

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE

TREBNJE



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TREBNJE



OBČINA TREBNJE

Občinska celostna prometna strategija občine Trebnje

Izdala in založila

Občina Trebnje
Goliev trg 5
8210 Trebnje

Avtorji

Nina Fabjančič, Zoran Gajski, Jernej
Radovac, Suzana Simič

Sodelavci

Igor Črnugelj, Jelka Hudoklin, Nuša
Hudoklin, Mateja Jazbec, Špela Kos, Vesna
Maksimović, Radovan Nikić, Vane Urh

Izvajalca

Acer Novo mesto d. o. o., Razvojni center
Novo mesto d. o. o.

Fotografije

Arhiv občine Trebnje, Alenka Stražišar
Lamovšek, Vane Urh,
Arhiv ACER d.o.o.

Oblikovanje in priprava na tisk

Tamara Strnad

Priprava OCPS je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

KAZALO

NAGOVOR ŽUPANJE	2	06 STRATEŠKA VODILA IN CILJNE VREDNOSTI.....	38
01 OBČINA TREBNJE V LEPŠO PRIHODNOST	4	1. STEBER: Celostno prometno načrtovanje	40
Sofinancerji in izdelovalci	6	2. STEBER: Hoja	41
Priprava dokumenta	7	3. STEBER: Kolesarjenje	42
Izvajanje strategije	11	4. STEBER: Javni potniški promet	43
Območje obravnave	12	5. STEBER: Motorni promet	44
02 TRAJNOSTNI PRISTOP K PROMETNEMU NAČRTOVANJU	14	07 AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT	46
03 VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI TREBNJE	16	Celostno prometno načrtovanje	48
04 DOSEŽKI IN RAZVOJNE AMBICIJE OBČINE TREBNJE	20	Hoja	50
05 IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE	24	Kolesarjenje	52
Celostno prometno načrtovanje	26	Javni potniški promet	54
Hoja	28	Motorni promet	56
Kolesarjenje	30	VIRI	59
Javni potniški promet	32		
Motorni promet	35		

Nagovor županje



Spoštovane občanke in spoštovani občani,

pred vami je Občinska celostna prometna strategija (OCPS) občine Trebnje, ki predstavlja temelj za trajnostno, varno in učinkovito mobilnost v prihodnosti. Naša občina se nahaja na strateško pomembni prometni legi, ki omogoča razvoj raznolikih oblik prometa, hkrati pa pred nas postavlja izziv uravnoteženega in trajnostnega upravljanja prometnega sistema.



Zaradi nenehnih sprememb v prometnih navadah, naraščajočega števila prebivalcev in novih priložnosti za izboljšanje mobilnosti smo se v letu 2024 lotili obsežne analize stanja prometa v občini. Naš cilj je bil pridobiti celovit vpogled v prometne tokove, navade naših občanov ter ključne izzive, ki jih je potrebno nasloviti za uresničevanje naše vizije. S sodelovanjem prebivalcev, strokovnjakov in ključnih deležnikov smo oblikovali akcijski načrt, ki bo do leta 2032 omogočal izvedbo konkretnih in učinkovitih ukrepov.

Med našimi glavnimi cilji so povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu, spodbujanje zdravega in aktivnega življenjskega sloga, izboljšanje dostopnosti osnovnih storitev ter vzpostavitev bolj povezanega in učinkovitega javnega prevoza. Prav tako si prizadevamo za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izboljšanje regijskih prometnih povezav ter krepitev lokalnega gospodarstva skozi boljše prometne rešitve.

Verjamemo, da lahko le s skupnimi močmi ustvarimo varno, trajnostno in prijetno prometno okolje za vse generacije. Hvala vsem, ki ste sodelovali pri oblikovanju strategije, in vsem, ki boste v prihodnje prispevali k njeni uresnitvi.

Z odgovornim in premišljenim pristopom k prometnemu razvoju smo se z OCPS zavezali, da bo mobilnost v Trebnjem varna, dostopna in prijazna do vseh deležnikov v prometu.

Mateja Povhe,
županja Občine Trebnje

Občina Trebnje v lepšo prihodnost



V Sloveniji po vzoru mnogih evropskih držav počasi, a vztrajno sprejemamo nove koncepte prometnega načrtovanja. Prehajamo na celovit pristop, ki se ne ukvarja zgolj z zagotovitvijo zadostne infrastrukture za predviden obseg prometa, temveč naslavlja tudi okoljske, ekonomske in socialne cilje družbe.

Z željo po hitrejšem in udobnejšem potovanju se je v zadnjih desetletjih v Sloveniji zgradilo veliko novih cestnih povezav. S tem se je sicer nekoliko povečala prometna varnost, a se je v nasprotju z željo po boljših življenjskih pogojih, kakovost življenja znižala. Potujemo lahko dlje, zato so se vsakodnevni cilji umaknili in posledično na cestah preživimo več časa, pogosto ujeti v prometnih zastojih. Motorni promet je velik porabnik prostora, z gradnjo zmogljivejših cest in obsežnejših parkirišč namenjamo še več prostora motornemu prometu in s tem izgubljam prostore, namenjene ljudem.

Z novo paradigmo – **celostnim prometnim načrtovanjem, ki je osredotočeno na človeka, naslavljamo ključne izzive družbe**, kot so podnebne spremembe, energetska kriza, racionalno gospodarjenje s prostorom, prevozna revščina, sedeči način življenja ipd. Cilj je zmanjšati delež motornega prometa ter krepiti javni prevoz in alternativne oblike mobilnosti. Osredotočamo se na vprašanja o kakovosti bivanja in zagotavljanju dostopnosti, ne zgolj na obravnavo prometa in mobilnosti. Večjo dostopnost lahko zagotavljamo tako z zgoščevanjem poselitve, učinkovitim javnim prevozom, s pešcem in kolesarjem prijaznimi prostori kot tudi z digitalno dostopnostjo.

Občina Trebnje stremi k trajnostnemu razvoju, zato s to idejo naslavlja tudi prometni sistem, saj ta poleg pretočnosti in dostopnosti vpliva na okolje, zdravje in

aktivnost prebivalstva, varnost in nenazadnje na gospodarstvo. Želja je strateško, preudarno, finančno učinkovito in s podporo prebivalcev **doseči visoko kakovost bivanja ter dobre pogoje za razvoj.**

Občina Trebnje je leta 2017 sprejela Celostno prometno strategijo občine Trebnje (CPS občine Trebnje), glede na zastavljeno vizijo in cilje so dosegli nekaj sprememb v potovalnih navadah, a še vedno prepoznajo velik potencial za napredek, zato nova Občinska celostna prometna strategija občine Trebnje (OCPS občine Trebnje) naslavlja trenutne izzive in z doslednim izvajanjem ukrepov vodi občino k dostopnosti in višji kakovosti bivanja.



SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI

IZDELAVA OCPS

JAVNI RAZPIS

IZDELOVALCI

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije občine Trebnje je naročila Občina Trebnje, sofinancirata jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Občina Trebnje se je decembra 2023 prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«. Marca 2024 je bila Občina Trebnje s sklepom obveščena o nepovratnih sredstvih kohezijske politike.

Proces priprave je vodilo podjetje Acer Novo mesto, d.o.o., s podizvajalcem Razvojnim centrom Novo mesto, d.o.o.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



razvojni center
novo mesto

PRIPRAVA DOKUMENTA

PODLAGE ZA PRIPRAVO DOKUMENTA

V začetnih fazah **vzpostavitve procesa** priprave strategije in **ureditve pogojev za delo** je bila zagotovljena politična podpora, namen in cilji priprave dokumenta so bili predstavljeni na občinskem svetu, sledili so pridobitev zunanje strokovne podpore ter dogovor o vodenju in izdelava delovnega načrta. V začetnih fazah priprave dokumenta je bil oblikovan časovni načrt OCPS občine Trebnje. V njem so opredeljeni sklopi in dejavnosti, ki so bili usklajeni z ostalimi aktivnostmi v občini, kot npr. ETM – Evropski teden mobilnosti septembra 2024, občinski svet in podobno. Potekale so uvodne medsektorske aktivnosti, namen in cilji OCPS so bili predstavljeni občinski upravi, opredeljeni so bili načini sodelovanja s sosednjimi občinami in območje obravnave ter izvedena ocena pripravljenosti občine.

Za zagotavljanje preglednosti, dialoga, sprejemljivih ciljev za vse, podpore, racionalnosti, premišljenosti in nenazadnje kakovosti in uspešnosti dokumenta je v vseh fazah priprave strategije pomembno aktivno vključevanje in sodelovanje splošne javnosti, sektorjev na občini in ključnih deležnikov. Metode in aktivnosti za vključevanje javnosti z opredeljeno časovnico so določene v Načrtu vključevanja javnosti, opredeljeni so tudi načini obveščanja.

Uvodnim aktivnostim je sledil **oris zelenega stanja** z oblikovanjem vizije in opredelitvijo ciljev OCPS občine Trebnje s pomočjo delavnice, na kateri so sodelovali ključni deležniki, javne razprave ter potrditve zasnovane vizije in razvrščenih ciljev OCPS občine Trebnje v ožji delovni skupini. Oblikovana vizija in opredeljeni cilji OCPS občine Trebnje so bili javno razstavljeni v prostorih Knjižnice Pavla Golie Trebnje v septembru 2024.

Glede na opredeljeno želeno stanje in vizijo razvoja prometnega sistema v občini Trebnje v prihodnjih letih je bila v letu 2024 izvedena obsežna **analiza stanja prometnega sistema v občini Trebnje**, katere namen je bil pridobiti celovit vpogled v delovanje prometnega sistema, prometne navade občanov in priložnosti, ki se ponujajo.

Pregledana je bila obstoječa dokumentacija s področja urejanja prometa in prostora, analizirani so bili podatki o podnebnih značilnostih, značilnostih prebivalstva, prometni varnosti, stroških mobilnosti, stopnji motorizacije, kakovosti

POSTOPEK IZDELAVE

zraka in zdravju prebivalcev. Izdelan je bil pregled izvedenih, delno izvedenih in neizvedenih ukrepov prve Celostne prometne strategije občine Trebnje (2017). Opravljeni so bili kordonsko štetje prometa ter terenski ogledi za oceno pogojev pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega potniškega prometa in motornega prometa. Posebna pozornost je bila namenjena razumevanju prometnih značilnosti občanov, zato so bili izvedeni intervjuji s ključnimi deležniki, ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev in zaposlenih ter anketa za splošno javnost, v kateri so občani lahko opredelili svoje videnje delovanja prometnega sistema v občini, opozorili na izzive in predlagali rešitve.

Glede na zbrane podatke analitičnega dela so se za vsak posamezen kazalnik opredelili ključni izzivi in priložnosti ter ciljne vrednosti.

Smer ukrepanja je bila določena z oblikovanjem strateških vodil. Te izhajajo iz predhodno opredeljenih ključnih izzivov, priložnosti, prioritet in ciljev OCPS občine Trebnje. Na delavnici ožje delovne skupine je bil oblikovan seznam možnih ukrepov.

Sledilo je oblikovanje možnih scenarijev izvajanja ukrepov z upoštevanjem razpoložljivih kadrovskih zmogljivosti in sredstev. Prednosti in slabosti vsakega scenarija so bile preverjene v širši delovni skupini, ki je z izbiro optimalnega scenarija opredelila končni zbir ukrepov in svežnjev kot osnovo za oblikovanje akcijskega načrta. Po pripravi akcijsko-finančnega načrta z opredelitvijo odgovornosti za izvedbo, zahtevnostjo izvedbe, stroškov občine, virov financiranja in rokov izvedbe sta vsebino akcijskega načrta preverili in potrdili ožja in širša delovna skupina.

Vsem predhodnim korakom in oblikovanemu akcijskemu načrtu sta sledili **priprava in potrditev dokumenta strategije**, ki je zastavljen kot fleksibilen dokument, ki ga bo treba redno preverjati in posodablјati ter vsakič znova preverjati ustreznost, učinkovitost in smotrnost izvedenih ukrepov.

Občina Trebnje bo lahko na osnovi sprejete Občinske celostne prometne strategije občine Trebnje kandidirala za sredstva na nadaljnjih razpisih za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti.

