov
		Aktivnost + izvedba	Izboljšanje dostopnosti do informacij za potnike in obiskovalce občine "digitalna vstopna točka" na spletni strani občine in tudi na terenu (vozni redi na postaji), ob izjemnih situacijah ipd.	Občinski proračun	Občina Mokronog-Trebelno, ponudnik prevozov, Dujjp	1.200,00 €
D3	Promocija in spodbujanje sopotništva (razvoj aplikacije)	Aktivnost	Spodbujanje souporabe avtomobila in razvoj aplikacije za možnost souporabe vozila (preučitev možnosti izposoje avtomobila (kot npr. Avantcar)). Prijava na državne razpise za mobilnostno revščino in subvencioniranje prevozov na klic na podeželju	V okviru delovnih obveznosti, EU sredstva	Občina Mokronog-Trebelno	brez stroškov
D4	Nadaljevanje razvoja storitve Prostofer	Aktivnost	Spodbujanje uporabe in preučitev možnosti plačila voznikov	Občinski proračun, EU sredstva	Občina Mokronog-Trebelno	14.000,00 €
D5	Ozaveščanje in promocija uporabe JPP	Aktivnost	V sodelovanju z društvi, OŠ in glavnimi zaposlovalci	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno	brez stroškov
				SKUPAJ	43.700,00€	

E. STEBER: Motorni promet

Št. ukrepa	Ukrepi	Tip ukrepa	Podrobni opis ukrepa - MOTORNI PROMET	Vir financiranja	Odgovornost / nosilec	Skupni strošek 2026-2032 (€)
E1	Umirjanje in urejanje prometa v bližini vzgojno-izobraževalnih inštitucij in na nevarnih točkah.	Načrtovanje + Izvedba	Umirjanje prometa pred osnovno šolo in vrtcem, Krožni promet pri šoli, ki vključuje »hitra parkirišča«, ki omogoča oddajanje otrok iz avta »poljubi in odpelji«	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	650.000,00 €
		Izvedba	Namestitev stacionarnih merilcev hitrosti: lokacije Mokronog-Slepšek, Puščava	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	10.000,00 €
		Pobuda	Preučitev glede upravičenosti vzpostavitve infrastrukture za umiritev prometa: Martinja vas, Preloge-Slepšek	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno	brez stroškov
		Izvedba	Dodajanje tabel »Dovoljeno za lokalni promet« tam kjer infrastruktura ne omogoča velikega pretoka vozil	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	3.000,00€
		Izvedba	Postavitev tabel za omejitev hitrosti	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	3.700,00€
E2	Usmerjanje prometa v središču Mokronog	Pobuda	izgradnja obvoznice. Op.: Izvedba odvisna od umestitve projekta v NRP državnega proračuna	Občinski proračun, DRSI, EU sredstva	Občina Mokronog-Trebelno	ni možno oceniti

E3	Vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva	Pobuda	Ocenitev možnosti za nadgradnjo sistema električnih polnilnic (3 obstoječe električne polnilnice)	V okviru delovnih obveznosti	Občina Mokronog-Trebelno	brez stroškov
E4	Sanacija cestišč	Izvedba	Na vseh odsekih kategoriziranih občinskih cest	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	560.000,00 €
E5	Ureditev bankin	Izvedba	Na vseh odsekih kategoriziranih občinskih cest	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	105.000,00 €
E6	Namestitev prometne signalizacije	Izvedba	Opremljanje nevarnih odsekov z ogledali, usmeritvenimi tablam, zagotavljanje varnosti na nepreglednih odsekih z odstranitvijo ovir, talne oznake na križiščih: trikrako križišče v Čužnji vasi, varnostna ograja v Gorenji vasi ob nezavarovanem obrežju potoka, kjer je bila odstranjena vsa obrežna zarast, namestitev ogledala na križišču v Belem griču itd.	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	53.000,00 €
E7	Osvetlitev nevarnih mest	Izvedba	Prehodi za pešce	Občinski proračun, DRSI	Občina Mokronog-Trebelno	4.500,00 €
				SKUPAJ	1.394.200,00€	
				SKUPAJ VSI STEBRI	2.843.252,79€	

8. NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA

Izvajanje Celostne prometne strategije Občine Mokronog-Trebelno bo temeljilo na sodelovanju vseh ključnih deležnikov in prebivalcev, tako kot je potekala priprava strategije. Samo izvajanje ukrepov še ne zagotavlja doseganja zastavljenih ciljev, zato bo potrebno redno spremljanje in vrednotenje ukrepov, s prvim pregledom predvidenim v obdobju dveh do petih let po začetku izvajanja. Takšno spremljanje bo omogočilo oceno učinkov ukrepov, preverjanje napredka pri doseganju ciljev ter identifikacijo potreb po prilagoditvah, izboljšavah ali nadgradnjah strategije, s čimer bo strategija ostala odzivna na spreminjajoče se potrebe občanov in razmere v prometu.

Skladno z zakonodajo bo Občina Mokronog-Trebelno pristojnim organom poročala o enotnih kazalnikih učinka (5 obveznih kazalnikov) ter kazalnikih izvedbe, to je deležu realiziranih ukrepov iz akcijskega načrta. Poročanje bo potekalo sedem let Direktoratu za prometno politiko, dodatno pa pet let Uradu za vzpodbujanje zelenega prehoda, kar zagotavlja formalno sledljivost in preglednost izvajanja strategije.

Za uspešno implementacijo ukrepov bo Občina tesno sodelovala z različnimi deležniki, vključno z javnimi institucijami, nevladnimi organizacijami in strokovnjaki s področja prometa. Letna poročila o napredku bodo javno dostopna, kar bo omogočilo transparentno spremljanje izvajanja ukrepov, ugotavljanje doseženih rezultatov in prilagajanje ukrepov dejanskim potrebam ter prioritetam.

Pri spremljanju in vrednotenju bo Občina aktivno vključila tudi prebivalce, preko posvetov, javnih razprav ter digitalnih orodij za zbiranje predlogov in anket. Tak pristop bo zagotovil, da OCPS ostane aktualen in dinamičen dokument, ki odraža realne potrebe in želje občanov, hkrati pa podpira trajnostni razvoj občine, prometno varno, prijetno za bivanje in spodbujajoče zdravo ter aktivno mobilnost.