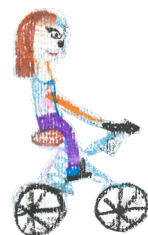
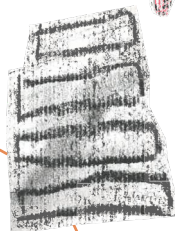
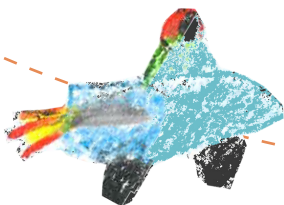


Občina Trbovlje

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TRBOVLJE



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

Naročnica	Občina Trbovlje Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Izvajalci	LOCUS prostorske informacijske rešitve, d. o. o.
Avtorji	Nuša Britovšek Jakob Jugovic Tosja Vidmar Petra Zapušek Maja Šinigoj Leon Kobetič Milena Marega Jernej Vozelj Žiga Smrekar Luka Jereb Nik Žagar Nina Uršič
Presojevalec	mag. Matej Dobovšek
Oblikovanje	Kristina Oražem
Fotografije	Občina Trbovlje, Locus, d. o. o
Avtorji risb	Učenci OŠ Trbovlje, OŠ Ivana Cankarja Trbovlje in OŠ Tončke Čeč
Leto izida	Junij 2025

Kazalo

Nagovor župana	5
Vloga občinske celostne prometne strategije	7
Vloga občinske celostne prometne strategije	8
Od prve strategije do danes: napredek in pogled naprej	9
Proces priprave občinske celostne prometne strategije	10
Oris zelenega stanja	15
Stanje prometa v občini Trbovlje	18
Dosežki, izzivi in priložnosti na področju prometa v občini Trbovlje	24
Pet stebrov ukrepanja	35
Celostno prometno načrtovanje	36
Hoja	38
Kolesarjenje	40
Javni potniški promet	42
Motorni in mirujoči promet	44
Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije	46
Celostno prometno načrtovanje	48
Hoja	50
Kolesarjenje	52
Javni potniški promet	54
Motorni in mirujoči promet	56
Dolgoročni ukrepi	58

Nagovor župana

Mag. Zoran Poznič, župan Občine Trbovlje

Spoštovani.

celostna prometna strategija, ki je pred vami, je dokument, ki predstavlja rezultat premišljenega in vključujočega procesa. Strategijo smo pripravljali skupaj s strokovnjaki, z zainteresirano javnostjo in občani. Gre za skupni dokument, ki vključuje in upošteva predloge, opažanja, pobude in tudi kritike najširše skupnosti.

Strategijo smo pripravili s ciljem, da bi promet v naši občini postal varnejši, dostopnejši, do okolja prijaznejši in usmerjen v prihodnost. **Naš skupni izziv ni samo urejanje cest in parkirišč, ampak preoblikovanje naše prometne kulture.** Ob tem velja poudariti tudi storitev javnega potniškega prometa, ki ima vsekakor veliko prostora za izboljšave in ki mora postati prijaznejša do uporabnikov.

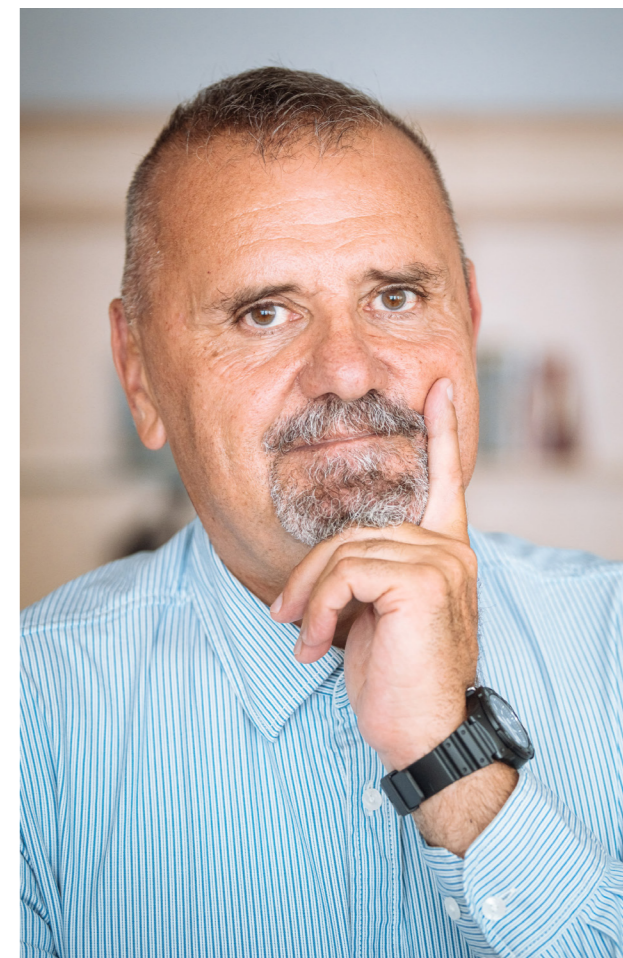
Celostna prometna strategija ni samo tehnični dokument, ampak je **vizija razvoja**, ki upošteva potrebe pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza, starejših, otrok in vseh nas, ki si želimo kakovostnejše prebivanje. Zavedamo pa se, da spremembe ne pridejo čez noč.

Hvala vsem, ki ste prispevali svoje znanje, čas in voljo k nastanku te strategije. Posebej se zahvaljujem tudi občanom, ki so s svojim sodelovanjem pokazali, da jim ni vseeno za razvoj našega skupnega prostora.

Z odličnim spoštovanjem

Mag. Zoran Poznič,

župan Občine Trbovlje,





1 2 3 4 5 6 7

Vloga občinske celostne prometne strategije

Vloga občinske celostne prometne strategije

Osnovni cilj

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) ima **ključno vlogo pri oblikovanju trajnostnega, varnega in učinkovitega prometnega sistema**. Njena naloga je zagotoviti ustrezne pogoje za vse načine mobilnosti in spodbujati k spremembi potovalnih navad na bolj trajnostne. S celostnim pristopom omogoča dolgoročno načrtovanje in povezovanje prometne infrastrukture z drugimi razvojnimi politikami.

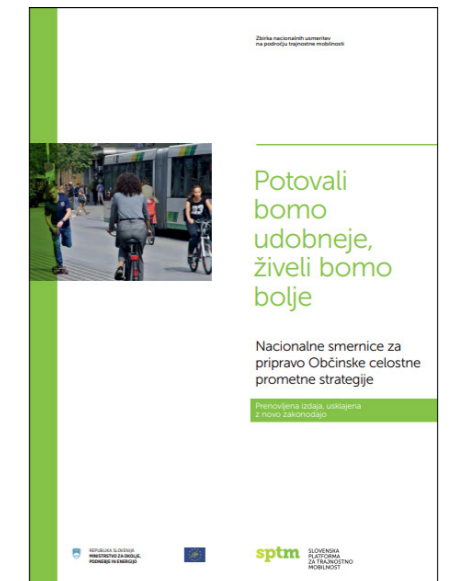
Celostno prometno načrtovanje prinaša sodobne načine urejanja prometa, ki dajejo prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, čistejšemu zraku, boljšemu zdravju in večjemu zadovoljstvu vseh udeležencev v prometu ter stremijo k povečani kakovosti prebivanja. Strategija kot del celostnega prometnega načrtovanja se odmika od tradicionalnega načrtovanja prometa in se osredinja na sodobni pristop upravljanja mobilnosti.



Pristopi in načela

Strategijo odlikujejo naslednji pristopi oz. načela:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- **integralen pristop**, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- **uravnotežen pristop**, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- **vkjučujoč pristop**, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- **jasna vizija in osredinjenost** na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- **spremljanje in vrednotenje** stanja ter doseženih sprememb;
- **strokovnost in kakovost**, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v veliko državah in mestih.



Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden izmed načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost prebivanja
Osredinjenost na avtomobile	Osredinjenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega načrtovanja	Uveljavljanje prometnega povpraševanja
Osredinjenost na velike in drage projekte	Osredinjenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Od prve strategije do danes: napredek in pogled naprej

Občina Trbovlje je prvo OCPS pripravila v letu 2017 in z njo upoštevala številne takrat aktualne prometne izzive. V času od sprejetja dokumenta je bilo v občini izvedenih več pomembnih izboljšav, ki jih danes prepoznajo občani in obiskovalci. Med najvidnejšimi so: celostna ureditev površin za pešce in kolesarje ob glavni prometni osi skozi mesto, umiritev prometa na Ulici 1. junija in Rudarkovi cesti, vzpostavitev sistema izposoje e-koles, vzpostavitev cone 30 v več delih mesta ter vzpostavitev režima parkiranja na več parkiriščih.

Občina meni, da je bilo v obdobju od prve strategije izvedenih ali delno izvedenih 62 % predvidenih ukrepov iz takratnega akcijskega načrta. Nekateri ukrepi so še v fazi izvajanja. O preostalih ukrepih, ki do danes niso bili uresničeni, je občina ponovno presodila in jih smiselno vključila v novo strategijo. K njim so bili dodani tudi novi ukrepi, ki izhajajo iz aktualnih prometnih izzivov in sodobnih smernic na področju trajnostne mobilnosti. Nova strategija tako gradi na preteklih izkušnjah in zastavlja še celovitejše in dolgoročno vzdržne rešitve za prometno prihodnost občine.

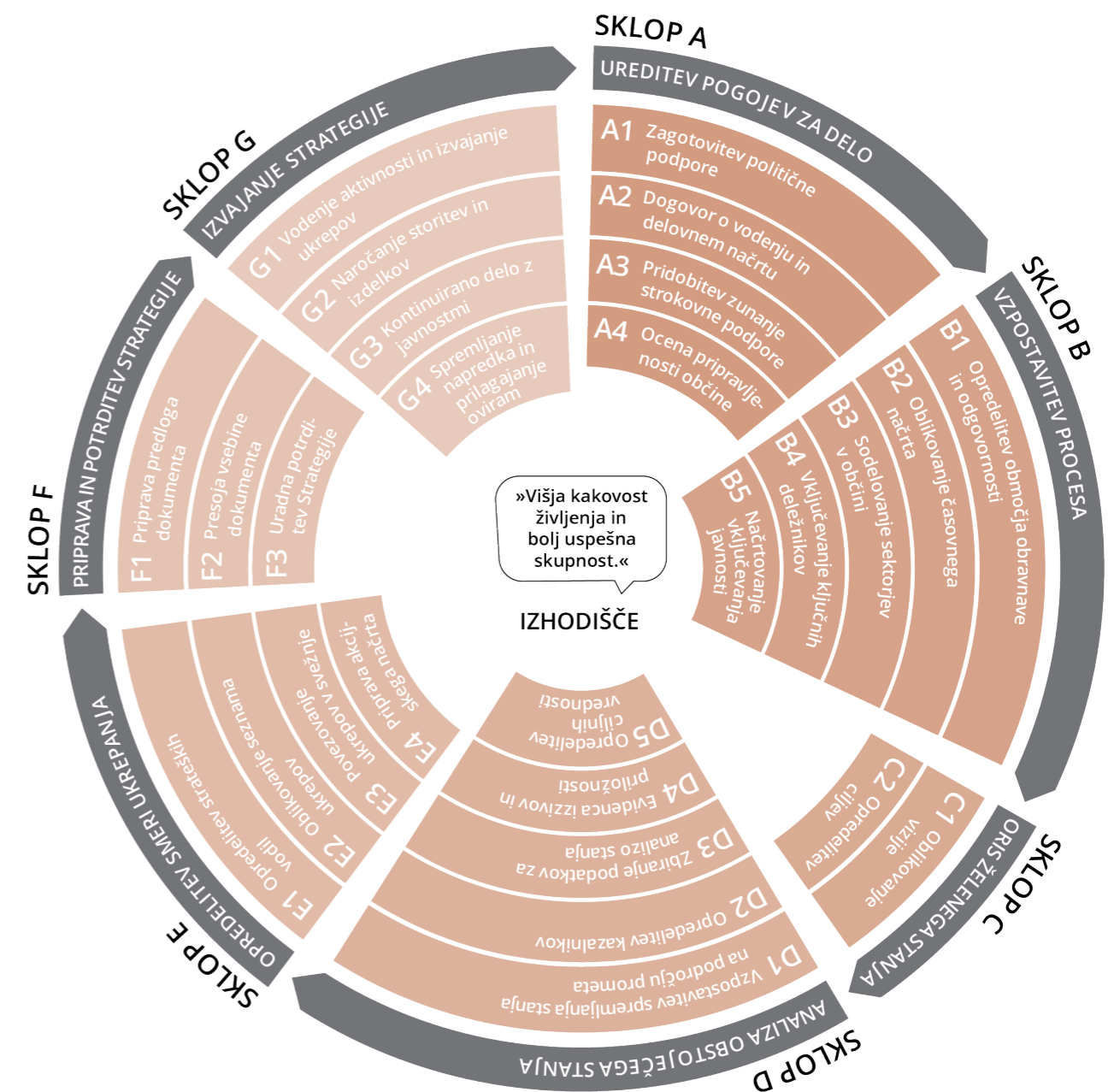
1 2 3 4 5 6 7

Proces priprave občinske celostne prometne strategije

Proces priprave

OCPS občine Trbovlje je izdelana skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo občinske celostne prometne strategije ter Nacionalnimi smernicami za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij, ki jih je izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Postopek izdelave OCPS občine Trbovlje je potekal od junija 2024 do junija 2025 ter je obsegal sedem sklopov aktivnosti. V vsakem sklopu je bilo prek različnih aktivnosti prisotno vključevanje javnosti.