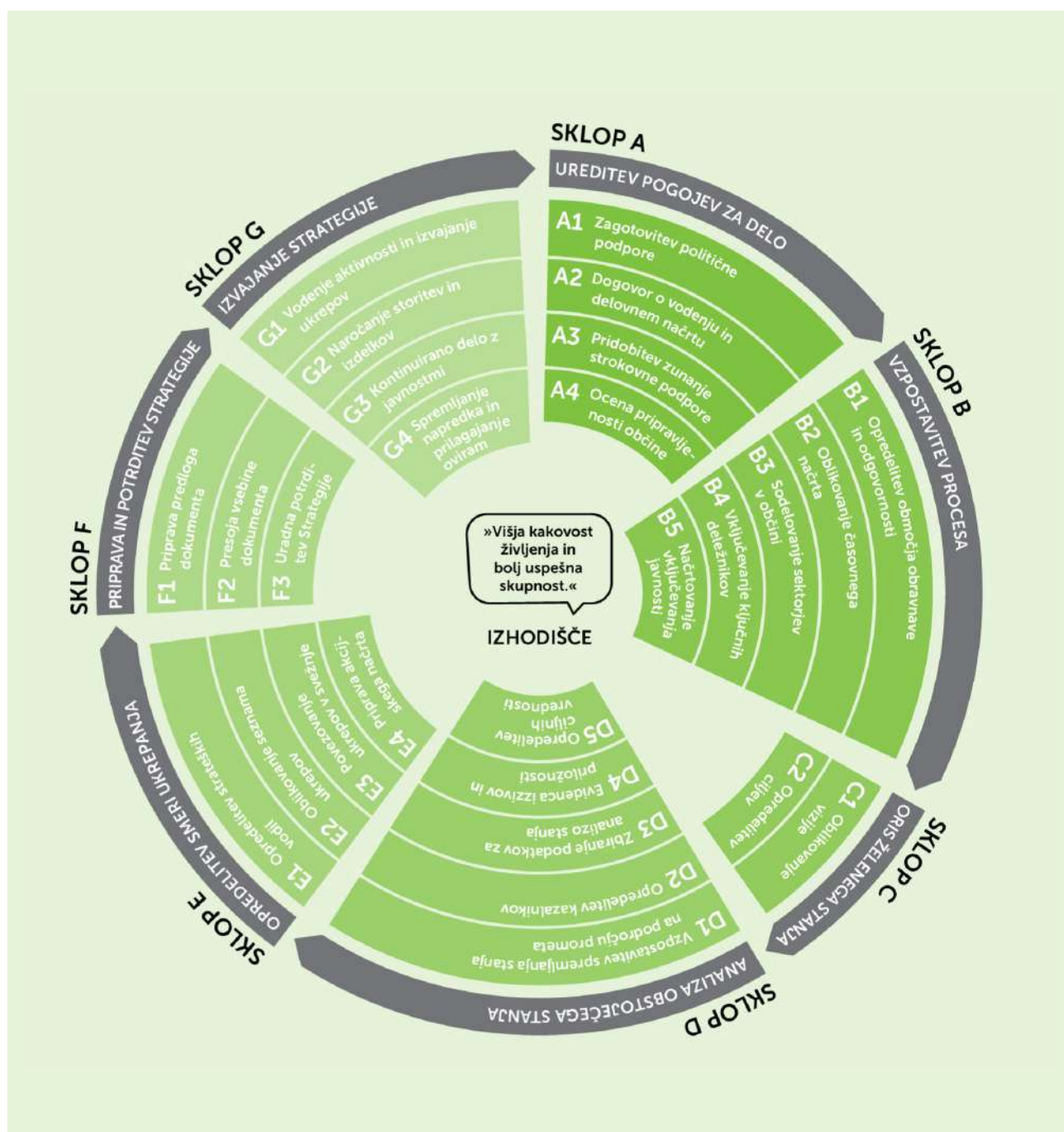
Strategija je bila uradno potrjena s sprejemom na občinskem svetu 26. 3. 2025.



Delavnica oblikovanja vizije in ovrednotenja ciljev OCPS občine Trebnje, maj 2024



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije



Vir: POTOVALI bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo, 2021

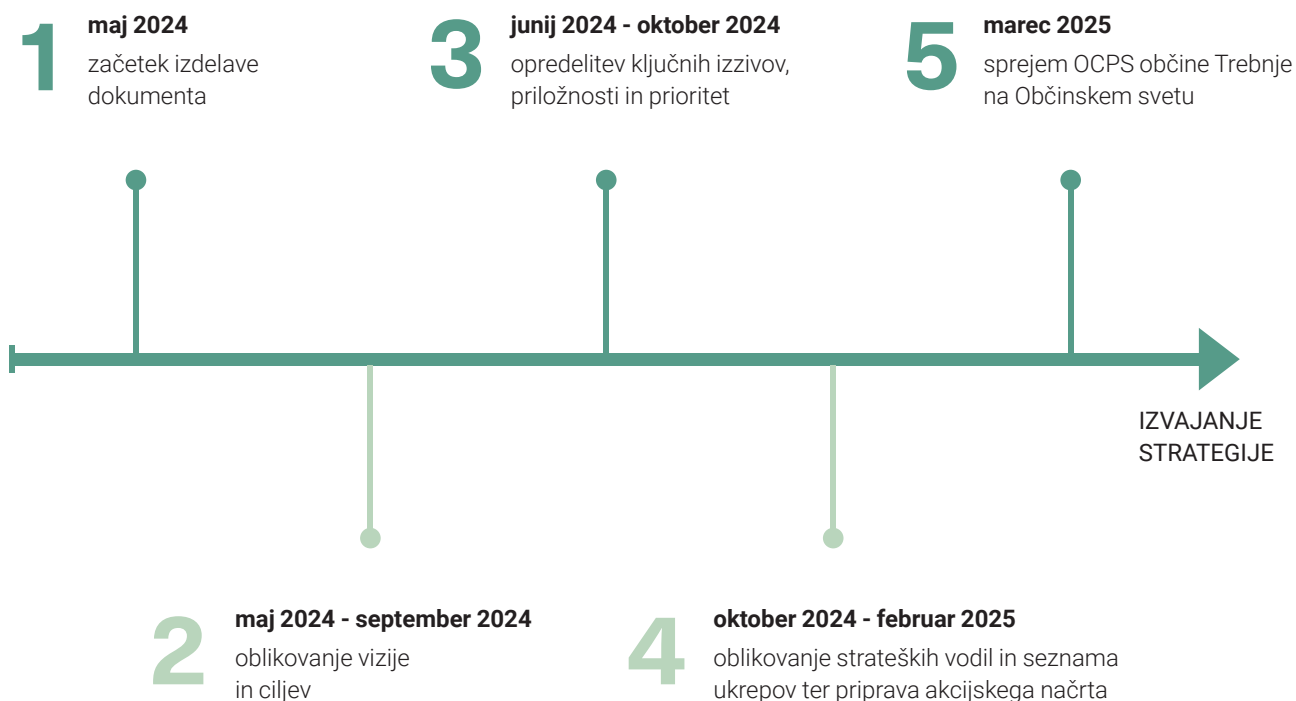
IZVAJANJE STRATEGIJE

ČASOVNICA

Akcijsko-finančni načrt vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednje 7-letno obdobje (do leta 2032) in je osnova za uresničevanje zastavljenih ciljev OCPS občine Trebnje. Poročilo o spremljanju izvajanja OCPS je potrebno posredovati na pristojno ministrstvo. Poročanje poteka vsako leto (enotni kazalniki učinka) in sicer se prvič posreduje podatke o izhodiščnem stanju v fazi priprave OCPS po analizi stanja. Zatem se vsako leto naslednjih 7 let posreduje podatke za pet obveznih kazalnikov, ki so bili pridobljeni z uporabo enotne metodologije za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov OCPS ter v enakem časovnem obdobju in na enak način kot za izhodiščno stanje. Občina mora pristojnemu ministrstvu poročati o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta sprejete OCPS občine Trebnje (enotni kazalnik izvedbe) in spremljanju obveznega kazalnika izvedbe, in sicer tretje (2028), peto (2030) in sedmo (2032) leto po sprejetju OCPS.

Posodobitev OCPS je predvidena do leta 2032, zajemala bo pregled akcijsko-finančnega načrta in morebitno prilagoditev nabora ukrepov.

OCPS občine Trebnje - časovni horizont



OBMOČJE OBRAVNAVE

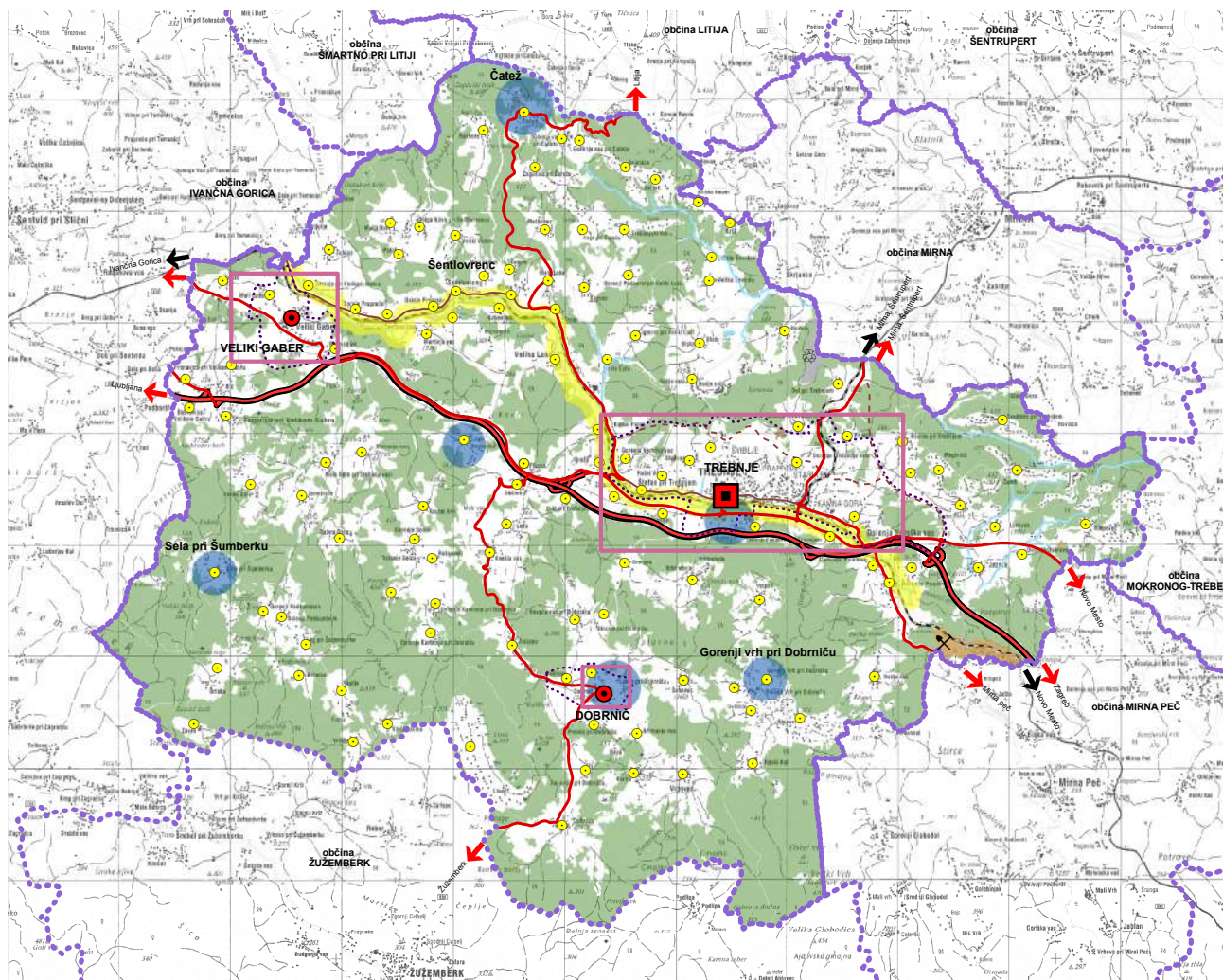
OBMOČJE OBRAVNAVE

OCPS obravnava celotno območje občine Trebnje s poudarkom na naselju Trebnje in večjih naselij kot sta Dobrnič in Veliki Gaber. Upoštevani so prometni vplivi širšega območja obravnave, vpliv prometa iz sosednjih občin in na ravni regije.

Občino Trebnje zaznamuje pomembna strateška lega ob železniški (Ljubljana–Novo mesto) in avtocestni povezavi (Ljubljana–Zagreb), a kljub ugodni prometni legi za razvoj javnega potniškega prometa, tako avtobusnega kot železniškega, še vedno velika večina potovanj temelji na osebнем motornem prometu. Število prebivalcev v občini Trebnje narašča, kar je priložnost za zagotavljanje in razvoj rednih linij javnega prevoza, a hkrati razpršena poselitev vsem predstavlja izziv za omogočanje dobre dostopnosti. Rešitev je celostni pristop in povezovanje sektorjev, npr. prostorskega in prometnega, saj s smiselnim načrtovanjem novih območij za poselitev tam, kjer je možna dobra povezava z javnim potniškim prometom, zadostimo več ciljem hkrati.



OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT - STRATEŠKI DEL



LEGENDA

OMREŽJE NASELJ Z VLOGO IN FUNKCIJO POSAMEZNIH NASELJ

- središče medobčinskega pomena
- lokalno središče
- druga naselja

PREDNOSTNA OBMOČJA ZA RAZVOJ POSELITVE



TEMELJNE SMERI PROMETNEGA POVEZOVANJA NASELJ

- železnica
- avtocesta
- državne ceste
- pomembnejše lokalne ceste
- pomembnejše lokalne ceste-plan
- smeri cestnih povezav
- smeri železniških povezav

DRUGA ZA OBČINO POMEMBNA OBMOČJA

- območja prepoznavnih naravnih kvalitiet
- območja prepoznavnih ustvarjenih kvalitiet
- območje mineralnih surovin
- odlagališče odpadkov, deponija Globoko

URBANA SREDIŠČA ZA KATERA SE IZDELA URBANISTIČNI NAČRT

- območje obravnavano z UN
- površinske vode
- gozdna krajina
- kulturna krajina s poselitvijo
- meja občine Trebnje (po ZKP)
- meje sosednjih občin (GURS)

Vir: Tretje spremembe in dopolnitve Občinskega prostorskega načrta Občine Trebnje, marec 2024

02

Trajnostni pristop k prometnemu načrtovanju



Potovalne navade v občini Trebnje se bodo z novim pristopom, ki nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse, spreminjale postopoma. **Prednost imajo mehki ukrepi**, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Z zmanjšanjem obsega motornega prometa in izboljševanjem pogojev za hojo, kolesarjenje in javni prevoz bo zagotovljen kakovosten nabor trajnostnih prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev.