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave celostne prometne strategije

Prvi sklop, sklop A, je namenjen pridobitvi politične podpore in določitvi odgovornosti za vodenje procesa znotraj občinske uprave. Občina je hkrati zagotovila zunanjo strokovno podporo in izdelala prvo oceno prometnih razmer na območju občine.

V sklopu B sta bili vzpostavljeni ožja in širša delovna skupina. Ožjo so sestavljali člani občinske uprave, širšo pa predstavniki pomembnih lokalnih deležnikov: predstavniki izobraževalnih ustanov, javnih zavodov, vrtcev, varnostnih služb, gospodarstva, lokalnih organizacij in društev. V tem sklopu so bili izvedeni prvi intervjuji, pripravljen pa je bil tudi načrt za vključevanje javnosti.

V okviru sklopa C je občina skupaj z deležniki in javnostjo preverila obstoječo vizijo razvoja prometa ter jo dopolnila glede na spremenjene potrebe in vrednote. Oblikovanje končne vizije in določitev ključnih ciljev je temeljilo na dialogu z občinsko upravo, s člani delovnih skupin in širšo javnostjo, ki je bila vključena prek delavnic in digitalnega portala. Tako je bila sprejeta vizija, ki skladno z načeli trajnostne mobilnosti odraža skupne vrednote občanov.

V sklopu D je bila v okviru analize stanja, z namenom boljšega razumevanja potovalnih navad in prometnih razmer v občini Trbovlje, izvedena vrsta aktivnosti, med katerimi so bile: delavnice, intervjuji, terenski ogledi, ankete in javne razprave.

Izvedene so bile tri ločene ankete: za splošno javnost (247 odgovorov), osnovnošolce (OŠ Trbovlje, OŠ Tončke Čeč, OŠ Ivana Cankarja Trbovlje) in pri dveh večjih zaposlovalcih (Dewesoft, d. o. o., in Zdravstveni dom Trbovlje). Ob tem je občina izvedla tudi kordonsko štetje prometa na dveh lokacijah na glavni prometnici skozi mesto. Zbrane informacije so bile analizirane z vidika prometne varnosti, navad prebivalcev in obstoječe prometne



infrastrukture. Ugotovljeni so bili ključni izzivi in priložnosti. Sočasno je potekalo več delavnic in srečanj z delovnimi skupinami, na katerih so deležniki sooblikovali prve smernice in dopolnjevali ključne ugotovitve.

Pomemben poudarek je bil namenjen vključevanju zainteresirane javnosti. Izvedene so bile javna razprava s fizično prisotnostjo udeležencev in dve digitalni javni razpravi, prva na temo vizije in ciljev, druga pa na temo prometnih izzivov. Platforma je omogočala tudi oddajo predlogov za ukrepe.

V okviru lokalnega dogodka Grenadirmarš je občina pripravila stojnico, na kateri je bilo mogoče pridobiti informacije o izvajanju OCPS ter podati mnenja glede prihodnjih usmeritev na področju prometa in trajnostne mobilnosti. Stojnico je krasila tudi razstava likovnih izdelkov osnovnošolcev.

V sklopu E je bil na podlagi predhodnih analiz pripravljen nabor ukrepov. Pomembno vlogo pri tem je imela vsa zainteresirana javnost. Občani so lahko prek digitalnega portala in na javni razpravi predlagali konkretne rešitve. Potekali so usklajevalni sestanki z ožjo delovno skupino in s ključnimi deležniki. Sledili so: priprava končnega nabora ukrepov ter oblikovanje in potrditev akcijskega načrta.

Sklop F je bil namenjen pripravi končnega besedila dokumenta. Tega so dopolnili člani ožje in širše delovne skupine. Po zadnjih usklajitvah je strategijo potrdil Občinski svet Občine Trbovlje, kar pomeni tudi formalni zaključek priprave dokumenta in podlago za njegovo izvajanje v naslednjih letih.

Sklepno fazo priprave, **sklop G**, tako predstavlja izvajanje strategije. Uspešnost izvajanja strategije je odvisna predvsem od sodelovanja vseh deležnikov, finančnih sredstev in navsezadnje od nas samih, saj smo s trajnostnimi navadami lahko najlepši zgled ljudem okrog sebe in prihodnjim generacijam.





1 2 3 4 5 6 7

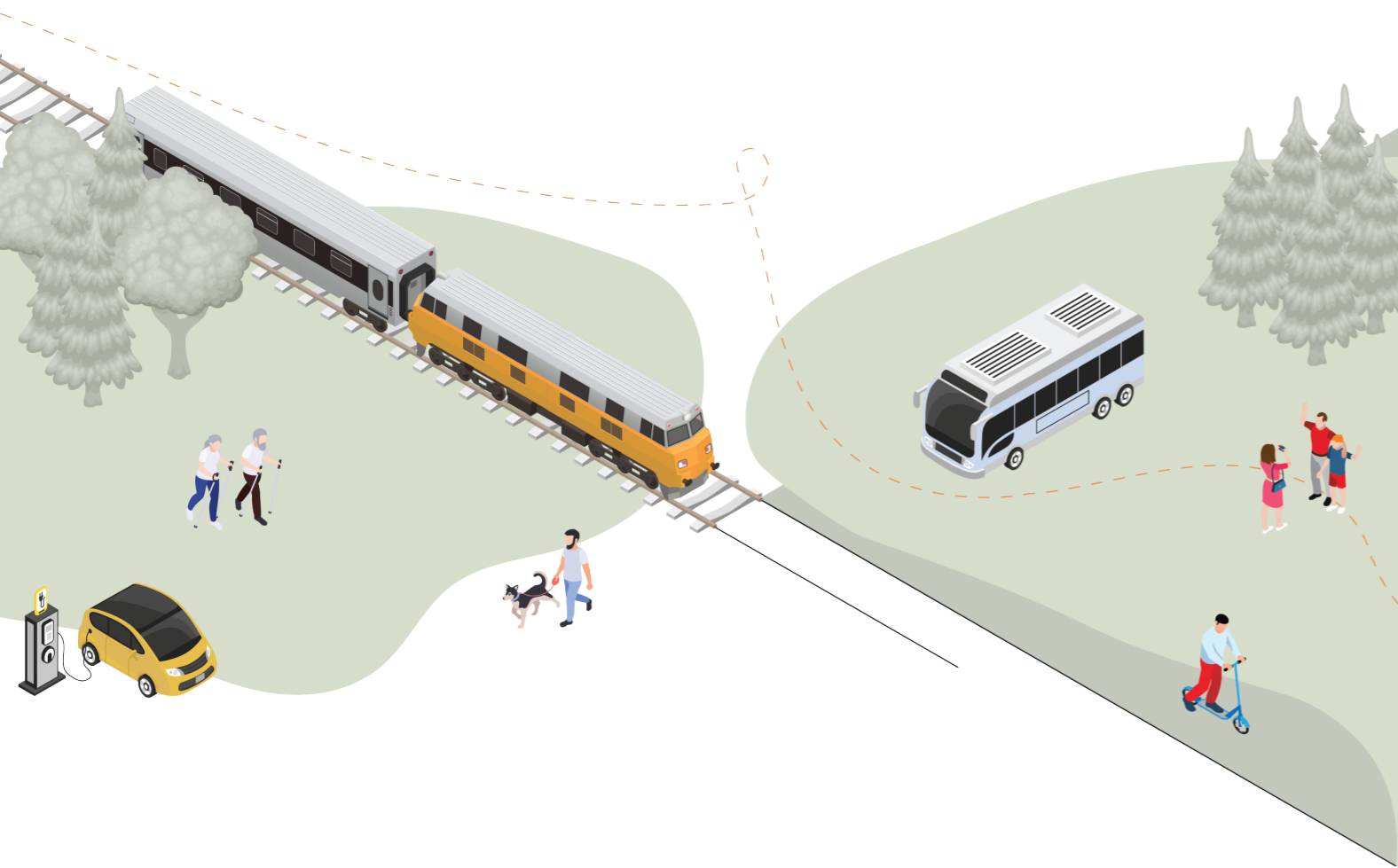
Oris želenega stanja

3.1 Vizija

Vizija strategije predstavlja dolgoročno usmeritev razvoja prometnega sistema, ki odraža zeleno stanje mobilnosti v prostoru.

V procesu priprave OCPS občine Trbovlje smo skupaj z ožjo in s širšo delovno skupino ter z občani preoblikovali obstoječo vizijo razvoja prometa v občini. Vizija, ki smo jo soustvarili, izraža skupno ambicijo po prijaznejšem in dostopnejšem prometnem sistemu, ki medgeneracijsko združuje in povezuje občinsko skupnost ter prebivalcem občine zagotavlja visokokakovostno življenje. Prenovljena in dopolnjena vizija se glasi:

Naša občina postaja vzor trajnostne mobilnosti, v kateri se prepletajo varne in dostopne poti za pešce in kolesarje ter javni potniški promet omogoča lažje gibanje za vse prebivalce. S pametnimi prometnimi rešitvami in z nadgradnjo javne infrastrukture izboljšujemo povezanost mesta z okolico ter zmanjšujemo emisije in prometne obremenitve, kar prispeva k boljši kakovosti življenja.



3.2 Cilji in ciljne vrednosti

Strateški cilji strategije OCPS predstavljajo ključne usmeritve, s katerimi se uresničuje vizija trajnostnega razvoja prometa. Njihova vloga je zagotavljanje usklajenega in celovitega pristopa k načrtovanju prometnega sistema, ki temelji na trajnostni mobilnosti. Osredinjeni so na izboljšanje kakovosti življenja ter podporo gospodarskemu in družbenemu razvoju. 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. Glede na stanje in potrebe v občini Trbovlje so bili določeni obvezni cilji s ciljnim vrednostmi in razvrščeni po naslednjem vrstnem redu:

1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Zmanjšati število prometnih nesreč na 30 (78 leta 2024).

2. Izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev in aktivnosti

Povečanje deleža poti do trgovin oz. storitev v okolici doma, ki se opravijo peš ali s kolesom, na 60 % (44 % leta 2024) in povečanje deleža poti do priložnih dejavnosti, ki se opravijo peš ali s kolesom, na 60 % (47 % leta 2024).

3. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

Zmanjšanje deleža voznikov osebnih avtomobilov na glavnih prometnicah na 70 % do leta 2032 (83,8 % leta 2024).

4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Povečanje deleža števila potnikov, ki uporabljajo različne oblike JPP, na 10 % do leta 2032 (7,1 % leta 2024).

5. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Povečanje deleža otrok, ki pridejo v šolo peš, na 80 % do leta 2032 (71,1 % leta 2024) in deleža otrok, ki pridejo v šolo s kolesom, na 2 % do leta 2032 (0,4 % leta 2024).

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

Zmanjšanje deleža poti do 2 km, ki se opravijo z osebnim avtomobilom, na 20 % (39 % leta 2024) in poti od 2 do 5 km na 50 % (69 % leta 2024).

7. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Število izposojenih koles povišati za 10 % (699 leta 2023, 496 leta 2024 – do decembra).

1 2 3 4 5 6 7

Stanje prometa v občini Trbovlje

Ključni poudarki analize stanja

Stanje mobilnosti

Temelj analize stanja so podatki, pridobljeni s terenskim delom, z anketami med različnimi skupinami deležnikov, intervjuji, s strokovnimi delavnicami, sestanki, z javnimi razpravami ter analizo javno dostopnih statističnih in drugih podatkov. Omenjene aktivnosti so omogočile širši vpogled v prometne vzorce in potrebe prebivalcev.

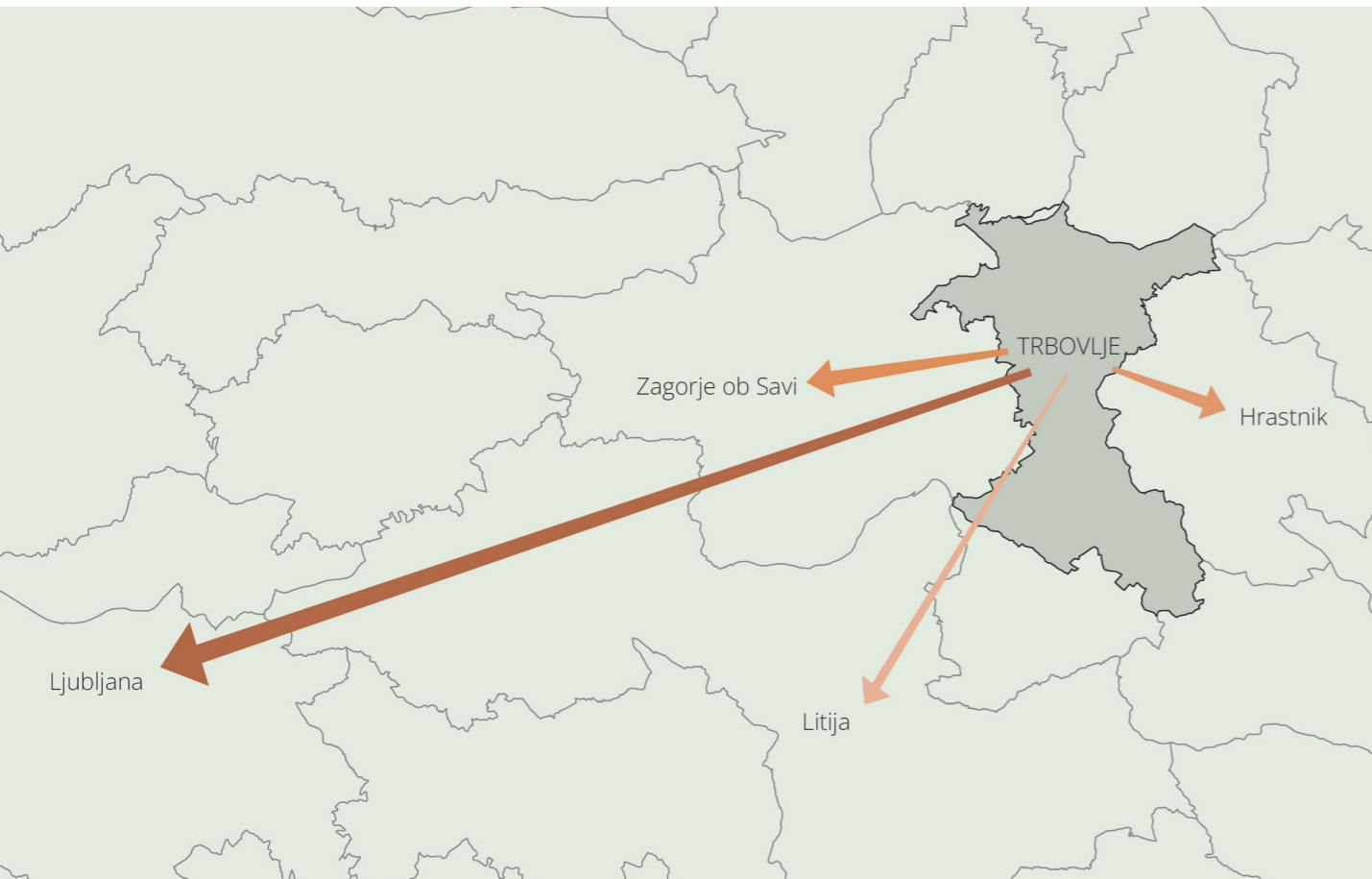


Družba, ki se stara – občina, ki se prilagaja

Občina Trbovlje zaseda površino 58 km² in ima po zadnjih podatkih Statističnega urada Republike Slovenije iz leta 2024 točno 16.000 prebivalcev. Prebivalstvo je skoncentrirano v mestu Trbovlje, ki je upravno in gospodarsko središče občine. Preostala območja, predvsem na obrobju, so redkeje naseljena, kar ustvarja specifične demografske in infrastrukturne izzive. Gibanje števila prebivalcev v zadnjem desetletju rahlo niha, vendar je zaznati izrazit trend staranja prebivalstva. V letu 2017 je delež starejših od 65 let znašal 21,3 %, v letu 2024 pa 25,7 %. Povprečna starost prebivalcev je leta 2024 dosegla 46,9 leta. Staranje in izseljevanje mlajših generacij bosta vplivala na prihodnje potrebe in storitve v občini.

V službo čez občinske meje

Indeks delovnih migracij znaša 66 in nakazuje, da je večina delovno aktivnih prebivalcev zaposlena zunaj občine Trbovlje. Največ občanov zaradi zaposlitve dnevno migrira v Ljubljano, in sicer kar 45 %. Pomemben delež migrira tudi v bližnje občine: Zagorje ob Savi, Hrastnik in Litija.

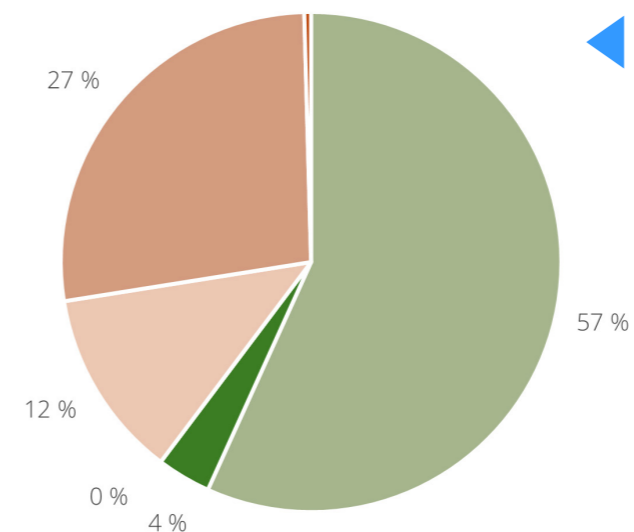
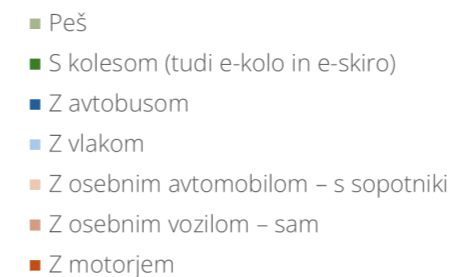
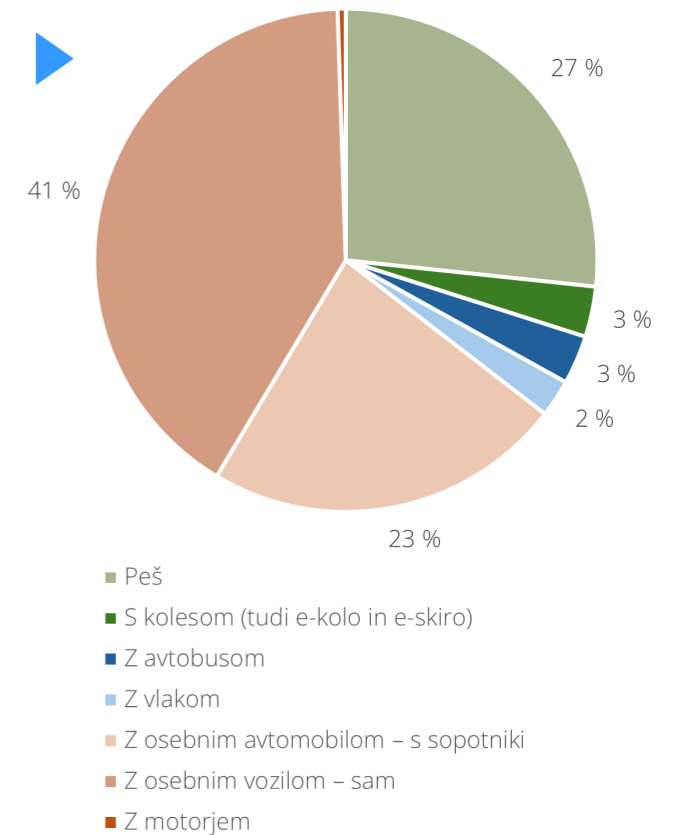


Napredek v prometni varnosti

V občini Trbovlje je število prometnih nesreč v zadnjem obdobju (podatki za obdobje 2019–2023) ostalo na približno enaki ravni, kar kaže na potrebo po nadaljnjih ukrepih za izboljšanje prometne varnosti. Število prometnih nesreč v obravnavanem obdobju variira med 73 in 89 nesreč letno. Kljub temu pa statistika kaže pozitiven trend pri zmanjšanju števila prometnih nesreč s hujšimi poškodbami (leta 2019: 8; leta 2023: 2). Pozitiven trend je rezultat prizadevanj za povečanje ozaveščenosti voznikov, izboljšanja infrastrukture in izboljšanja varnosti vseh udeležencev v prometu. Čeprav je ta napredek spodbuden, ostaja izziv, kako zmanjšati skupno število nesreč in še dodatno izboljšati varnost za vse udeležence v prometu.

Vsakdan na štirih kolesih

Na podlagi ankete za občane je bila izdelana analiza potovalnih navad. V občini Trbovlje se največ poti opravi z osebnim avtomobilom, ki predstavljajo 64 % vseh poti. 27 % poti je opravljenih peš. Uporaba koles in električnih koles oz. e-skirojev za opravljanje vsakodnevnih poti znaša 3 %. Prevozi z avtobusom predstavljajo 3 %, medtem ko vlak uporablja 2 % prebivalcev. 1 % poti je opravljenih z motorjem.

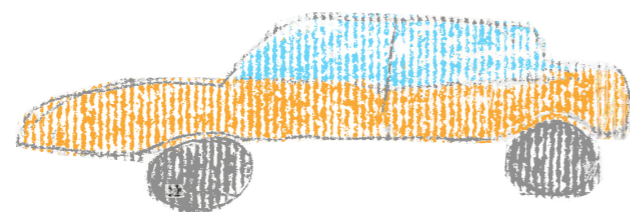
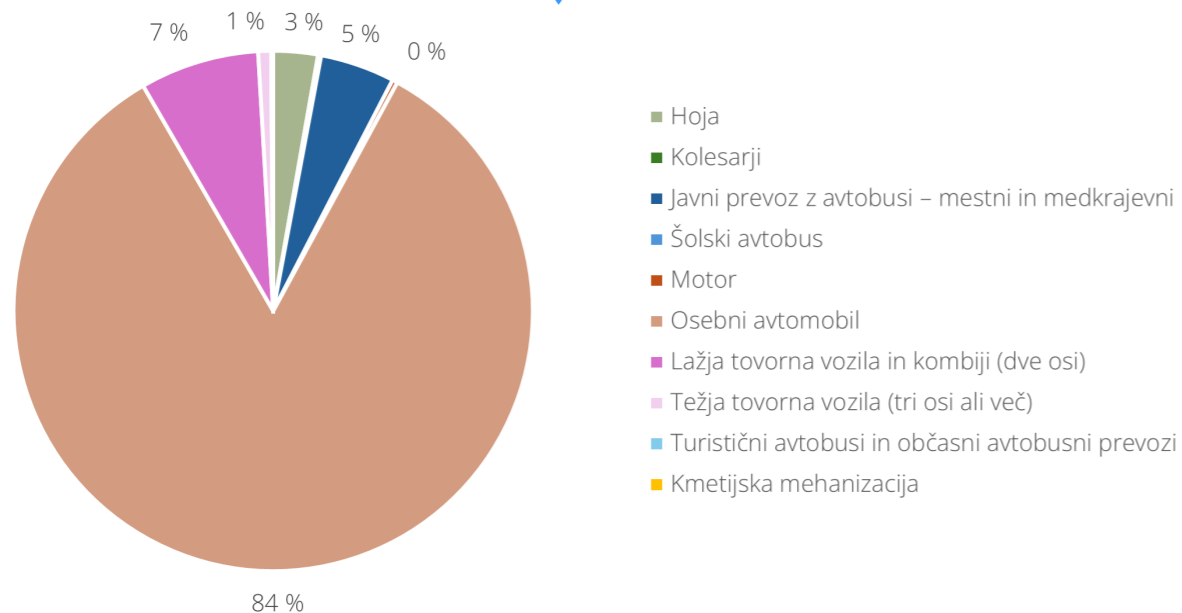


Analiza potovalnih navad v odvisnosti od razdalje je pokazala, da večina občanov krajše razdalje, do 2 km, opravi peš. Kljub temu ostaja delež poti, opravljenih z osebnim avtomobilom, razmeroma visok tudi na krajše razdalje. Pri srednjih razdaljah, od 2 do 10 km, prebivalci najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil, medtem ko je uporaba javnega potniškega prometa nizka.