Priprava občinske celostne prometne strategije je pomemben korak v smeri trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in posledično doseči boljšo kakovost bivanja.

Izkušnje po Evropi kažejo, da šele druga ali tretja generacija celostne prometne strategije doseže prave učinke v prometnem sistemu in vidne spremembe v potovalnih navadah prebivalcev. Prvi tovrstni dokument praviloma postavi temelje drugačnemu razmišljanju v občini, stroki, med odločevalci in v splošni javnosti. Če se v prvi strategiji ukrepi še ukvarjajo s pretočnostjo cest, naslednje strategije postanejo bolj ambiciozne zagovornice spodbujanja alternativ avtomobilom ter hkratnega postopnega omejevanja prostora za osebne avtomobile in nižanja hitrosti. Več izkušenj kot jih ima občina, lažje sprejme tudi bolj ambiciozne (in zato učinkovite) ukrepe, kar je še eden od razlogov, da je vsaka naslednja strategija praviloma bolj uspešna od prejšnje (vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, april 2023).

Evropska komisija je izdala kar nekaj priporočil, usmeritev in spodbud na temo celostnega prometnega načrtovanja ter celostnih prometnih strategij, tudi Ministrstvo za infrastrukturo občine spodbuja k izdelavi in izvajanju strategij, poleg tega je dodelitev sredstev za naložbe v promet vse pogostejše pogojena prav z obstojem področnega strateškega dokumenta v občini. Za merljivo zmanjšanje uporabe avtomobilov, števila smrtnih žrtev na cestah in vpliva prometa na okolje ter spremembo občine v konkurenčnejšo in privlačnejšo pa je strategija skoraj nujna.



03

Vizija razvoja prometa v občini Trebnje



Občina Trebnje s premišljenim načrtovanjem in spodbujanjem zdravega življenjskega sloga stremi k izboljšanju kakovosti življenja vseh občanov. Z urejeno infrastrukturo za pešce in kolesarje ter primernim javnim prevozom zagotavlja varne, hitre in dostopne poti vsem udeležencem v prometu. Z učinkovitim upravljanjem tovarnega in potniškega prometa izboljšuje lokalno in regionalno gospodarstvo.

Občina Trebnje zdravo življenje svojih prebivalcev postavlja v središče prometnega načrtovanja. To vključuje promocijo gibanja na prostem, kot sta hoja in kolesarjenje, kar prispeva k boljšemu zdravju in dobremu počutju občanov. Z urejanjem in izboljševanjem prometne infrastrukture občina neposredno vpliva na kakovost življenja svojih prebivalcev. Dostopnost in varnost v prometu omogočata lažji in bolj prijeten vsakdan, kar pozitivno vpliva na splošno zadovoljstvo in zdravje občanov. Vzpostavitev in vzdrževanje kakovostnih poti za pešce in kolesarje sta pomembna elementa prometne strategije. S tem občina spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, zmanjšuje prometno gnečo in izboljšuje varnost vseh udeležencev v prometu. Z zagotavljanjem dostopnega in pogostega javnega prevoza Občina Trebnje vsem prebivalcem omogoča dostop do osnovnih

storitev in dejavnosti. To prispeva k večji socialni vključenosti in enakosti. Varnost v prometu je prednostna naloga občine. Z ukrepi za izboljšanje varnosti na cestah, kot so urejeni prehodi za pešce, kolesarske steze in dobro označene poti, občina zagotavlja varne pogoje za vse udeležence v prometu, še posebej za najbolj ranljive skupine, kot so otroci, gibalno ovirani in starejši. Z usmerjanjem in nadzorom tovornega prometa občina zmanjšuje negativne vplive, kot so prometni zastoji in onesnaženje zraka. To pripomore k boljšim pogojem za lokalno prebivalstvo in hkrati podpira gospodarski razvoj, saj omogoča učinkovitejši prevoz blaga in storitev. S tem celostnim pristopom k prometnemu načrtovanju si Občina Trebnje prizadeva za trajnostni razvoj, ki bo dolgoročno koristil vsem prebivalcem in prispeval k boljši kakovosti življenja v občini.



Ovrednoteni cilji:

1. CILJ

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa: Cilj je zagotoviti varnejše ceste in ulice za vse udeležence, vključno s pešci, kolesarji in vozniki, ter zmanjšati število prometnih nesreč.

2. CILJ

Bolj zdravi in aktivni prebivalci: Želimo spodbujati zdrav življenjski slog ter aktivno preživljanje prostega časa, kar bo koristilo zdravju in dobrobiti vseh prebivalcev.

3. CILJ

Izboljšanje celostnega razvoja občine: Ta cilj pomeni uravnotežen razvoj na vseh področjih, vključno z infrastrukturo, gospodarstvom, varnostjo in s trajnostjo.

4. CILJ

Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti: Želimo ustvariti okolje, ki bo prijetno za življenje in bo spodbujalo medsebojno povezanost med prebivalci.

5. CILJ

Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti: Cilj je zagotoviti, da prebivalci občine Trebnje enostavno dostopajo do družbenih, upravnih in storitvenih dejavnosti, kot so trgovine, šola, pošta, lekarna, banka ali kulturni center, in da so te ustrezno razporejene na območju občine (npr. ohranitev ali uvedba banke v manjšem naselju).

6. CILJ

Izboljšanje upravljanja mirujočega prometa: Cilj naslavlja učinkovito upravljanje in optimizacijo parkirnih površin, zmanjšanje prometnih zastojev in izboljšanje dostopnosti za vse.

7. CILJ

Izboljšanje regijskih prometnih povezav: Izboljšanje povezav med občino Trebnje in ostalimi regijskimi središči za potniški in tovorni promet. Boljše cestne in železniške povezave omogočajo hitrejši in varnejši prevoz potnikov in blaga ter podpirajo lokalno in regionalno gospodarstvo.

8. CILJ

Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost: Cilj je zagotoviti, da ima vsak prebivalec ne glede na socialne, ekonomske ali fizične omejitve dostop do prometnega sistema in možnosti potovanja. To vključuje dostop do cest, kolesarskih povezav, pešpoti, železnice, avtobusnih postaj ter omogoča šolarjem, zaposlenim, starejšim, invalidom in prebivalcem brez prevoznih sredstev ali voznškega izpita enake možnosti mobilnosti.

9. CILJ

Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo: Cilj je spodbujati gospodarski razvoj v občini, ki bo prinesel nove priložnosti za zaposlovanje in rast lokalnega gospodarstva.

10. CILJ

Boljše ozaveščanje o cestno prometnih predpisih (CPP): Cilj je povečati pomen izobraževanja in ozaveščanja prebivalcev (še posebej starejših prebivalcev) o pravilih cestnega prometa. S kampanjami, delavnicami in programi v šolah se izboljšujeta prometna kultura in varnost na cestah ter zmanjšuje število prometnih nesreč.

11. CILJ

Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa: Cilj je zmanjšati onesnaževanje zraka in prispevati k čistejšemu in zdravemu okolju.

Vizija in cilji OCPS občine Trebnje so bili oblikovani in ovrednoteni na delavnici širše delovne skupine, sledili sta javna razprava o predlogu vizije in ciljev ter potrditev vizije in ciljev v ožji delovni skupini. Vizija in cilji OCPS občine Trebnje so bili javno razstavljeni v prostorih Knjižnice Pavla Golie Trebnje v septembru 2024.

Oblikovana vizija in opredeljeni cilji so osnova za vse nadaljnje korake, postavili so okvir in usmeritve za pripravo OCPS, saj opredeljujejo dolgoročen pogled na razvoj občine in področje prometa v njej.

Z namenom, da so cilji občinskih strategij usklajeni s prizadevanji na nacionalni ravni, je bil pripravljen zbir sedmih obveznih ciljev. Ob teh se lahko v OCPS določi druge cilje, ki so specifični za posamezno občino ali območje. Kot specifični za občino Trebnje so bili izbrani štiri cilji: izboljšanje celostnega razvoja občine, izboljšanje upravljanja mirujočega prometa, izboljšanje regijskih prometnih povezav, boljše ozaveščanje o cestno prometnih predpisih (CPP).

Občina Trebnje naslavlja tako predhodno naštetih in ovrednotene neposredne cilje kot posredne cilje: učinkovito naslavljanje obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi glede nadzora nad hrupom. Celostna obravnava področja prometa omogoča nastanek nove, celovite, premišljene, dolgoročne vizije zagotavljanja mobilnosti. Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za nacionalna in evropska finančna sredstva.

04

Dosežki in razvojne ambicije občine Trebnje



Občina Trebnje je leta 2017 sprejela Celostno prometno strategijo občine Trebnje, leta 2025 jo je s sprejemom na občinskem svetu nadomestila Občinska celostna prometna strategija občine Trebnje, ki je glavni dokument na temo načrtovanja in upravljanja prometa. Spremljajoči dokumenti so: Odlok o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Trebnje, Odlok o ureditvi mirujočega prometa v Občini Trebnje in Pravilnik o načinu in pogojih za izdajo dovoljenj za parkiranje, omejitvi števila izdanih dovoljenj za parkiranje ter obliki, vrsti in vsebini dovolilnice za parkiranje.

V občini Trebnje so v sklopu CPS občine Trebnje izvajali tako mehke kot trde ukrepe in tako izboljšali pogoje ter postavili temelje za večjo uporabo trajnostnih potovalnih načinov.

Večje vidne spremembe so pričakovane s prevetritvijo starih in uvedbo novih ukrepov v prenovljeni občinski celostni prometni strategiji (OCPS občine Trebnje).

CPS občine Trebnje se je izvajal v skladu z njenim akcijskim načrtom, nekaj ukrepov ni bilo izvedenih zaradi pomankanja finančnih sredstev, nekateri niso bili več skladni s potrebami, zato so v novi strategiji posodobljeni.

Po sprejetju CPS je Občina Trebnje **izvajala več ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje**, kot so npr. gradnja pločnikov, gradnja postajališča za avtodome Trebnje, vzpostavitev kolesarske povezave

Trebnje–Rodine, vzpostavitev avtomatskega sistema za izposajo koles GONM, ukrepi zelene infrastrukture - zasaditve, 3D zebra v središču mesta. Poleg ukrepov, ki izboljšujejo pogoje za hojo in kolesarjenje, so izvajali **tudi ukrepe, ki omejujejo uporabo avtomobila**, npr. vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti, vzdrževanje cest, rekonstrukcije odsekov cest za povečanje varnosti za vse uporabnike, vzpostavitev in izvedba ter zagotovitev električnega vozila za izvajanje projekta Prostofer, izvajanje nadzora kršitev parkirnega režima, izvajanje parkirne politike, manj javnih parkirnih mest v Trebnjem v povezavi s parkirno politiko in preoblikovanjem prostora, aktivno promoviranje večje uporabe in sprejemanje izvedenih ukrepov za parkiranje in izvedba zapore ceste v času ETM. S tem so pridobili pomembno spoznanje, da bi bilo zaprtje



Golievega trga v celoti nemogoče in nesmiselno, zato so tam preuredili prometni režim in omejili hitrost. Z evidentiranjem 33 nevarnih mest v prometnem omrežju leta 2020 in 40 nevarnih mest leta 2021 so naredili pomemben korak k zagotavljanju večje varnosti v prometu. Z ureditvijo 27 nevarnih mest leta 2020 in 22 leta 2021 so **prometno varnost izboljšali** in hkrati zagotovili **boljše pogoje za hojo, kolesarjenje** ter **povezanost občine** in **gospodarski razvoj**. Od leta 2017 do 2021 so uredili 1008 m novih kolesarskih povezav ter 3058 m novih in rekonstruiranih povezav za pešce. S tem so **povečali varnost**, ustvarili nove **kakovostne javne prostore** ter ustvarili **boljše pogoje za hojo in kolesarjenje**. S promocijskimi aktivnostmi spodbujajo in promovirajo **uporabo javnega potniškega prometa** in kombinirane načine potovanja. Vzpostavili so prevoze na klic (Prostofer), prešli na čisti vozni park občinske uprave ter s sodelovanjem pri prijavi projekta NetZeroCities z MONM podpirajo vzpostavljanje linij za uporabo JPP za zaposlene v regijskih središčih.

Več sredstev je bilo namenjenih tematskim sklopom večja varnost za vse, kakovostni javni prostori, več ljudi hodi in kolesari ter podporni ukrepi za izvajanje trajnostne mobilnosti, manj pa za sklopa boljše povezave na glavne prometne tokove v regiji za uspešen razvoj občine ter dobro delujoč javni potniški promet, ker sta ta odvisna tudi od vlaganj in sofinanciranja države.

Razmerja med sredstvi (namenjenimi izvedbi ukrepov posameznih sklopov in tipov) in viri financiranja ter proračunske postavke se

spreminjajo glede na aktualne potrebe in ugotovljeno stanje. Trdim ukrepom je bil v času prve strategije namenjen precej večji delež proračunskih sredstev kot mehkim.

Celostna prometna strategija je vpeljala javne razprave o temah prometa, ki so **nove oblike vključevanja občanov pri odločitvah glede prometnih ureditev v občini**, občane so vključevali tudi pri izvajanju ukrepov.