Obremenjenost urbanega prostora, zlasti v času konic

Velika odvisnost od osebnega avtomobila se je pokazala tudi pri kordonskem štetju prometa. Štetje je bilo opravljeno na vstopu v mesto pri krožišču Bevško in Mestnem parku. Števni mesti je v jutranji in popoldanski konici prečkalo 84 % osebnih avtomobilov ter samo 3 % pešcev in kolesarjev.

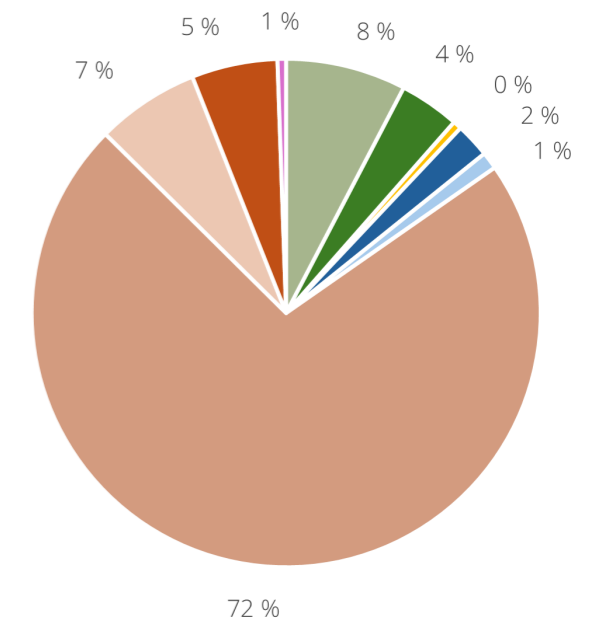
Zanimiva je tudi primerjava jutranje in popoldanske prometne konice: popoldne je bilo namreč prometa občutno več. Dopoldne je točko prevozilo 2.393 osebnih avtomobilov, popoldne pa kar 3.160. V povprečju je bilo v osebnem avtomobilu le 1,3 potnika, kar pomeni, da se večinoma vozi vsak sam. Popoldne je bilo zaznanih manj pešcev in avtobusov, vendar več kolesarjev.



Javni prevoz ni priljubljen način prihoda na delo

Anketa o poteh na delo je bila izvedena pri dveh večjih generatorjih prometa v občini Trbovlje. Anketa je pokazala, da največ zaposlenih na delo prihaja z avtomobilom. Samo 12 % jih na delo prihaja v sopotništvu. Aktivno v službo prihaja 12 % zaposlenih. Javni potniški promet za poti na delo uporablja majhen delež zaposlenih v občini (3 %).

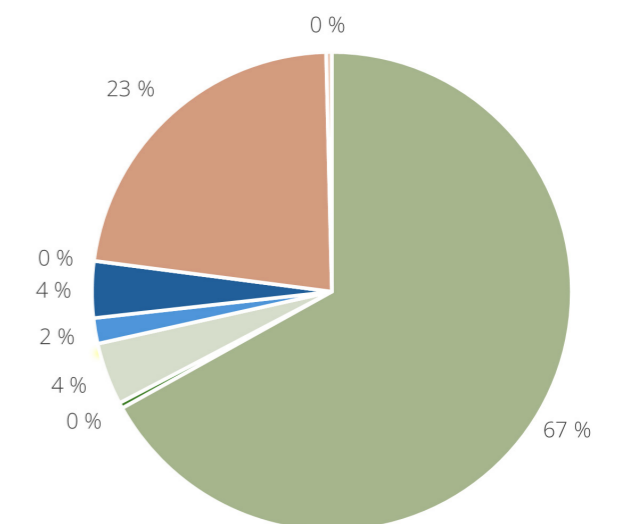
- Peš (tudi skiro, rolka, rolerji ...)
- S kolesom (tudi e-skiro, e-kolo)
- Z motorjem
- Z avtobusom
- Z vlakom
- Z avtomobilom kot voznik
- Z avtomobilom kot voznik (peljem tudi sopotnika)
- Z avtomobilom kot sopotnik
- Drugi načini prevoza



Učenci v šolo radi pridejo peš

Anketa med osnovnošolci vseh obravnavanih šol kaže, da največ učencev v šolo prihaja samostojno peš, manjši delež pa prihaja v spremstvu odrasle osebe. Z avtomobilom se v šolo pripelje skoraj četrtina učencev, od tega majhen delež v obliki sopotništva z drugimi učenci. Z javnim prevozom in s šolskim avtobusom v šolo prihaja 6 %. Delež prihodov s kolesom je zaradi reliefnih značilnosti občine pričakovano nizek.

- Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji
- Kolo – sam(a) ali s prijatelji (tudi e-kolo in e-skiro)
- Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spremstvu staršev oz. odraslih
- Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) – v spremstvu staršev oz. odraslih
- Šolski avtobus/kombi
- Javni prevoz – avtobus
- Javni prevoz – vlak
- Avtomobil
- Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se peljejo vsaj 3 učenci)



1 2 3 4 5 6 7

Dosežki, izzivi in priložnosti na področju prometa v občini Trbovlje

Celostno prometno načrtovanje ni samoumevno – zahteva sodelovanje

Celostno prometno načrtovanje se osredinja na vključitev vseh oblik mobilnosti v enoten sistem, ki daje prednost varnosti, dostopnosti, učinkovitosti in trajnostnemu razvoju. Pri tem je pomembno tesno sodelovanje ključnih deležnikov, vključno s sodelovanjem lokalne skupnosti in občanov. Sodelovanje ustrezno usposobljenega kadra z drugimi deležniki omogoča učinkovitejše upravljanje mobilnosti in boljše prilagajanje ukrepov potrebam občanov. S sodelovanjem in spremembami lahko izboljšamo organizacijo in prilagodimo prometne rešitve glede na potrebe prebivalcev.

Usklajevanje prometnega in prostorskega načrtovanja omogoča, da se mobilnost umešča v širši kontekst razvoja prostora, kar dolgoročno prispeva k večji kakovosti prebivanja, zmanjševanju prometnih obremenitev in k večji uporabi trajnostnih oblik prevoza. Pomemben element celostnega pristopa je tudi sistematično spremljanje potovalnih navad in izzivov, s katerimi se prebivalci srečujejo pri vsakdanjih poteh, ter vrednotenje učinkov izvedenih ukrepov. To omogoča prilagodljivo, podatkovno podprto odločanje in dolgoročno učinkovito prometno organizacijo.

»Želim si varno in privlačno mesto.«

Eden izmed pogledov na prihodnost, omenjen na delavnici o viziji in ciljih



Ključni izzivi

- Pomanjkanje ozaveščenosti in informiranosti občanov o trajnostni mobilnosti ter ozaveščenost javnosti glede potreb starejših in gibalno oviranih v prometu.
- Pomanjkanje komunikacije in aktivnosti na strani občine.
- Pomanjkanje kulture obnašanja v cestnem prometu.
- Nesodelovanje občine pri organizaciji dogodkov v sklopu evropskega tedna mobilnosti.
- Pomanjkanje sistemov za spremljanje in upravljanje prometa v realnem času.

Priložnosti

- Izobraževanje javnosti o potrebah starejših in gibalno oviranih v prometu.
- Izvajanje izobraževalnih programov o prometni varnosti in trajnostni mobilnosti.
- Uvedba naprednih tehnologij, kot so: pametni semaforji, senzorji za spremljanje gostote prometa in informacijske aplikacije za obiskovalce.

Hoja v pravo smer, a pot še ni končana

Hoja je najosnovnejša in najdostopnejša oblika mobilnosti, ki ima številne prednosti za zdravje, varnost in za kakovost prebivanja. **Hoja v mestu Trbovlje predstavlja pomemben način vsakodnevne mobilnosti, saj so številne storitve in ključne točke dostopne peš.** Ob vsem tem ostaja spodbujanje hoje kot oblike dnevne mobilnosti še vedno premalo prepoznano. Za dolgoročni uspeh je ključna krepitev zavedanja med prebivalci, da hoja ni le zdrava, ampak tudi praktična in trajnostna oblika mobilnosti, ki jo je treba podpirati z urejeno, s povezano in z varno infrastrukturo.

Občina Trbovlje je na področju hoje v zadnjih letih dosegla številne pomembne izboljšave, ki prispevajo k večji varnosti, dostopnosti in kakovosti javnega prostora za pešce. Med ključne ukrepe sodi vzpostavitev več con z omejitvijo hitrosti na 30 km/h. Posebno pozornost je občina namenila Ulici 1. junija

in Rudarski cesti, kjer so bili sprejeti ukrepi za umirjanje prometa. V okolici šol so bile z ustrezno signalizacijo in drugimi ukrepi urejene površine za pešce, dodatno pa je bila pripravljena celostna ureditev peš površin ob glavni prometni osi skozi Trbovlje, kar prispeva k večji privlačnosti hoje. Pomemben element k bolj povezani infrastrukturi predstavlja povezava od ulice Sallaumines do Mestnega parka. Občina je z namestitvijo klančin in taktilnih oznak na izbranih točkah poskrbela tudi za prilagoditve infrastrukture za gibalno ovirane. Pomembno področje so tudi varne šolske poti – v ta namen sta bila pripravljena analiza in načrt za vse osnovne šole in vrtce, s čimer so bile delno odpravljene nevarne točke na šolskih poteh.



Ključni izzivi

- Pomanjkljive peš-povezave – odsotnost ali preozki pločniki v zaledju.
- Pomanjkanje varnih poti na obremenjenih prometnih območjih.
- Parkiranje na površinah za pešce.
- Neprilagojenost pešpoti za ranljive skupine in gibalno ovirane.
- Nevarne točke v okolici šol.
- Neurejenost in neprilagodljivost površin za pešce – nezadostna ozelenitev in osvetljenost nekaterih površin.

Priložnosti

- Razširitve in ureditve obstoječih pešpoti ter vzpostavitev novih povezav.
- Izboljšanje dostopnosti za ranljive skupine.
- Postavitev dodatnih varnostnih elementov (svetlobna opozorila, boljša označitev prehodov itn.).
- Ozelenitev in boljša osvetlitev pešpoti ter dodatno urejanje območij.



Vzpon kolesarstva v reliefno zahtevni občini

Vsak obrat pedala pomeni manj emisij, več svobode in boljše počutje. **Občina Trbovlje vse bolj prepoznava pomen kolesarjenja kot zdrave, do okolja prijazne in učinkovite oblike mobilnosti ter s konkretnimi ukrepi izboljšuje pogoje za kolesarje.** Kolesarjenje v občini Trbovlje je v porastu, a še vedno omejeno zaradi nepopolne infrastrukture in zahtevnega terena, zato ostaja pomemben izziv in hkrati priložnost.

Občina je na področju kolesarjenja naredila pomembne korake k vzpostavitvi trajnostne in do uporabnikov prijazne kolesarske infrastrukture. Med najpomembnejšimi dosežki je ureditev zvezne kolesarske povezave skozi mesto - vse do železniške postaje. Za večjo

varnost in udobje kolesarjev je bila urejena kolesarska steza, ločena od glavne ceste, med AMZS Trbovlje in podjetjem Dewesoft, prav tako pa tudi na določenih odsekih med železniško postajo in mestnim središčem. Posledica izboljšane kolesarske infrastrukture je bila vzpostavitev sistema izposoje električnih koles Trajbi, ki omogoča preprosto mobilnost po mestu. Postaje so strateško umeščene ob glavni kolesarski osi. Dodatno k varnemu shranjevanju koles prispevajo tudi pokrite kolesarnice.



»Želim si ločene kolesarske poti in ne samo zarisa na cesti.«

Anketa za širšo javnost

»Na trenutni ureditvi skozi mesto se ne počutim varno.«

Anketa za širšo javnost

Ključni izzivi

- Pomanjkljiva varnost za kolesarje.
- Pomanjkljive kolesarske povezave na nekaterih pomembnih prometnih odsekih, predvsem na prometnih regionalnih cestah, na cestah zunaj mesta, povezave mesta z zaledjem in s sosednjimi občinami na ravni regije.
- Nepovezanost in nepriljubljenost kolesarskih poti, ki ne zagotavljajo neposrednih in kratkih poti.
- Pomanjkanje varnih in urejenih kolesarnic ob ključnih točkah.
- Vandalizem pri sistemu izposoje e-koles.

Priložnosti

- Zagotovitev infrastrukture, ki omogoča varno kolesarjenje na vsakodnevnih poteh.
- Razširitev in povezovanje kolesarskih poti proti sosednjim občinam.
- Sodelovanje med občinami na ravni regije.
- Nadgradnja in posodobitev sistema izposoje e-koles Trajbi.



Javni potniški promet še čaka na preboj

Javni potniški promet predstavlja hrbtenico trajnostne mobilnosti. Vsaka vožnja z javnim prevozom pomeni manj avtomobilov na cesti in več prostora za ljudi. Ob tem omogoča povezovanje lokalnih naselij z regijskimi središči za vse skupine ljudi. **Občina Trbovlje se zaveda vloge javnega potniškega prometa pri razvoju trajnostne mobilnosti ter si prizadeva za izboljšanje dostopnosti, zanesljivosti in povezljivosti avtobusnih linij.**

Javni potniški promet v občini Trbovlje se razvija z mislijo na večjo povezljivost in boljšo uporabniško izkušnjo za različne skupine prebivalcev. Večina avtobusnih postajališč je ustrezno urejena, opremljena z nadstrešnicami, s klopki in z izogibališči, kar zagotavlja večje

udobje in varnost. Posebno dodano vrednost predstavljajo multimodalne točke, kot sta železniška postaja in postajališče pri Mestnem parku, kjer so uporabnikom na voljo postaja za izposajo koles Trajbi in pokrite kolesarnice. Med infrastrukturnimi izboljšavami izstopata tudi prenovljeni postajališči AP Flere in AP Zarja. Pomembno vlogo pri spodbujanju uporabe javnega prevoza imajo subvencionirane vozovnice, namenjene različnim skupinam – od upokoencev do šolarjev. Dodatno mobilnost v bolj oddaljenih območjih omogoča storitev Prostofer, ki zagotavlja prevoze na klic za starejše in slabše mobilne občane brez dostopa do lastnega vozila.

Ključni izzivi

- Slaba povezanost javnega potniškega prometa z železniško postajo in pomanjkanje povezav s sosednjimi občinami.
- Slaba dostopnost in uporabnost za starejše in gibalno ovirane osebe.
- Zamude v javnem potniškem prometu, neprilagojenost urnikov in nizka pogostost prevozov ob koncih tedna.
- Nekatera avtobusna postajališča so locirana neposredno na cestišču, brez izogibališča in pločnika (npr. Gabrsko, Bevško).

Priložnosti

- Uvedba manjših vozil za zaledje in mesto.
- Izboljšanje obstoječih postajališč javnega potniškega prometa.
- Boljša usklajenost avtobusnih in železniških prevozov ter večja frekvenca.
- Nadgradnja in izboljšanje dostopnosti prevozov na klic.
- Prijava na EU-projekte za financiranje izboljšav v javnem prometu.
- Ozaveščanje javnosti o pomembnosti prioritete obravnave avtobusov.

»Želim si urejen javni prevoz, nismo vsi doma v mestu.«

Anketa za širšo javnost

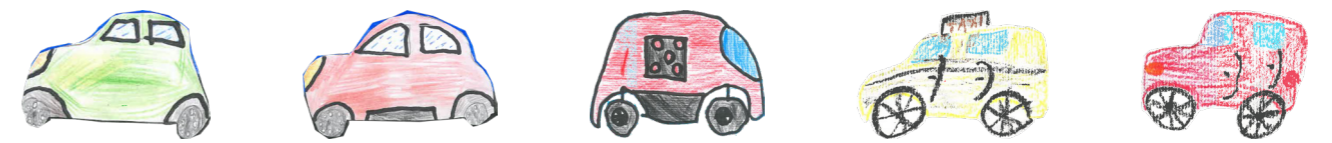


Avtomobil na napačnem mestu omejuje prostor za vse

Avtomobil je še vedno prevladujoče prevozno sredstvo v sodobni mobilnosti, saj ponuja visoko stopnjo udobja, hitrosti in osebne svobode pri gibanju. Množična uporaba osebnih vozil pa prinaša tudi številne negativne posledice – od prometnih zastojev in pomanjkanja parkirnih mest do onesnaževanja zraka, hrupa ter večjega tveganja za prometne nesreče. **Motorni promet v občini Trbovlje ostaja prevladujoča oblika mobilnosti, kar potrjuje visoka stopnja motorizacije, ki znaša 515 vozil na 1.000 prebivalcev. Visoko navezanost na osebni avtomobil nakazuje tudi visok delež opravljanja vsakodnevnih poti, saj se avtomobila kot voznik ali sopotnik poslužuje več kot polovica anketiranih prebivalcev.**

Občina Trbovlje je na področju motornega prometa uvedla vrsto ukrepov, ki prispevajo k večji prometni varnosti in urejenosti. Velik del

mestnega območja je vključen v cono z omejitvijo hitrosti na 30 km/h, kar pomembno prispeva k varnosti pešcev. Ukrepi za umirjanje prometa so bili uspešno izvedeni tudi na Ulici 1. junija in Obrtniški cesti. Za boljše upravljanje mirujočega prometa je občina vzpostavila parkirni režim na treh ključnih lokacijah: pri Splošni bolnišnici Trbovlje, Delavskem domu Trbovlje in pri Parku kulture. Poleg tega je bilo v okviru spodbujanja trajnostne mobilnosti vzpostavljeno parkirišče P + R pri železniški postaji. Pomembne so tudi rekonstrukcije in ureditve cest, ki ne izboljšujejo le pretočnosti, ampak vključujejo tudi površine za pešce in kolesarje ter druge prometne ukrepe, kot so enosmerne ureditve, s čimer se izboljšuje prometna varnost in optimizira izraba prostora v urbanem okolju.



Ključni izzivi

- Pomanjkanje urejenih parkirnih mest – predvsem v večstanovanjskih soseskah, tudi pri šolskih ustanovah, v okolici ključnih javnih ustanov in v času dogodkov.
- Neurejeno parkiranje – na pločnikih v mestnem središču in na intervencijskih poteh.
- Neupoštevanje cestno-prometnih predpisov.
- Pomanjkljiv nadzor nad prekoračitvami hitrosti in nepravilnim parkiranjem v mestu.

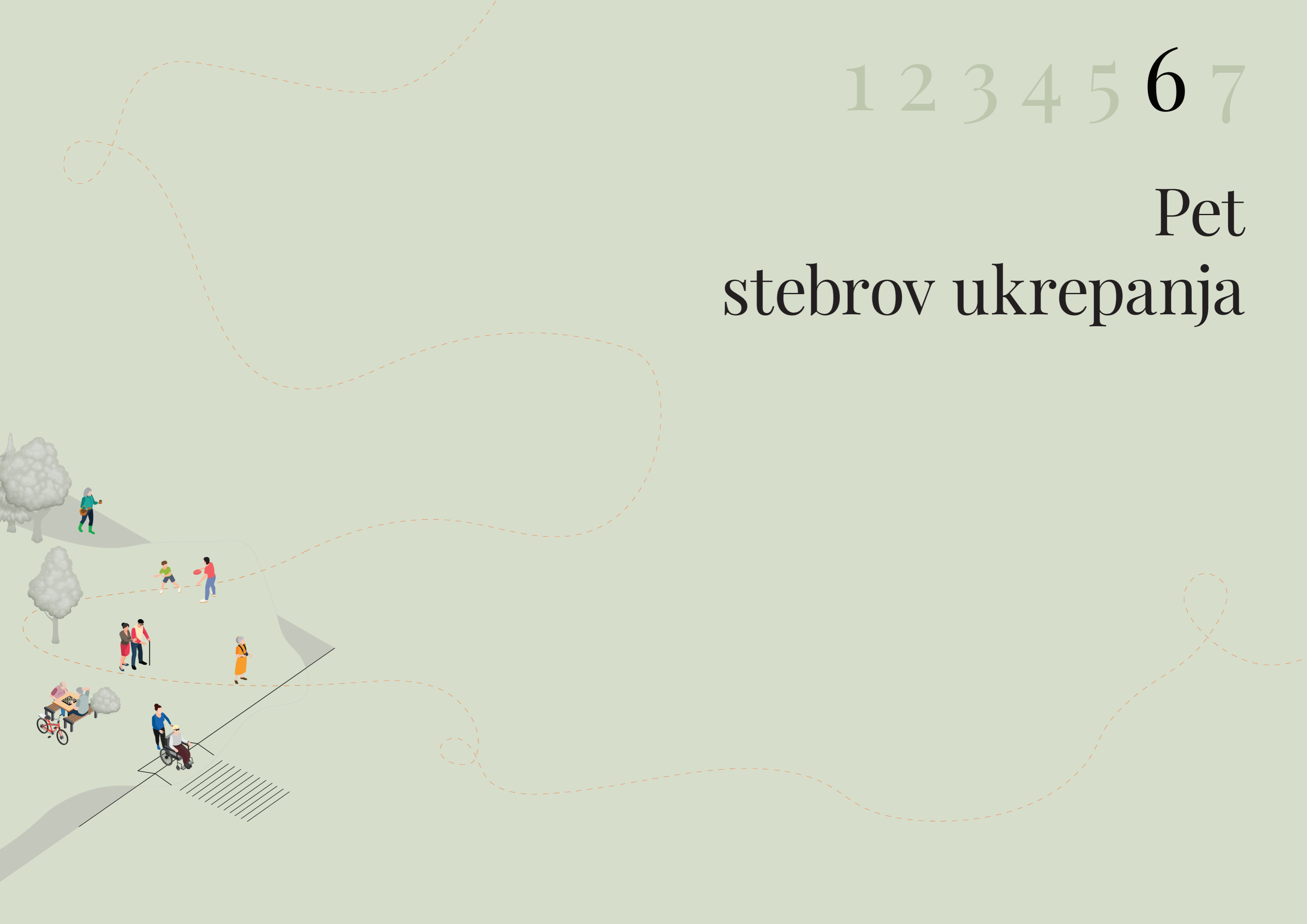
Priložnosti

- Prerazporeditev, uvedba parkirnih režimov in omejitev za izboljšanje pogojev za mirujoči promet.
- Umirjanje prometa v mestu.
- Zagotovitev urejenih parkirnih mest na ključnih mestih – predvsem za večstanovanjske soseske.
- Uvedba pametnih tehnologij za boljši dostop do storitev in boljšo organizacijo.
- Nadgradnja sistema P + R.
- Poostren nadzor nad nepravilnim parkiranjem in prekoračitvami hitrosti.
- Ozelenitev parkirnih površin.



1 2 3 4 5 6 7

Pet stebrov ukrepanja



Celostno prometno načrtovanje – načrtovanje prometa z mislijo na jutri

Strateška vodila

Povišati kulturo obnašanja v prometu, promocija in ozaveščanje ljudi o pomenu trajnostne mobilnosti.

Izboljšati informiranje občanov in obiskovalcev o novostih in možnostih uporabe trajnostnih potovalnih načinov.

Spremljati in vrednotiti izvajanje OCPS, prenova načrta in izvedba ukrepov.

Kvantifikacija ambicij

- Povečanje deleža izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju iz akcijskega načrta OCPS na 80 % do leta 2032 (62 % izvedenih ukrepov iz CPS 2017).

Na področju celostnega prometnega načrtovanja se prednostno preučuje izvajanje ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Dodatno se krepí sodelovanje na regionalni ravni z vzpostavitvijo centra za mobilnost. Kot prioriteta se izkazuje tudi izvajanje programov za ozaveščanje o prometni varnosti in vplivih prometa na okolje.



P1 Organizacijski sveženj ukrepov

Sveženj ukrepov predvideva vzpostavitev učinkovitega sistema financiranja in upravljanja prometne strategije na občinski ravni. Vključuje: ukrepe za zagotavljanje zadostnih finančnih virov, krepitev kadrovske kapacitete in vzpostavitev organizacijskih struktur za izvajanje strategije. Ključnega pomena je tudi krepitev sodelovanja z regionalnimi in državnimi ustanovami ter deležniki, ki lahko prispevajo k uspešni implementaciji ukrepov. V tej luči je pomemben del svežnja predvsem izboljšanje sodelovanja s sosednjimi občinami pri integraciji različnih sistemov mobilnosti. Poleg tega sveženj predvideva izboljšanje usklajevanja med različnimi sektorji in izobraževanje znotraj občinske uprave, kar bo omogočilo kakovostnejši in celovitejši pristop k reševanju prometnih izzivov.

»Vsak mora imeti možnost odločitve ali bo šel z avtomobilom, avtobusom ali s kolesom.«

Anketa za širšo javnost



P2 Promocijski in informacijski sveženj ukrepov

Sveženj ukrepov predvideva celovito obveščanje in ozaveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti ter spodbujanje njenega uveljavljanja v vsakdanjem življenju. Vključuje izvajanje izobraževalnih programov, promocijskih kampanj in spodbujevalnih aktivnosti, ki bodo prebivalce in obiskovalce občine motivirali k uporabi bolj trajnostnih oblik prevoza. Pomemben del ukrepov predstavlja tudi organizacija različnih dogodkov, kot so: dnevi brez avtomobila, kolesarske akcije in tematska predavanja, ki bodo krepila zavedanje o pozitivnih učinkih trajnostne mobilnosti. Dogodki se koncentrirajo predvsem v okviru evropskega tedna mobilnosti, ko je ozaveščevalna kampanja države in drugih deležnikov še večja. Poleg tega sveženj ukrepov predvideva imenovanje promotorja na socialnih omrežjih z namenom približevanja trajnostne mobilnosti vsem starostnim skupinam.