Akcijski načrt strategije uporabljajo vsakoletno pri pripravi proračuna in izvajanje strategije redno spremljajo. Spremljajo predvsem obvezne, manj dodatne kazalnike ter letno poročajo ministrstvu. Evidentirajo nevarna mesta in njihove ureditve, spremljajo statistične podatke o hitrosti in prometnih nesrečah, beležijo na novo urejene dolžine poti pešcev in kolesarjev (novogradnje ali rekonstrukcije).

Glede na zastavljeno vizijo in cilje CPS so dosegli **nekaj sprememb v potovalnih navadah** predvsem z ukrepom uvedbe nove in spremenjene parkirne politike ter avtomatskim sistemom za izposajo koles (GONM). **Težave ostajajo na področju javnega potniškega prometa**, kjer je potrebno sodelovanje države.

Na Občini Trebnje ocenjujejo, da so na področju celostnega prometnega načrtovanja dovolj ambiciozni, a vseeno stremijo k temu, da še bolj **okrepijo sodelovanje javnosti**. Želijo **doseči zastavljene cilje in občino popeljati v lepšo prihodnost**, saj nova strategija naslavlja trenutne izzive.



05

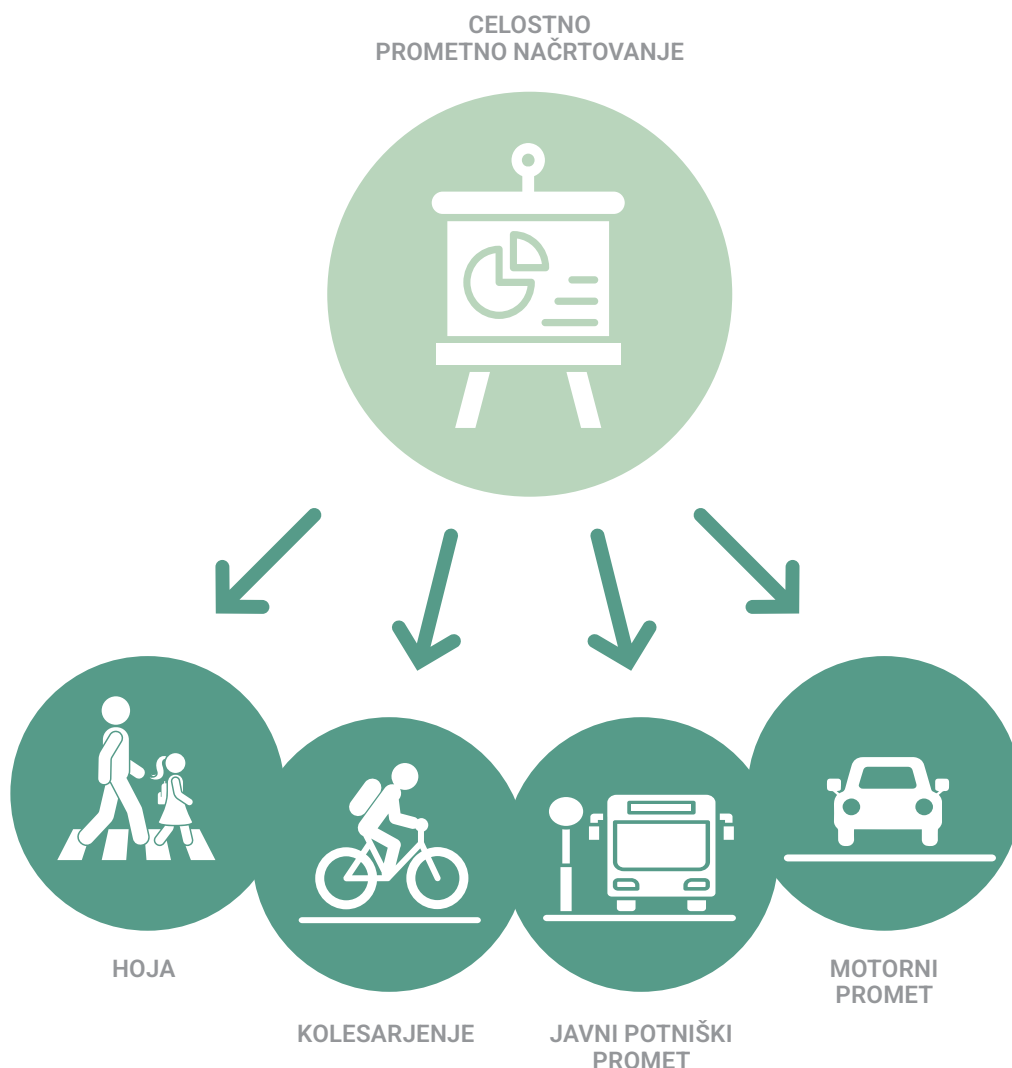
Izzivi, priložnosti in prioritete



Med pomembnejšimi dejavniki, ki vplivajo na kakovost bivanja, je tudi ustrezna dostopnost, ki je posledica urejanja prostorskega in prometnega sistema.

Ključne izzive v občini Trebnje je pokazala obsežna analiza obstoječega stanja, pri kateri so bili upoštevani objektivni (dostopnost, mobilnost, kakovost bivalnega okolja, opremljenost z infrastrukturo, oddaljenost delovnih mest ...) in subjektivni (zadovoljstvo, ugodje ...) dejavniki.

Občino Trebnje zaznamujeta razpršena poselitev in reliefna razgibanost. Večja naselja so na pretežno uravnanim terenu, a je velik del poselitve tudi na gričevnatem in hribovitem območju. V občini je zagotavljanje dobre dostopnosti vsem prebivalcem precej zahteven izziv, saj prebivalcem v veliki večini edino možno sredstvo za opravljanje vsakodnevnih poti predstavlja avtomobil. Delež izdatkov za osebno mobilnost je zato precej visok, povečuje se družbena neenakost in pogloblja prevozna revščina. Gost motorni promet povzroča negativne vplive na okolje in zdravje ljudi, poleg tega porablja veliko prostora. Vse to so izzivi, ki jim je treba nameniti posebno pozornost, ko oblikujemo ukrepe tako v prometnem sektorju kot pri oblikovanju širših družbenih in prostorskih ciljev.



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE



Celostno prometno načrtovanje v občini je podprto, Občina Trebnje ga izvaja, izvajanje spremlja in želi s konceptom celostnega prometnega načrtovanja nadaljevati. Principe celostnega prometnega načrtovanja pri delu upoštevajo vsi sektorji na občini, kar je razvidno predvsem iz integracije načel trajnostne mobilnosti v prostorske akte ob njihovem sprejemanju.

Namen Občine Trebnje je **aktivno izvajanje ukrepov občinske celostne prometne strategije** v skladu z njenim akcijskim načrtom ter proračunskimi in kadrovskimi zmožnostmi, pri čemer bo občina sredstva zagotavljala tudi s pomočjo razpisov EU.

Zavest o pomenu spreminjanja potovalnih navad nameravajo še okrepiti s promocijami, ozaveščanjem in izobraževanjem tako zaposlenih v občinski upravi kot splošne javnosti ter njihovim vključevanjem v vse faze celostnega prometnega načrtovanja.

Podatki ankete za splošno javnost o potovalnih navadah so pokazali, **da javnost podpira izvedene ukrepe trajnostne mobilnosti**, med njimi v največjem deležu podpirajo ureditev krožišč (90,2 %) **in ukrepe trajnostne mobilnosti nove OCPS**, med njimi v največjem deležu podpirajo boljše pogoje za hojo in kolesarjenje v okolici šol in delovnih mest (91 %).

Ključni izzivi:

- vključevanje javnosti,
- vključevanje ključnih deležnikov,
- sodelovanje sektorjev na občini,
- zagotavljanje politične podpore,
- zagotavljanje financiranja.



Priložnosti:

- Vključevanje javnosti z javnimi razpravami, anketami, delavnicami, v sklopu ETM ipd.
- Vključevanje ključnih deležnikov z javnimi razpravami, delavnicami, anketami.
- Aktivno vključevanje vodstva občine v proces priprave OCPS.
- Vključevanje ukrepov OCPS pri pripravi proračuna občine.

Prioriteta: Zagotovitev financiranja in vključevanje javnosti.

Povezava s cilji OCPS:

Celostno prometno načrtovanje podpira **celostni razvoj občine** in omogoča **boljšo kakovost bivanja, več aktivnosti** in posledično **bolj zdrave prebivalce**, pozitivne učinke na okolje in zdravje, manj onesnaževanja, manj zastojev, privlačnejšo podobo, uspešnejšo skupnost, izboljšano **mobilnost in dostopnost, večjo prometno varnost**, nižje stroške za mobilnost, nižanje prevozne revščine, nove politične vizije, spreminjanje potovalnih navad, učinkovito naslavljanje obveznosti ter nenazadnje olajšan dostop do sredstev za naložbe v promet. S tem lahko uresničimo vse zgoraj naštete cilje.

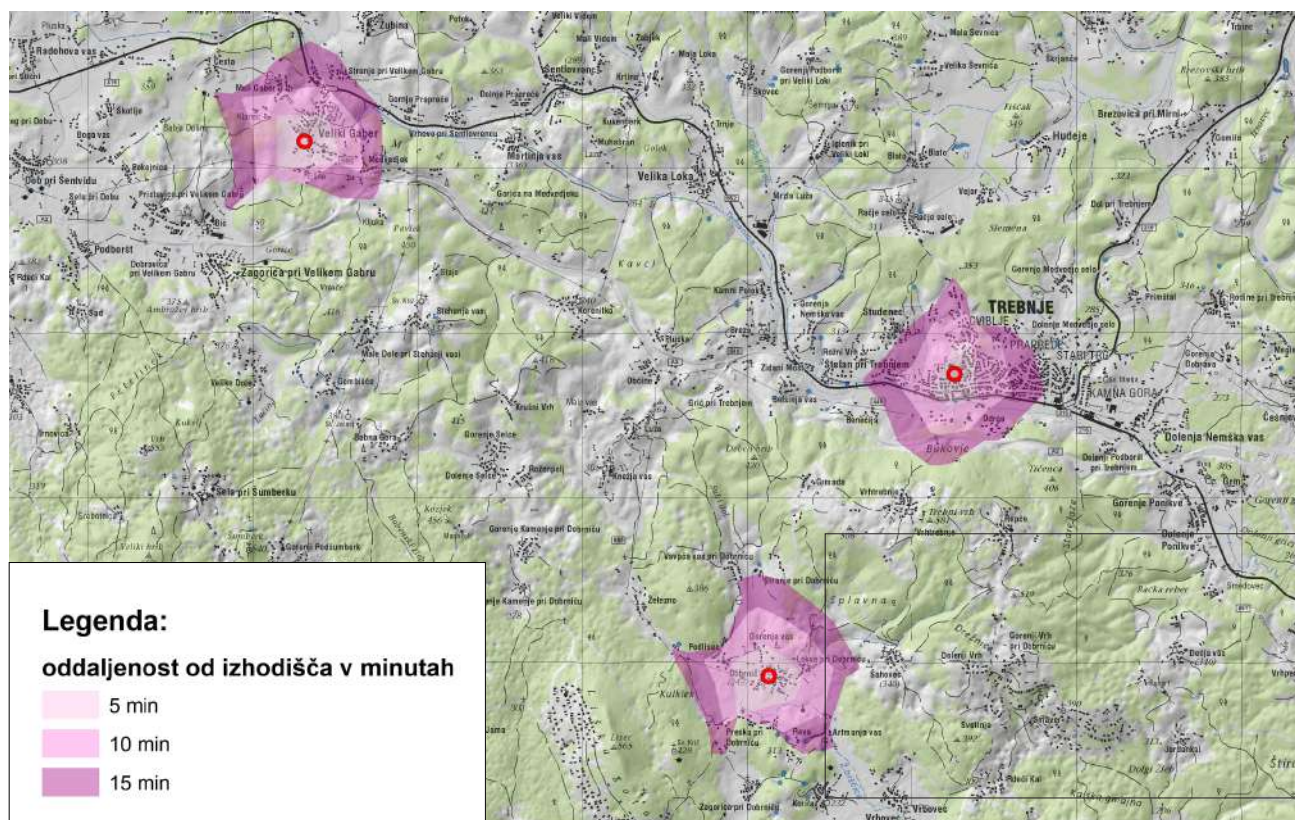


HOJA



Potencial za hojo je velik. Razen Trebnjega so celotna območja naselij dostopna v času 15 minut ali manj. Tudi velik del Trebnjega je iz središča mesta dostopen v 15 minutah, izjema sta zahodni in jugovzhodni del mesta. Središča naselij ležijo na nižinskih predelih, zato relief za hojo ne predstavlja ovire. V Trebnjem je iz središča v 10 minutah hoje dosegljiva večina javnih storitev: pošta, banka, trgovina, zdravstveni dom, občina, osnovna šola, železniška in avtobusna postaja itd. Občina Trebnje ima dobro oceno na lestvici kakovosti zraka, kar pomeni, da za nobeno skupino ljudi ni omejitev za gibanje na prostem.

Anketa o potovalnih navadah zaposlenih je pokazala, da 12,1 % anketiranih zaposlenih živi na razdalji do 2 km od doma do dela, kar je primerna razdalja za hojo, v službo jih hodi 7,1 %, potencial za povečanje deleža hoje med zaposlenimi je 5 %. 27 % anketiranih otrok v osnovno šolo pride peš, s kolesom se v šolo ne pripelje nihče. Rezultati ankete na državni ravni (na platformi Kako hodimo v šolo?) kažejo, da obstaja velik razkorak med željami in dejanskimi prihodi v šolo peš ali s



Slika 1: Peš dostopnost v naseljih Trebnje, Dobrnič in Veliki Gaber (Podlogi: Državna topografska karta 2014-2023, GURS in spletni Lidar hillshade (<https://gis.arso.gov.si/arcgis/services>), MOPE ARSO; narejeno s programom QGIS).



kolesom. Aktivno (peš, s kolesom ...) si v šolo želi hoditi 72 % otrok, a jih na ta način hodi samo 37 %, v občini Trebnje le 27 %, torej manj kot je slovensko povprečje.