P3 Sistem spremljanja in izvajanja ukrepov

Sveženj ukrepov predvideva vzpostavitev učinkovitega sistema spremljanja napredka pri izvajanju občinske celostne prometne strategije. Vključuje redno zbiranje in analizo podatkov o prometnih kazalnikih, kar bo omogočilo ocenjevanje učinkov posameznih ukrepov in prilagajanje strategije glede na ugotovitve. Pomemben del svežnja predstavlja tudi vzdrževanje ažurne baze podatkov, ki bo služila kot osnova za oblikovanje nadaljnjih prometnih politik in ukrepov. Poleg tega se bo sistematično spremljalo potovalne navade občanov, kar bo prispevalo k boljšemu razumevanju prometnih trendov in potreb lokalnega prebivalstva. S temi ukrepi se bodo zagotovile večja preglednost, učinkovitost in prilagodljivost občinske prometne strategije skladno z dejanskimi razmerami in s cilji trajnostne mobilnosti.

P4 Načrtovanje, umeščanje in upravljanje velikih generatorjev prometa

Sveženj ukrepov predvideva celovit pristop k načrtovanju, umeščanju in k upravljanju velikih generatorjev prometa, kot so: gospodarski subjekti, zdravstvene in izobraževalne ustanove, trgovska središča in druge pomembne lokacije z visokim prometnim vplivom. Ključni ukrepi vključujejo pripravo mobilnostnih načrtov, ki bodo zagotavljali učinkovito upravljanje potovalnih navad zaposlenih, obiskovalcev in uporabnikov teh lokacij. Poseben poudarek bo namenjen ustreznemu umeščanju teh generatorjev v prostor, pri čemer se bo upoštevalo dostopnost z javnim potniškim prometom, peš in s kolesarskimi potmi ter optimizacijo prometnih tokov. Poleg tega bodo podjetja in ustanove spodbujeni k pridobivanju trajnostnih certifikatov, s čimer bodo prispevali k zmanjšanju prometnih obremenitev in povečanju trajnostne mobilnosti.

Hoja – ključ do varnejšega in udobnega mesta

Strateško vodilo

Izboljšati varnost in dostopnost do ključnih funkcij ter zagotavljanje enakopravnih pogojev za hojo z vzpostavitvijo varnih, neposrednih, privlačnih in udobnih peš povezav za vse skupine ljudi in v vseh delih občine.

Kvantifikacija ambicij

- Povečanje deleža otrok, ki pridejo v šolo peš, na 80 % do leta 2032 (71,1 % leta 2024).
- Povečanje deleža hoje v mestu na glavnih prometnicah na 10 % leta 2032 (2,8 % leta 2024).
- Povečanje deleža hoje pri poteh na delo na 12 % do leta 2032 (7,7 % leta 2024).

Na področju hoje se prednostno preučuje vzpostavitev varnih, krajših, privlačnejših in udobnejših površin za pešce z ustrezno ozelenitvijo, osvetlitvijo in urbano opremo ter prilagoditev infrastrukture za gibalno ovirane.



H1 Načrtovanje in gradnja novih površin za pešce

Sveženj ukrepov predvideva širitev omrežja pešcevih površin z vzpostavitvijo novih, varnih in dostopnih površin za pešce. Poudarek je na zagotavljanju čim bolj zveznih in neprekinjenih poti, ki bodo učinkovito povezovali ključne točke v mestu in povečale dostopnost postajališč JPP. Ključni ukrepi vključujejo gradnjo pločnikov na nevarnih odsekih in ureditev ustreznih pešcevih površin tam, kjer gradnja pločnikov ni izvedljiva. Potreba po gradnji pločnika se kaže predvsem na Cesti Osvobodilne fronte, medtem ko se potreba po ureditvi ustreznih pešcevih površin v obliki talnih označb, zmanjšanju hitrosti in vzpostavitvi deljenih prostorov kaže na več odsekih na dvignjenih

delih znotraj mesta (Terezija, Neža, Vreskovo ...). Na prometno obremenjenih območjih se bo preučila možnost vzpostavitve peš-cone oz. cone mešanega prometa z jasno prednostjo pešca, ki bo izboljšala kakovost prebivanja in prispevala k razvoju privlačnejšega javnega prostora. Kot najustreznejši lokaciji za preureditev območja po meri pešca sta se izkazala območje pred DDT in Trg revolucije. Z namenom povečanja kakovostnih zelenih površin za potrebe rekreacije se bo vzpostavila brezemisijaska cona Zelena vez Ojstro. Sveženj ukrepov predvideva tudi vključenost arhitekta ali urbanista v proces načrtovanja in opremljanja infrastrukture za pešce, ki bo zagotavljala privlačne prostorske rešitve.

H2 Zagotovitev ustreznih ureditev in povečanje privlačnosti površin za pešce

Sveženj ukrepov predvideva izboljšanje varnosti in funkcionalnosti obstoječih površin za pešce s poudarkom na urejanju prehodov in namestitvi svetlobne signalizacije na nevarnih odsekih (npr. osvetljen prehod za pešce, svetlobna signalizacija »Pazi, otroci na cesti«, »Pazi, kolesar« ...). Namen svežnja je povečati preglednost in zaščito pešcev na glavni osi, ki poteka skozi mesto Trbovlje, in na preostalih prometno obremenjenih lokacijah. Lokaciji, na katerih se izkazuje potreba po prioritarnem ukrepanju, sta prehod za pešce pri tržnici in parkirišču Sallaumines. Sveženj ukrepov predvideva tudi izboljšanje kakovosti in privlačnosti peš-površin, da bi hoja postala prijetnejša oblika mobilnosti za vse prebivalce. Ključni ukrepi vključujejo ustrezno ozelenitev obstoječih in načrtovanih peš-povezav, kar bo prispevalo k večji senci, udobju in estetski vrednosti javnega prostora. Poleg tega bo nameščena urbana oprema, kot so: klopi, pitniki, koši za smeti in razsvetljava, ki bodo izboljšali funkcionalnost in uporabniško izkušnjo pešcev. Poleg ustreznih tehničnih ukrepov na pešcevih površinah sveženj ukrepov zajema tudi redno vzdrževanje in čiščenje poti, s ciljem zagotavljanja varne in udobne hoje.

H3 Ureditev šolskih poti in površin za pešce v okolici šol

Sveženj ukrepov predvideva izboljšanje varnosti šolskih poti z urejanjem ustreznih površin za pešce v okolici šol in ukrepi za umirjanje prometa. Poudarek je na vzpostavitvi varnih in neprekinjenih poti za učence ter zmanjšanju hitrosti motornega prometa na kritičnih odsekih. Za namen izboljšanja varnosti pešcev se bo nadaljevalo umeščanje talnih in vertikalnih oznak, ki opozarjajo na bližino šol in vrtcev. Sveženj ukrepov predvideva tudi uvedbo Pešbusa do osnovnih šol z namenom spodbujanja hoje.

H4 Prilagoditev infrastrukture osebam z oviranostmi

Sveženj ukrepov predvideva izboljšanje dostopnosti javnega prostora z ureditvijo klančin, dvigal in taktilnih oznak. Namen je zagotoviti neoviran dostop do ključnih objektov in površin ter omogočiti samostojno in varno gibanje osebam z gibalnimi in s senzoričnimi oviranostmi. Potreba po ukrepanju pri dostopnosti javnega prostora se izkazuje pri ureditvi klančine pred DDT. Znotraj svežnja je posebna pozornost namenjena tudi prehodom za pešce in prometnim vozliščem.

Kolesarjenje – z elektriko in voljo v vsak klanec

Strateško vodilo

Izboljšati dostopnosti do ključnih funkcij v mestu, šol, povezav z zaledjem in s sosodnjimi občinami z vzpostavitev varnih, povezanih, neposrednih, čim krajših in hitrejših, privlačnejših in udobnejših kolesarskih povezav.

Kvantifikacija ambicij

- Povečanje deleža otrok, ki pridejo v šolo s kolesom, na 2 % do leta 2032 (0,4 % leta 2024).
- Povečanje deleža kolesarjenja v mestu na glavnih prometnicah na 2 % do leta 2032 (0,2 % leta 2024).
- Povečanje deleža kolesarjev pri poteh na delo na 7 % do leta 2032 (3,8 % leta 2024).
- Število izposojenih koles povišati za 10 % (699 leta 2023, 496 leta 2024 – do decembra).

Na področju kolesarjenja se prednostno preučuje vzpostavitev varnih, krajših, bolj neposrednih in hitrejših ter privlačnejših in udobnejših kolesarskih povezav ter izboljšanje njihove opremljenosti, predvsem za namen vsakodnevnih opravkov.



K1 Ureditev in dopolnitev obstoječih kolesarskih povezav znotraj občine

Sveženj ukrepov predvideva izboljšanje kolesarske infrastrukture z zveznim povezovanjem obstoječih poti in odpravo manjkajočih odsekov. Namen je vzpostaviti celovito mrežo varnih in funkcionalnih kolesarskih povezav, ki bodo omogočale nemoten dostop do ključnih točk v občini. Ključni ukrepi vključujejo dopolnitev kolesarskih povezav na odsekih cest, na katerih se izkazuje potreba in je njihova izvedba tehnično mogoča. Odseki, na katerih se izkazuje potreba po prioriteten ukrepanju, so: Gimnazijska cesta, Kešetovo in Gabrsko (do pokopališča). Poleg tega bo posebna pozornost namenjena izboljšanju privlačnosti kolesarskih poti z urejanjem ustreznih površin in ozelenjevanjem. Z namenom izboljšanja pogojev in spodbujanja kolesarjenja v izobraževalnih ustanovah bo izdelan načrt vodenja kolesarja do osnovnih in srednjih šol. Ukrep se navezuje na ukrepe, opredeljene v svežnju H3, Ureditev šolskih poti in površin za pešce v okolici šol. Pomemben vidik svežnja predstavljata tudi vzpostavitev in okrepitev sodelovanja s sosodnjimi občinami na področju načrtovanja regijskih kolesarskih povezav. S skupnim pristopom več občin se bo izboljšala ponudba kolesarske infrastrukture in razširilo kolesarsko omrežje na regionalni ravni. Poleg ustreznih tehničnih ukrepov na kolesarskih površinah sveženj ukrepov naslavlja tudi redno vzdrževanje in čiščenje poti s ciljem zagotavljanja varnega in udobnega kolesarjenja.

K2 Izboljšanje opremljenosti kolesarske infrastrukture

Sveženj ukrepov predvideva nadgradnjo kolesarske infrastrukture z zagotavljanjem ključne opreme za udobno in varno uporabo koles. Ukrepi vključujejo postavitve kakovostnih kolesarskih stojal ob vseh ključnih točkah, kot so: izobraževalne ustanove, športna dvorana in pokopališče, s čimer se bo izboljšala dostopnost za kolesarje. Poseben poudarek bo na postavitvi varnih kolesarnic ob lokacijah, ki lahko dolgoročno ustvarijo največ kolesarskega prometa. V tej luči se bo z obnovo železniške postaje vzpostavila pokrita in varna kolesarnica za spodbujanje multimodalnosti. Poleg tega bo občina vzpostavila javne polnilne postaje za električna kolesa, kar bo olajšalo uporabo e-mobilnosti in prispevalo k trajnostnemu razvoju. Po mestu in na izletniških poteh se bo uredilo točke z orodjem za manjša popravila koles, kar bo omogočilo kolesarjem hitro in preprosto odpravljanje manjših tehničnih težav.

K3 Nadgradnja sistema izposoje koles

Sveženj ukrepov predvideva širitev in izboljšanje sistema izposoje e-koles z razširitvijo mreže postajališč na dodatne lokacije v občini. Ključni ukrepi vključujejo razširitev mreže e-koles do zalednih naselij, kar bo omogočilo večji doseg in boljšo povezanost oddaljenih območij z mestnim središčem. Poleg tega bo občina vzpostavila nove postaje za izposajo koles na ključnih točkah in pri velikih generatorjih prometa. Dodatno bodo kolesa namenjena tudi javnim zavodom, kar bo zaposlenim omogočilo trajnostne prevozne možnosti za službene in druge poti.

Javni potniški promet – dostopen in usklajen

Strateški vodili

- Izboljšati dostopnost, učinkovitost, kakovost in raznovrstnost ponudbe JPP za različne socialne skupine z zagotavljanjem alternativnih oblik prevozov.
- Izboljšati komunikacijo in sodelovanje s ponudniki JPP, sosednjimi občinami in z državnimi ustanovami z namenom izboljšanja in usklajevanja voznih redov ter izboljšanja frekvence JPP.