Glede na kordonsko štetje so pešci predstavljali 3,5 % potnikov.

Rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo, da večina vprašanih poti do 1 km že sedaj opravlja peš (57 %), od 207 anketirancev je 25 takih, ki poti do 1 km ne opravljajo peš, a bi jih, če bi bile poti urejene in varnejše. Tu se kaže potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 1 km vsaj za 12 %. Dodaten potencial za povečanje deleža hoje se kaže tudi pri omejevanju parkiranja, a le za 1,5 %.

Ključni izzivi:

- Izkoristiti potencial za hojo, ki se ponuja v Trebnjem ter povečati delež aktivno potujočih potnikov.
- Povečati varnost pešcev.
- Zagotoviti urejene poti za pešce.

Priložnosti:

- Promocija pešačenja za povečanje deleža pešcev in izkoristiti potencial za hojo.
- Z ureditvami, ki povečujejo varnost pešcev, spodbuditi uporabo tega potovalnega načina.
- Spodbuda zdravega življenjskega sloga in gibanja.
- Potencial za povečanje deleža hoje med zaposlenimi glede na oddaljenost doma od zaposlitve je 5 %.
- Z zagotovitvijo varnih in urejenih poti za pešce je potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 1 km 12 %.

Prioriteta: Zagotovitev varnih in urejenih pešpoti ter promocija pešačenja.

Povezava s cilji OCPS:

S spodbujanjem hoje omogočamo **bolj zdravo in aktivno življenje**, boljšo **dostopnost**, spreminjanje potovalnih navad, **večjo kakovost bivanja**, manj onesnaženja, hrupa, privlačnejšo podobo in večjo socialno vključenost. Z urejenimi površinami za pešce **izboljšujemo prometno varnost**. Vse to prispeva k **celostnemu razvoju** občine.

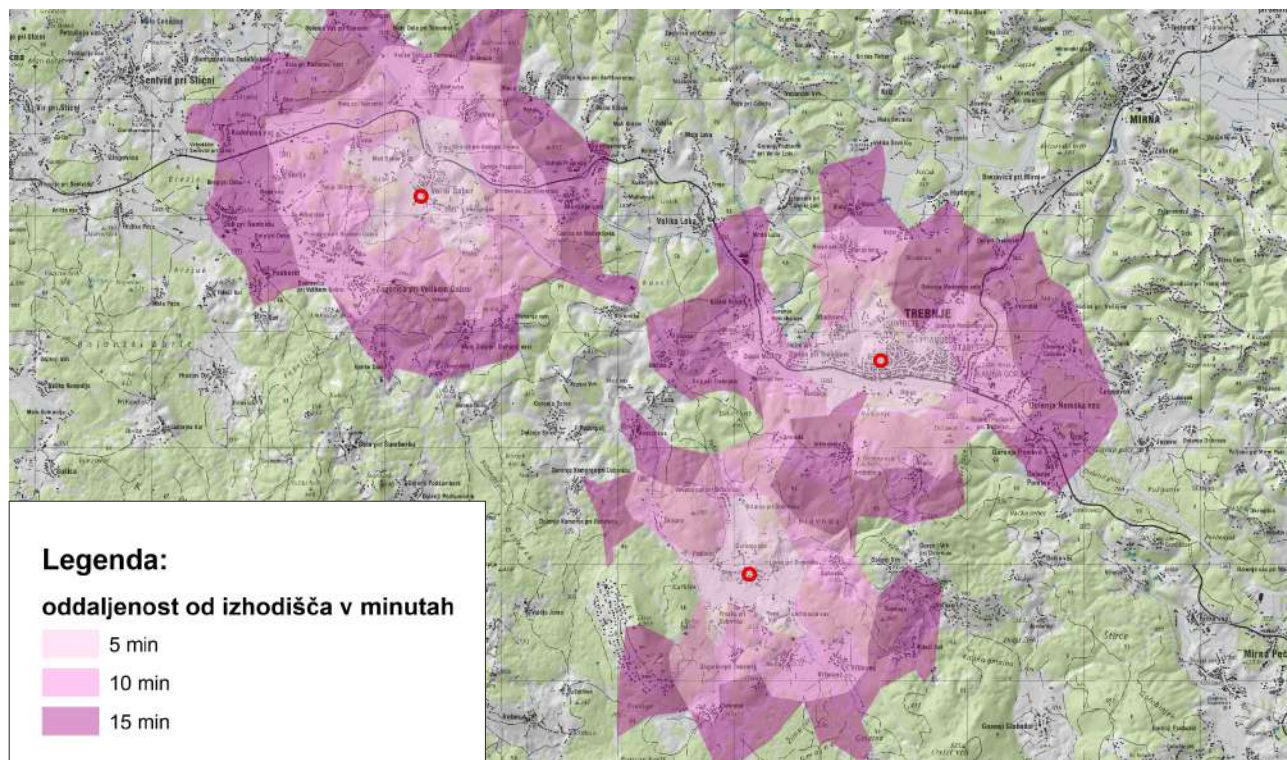
KOLESARJENJE



Zaradi večje hitrosti je s kolesom v 15 minutah dosegljivo veliko večje območje kakor s hojo. Večji del mesta Trebnje je tako s kolesom dostopen v 5 minutah, v 10-15 minutah pa so dostopna že sosednja naselja. Glavne cestne povezave naselij so razgibane, med naseljema Trebnje in Veliki Gaber relief ne predstavlja ovire za kolesarjenje, medtem ko je med naseljema Trebnje in Dobrnič teren bolj razgiban. Vse pomembne javne storitve v Trebnjem je moč doseči v 5 minutah kolesarjenja, iz sosednjih naselij je Trebnje s kolesom dostopno v 20 (Dobrnič) ali več kot 30 minutah (Veliki Gaber). Izziv, ki so ga naslovili že v aktualni strategiji, so manjkajoče, prekinjene in slabo urejene kolesarske povezave, a vsi ukrepi še niso bili izvedeni, zato so ukrepi za zvišanje trenutnega nizkega deleža kolesarjev, kot so dopolnitev manjkajočih odsekov kolesarskega omrežja, postavitve kolesarnic ipd., vključeni tudi v novo strategijo.

Anketa o potovalnih navadah zaposlenih je pokazala, da je 14,6 % anketiranih zaposlenih od doma do dela oddaljenih od 2 do 5 km, kar je primerna razdalja za kolesarjenje, v službo jih kolesari 0,8 %, potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi je 13,8 %.

Rezultati ankete med osnovnošolci so pokazali, da učenci v šolo ne prihajajo s kolesom, tu je ob izboljšanju pogojev za kolesarjenje velik potencial za spremembo potovalnih navad.





Glede na kordonsko štetje so kolesarji predstavljali 0,3 % potnikov.

Anketa za splošno javnost o potovalnih navadah kaže, da poti do 3 km s kolesom opravlja 14 % anketirancev, glede na rezultate ankete bi lahko delež kolesarjev povečali za 15 %, če se poti uredi in zagotovi večjo varnost. Če se postavi še več postaj v sistemu za izposajo e-koles, da bi bilo več varnih javnih kolesarnic v središču občine in da bi bila varna javna kolesarnica na železniški in avtobusni postaji, bi se lahko glede na rezultate ankete delež kolesarjev povečal še za 10 %.

Ključni izzivi:

- Izkoristiti potencial za kolesarjenje, ki se ponuja v Trebnjem, ter povečati delež aktivno potujočih potnikov.
- Povečati varnost kolesarjev.
- Zagotoviti urejene poti za kolesarje.

Priložnosti:

- Promocija kolesarjenja za povečanje deleža kolesarjev in izkoristiti potencial za kolesarjenje.
- Z ureditvami, ki povečujejo varnost kolesarjev, spodbuditi uporabo tega potovalnega načina.
- Spodbuda zdravega življenjskega sloga in gibanja.
- Potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi glede na oddaljenost doma od zaposlitve je 13,8 %.
- Z zagotovitvijo varnih in urejenih poti za kolesarje je potencial za povečanje deleža kolesarjenja na razdaljah do 3 km 15 %.

Prioriteta: Zagotovitev varnih in urejenih kolesarskih poti ter promocija kolesarjenja.

Povezava s cilji OCPS:

Kolesarjenje omogoča, da so prebivalci **aktivni in bolj zdravi**, imajo **večjo kakovost življenja**, kolesarjenje prispeva k čistejšemu okolju ter nižjim stroškom za mobilnost, z urejenimi kolesarskimi povezavami se **izboljšuje dostopnost** in **povečuje varnost kolesarjev**, kar vodi v spremembe potovalnih navad prebivalcev. Vse to prispeva k celostnemu razvoju občine.

JAVNI POTNIŠKI PROMET

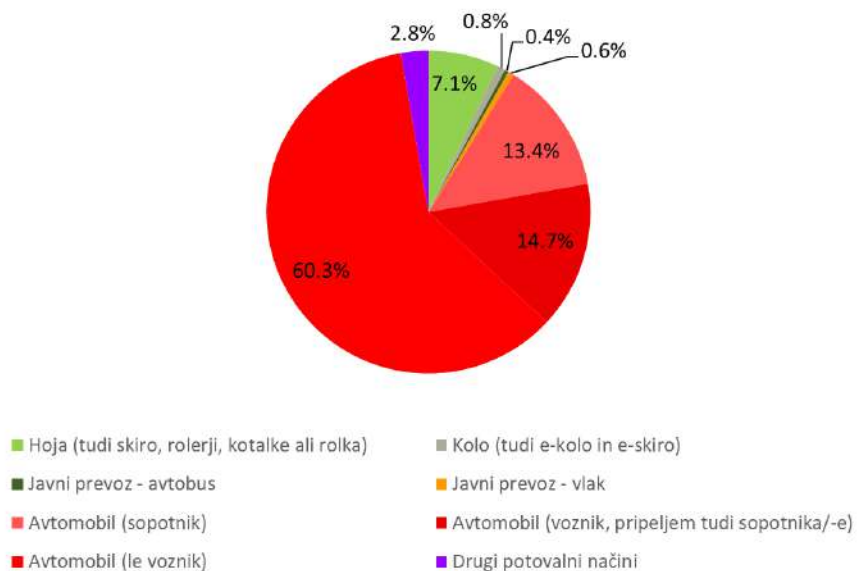


Javni potniški promet je v občini vzpostavljen, a je kot potovalni način še vedno zastopan v precej majhnem deležu. Rezultati analize stanja javnega potniškega prometa v občini kažejo na priložnost ozaveščanja prebivalcev o koristih javnega potniškega prometa ter jih za njegovo uporabo spodbujati in navdušiti. Potrebno bi bilo povečati frekvenco voženj JPP, vzpostaviti povezave JPP tam, kjer jih ni, ter omogočiti javni potniški prevoz čim več prebivalcem tudi izven mesta Trebnje (prevozi na klic, car sharing ...) in se z vsem tem boriti proti prevozni revščini.

Delež prebivalcev občine Trebnje, ki leta 2023 v radiju 1 km zračne razdalje od svojega bivališča niso imeli aktivnega postajališča JPP, je 40-50 %. Oddaljenost avtobusnih postajališč v mestu Trebnje je zadovoljiva, med manjšimi naselji in vasmi imajo avtobusna postajališča le nekatera. Izziv je zagotoviti primerljivo dostopnost do JPP po celotnem območju občine.

Ob delavnikih so primerne* avtobusne povezave glede na število parov voženj med Trebnjem in Novim mestom (38 parov voženj), avtobusne povezave z ostalimi analiziranimi naselji (Ljubljana, Žužemberk, Mokronog) so zadovoljive*. V času šolskih počitnic so avtobusne povezave med Trebnjem in analiziranimi naselji Ljubljana, Novo mesto, Mokronog in Žužemberk primerne. Ob nedeljah so avtobusne povezave

Delež uporabe potovalnih načinov za poti na delo



* OB DELAVNIKIH: 23 – primerno oz. 8 – zadovoljivo število parov voženj.
 OB NEDELJAH: 8 - primerno oz. 4 – zadovoljivo število parov voženj
 (vir: Dostopnost do avtobusnih postajališč, Gabrovec, Bole, 2006)



med Trebnjem in Ljubljano ter Trebnjem in Novim mestom primerne, medtem ko so avtobusne povezave med Trebnjem in Žužemberkom neprimerne, med Trebnjem in Mokronogom pa ob nedeljah avtobusnih povezav ni.

Vlak v primerjavi z avtomobilom ali avtobusom časovno ni konkurenčen na razdalji Trebnje–Ljubljana, priložnost za spremembe potovalnih načinov se kaže na relacijah Trebnje–Sevnica in Trebnje–Novo mesto, kjer so razlike potovalnih časov manjše.

Javni potniški promet za pot na delo uporablja 1 % anketiranih zaposlenih, delež tistih, ki za pot na delo premagujejo razdaljo večjo od 5 km, je 73,4 %, potencial za povečanje deleža uporabe javnega prevoza med zaposlenimi je kar 72,4 %.

Ankete v osnovnih šolah so pokazale, da 39 % otrok prihaja v osnovno šolo s šolskim avtobusom, kar je spodbudno, saj je delež otrok, ki v šolo prihaja z JPP, višji od tistega, ki kot potovalni način uporabljajo avtomobil (34 %).

Glede na podatke kordonskega štetja je le 11,3 % potnikov potovalo z avtobusom.

Podatki ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo, da anketiranci JPP uporabljajo v zelo malem deležu (vlak do 3,6 %; avtobus do 5,1 %).

Ključni izzivi:

- Povečati frekvenco voženj javnega potniškega prometa.
- Povečati delež uporabe javnega potniškega prometa.
- Zagotoviti primerno opremljena postajališča.

Priložnosti:

- Promocija za povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa.
- Promocija brezplačnih prevozov za starejše.
- Izboljšati ponudbo javnega potniškega prometa.
- S primerno urejenimi postajališči in dostopi do postajališč spodbuditi uporabo tega potovalnega načina.
- Potencial za povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa med zaposlenimi glede na oddaljenost doma od zaposlitve je kar 72,4 %.



Prioriteta: Zagotovitev primerno urejenih postajališč, izboljšanje ponudbe ter promocija javnega potniškega prometa.

Povezava s cilji OCPS:

Večja uporaba javnega potniškega prometa je odvisna od dobre povezanosti naselij in primerne pogostosti voženj. JPP omogoča nižje stroške mobilnosti in s tem nižji delež prevozne revščine, kar **izboljšuje dostopnost, spodbuja aktivnost**, hkrati zagotavlja **večjo varnost** in kakovost bivanja, omogoča **večjo socialno vključenost** ter vpliva na spreminjanje potovalnih navad. Večja uporaba javnega potniškega prometa pomeni manj gneče, zastojev, onesnaženja, s čimer se oblikujejo **za življenje prijetnejši prostori po meri ljudi**.



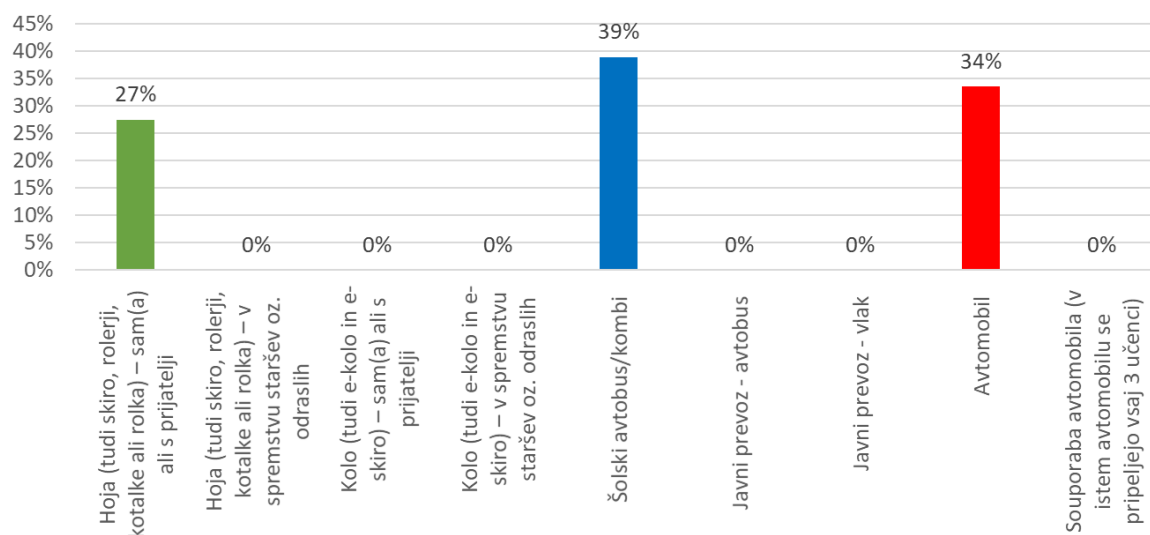
MOTORNI PROMET



Avtomobilski promet je kot potovalni način v občini Trebnje najbolj pogost način potovanja. Občina si prizadeva izboljšati prometne razmere z nadgradnjo in vzdrževanjem cestnega omrežja, umirjanjem motoriziranega prometa, upravljanjem mirujočega prometa ter izvajanjem promocijskih in izobraževalnih dejavnosti o varnosti v prometu. Zaradi razpršene poselitve in razgibanega terena izziv predstavlja osebni avtomobil v bolj oddaljenih krajih, kjer je pričakovati, da bo tudi v prihodnje glavno prevozno sredstvo. Tu se kaže priložnost tako spremljanja razvoja na področju okolju prijaznih pogonov in spodbujanja njihove uporabe kot tudi za nadaljevanje s projektom Prostofer ter spodbudo k souporabi vozil. Največja priložnost za zmanjšanje deleža potovanj z avtomobilom se ponuja pri krajših potovanjih, ki bi jih lahko opravili peš ali s kolesom. Z motiviranjem in spremembo miselnosti je smiselno začeti že pri majhnih otrocih, saj tako razvijejo bolj trajnostne potovalne navade, hkrati pa motivirati tudi ostalo populacijo.

Glede na rezultate ankete za splošno javnost o potovalnih navadah anketirani, ne glede na to, kam potujejo, izmed vseh potovalnih načinov v največjem deležu uporabljajo avtomobil: do storitev v občini Trebnje jih z avtomobilom potuje 77,6 % (na trajnostni način jih potuje 20,1 %), kljub temu, da je 60,4 % anketirancev od storitev v občini Trebnje oddaljenih manj kot 5 km.

Način prihoda v osnovno šolo



Grafikon 2: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo, 13. 6. 2024



Anketa o potovalnih navadah zaposlenih je pokazala, da je delež tistih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom, 88,4 %.

Iz podatkov kordonskega štetja je razvidno, da je največ potnikov potovalo z osebnim avtomobilom (79 %), kar je priložnost za spodbudo prehoda na bolj trajnostne oblike mobilnosti. Več prometa je bilo popoldanskem času, a večjih razlik med deleži potovalnih načinov ni zaznati, prevladujejo osebni avtomobili (več kot 80 %). Povprečna zasedenost osebnih avtomobilov je glede na podatke kordonskega štetja znašala 1,28 osebe na vozilo.

Delež otrok, ki se v osnovno šolo pripelje z avtomobilom, je glede na izvedeno anketo v osnovnih šolah junija 2024 znašal 34 %.

Tovorni promet do gospodarske cone v Trebnjem poteka po cestnemu omrežju pretežno izven poselitvenega območja in ne predstavlja posebne ovire pri pretočnosti prometa in varnosti za druge udeležence v prometu.

Dostop tovornih vozil do gospodarskih con, lociranih na zahodnem delu občine Trebnje, pa je neprimeren. Vsa tovorna vozila morajo uporabljati vzhodni avtocestni priključek in skozi center naselja Trebnje po regionalni cesti nadaljevati vožnjo do gospodarskih con skozi poseljena območja. Še bolj problematična so tovorna vozila, ki prihajajo iz smeri severovzhoda in kljub prepovedi tovornega prometa (zaradi bolj zveznega poteka ceste) vozijo skozi celotno jedro mesta Trebnje. Ustrezen dostop za tovorna vozila do gospodarskih con na zahodnem delu občine bo zagotovljen z gradnjo predvidene nove cestne povezave na zahodni strani naselja Zidani most (predvideno je tudi izvennivojsko križanje z železniško progo).

Ključni izzivi:

- Zmanjšati delež motornega prometa.
- Upravljanje in zmanjšanje ponudbe parkiranja.
- Ustvarjanje manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni promet v naseljih.
- Zagotavljanje večje prometne varnosti z ukrepi za umirjanje prometa.



Priložnosti:

- Promocija drugih potovalnih načinov in posledično zmanjšanje deleža uporabe motornega prometa .
- Uvedba parkirne politike in nadzor nad parkiranjem.
- Vzpostavljane območij umirjenega prometa.
- Omejevanje hitrosti na kritičnih območjih.

Prioriteta: Zmanjšanje deleža uporabe motornega prometa in ustvarjanje manj ugodnih pogojev za motorni promet.

Povezava s cilji OCPS:

Z vzpostavitvijo ustrezne podporne infrastrukture za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet ter ozaveščanjem o trajnostni mobilnosti se lahko delež avtomobilskega prometa zmanjša in hkrati **povečata prometna varnost in dostopnost**. Z zmanjšanjem deleža avtomobilskega prometa se zmanjšajo delež motorizacije v občini in stroški za mobilnost, hkrati to vpliva na boljšo kakovost zraka, bolj zdravo življenjsko okolje in **višjo kakovost bivanja**, prebivalci so lahko **bolj aktivni in zdravi**. Tako se ustvarijo možnosti za spreminjanje potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti in **celostnega razvoja občine**.



06

Strateška vodila in ciljne vrednosti

Občinska celostna prometna strategija občine Trebnje vključuje pet stebrov celostnega prometnega načrtovanja: celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet. Povzetek sprememb, ki jih želimo doseči v posameznem stebru OCPS, opredeljujejo strateška vodila. Upoštevan je razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji. Vsako vodilo je opremljeno s kvantifikacijo ambicij.



1. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	• Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. • Bolj zdravi in aktivni prebivalci. • Izboljšanje celostnega razvoja občine. • Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti. • Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	Povečati delež trajnostnih potovalnih načinov in s tem zmanjšati delež motornega prometa s promocijo trajnostne mobilnosti ter z zagotavljanjem boljših pogojev za pešce, kolesarje, JPP in hkrati manj ugodnih pogojev za motorni promet.	• Vsakoletno vključevanje ukrepov OCPS v pripravo občinskega proračuna. • Vključevanje v medobčinske sestanke in projekte s področja celostnega prometnega načrtovanja. • Povečati delež izvedenih ukrepov v sklopu celostnega prometnega načrtovanja.

2. STEBER: Hoja

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 HOJA	• Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. • Bolj zdravi in aktivni prebivalci. • Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.	Povečati delež hoje na glavnih prometnicah, pri poteh na delo in v šolo s promocijo hoje, z urejenimi površinami za pešce ter zagotavljanjem večje varnosti pešcev.	• Povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 3,5 %). • Povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 30 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 27 %). • Povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih, na 30 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 27 %). • Povečati delež hoje pri poteh na delo na 11 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 7,1 %). • Zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženiimi pešci na največ 1 % (izhodiščna vrednost leta 2022 je 2,2 %).

3. STEBER: Kolesarjenje

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 KOLESARJENJE	• Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. • Bolj zdravi in aktivni prebivalci. • Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.	Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah, pri poteh na delo in v šolo s promocijo kolesarjenja, z urejenimi površinami za kolesarje, zagotavljanjem večje varnosti kolesarjev, s sistemom izposoje koles ter z ustreznimi parkirišči za kolesa in s kolesarnicami.	• Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini vsaj na 5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,3 %). • Povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0 %). • Povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,8 %). • Zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji na največ 0,2 % (izhodiščna vrednost leta 2022 je 0,5 %).

4. STEBER: Javni potniški promet

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 JAVNI POTNIŠKI PROMET	- Izboljšanje celostnega razvoja občine. - Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti. - Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah, pri poteh na delo in v šolo z izboljšanjem ponudbe JPP, s promocijo uporabe JPP, z izdelavo mobilnostnih načrtov, zagotovitvijo večje varnosti z ureditvijo avtobusnih postajališč ter s promocijo brezplačnih prevozov za starejše kot alternativne rešitve za območja razpršene poselitve z namenom zmanjševanja prevozne revščine.	- Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah v občini vsaj na 15 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 11,3 %). - Povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripelje z avtobusom ali s kombijem, na 42 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 39 %). - Povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 8 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 1 %). - Povečati število brezplačnih prevozov za starejše, št. voženj, na vsaj 300 (izhodiščna vrednost leta 2022 je 203).

5. STEBER: Motorni promet

Steber	Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
 MOTORNI PROMET	- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. - Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.	Zmanjšanje deleža motornega prometa s promocijo trajnostne mobilnosti, z upravljanjem in zmanjšanjem ponudbe parkiranja, mobilnostnimi načrti, ustvarjanje manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni promet v naseljih ter zagotavljanje večje prometne varnosti z ukrepi za umirjanje prometa, znižanja hitrosti in delavnicami na temo večje prometne varnosti.	- Zmanjšati delež motornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 70 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 79 %). - Zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripelje z avtomobilom, na 28 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 34 %). - Zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripelje z avtomobilom, na 80 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 88,4 %). - Zmanjšanje tranzitnega tovornega prometa prek urbanega središča Trebnje na največ 1,5 % (izhodiščna vrednost deleža lažjih in težjih tovornih vozil je 3,6 %).





Akcijsko-finančni načrt



Oblikovane so okoljsko in finančno sprejemljive rešitve urejanja prometa, ki se med seboj povezujejo, nadgrajujejo in dopolnjujejo. Izdelan nabor ukrepov uravnoreženo naslavlja vse potovalne načine.

Akcijsko-finančni načrt po posameznih stebrih OCPS povzema cilje, ciljne vrednosti in strateška vodila ter vsebuje seznam izbranih ukrepov, združenih v svežnje. Občina bo aktivnosti izvajala v naslednjem sedemletnem obdobju (2025–2032), opredeljeni so stroški, zahtevnost izvedbe, nosilci, rok izvedbe. Vire **financiranja ukrepov** zagotovi Občina Trebnje. Morebitno sofinanciranje s strani pristojnih ministrstev ali drugih virov je označeno v stolpcu viri financiranja in z opombami v tabelah pri posameznih ukrepih glede na pogoje javnih razpisov za dodelitev sredstev.