Kvantifikacija ambicij

- Povečanje deleža števila potnikov, ki uporabljajo različne oblike JPP, na 10 % do leta 2032 (7,1 % leta 2024).

Na področju javnega potniškega prometa se prednostno obravnava zagotovitev alternativnih oblik prevozov ter izboljšava frekvenc, zmanjševanje zamud in usklajenost voznih redov avtobusnega ter železniškega prevoza.



J1 Opremljanje avtobusnih postajališč

Sveženj ukrepov predvideva izboljšanje infrastrukture avtobusnih postajališč z namenom povečanja dostopnosti in privlačnosti javnega potniškega prometa. Ključni ukrepi vključujejo ureditev varnih dostopov do postajališč, ki bodo olajšali uporabo avtobusnega prevoza vsem potnikom, vključno z gibalno oviranimi osebami. Poleg tega bo nadgrajena urbana oprema, kot so: izogibališča, klopi, nadstrešnice, stojala za kolesa in informacijske table z vozni redi, ki bodo izboljšali uporabniško izkušnjo. Lokacija, na kateri se izkazuje potreba po prednostnem ukrepanju, je avtobusna postaja Bevško, ki se bo urejala v okviru rekonstrukcije državne ceste Mesečina-Bevško. Pomemben del svežnja predstavlja tudi digitalizacija postajališč s prikazom voznega reda v realnem času, kar bo potnikom omogočalo boljšo organizacijo potovanja in večjo zanesljivost prevoza.

J2 Uvedba novih linij in oblik JPP

Sveženj ukrepov predvideva izboljšanje in širitev ponudbe javnega potniškega prometa z uvedbo novih linij in prilagodljivih oblik prevoza, ki bodo ustrezale potrebam prebivalcev. Nadgrajen bo obstoječi sistem prevoza na klic Prostofer, ki omogoča brezplačne prevoze za starejše in ranljive skupine. Ponovno bo uvedena krožna linija Terezn'čan, ki bo vzpostavljena na relaciji Hrastnik-Terezija-Železniška postaja Trbovlje in bo izboljšala ponudbo trajnostne mobilnosti do železniške postaje. Pomemben del svežnja predstavlja tudi integracija šolskih in javnih prevozov, ki bo izboljšala ponudbo javnega prevoza do manjših zalednih naselij.

J3 Izboljšanje ponudbe JPP s podajanjem pobud ponudnikom

Sveženj ukrepov predvideva celovito izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa. Za občino to pomeni predvsem podajanje pobud drugim deležnikom, ki so zadolženi za kakovostno ponudbo javnega servisa. Ključni ukrepi vključujejo usklajevanje avtobusnih prevozov z železniškim prometom, kar bo omogočilo boljšo povezljivost in lažje prestopanje med različnimi oblikami prevoza. Pomemben korak k trajnostni mobilnosti bo tudi postopna nadomestitev voznega parka z električnimi avtobusi, ki bodo prispevali k zmanjšanju emisij in tišjemu delovanju prevoza. Poleg tega se bo izboljšala frekvenca prevozov zunaj prometnih konic in ob koncih tedna, s čimer se bo povečala dostopnost prevoznih storitev. Zmanjševanje zamud, boljše sodelovanje med ključnimi deležniki (med DUJPP, ponudniki prevozov in Občino Trbovlje) in stalna optimizacija voznih redov bodo pripomogli k večji zanesljivosti prevoza. Prav tako se bo izboljšal dostop do vozovnic z lažjim in ugodnejšim nakupom ter z uvedbo digitalne aplikacije, ki bo omogočala preprostejše načrtovanje poti in spremljanje prihodov avtobusov v realnem času.

66 % anketirancev meni, da naj ima javni potniški promet prednost pri načrtovanju prihodnje prometne infrastrukture.



Polovica anketirancev bi uporabljala javni potniški promet, če bi bila frekvenca prevozov višja.

Motorni in mirujoči promet – parkiranje z načrtom, promet z mero

Strateški vodili

- Racionalnejša uporaba parkirišč z upravljanjem parkiranja in izdelavo parkirne politike.
- Izboljšanje prometne varnosti, zdravja občanov ter večja privlačnost in kakovost mestnega okolja z umirjanjem in zmanjševanjem deleža motornega prometa.

Kvantifikacija ambicij

- Zmanjšanje deleža voznikov osebnih avtomobilov na glavnih prometnicah na 70 % do leta 2032 (83,8 % leta 2024).

Na področju motornega in mirujočega prometa se prednostno obravnava umirjanje prometa skozi središče z izboljšanjem nadzora hitrosti in upravljanjem parkiranja.

M1 Upravljanje in ureditev parkirišč

Za učinkovito obvladovanje izzivov, povezanih s parkiranjem, ter zagotavljanje dostopnosti in urejenosti urbanega prostora je priprava celovitega svežnja ukrepov za ureditev in upravljanje parkirišč ključnega pomena. Prvi korak je izdelava načrta izvajanja parkirne politike, ki bo usmerjal dolgoročno upravljanje parkirnih površin. Pomembno podporno orodje bo tudi izdelava katastra parkirišč, ki bo omogočil natančen pregled nad obstoječimi kapacitetami. Za izboljšanje organizacije in izkoriščenosti parkirnih mest je predvidena uvedba parkirnega režima na javnih parkirnih mestih, skupaj z vzpostavitvijo učinkovitega nadzora nad nepravilnim parkiranjem, kar bo pripomoglo k urejenosti urbanega prostora. Z vidika trajnostne mobilnosti in povezovanja različnih prometnih sistemov se bo preučila možnost umeščanja parkirišč tipa P + R, ki bodo omogočila preusmerjanje potnikov na javni prevoz. Poseben poudarek bo namenjen tudi izboljšanju kakovosti prebivanja, zato je predvidena ozelenitev parkirnih površin, kar bo prispevalo k zmanjševanju vplivov toplotnih otokov in povečanju estetske vrednosti prostora. Poleg tega bodo urejeni še postajališče za avtodome, kar bo prispevalo k razvoju turizma, in dodatna parkirna mesta na železniški postaji skladno s prenovo postaje in z izboljšanjem dostopnosti za potnike.

M2 Umirjanje motornega prometa in vzpostavitev nadzora hitrosti

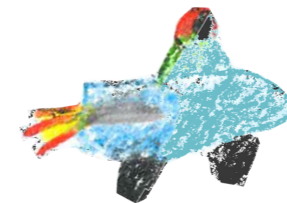
Sveženj ukrepov predvideva uvedbo ukrepov za zmanjšanje hitrosti in povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu. Ključni ukrepi vključujejo analizo in izvedbo ukrepov, kot so preureditev določenih cestnih odsekov v enosmerne ali dvosmerne ulice ter preverjanje smiselnosti popolnih zapor za motorni promet na izbranih lokacijah. Prav tako se bo analiziral učinek obstoječih con z omejitvijo hitrosti na 30 km/h ter na podlagi ugotovitev izdelal načrt za morebitne dodatne omejitve ali zmanjšanje obsega omejitev. Sveženj ukrepov poudarek namenja tudi umirjanju motornega prometa na prepoznanih problematičnih odsekih. Na več problematičnih odsekih sveženj predvideva tudi vzpostavitev rednejšega nadzora hitrosti prometa oziroma namestitve prikazovalnikov hitrosti.

M3 Digitalizacija in elektrifikacija prometnega omrežja

Sveženj ukrepov predvideva modernizacijo prometnega sistema z uporabo sodobnih in digitalnih rešitev ter prehod na bolj trajnostne oblike mobilnosti. Ključni ukrepi vključujejo vzpostavitev sistema izposoje avtomobila na ravni regije in podporo upravljanju prometa z uvedbo pametnih semaforjev, ki bi prilagajali delovanje glede na prometne razmere ter s tem izboljšali pretočnost za vse udeležence v prometu. Pomemben del svežnja predstavlja tudi umeščanje novih polnilnic za električna vozila, s čimer se bo izboljšala dostopnost infrastrukture za e-mobilnost.

M4 Rekonstrukcije cest s hkratno zagotovitvijo kakovostnih, zveznih in varnih površin za pešce ter kolesarje

Sveženj ukrepov predvideva celovite rekonstrukcije cest, ki bodo zagotovile zvezne, varne in udobne površine za pešce in kolesarje. Poudarek je poleg na ustrezni ureditvi infrastrukture za motorni promet tudi na širitvi in nadgradnji pločnikov ter ločenih kolesarskih stez. Odseki, na katerih se izkazuje potreba po prioritetnem ukrepanju, so: rekonstrukcija ceste do pokopališča Gabrsko, Mesečina-Bevško in Ulica Španskih borcev.



1 2 3 4 5 6 7

Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Sedemletni akcijski načrt je orodje za postopno uresničevanje občinske celostne prometne strategije in omogoča učinkovito izvajanje ukrepov. V akcijski načrt so vključeni tudi ukrepi, ki presegajo časovni okvir strategije. Dolgoročni ukrepi, ki nimajo realne izvedbe v sedemletnem obdobju, omogočajo jasnejšo predstavo o želenem končnem stanju prometnega sistema in predstavljajo strateški kompas za prihodnje preнове strategije.

Ukrepi so predstavljeni po posameznih stebrih in povezani v svežnje. Za vsak ukrep so določeni: zahtevnost ukrepa, predviden čas izvedbe, strošek izvedbe, mogoči viri financiranja in nosilca ukrepa, ki nosi odgovornost za njegovo izvedbo.

Zahtevnost izvedbe ukrepa je določena na podlagi tehnične zahtevnosti, pri čemer en (+) v preglednicah pomeni nezahteven ukrep, trije (+++) pa zelo zahteven ukrep za izvedbo. Tako so mehki ukrepi strategije navadno manj zahtevni, infrastrukturni ukrepi, ki zahtevajo velike finančne vložke in intenzivno usklajevanje z deležniki, pa zahtevnejši.

Najpomembnejši vir financiranja ukrepov je občinski proračun, pomembna vira sredstev za realizacijo pa so tudi državna in evropska sredstva.

Višina predvidenih stroškov je ocenjena, saj za določene projekte ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije oz. ocena stroškov temelji na trenutnih vrednostih, ki pa se lahko prihodnjih letih bistveno spremenijo, zato ocene stroškov za dolgoročne ukrepe navadno niso podane. Izvedba posameznih ukrepov v akcijskem ukrepu pa ne zahteva finančnega vložka ali pa so sredstva zagotovljena v okviru rednih sredstev občinskega proračuna.

Odgovornost izvedbe večine ukrepov nosi občina, v nekaterih primerih pa nosijo odgovornost Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, prevozniki JPP, javni zavodi v občini in podjetja.

Celostno prometno načrtovanje

Akcijski načrt

Ukrepi	Zahtevnost	Viri financiranja	Nosilec	Čas izvedbe, strošek							
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
P1 Organizacijski sveženj ukrepov											
Zagotavljanje kadra za izvajanje celostnega prometnega načrtovanja na občini (imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost za obdobje 2025–2032, prijava na razpise, izvajanje OCPS)	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje								
Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje								
Udeležba na izobraževanjih na področju celostnega prometnega načrtovanja za zaposlene v občinski upravi	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje	500	500	500	500	500	500	500	500
Za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotovitev vključevanja javnosti ter posvetov s prebivalci in ključnimi deležniki	+	/	Občina Trbovlje								
Vzpostavitev regijskega delovanja v okviru regijskega centra mobilnosti	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje, regijski center mobilnosti	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350
Sodelovanje pri izdelavi regijske celostne prometne strategije	++	/	Občina Trbovlje, regijski center mobilnosti								
P2 Promocijski in informacijski sveženj ukrepov											
Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti o prednostih trajnostne mobilnosti (npr. izposoja koles, sopotništvo, JPP)	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Vzgoja in izobraževanje na temo varnosti v prometu s hkratno vključitvijo vrtcev, šol ter lokalnih društev in organizacij	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Imenovanje promotorja trajnostne mobilnosti na socialnih omrežjih	++	/	Občina Trbovlje, regijski center mobilnosti								
Organizacija tematskih dogodkov v vsakoletni akciji evropski teden mobilnosti	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
P3 Sistem spremljanja in izvajanja ukrepov											
Vzpostavitev sistema ter izvajanje spremljanja obveznih in neobveznih kazalnikov na področju trajnostne mobilnosti ter poročanje pristojnemu ministrstvu	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Vzdrževanje baze podatkov in javno objavljane podatkov o navadah udeležencev v prometu	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje								
Nadgradnja sistema podajanja izzivov in pobud v prometu ter vodenje registra prometne komisije	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje								
P4 Načrtovanje, umeščanje in upravljanje večjih generatorjev prometa											
Izdelava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini, kot so: javne ustanove, podjetja, novogradnje, in ob dogodkih	+	Občinski proračun, podjetja, državna sredstva	Občina Trbovlje								
Usmeritve in pogoji za zagotavljanje primerne dostopnosti za vse oblike mobilnosti pri vseh novogradnjah	++	Občinski proračun, podjetja, državna sredstva	Občina Trbovlje								
Spodbujanje podjetij za pridobitev certifikata pešcem prijazna ustanova	+	/	Občina Trbovlje, podjetja								
Spodbujanje podjetij za pridobitev certifikata kolesarjem prijazno podjetje	+	/	Občina Trbovlje, podjetja								