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Sveženj 1: Izvajanje in posodobitev OCPS

Občina Trebnje je že leta 2017 s sprejetjem Celostne prometne strategije občine Trebnje spremenila principe pri načrtovanju prometa v bolj trajnostne ter si vsakoletno z izvajanjem ukrepov CPS občine Trebnje ter njihovim vključevanjem v občinski proračun prizadevala dosegati zastavljene cilje. Po 7-letnem izvajanju OCPS se pristopi k pripravi naslednje generacije Občinske celostne prometne strategije.

SVEŽENJ 1

Z zastavljenim sistemom urejanja prometa bo Občina Trebnje nadaljevala tudi s prenovljeno strategijo (OCPS Trebnje). Ključnega pomena za njen uspeh je aktivno vključevanje javnosti, saj lahko le s sodelovanjem občanov zagotovimo, da bodo ukrepi prilagojeni njihovim dejanskim potrebam in dobro sprejeti. Vzpostavi se sistem spremljanja pobud in predlogov tudi na digitalen način.

Način spremljanja kazalnikov izvedbe in učinka ter poročanje ministrstvu opredeljuje Načrt spremljanja kazalnikov OCPS Trebnje. Redno spremljanje kazalnikov OCPS bo zagotovilo pomembne podatke in usmeritve za posodobitev OCPS.

Sveženj 2: Krepitev občinske uprave

Izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti je redna aktivnost in eden izmed osnovnih pogojev za uspešno izvajanje trajnostne mobilnosti.

SVEŽENJ 2

Spremljanje in vključevanje pri evropskih projektih (npr. vključevanje v projekte za pametna mesta, ki vključujejo tudi ukrepe digitalizacije na področju prometa, ...) ponuja nova spoznanja o inovativnih pristopih in krepí povezovanje ter medsebojno sodelovanje.

Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja

Upoštevanje principov trajnostne mobilnosti, aktualno spremljanje novih pristopov in praks v vseh oddelkih Občine Trebnje ter integracija ukrepov OCPS v prostorske akte so gonilna sila razvoja in pot do prostorov po meri človeka ter boljše kakovosti bivanja.

SVEŽENJ 3

Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti

Za uspešno izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti bo Občina Trebnje aktivno nadaljevala s promocijskimi, ozaveševalnimi in izobraževalnimi akcijami ter z vključevanjem v projekte EU na temo trajnostne mobilnosti, prostorski in prometni razvoj bo potekal sočasno in integrirano, dejavnosti se bodo umeščale smiselno in premišljeno, spodbujala se bo izdelava mobilnostnih načrtov tako javnih ustanov kot tudi drugih gospodarskih subjektov.

SVEŽENJ 4

1. STEBER: Tabela ukrepov - celostno prometno načrtovanje

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Izvajanje in posodobitev OCPS					
1.1 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MzI*	1.000 €/leto	majhna	OTR in zunanji izvajalec	2028, 2030 in 2032	* zahtevano po pogodbi s pristojnim ministrstvom
1.2 Posodobitev OCPS	50.000 €*	srednja	OTR in zunanji izvajalec	2032	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.3 Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov*	1.000 €/leto	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
1.4 Priprava uravnoteženega proračuna za naložbe v posamezne potovalne načine	brez	srednja	OTR	letno	
Sveženj 2: Krepitev občinske uprave					
2.1 Redno vključevanje v projekte EU o inovativnih rešitvah trajnostne mobilnosti	brez	srednja	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
2.2 Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	5.000 €	majhna	OTR	redna aktivnost	
Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja					
3.1 Integracija ukrepov OCPS v prostorske akte	2.000 €*	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* v okviru priprave prostorskih aktov
3.2 Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v načrtovanje drugih sektorjev v OTR	2.000 €	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti					
4.1 Promocijske, ozaveševalne in izobraževalne akcije za vse stebre	2.000 €/leto*	srednja	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
4.2 Smiselno in premišljeno prostorsko umeščanje dejavnosti	2.000 €	srednja	OTR	ob pripravi prostorskih aktov	
4.3 Izdelava mobilnostnih načrtov	7.000 €/mobilnostni načrt	srednja	OTR, javne ustanove in večji zaposlovalci	do leta 2030	

OTR – Občina Trebnje, EU – Evropska unija

HOJA

Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo

Temeljna osnova prihodnjega izboljševanja infrastrukture za pešce je zagotovitev sklenjene mreže pešpoti z gradnjo novih odsekov, dograditvijo manjkajočih odsekov in prenovo obstoječe infrastrukture za hojo. Sistematično se bodo odpravljale ovire, nevarni odseki in lokacije ter urejale nove varne peš poti za vse (povezave ob vodah, glede na možnosti tudi ločene od vozišča, ozelenitev posameznih odsekov, ...). Primeri nekaterih ukrepov: preučitev možnosti umestitev površin za pešce, označevanje, postavljanje ograj, javne razsvetljave, odprava nevarnih mest, širitve pločnikov, odprava ovir za gibalno ovirane, ...

SVEŽENJ 1

Za posamezne ureditve je že pripravljena projektna dokumentacija (izgradnja pločnika ob Temeniški poti v Trebnjem, na Račjem selu, ob regionalni cesti Žužemberk–Pluska v kraju Občine, ob regionalni cesti Trebnje–Mokronog, na Ulici talcev, proti železniški postaji Trebnje, ...). Načrtovano je urejanje varnih šolskih poti in dostopov do vrtcev. Poleg tega se bo strmelo k preureditvi obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor po meri ljudi (pretlakovanje, urejanje zelenih površin, urejanje površin za pešce, sprememba uličnih profilov, ...).

Nadaljevalo se bo z rednim vzdrževanjem površin in infrastrukture za pešce. Učinkovitost ukrepov: +++

Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje

SVEŽENJ 2

Promocijske in izobraževalne aktivnosti bodo potekale redno za vse ciljne skupine prebivalstva. Za otroke v vrtcih in šolah ter posledično njihove starše bodo potekale aktivnosti v sklopu akcij ETM, kot so pešbus, bicivlak, prometni zajček in kokoška, za ostale ciljne skupine bodo organizirane dejavnosti z argumenti zdrave koristi hoje. Učinkovitost ukrepov: ++

2. STEBER: Tabela ukrepov - hoja

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo					
1.1 Ureditev varnih šolskih poti in dostopov do vrtcev	2.000.000 €*	velika	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2032	*sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.2 Sistematično odpravljanje ovir, nevarnih odsekov in lokacij ter ureditev novih varnih peš poti za vse	3.000.000 €*	velika	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.3 Prenove obstoječe infrastrukture za hojo: širitve pločnikov, obnove obstoječih pločnikov, tlakovanja trgov ...	2.000.000 €*	velika	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.4 Zagotovitev sklenjene mreže pešpoti: gradnje novih odsekov, dograditve manjkajočih odsekov	1.500.000 €*	velika	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.5 Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce*	150.000 €/leto	srednja	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* vključuje tudi zimsko službo
1.6 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v naseljih v kakovosten javni prostor*	700.000 €	velika	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2032	* ukrep zapisan tudi v stebru kolesarjenje
Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje					
2.1 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke	5.000 €/leto	majhna	OTR, OŠ in vrtci ter zunanji izvajalec	redna aktivnost	*sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
2.2 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle	4.000 €/leto	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	*sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva

OTR – Občina Trebnje, OŠ – osnovne šole

KOLESARJENJE

Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav

SVEŽENJ 1

Pomemben prispevek k izboljšanju infrastrukture za kolesarje in dvigu trenutno nizkega deleža kolesarjev bo zagotovljen z urejanjem sklenjene mreže kolesarskih poti, tako z gradnjo novih odsekov, kot dograditvijo manjkajočih odsekov (glede na možnosti ločeno od vozišča, povezave ob vodah, sprememba uličnih profilov, ozelenitev posameznih odsekov skupaj s spremljajočo kolesarsko infrastrukturo, umestitvijo signalizacije, usmerjevanjem kolesarjev, ...), primeri načrtovanih povezav: ob regionalni cesti R2-448/0220, R1-215/1490, R3-652/1457 (nekdanja cesta H1), v Industrijski coni Trebnje, kolesarske povezave v smeri občin Mirna, Mokronog, ...

Sistematično se bo odpravljalo nevarne odseke in lokacije za kolesarje (npr. ureditev javne razsvetljave na mestih, kjer poteka kolesarska povezava, glede na možnosti tudi ločene od vozišča, ...). Občina Trebnje bo z državo in regijo sodelovala pri vzpostavitvi državnih kolesarskih povezav. V naseljih se bo obstoječe prometne in parkirne površine preuredilo v kvaliteten javni prostor, npr. s pretlakovanjem površin, ureditvijo zelenih površin, ureditvijo površin za pešce in kolesarje, ... Preverila se bo postavitve točk za izposajo koles GONM, ki se bodo po potrebi premestile. Redno bo potekalo vzdrževanje infrastrukture za kolesarje, ki vključuje tudi zimsko službo. Učinkovitost ukrepov: ++++

Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje

SVEŽENJ 2

Pri ključnih ciljnih poteh v Trebnjem se bodo uredila parkirišča za kolesa vključno s servisnimi točkami, poleg tega tudi polnilnice za e-kolesa, izveden bo tudi nakup e-koles. Načrtovana je ureditev parkirišč za kolesa (stojala ali kolesarnice) pri ključnih ciljnih poteh v Trebnjem vključno s servisnimi točkami. Za zagotavljanje boljših pogojev za uporabo več različnih trajnostnih načinov mobilnosti pri vsakodnevni poteh se bo izvajalcem JPP podala pobuda glede prevoza koles. Učinkovitost ukrepov: +++

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja

SVEŽENJ 3

S ciljem, da bi kolesarjenje približali več ciljnim skupinam, bodo potekale promocijske in izobraževalne aktivnosti za vse generacije, sodelovalo se bo v nacionalnih kampanjah spodbujanja kolesarjenja. Še več vzpodbude pri kolesarjenju na vsakodnevni poteh se bo doseglo z občinskim podeljevanjem priznanja Kolesarjem prijazno podjetje in spodbujanjem uporabe sistema za izposajo koles GONM. Učinkovitost ukrepov: ++

3. STEBER: Tabela ukrepov - kolesarjenje

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav					
1.1 Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarje*	50.000 €/leto	srednja	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* vključuje tudi zimsko službo
1.2 Zagotovitev sklenjene mreže kolesarskih poti: gradnje novih odsekov, dograditve manjkajočih odsekov in rekonstrukcije obstoječih odsekov	3.000.000 €*	velika	OTR in zunanji izvajalec	do 2032	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.3 Sistematično odpravljanje nevarnih odsekov in lokacij za kolesarje	2.000.000 €*	velika	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.4 Sodelovanje občine z regijo in državo pri umestitvi državnih kolesarskih povezav	brez	srednja	OTR, DRSI	redna aktivnost	
1.5 Preveritev in po potrebi prestavitev obstoječih ter postavitve novih točk za izposajo koles GONM	30.000 €*	srednja	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2028	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.6 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v naseljih v kakovosten javni prostor*	700.000 €**	srednja	OTR	do leta 2028	* ukrep zapisan tudi v stebru hoja ** sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje					
2.1 Nakup električnih koles	50.000 €*	srednja	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2028	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
2.2 Ureditev polnilnic za električna kolesa	100.000 €*	srednja	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2028	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
2.3 Ureditev parkirišč za kolesa (stojala ali kolesarnice) pri ključnih ciljnih poteh v Trebnjem vključno s servisnimi točkami	90.000 €*	srednja	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2028	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
2.4 Pobuda izvajalcem JPP glede možnosti prevoza koles*	brez	majhna	OTR		* ukrep zapisan tudi v stebru JPP
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja					
3.1 Promocija (varnega) kolesarjenja otrok z organizacijo dogodkov	5.000 €*	majhna	OTR, OŠ in vrtci ter zunanji izvajalec	redna aktivnost	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
3.2 Sodelovanje v nacionalnih kampanjah spodbujanja kolesarjenja z vključevanjem kolesarskih klubov občine Trebnje	1.000 €	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.3 Občinsko podeljevanje certifikata Kolesarjem prijazno podjetje ter spodbujanje k pridobivanju certifikata	brez	majhna	OTR	redna aktivnost	
3.4 Spodbujanje (promocija) uporabe sistema za izposajo koles GONM	1.000 €	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

OTR – Občina Trebnje, EU – Evropska unija, JPP – javni potniški promet, DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, OŠ – osnovne šole

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Sveženj 1: Izboljšanje ponudbe JPP

V občini Trebnje je prepoznan velik potencial za povečanje uporabe javnega prevoza, potrebno je preučiti možnosti za njegov razvoj in okrepiti ter uskladiti sodelovanje različnih ponudnikov JPP.

Cilj večje uporabe javnega potniškega prometa bo dosežen, ko bo sistem javnega potniškega prometa oblikovan glede na potrebe prebivalcev, zato je potrebno zagotoviti boljše pogoje za uporabo JPP (zagotavljanje univerzalne dostopnosti do JPP tudi za gibalno ovirane, oprema postajališč JPP v občini, ureditev nadstrešnic in cestne razsvetljave, postavitve stojal za kolesa, označitev postajališč, objava ažurnih vozniških redov, uvedba novih linij JPP, ...). Zagotovile se bodo alternativne oblike prevozov za ranljive skupine za podeželska naselja v občini Trebnje (izven mesta Trebnje). V središču Trebnjega se bo uredilo večmodalno vozlišče, v sklopu katerega je predvidena tudi vzpostavitev sistema za lažji in ugodnejši nakup vozovnic JPP. Večmodalno vozlišče bo omogočalo odličen dostop za pešce, kolesarje, uporabnike javnega potniškega prevoza in avtomobile, omogočilo bo enostavno kombiniranje različnih načinov potovanja. Povezalo bo avtobusni in železniški promet, P&R parkirišče, izvedle se bodo kolesarnice, uredil se bo varen dostop tako za pešce kot kolesarje. V povezavi z zagotavljanjem ponudbe JPP tudi za kolesarje bo podana pobuda izvajalcem JPP za možnost prevoza koles. Za zaposlene v regijskih središčih bo Občina Trebnje nudila podporo pri vzpostavitvi novih linij JPP. Smiselna je integracija šolskih prevozov v sistem rednega javnega potniškega prevoza (primer dobre prakse - Občina Grosuplje: združevanje linij rednega in šolskega avtobusnega prevoza). Tako šole kot tudi občani so ukrep sprejeli s pozitivnimi odzivi, saj jim omogoča dodatne termine prevozov: na primer zgodaj zjutraj (prevoz na delo, prevoz dijakov v srednjo šolo ipd.) in pozno zvečer (pomembno na primer za dijake in študente za vračanje domov s študijskih obveznosti), ki brez združitve prevozov zaradi nerentabilnosti ne bi bili izvedljivi. Učinkovitost ukrepov: +++

SVEŽENJ 1

Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP

JPP je potrebno povezati z ostalimi trajnostnimi načini potovanja v uporabi in priročni sistem. Z informiranjem prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi JPP ter spodbujanjem in promocijo JPP, spodbujanjem uporabe brezplačnih prevozov za starejše in kombiniranega načina potovanja se bo ta oblika potovanja širila na vse večji krog uporabnikov. Pri oblikovanju OCPS za izboljšanje delovanja JPP je pomembno aktivno sodelovanje javnosti za usklajevanje vozniških redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami.

Učinkovitost ukrepov: ++

SVEŽENJ 2

4. STEBER: Tabela ukrepov - javni potniški promet

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Izboljšanje ponudbe JPP					
1.1 Okrepiti (regijsko) sodelovanje s SZ in avtobusnim prevoznikom	brez	srednja	OTR	redna aktivnost	
1.2 Zagotavljanje boljših pogojev za uporabo JPP	50.000 €*	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.3 Zagotavljanje alternativnih oblik prevozov za ranljive skupine	100.000 €*	srednja	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2032	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.4 Vzpostavitev sistema za lažji in ugodnejši nakup vozovnic JPP	20.000 €	majhna	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2032	
1.5 Pobuda izvajalcem JPP glede možnosti prevoza koles	brez	majhna	OTR	do leta 2026	* ukrep zapisan tudi v stebru kolesarjenje
1.6 Podpora občine pri vzpostavljanju linij za uporabo JPP za zaposlene v regijskih središčih	brez	majhna	OTR	do leta 2026	
1.7 Ureditev večmodalnega vozlišča v središču Trebnjega	2.000.000 €	velika	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2032	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.8 Integracija šolskih prevozov v sistem rednega javnega potniškega prevoza	2.000 €	srednja	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2027	
Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP					
2.1 Vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami	brez	srednja	OTR in zunanji izvajalec		
2.2 Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanj	5.000 €	majhna	OTR in javne ustanove	redna aktivnost	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
2.3 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše	5.000 €	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	

OTR – Občina Trebnje, EU - Evropska unija, JPP – javni potniški promet

MOTORNI PROMET

Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

SVEŽENJ 1

Občina Trebnje bo sledila ideji, da motorni promet naredi prostor trajnostnim oblikam mobilnosti, zato bo urejanje motornega prometa usmerjeno v omejevanje uporabe osebnega motornega prometa z upoštevanjem sodobnega življenjskega sloga in potrebe po vse večji mobilnosti ter učinkoviti in enakopravni dostopnosti, tudi s strateškim umeščanjem križišč in krožnih križišč v prometno omrežje in urbano okolje. Nadaljevalo se bo z rednim vzdrževanjem cestnega omrežja, poleg tega so bodo izvajale rekonstrukcije odsekov cest za povečanje varnosti za vse uporabnike cest.

Primeri načrtovanih ukrepov: preplastitev LC 426112 Veliki Gaber–Stranje, rekonstrukcija LC 425031 Trebnje–Repče, preureditev nadvoza čez železnico in R2-448, ureditev križišča med Rimsko cesto in Ulico talcev, ...). Strmelo se bo k prometnemu razbremenjevanju središča Trebnjega, tako osebnega kot tudi tovornega prometa (nova cestna povezava do večmodalnega vozlišča, prometna signalizacija, ...). Ustrezen dostop za tovorna vozila do gospodarskih con na zahodnem delu občine bo zagotovljen z gradnjo predvidene nove cestne povezave na zahodni strani naselja Zidani most (predvideno je tudi izvennivojsko križanje z železniško progo). Učinkovitost ukrepov: ++

Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa

SVEŽENJ 2

S ciljem oživitve javnih prostorov se bodo izdelale strokovne podlage za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejene hitrosti ter izvajali ukrepi za zmanjšanje hitrosti in povečanje varnosti za vse uporabnike prometnega sistema, ki vključujejo vzpostavitev grajenih (fizičnih) ovir, vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. vertikalna in horizontalna signalizacija, cone 30 ali 10). Učinkovitost ukrepov: +++

Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa

SVEŽENJ 3

Obstoječe prometne in parkirne površine v naseljih se bo preuredilo v kvalitetne javne prostore s pretlakovanjem, ureditvami zelenih površin in površina za pešce in kolesarje, ... Središča se bo razbremenilo motornega prometa, saj bodo parkirišča in prestopne točke za sopotništvo urejena na obrobjih naselij (tudi ob avtocestnih priključkih ter ob nekdanji hitri cesti H1). Izvajali se bodo ukrepi parkirne politike (časovno omejeno parkiranje, plačljivo parkiranje, ...) in dosleden nadzor kršitev parkirnega režima. V sklopu upravljanja mirujočega prometa so predvidene tudi postavitve polnilnic za električne avtomobile. Učinkovitost ukrepov: +++

Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu ter pobude

SVEŽENJ 4

Prebivalce se bo obveščalo o izvedenih ukrepih novih ureditev, za izboljšanje varnosti v prometu pa bodo potekale promocijske in izobraževalne akcije, prilagojene različnim skupinam uporabnikov, med drugim tudi osvežilni tečaji vožnje za starejše s poudarkom na novih ureditvah (krožišča, območja umirjenega prometa), ... Učinkovitost ukrepov: ++

SVEŽENJ 5

Sveženj 5: Zagotavljanje drugih storitev

Občina Trebnje si prizadeva za nakup električnih vozil ter uvedbo sistema elektronskih dovolilnic za mirujoči promet. Učinkovitost ukrepov: +

5. STEBER: Tabela ukrepov - motorni promet

Ukrep	Strošek občine (€)	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Viri financiranja in opombe
Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
1.1 Redno vzdrževanje cestnega omrežja	800.000 €	srednja	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
1.2 Strategija umeščanja križišč in krožnih križišč v prometno omrežje in urbano okolje	20.000 €	srednja	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2026	
1.3 Prometno razbremenjevanje središča (osebni in tovorni promet)	600.000 €*	velika	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2030	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
1.4 Rekonstrukcija odsekov cest za povečanje varnosti za vse uporabnike cest	800.000 €*	srednja	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
Sveženj 2: Umirjanje motoriziranega prometa					
2.1 Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejene hitrosti	15.000 €	srednja	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2029	
2.2 Ukrepi za zmanjšanje hitrosti in povečanje varnosti za vse uporabnike	400.000 €*	srednja	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa					
3.1 Dosledno izvajanje nadzora kršitev parkirnega režima	20.000 €/letno	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.2 Izvajanje parkirne politike	10.000 €/letno	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
3.3 Ureditev parkirišč na obrobju naselij in prestopnih točk za sopotništvo	600.000 €*	velika	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2030	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
3.4 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v naseljih v kakovosten javni prostor	300.000 €*	srednja	OTR	do leta 2028	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
3.5 Postavitev polnilnic za električne avtomobile	20.000 €*	majhna	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2032	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu					
4.1 Aktivnosti za promocijo in večjo uporabo/sprejemanje izvedenih ukrepov (za parkiranje)	5.000 €	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	
4.2 Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu	5.000 €*	majhna	OTR in zunanji izvajalec	redna aktivnost	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
Sveženj 5: Zagotavljanje drugih storitev					
5.1 Nakup električnih vozil	80.000 €*	srednja	OTR	do leta 2032	* sofinanciranje EU in pristojnega ministrstva
5.2 Uvedba sistema elektronskih dovolilnic za mirujoči promet	15.000 €	majhna	OTR in zunanji izvajalec	do leta 2027	

OTR – Občina Trebnje, EU – Evropska unija

VIRI

- Anketa o poteh na delo v večje zaposlovalce v občini Trebnje, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Anketa o poteh učencev v osnovno šolo v občini Trebnje, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Trebnje, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Evropska komisija, 2011. Bela knjiga 2011, Načrt za enotni evropski prometni prostor - na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Bruselj, 2011.
- Evropska komisija, 2009, 2013, 2015, 2016 in 2021. EU energy and transport in figures - Statistical pocketbook.
- Evropska komisija, 2013. Urban Mobility Package.
- Intervjuji s ključnimi deležniki v občini Trebnje, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Inštitut za politike prostora, 2016. Trajnostna mobilnost v praksi.
- Javna agencija RS za varnost prometa, 2014. Primeri dobrih praks s področja varnega kolesarjenja v Evropi.
- Javne informacije Slovenije, ARSO - met, 2024.
- Kakovost zraka v Sloveniji v letu 2023, Agencija RS za okolje, Ljubljana 2024.
- Kordonsko štetje prometa v občini Trebnje, 2024. ACER Novo mesto, d.o.o.
- Marketa Pape, Služba Evropskega parlamenta za raziskave (EPRS), 2016. Moving cycling forward - A coordinated approach to cycling for local and regional authorities in the EU. EU, 2016.
- Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021).
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE, 2024).
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Sektor za urejanje prostora na lokalni ravni, 2013. Splošne smernice s področja razvoja poselitve.
- MNVP, UIRS, LUZ, 2024. Participativno urejanje odprtega javnega prostora s poudarkom na manjših krajih.
- MNVP, 2023. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050.
- MOP 2021. Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav.
- Občina Trebnje, 2017. Celostna prometna strategija občine Trebnje.
- Občina Trebnje, 2014. Občinski program varnosti občine Trebnje.
- Občina Trebnje, 2013. Odlok o OPN Občine Trebnje (UL RS, št. 50/13, 35/14-popr., 49/16, 14/18 – OROPN157, 72/18, 32/19 – OROPN57, 25/23 in 19/24).
- Občina Trebnje, 2019. Odlok o ureditvi mirujočega prometa v Občini Trebnje.
- Občina Trebnje, 2022. Lokalni energetske koncept občine Trebnje.
- Občina Trebnje, 2019. Strokovne podlage za parkirno politiko v Trebnjem z osnutkom odloka.
- MOPE, 2023. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana.
- MZI. Predlog načrta vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020-2025.
- MZI, Služba z trajnostno mobilnost in prometno politiko, 2018. Splošne smernice za področje trajnostne mobilnosti.

- MZI, 2022. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti - Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij. Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana.
- Pravilnik o spremembi Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 109/23 z dne 27.10.23).
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23 z dne 12.7.2023).
- RS, 2006. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo).
- RS, 2016. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (Nacionalni proram).
- Stroški mobilnosti, EU-STAT, 2022.
- UIRS, FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj, 2024. Prevozna revščina v republiki Sloveniji.
- UIRS, UM FGPA, 2019. Smernice za integracijo prostorskega in prometnega načrtovanja - preglog.
- UIRS, 2022. Prostorska analiza dostopnosti javnega potniškega prometa v Sloveniji.
- Vlada RS, 2015. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji o leta 2030 (Strategija).

Spletni viri:

- Blog (Drawing) Rings around the world. URL: <https://drowingrings.blogspot.com/2013/04/some-simple-economics-of-cycling.html>.
- Podatkovni portal SI-STAT, Statistični urad Republike Slovenije. URL: <https://pxweb.stat.si>.
- Prometne nesreče 2014-2023. Agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Podatkovni vir. URL: <https://avp.rs.si>.
- Spletna platforma Agromet. URL: <https://meteo.arso.gov.si>.
- Spletna platforma NIJZ. URL: <https://nijz.si>.
- Spletna platforma Nomago. URL: <https://nogago.si/vozovnice/vozni-red>.
- Spletni portal Prlekija on net. URL: <https://www.prlekija-on.net/lokalno/12402/uradno-odprli-na-novo-urejeno-stanovanjko-sosesko-jursovka.html>.
- SPTM, Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. URL: <https://sptm.si>.
- Spletna stran KonSULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, Cycle & pedestriansafety. URL: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/65/>.
- Spletna stran KonSULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, Cycling networks. URL: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/23/>.





OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE TREBNJE



OBČINA TREBNJE