Hoja

Akcijski načrt

Ukrepi	Zahtevnost	Viri financiranja	Nosilec	Čas izvedbe, strošek							
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
H1 Načrtovanje in gradnja novih površin za pešce											
Izgradnja pločnikov na nevarnih odsekih in vzpostavitev ustreznih površin za pešce (tudi skupnih prometnih površin, alternativne povezave itn.), kjer umeščanje pločnikov ni izvedljivo	+++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Celostna ureditev z vzpostavitvijo cone za pešce oz. cone mešanega prometa pred DDT in Trgu Revolucije	+++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje	140.000	125.000						
Vzpostavitev in celostna ureditev brezemisijske cone Zelena vez Ojstro	+++	Občinski proračun, državna sredstva, EU sredstva	Občina Trbovlje, Občina Hrastnik	60.000	1.040.000	700.000					
Vključitev arhitekta ali urbanista v vsako projektiranje prometne infrastrukture	+	v okviru projekta	Občina Trbovlje								
H2 Zagotovitev ustreznih ureditev in povečanje privlačnosti površin za pešce											
Nadgradnja obstoječe peš-povezave skozi mesto Trbovlje v privlačnejše in bolj neposredno	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Ureditev in izboljšanje neustreznih prehodov za pešce	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje			50.000		50.000			50.000
Ureditev ustrezne svetlobne signalizacije na vseh nevarnih cestnih odsekih	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje		40.000		40.000			40.000	
Dopolnitev in vzdrževanje sistema javne razsvetljave	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Postavitev urbane opreme na obstoječih in načrtovanih površinah za pešce	+	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje		25.000	25.000					
Ustrezna ozelenitev obstoječih in načrtovanih površin za pešce	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje		10.000	20.000					
Zagotovitev rednega in ustreznega vzdrževanja na površinah za pešce	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
H3 Ureditev šolskih poti in površin za pešce v okolici šol											
Ureditev ustreznih površin za pešce v okolici vrtcev in šol	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Izvedba ukrepov za umirjanje prometa v okolici vrtcev in šol	+	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje		25.000			25.000			
Poostreitev nadzora prometa v okolici vrtcev in šol	+	Policija in MIR v sklopu redne dejavnosti	Policija in MIR								
Ureditev talnih in vertikalnih oznak v okolici vrtcev in šol	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Uvedba Pešbusa do osnovnih šol	+	Občinski proračun, državna sredstva	Osnovne šole				15.000				
H4 Prilagoditev infrastrukture osebam z oviranostmi											
Ureditev klančin na vseh peščevih površinah v občini	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Ureditev taktilnih oznak	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Ureditev dvigal in druge infrastrukture za gibalno ovirane pred javnimi ustanovami	++	Občinski proračun, državna sredstva	Država, Občina Trbovlje		130.000						
Ureditev klančine pri DDT	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje	60.000							

*Izvede se znotraj ukrepa celostna ureditev DDT

Kolesarjenje

Akcijski načrt

Ukrepi	Zahtevnost	Viri financiranja	Nosilec	Čas izvedbe, strošek							
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
K1 Načrtovanje novih kolesarskih povezav in ureditev obstoječih											
Vzpostavitev in okrepitev sodelovanja s sosednjimi občinami na področju načrtovanja regijskih kolesarskih povezav	+	/	Občina Trbovlje, sosednje občine								
Izboljšanje in nadgradnja obstoječe kolesarske povezave skozi mesto Trbovlje	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Gradnja kolesarske povezave na odseku Gabrsko (do pokopališča)	+++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje				100.000				
Zaris kolesarskega pasu in vzpostavitev prometne signalizacije na odseku Gimnazijska cesta	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje			10.000					
Zaris kolesarskega pasu in vzpostavitev prometne signalizacije na odseku Kešetovo	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje	5.000	5.000						
Ustrezna osvetlitev vseh nevarnih prehodov za kolesarje	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Izdelati načrt vodenja kolesarja do osnovnih in srednjih šol	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje				15.000				
Redno vzdrževanje površin za kolesarje in odstranitev ovir	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
K2 Izboljšanje opremljenosti kolesarske infrastrukture											
Postavitev stojal za kolesa z nadstrešnico ob vseh ključnih točkah (npr. ob izobraževalnih ustanovah, športnih dvoranah in pokopališču)	+	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje			50.000					
Vzpostavitev javnih polnilnih postaj za e-kolesa	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje					15.000			
Postavitev in nadgradnja varnih kolesarnic ob ključnih točkah (npr. železniška postaja)	++	Občinski proračun, državna sredstva, podjetja	Občina Trbovlje		20.000				20.000		
Postavitev mreže točk z orodjem za hitro popravilo kolesa	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje		2.000				4.000		4.000
K3 Nadgradnja sistema izposoje koles											
Postavitev postaje za izposajo e-koles ob ključnih točkah	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje			20.000		20.000		20.000	
Postavitev postaje pri vseh novozgrajenih velikih generatorjih prometa	++	Občinski proračun, investitorji	Občina Trbovlje								20.000
Sprejem ukrepov za zmanjšanje vandalizma na infrastrukturi izposoje koles	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Nabava koles za javne zavode	+	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje					5.000			5.000

Javni potniški promet

Akcijski načrt

Ukrepi	Zahtevnost	Viri financiranja	Nosilec	Čas izvedbe, strošek							
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
J1 Opremljanje avtobusnih postajališč											
Ureditev ustreznih dostopov do avtobusnih postajališč	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Ureditev ustreznega dostopa do avtobusnega postajališča Bevško (v okviru rekonstrukcije državne ceste Mesečina-Bevško)	+++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje, država								
Izboljšanje obstoječih postajališč JPP z nadgradnjo urbane opreme	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje	10.000	10.000					20.000	
Digitalizacija avtobusnih postajališč s prikazom voznega reda v realnem času	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje					20.000			
J2 Uvedba novih linij in oblik JPP											
Nadgradnja sistema prevozov na klic	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje								30.000
Ponovna uvedba linije Tereznčan s povezavo Hrastnik-Terezija-Železniška postaja Trbovlje	++	Občinski proračun	DUJPP, Občina Trbovlje, koncesionar				50.000				
Integracija šolskih in javnih prevozov	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje, koncesionar, osnovne šole								
J3 Izboljšanje ponudbe JPP s podajanjem pobud ponudnikom											
Uskladitev avtobusnega prevoza z železniškim	++	/	Občina Trbovlje, SŽ, koncesionar								
Nadomestitev voznega parka avtobusov z električnimi avtobusi	++	/	Občina Trbovlje, koncesionar								
Izboljšanje frekvence prevozov zunaj konic in ob koncih tedna	++	/	DUJPP, Občina Trbovlje, koncesionar								
Zmanjšanje zamud in stalna optimizacija voznih redov glede na potrebe	++	/	DUJPP, Občina Trbovlje, koncesionar								
Digitalizacija JPP z uvedbo aplikacije za namen informiranja, spremljanja voznega reda v realnem času in plačevanja	++	/	DUJPP, Občina Trbovlje, koncesionar								



Motorni in mirujoči promet

Akcijski načrt

Ukrepi	Zahtevnost	Viri financiranja	Nosilec	Čas izvedbe, strošek							
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
M1 Upravljanje in ureditev parkirišč											
Izdelava načrta izvajanja parkirne politike	+	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje			30.000					
Izdelava katastra parkirišč	+	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje								
Uvedba parkirnega režima na javnih parkirnih mestih	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje		15.000		15.000			15.000	
Vzpostavitev nadzora nad nepravilnim parkiranjem	+	Policija in MIR v sklopu redne dejavnosti	Policija in MIR								
Preučitev možnosti umeščanja parkirišč P + R	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje			20.000					
Ozelenitev parkirnih površin	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje		10.000		10.000	10.000			10.000
Ureditev postajališča za avtodome	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje							50.000	
Ureditev dodatnih parkirnih mest na železniški postaji (v okviru prenove železniške postaje)	+++	Občinski proračun, državna sredstva	Država								
M2 Umirjanje motornega prometa in vzpostavitev nadzora hitrosti											
Umirjanje motornega prometa na problematičnih odsekih	+++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje				100.000	100.000			
Vzpostavitev nadzora hitrosti prometa na problematičnih odsekih	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje			35.000	35.000				
Namestitev prikazovalnikov hitrosti na problematičnih odsekih	++	Občinski proračun	Občina Trbovlje				15.000	15.000			
Preveritev možnosti uvedbe določenih ukrepov, kot so: enosmerne ulice, zmanjšanje hitrosti prometa in popolna zapora	+	Občinski proračun	Občina Trbovlje	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
M3 Digitalizacija in elektrifikacija prometnega omrežja											
Pobuda za vzpostavitev sistema izposoje avtomobila na ravni regije	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje, sosednje občine								
Umeščanje novih polnilnic za električna vozila	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje		25.000		25.000			25.000	
Uvedba pametnih semaforjev za boljšo pretočnost vseh udeležencev v prometu	++	Občinski proračun, državna sredstva	Občina Trbovlje				40.000				
M4 Rekonstrukcije cest s hkratno zagotovitvijo kakovostnih, zveznih in varnih površin za pešce ter kolesarje											
Rekonstrukcija ceste do pokopališča Gabrsko	+++	Občinski proračun	Občina Trbovlje	700.000	700.000						
Rekonstrukcija ceste Mesečina-Bevško	+++	Državna sredstva	Država								
Rekonstrukcija Ulice španskih borcev	+++	Občinski proračun	Občina Trbovlje							350.000	350.000

Dolgoročni ukrepi

- Gradnja novih kakovostnih kolesarskih povezav na odsekih cest, na katerih se izkazuje potreba in je gradnja tehnično izvedljiva
- Izboljšanje sodelovanja s sosednjimi občinami na področju izposoje koles
- Ureditev kolesarske povezave do Hrastnika čez Ojstro
- Ureditev kolesarske povezave do Zagorja
- Ureditev kolesarske povezave po dolini reke Save (trasa državne kolesarske poti)
- Razširitev mreže izposoje e-koles do zalednih naselij
- Uvedba Bicivlaka do osnovnih šol
- Uvedba javnega občinskega sistema prevozov na klic
- Nadomestitev voznega parka javnih ustanov in javnih služb s hibridnimi in z električnimi vozili
- Vzpostavitev sistema obveščanja o prostih parkirnih mestih
- Podpora upravljanju prometa in mobilnosti v ustrezni informacijsko-komunikacijski tehnologiji
- Prometna študija z izdelavo makroskopskega in mikrosimulacijskega prometnega modela za napoved prometa v prihodnje z upoštevanjem vseh oblik mobilnosti
- Gradnja parkirne hiše na območju Sallauminesa
- Gradnja parkirne hiše na Trgu revolucije
- Gradnja parkirne hiše na Trgu svobode
- Ureditev parkirnih prostorov za tovorna vozila
- Izdelava Načrta upravljanja mestne logistike za Trbovlje
- Določitev območij za parkiranje dostavnih vozil in drugih storitvenih vozil znotraj mesta Trbovlje

SEZNAM UPORABLJENIH VIROV

Agencija za varnost prometa (2025). Zemljevid prometnih nesreč: <http://nesrece.avp-rs.si/>

Locus prostorske informacijske rešitve, d. o. o., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut, Center za vodenje participativnih procesov (2017). Celostna prometna strategija Občine Trbovlje. Nova Gorica.

Plevnik, A., Mladenovič, L., Rye Tom, Balant, M., Hudoklin, A. (2023). *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije*. Ljubljana: Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Plevnik, A., Rye, T., Ogorelec, V., Cerar, A., Balant, M., Hudoklin, A., Mladenovič, L. (2022). *S široko podporo do optimalno povezane skupnosti*. Ljubljana: Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo.

Statistični urad Republike Slovenije (2025). Izbrani podatki po občinah, Slovenija, letno: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2640010S.px/table/tableViewLayout2/>

Uradni list (2023). 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: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2023-01-2406/pravilnik-o-vsebini-obliki-nacinu-priprave-odstotku-in-visini-sofinanciranja-obcinskih-celostnih-prometnih-strategij-nacinu-spremljanja-in-merilih-za-presajo-kakovosti-enotnih-kazalnik>

