

# ŽUPAN

Številka: 9001-7/2025

Datum: 5. 9. 2025

**8. DOPISNA SEJA OBČINSKEGA SVETA OBČINE BREŽICE, od petka, 5. 9. 2025 od 13. ure do srede, 10. 9. 2025 do 13. ure**

**ZADEVA: OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BREŽICE (2025-2032), druga obravnava**

**PRIPRAVIL:** OBČINSKA UPRAVA OBČINE BREŽICE; ODDELEK ZA KOMUNALNO INFRASTRUKTURO IN GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE

**PREDLAGATELJ:** župan Ivan MOLAN

**POTEK POSTOPKA:** Na podlagi 23. člena Poslovnika Občinskega sveta Občine Brežice

**NAČIN SPREJEMA:** Več kot polovica vseh članov

**SKLEP:** Sprejme se Občinska celostna prometna strategija Občine Brežice (2025-2032).

Ivan MOLAN  
župan

Prilogi:

- Občinska celostna prometna strategija Občine Brežice (2025-2032), z obrazložitvijo.
- Občinska celostna prometna strategija Občine Brežice (2025-2032)



O B Č I N A  
**BREŽICE**

Cesta prvih borcev 18  
p.p. 132  
8250 BREŽICE

Telefon: 07 6205503  
Telefax: 07 4990052

E-pošta: [obcina.brezice@brezice.si](mailto:obcina.brezice@brezice.si)  
[www.brezice.si](http://www.brezice.si)

## ŽUPAN

Številka: 371-55/2024  
Datum: 5.. 9. 2025

### OBČINSKEMU SVETU OBČINE BREŽICE

**ZADEVA: Občinska celostna prometna strategija Občine Brežice (2025-2032), druga obravnava**

Na podlagi 27. člena Statuta Občine Brežice (Uradni list RS, št. 100/21, 37/25) predlagam v obravnavo in sprejem Občinsko celostno prometno strategijo Občine Brežice (2025-2032).

Občinskemu svetu predlagam, da sprejme naslednji

### SKLEP

**Sprejme se Občinska celostna prometna strategija Občine Brežice (2025-2032).**

### OBRAZLOŽITEV:

Na podlagi 27. člena Statuta Občine Brežice (Uradni list RS, št. 100/21, 37/25) se sprejema Občinska celostna prometna strategija Občine Brežice (v nadaljevanju OCPS). Postopki izdelave ter pomen OCPS so bili predstavljeni občinskim svetnikom na 9. seji občinskega sveta, dne 10. 6. 2024, pod točko Razno. Prva obravnava predmetnega dokumenta je bila na Občinskem svetu izpeljana na 16. seji občinskega sveta dne 3. 7. 2025, pod točko 6., v okviru katere je bil sprejet sklep, da se sprejme Predlog OCPS skupaj s stališčem Odbora za gospodarske javne službe in varstvo okolja (v nadaljevanju Odbor) ter pripombami iz razprave, ki se smiselno upoštevajo ob pripravi druge obravnave OCPS.

OCPS je strateški dolgoročni razvojni dokument občine za doseganje ciljev celostnega prometnega načrtovanja. Celostno upravljanje prometa je urejanje in usmerjanje razvoja prometa na način, ki daje prednost razvoju trajnostnih oblik mobilnosti na vseh ravneh. Trajnostna mobilnost je premikanje na trajnostni način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza, pogon na alternativna goriva in druge oblike mobilnosti, ki manj obremenjujejo okolje, zmanjšujejo ogljični odtis in s katerimi se zagotavlja učinkovita in enakopravna prometna dostopnost za vse, prav tako pa koristno vplivajo tudi na naše zdravje.

Nova OCPS, ki bo nasledila Celostno prometno strategijo Občine Brežice iz leta 2017, nam ponuja celovit pregled nad sedanjim stanjem prometne situacije v celotni občini. Obravnava različne načine vsakodnevnih potovanj, probleme, ki se pojavljajo in predlaga načine za spremembe potovalnih navad naših občanov.

Postopki izdelave OCPS, ki so zelo obsežni, so bili podrobneje obrazloženi ob obravnavi Predloga OCPS, zato jih tu ne bomo ponavljali.

Po prvi obravnavi OCPS je bil dokument dopolnjen skladno s stališči Odbora za gospodarske javne službe in varstvo okolja (v nadaljevanju Odbor), ki jih spodaj navajamo in ob njih pojasnujemo, kje v OCPS so predlogi Odbora upoštevani:

- Stališče Odbora: Poimensko se dodajo glavna naselja po krajevnih skupnostih – po vseh sklopih, kjer se konkretno naštevajo ukrepi za izgradnjo površin za pešce, kolesarje in rekonstrukcije cest.
  - o OCPS – vneseno v akcijski načrt v podpoglavjih 5.2 Hoja, 5.3 Kolesarjenje in 5.5 Motorni promet.
- Stališče Odbora: V mestu Brežice so doda lokacija ureditve parkiranja pri bolnici oz. knjižnici.
  - o OCPS - vneseno v akcijski načrt v podpoglavju 5.3 Motorni promet, ukrep Mirujoč promet in parkirna politika.
- Stališče odbora: Poudari se potreba po boljšem vzdrževanju cestnih površin s poudarkom na prilagoditvah za invalidne osebe vseh vrst oziroma ranljive skupine.
  - o OCPS – vneseno v akcijski načrt v podpoglavju 5.2 Hoja pri ukrepu Ureditev manjkajočih in obstoječih površin za pešce.
- Stališče Odbora: Opozori se na zagotavljanje alternativnih obliki javnih prevozov.
  - o OCPS – vneseno v akcijski načrt v podpoglavju 5.4 Javni prevoz v ukrepu Prevozi na klic.

Smiselno so bili v Predlogu OCPS poglavje 5. akcijskih načrtov prve obravnave zajeti tudi predlogi, pobude in opažanja, ki so jih tekom razprave izpostavili občinski svetniki (navedeni so zelo kratki izvlečki), in sicer:

- Katja Čanžar je v razpravi izpostavila pomembnost urejene infrastrukture za šibkejšo udeležence v prometu (pešci, kolesarji) ter še posebej ranljive skupine (invalidi, starejši, otroci...), izvajanje kolesarskih povezav, ki bodo finančno ugodnejše (kot npr. izvedba večnamenskih po obstoječih makadamskih poteh tudi izven mesta) ter predlagala, da se preuči postavitve garažne hiše v območju Športne dvorane, Splošne bolnišnice Brežice in Zdravstvenega doma.
- Igor Zorčič je v razpravi izpostavil tudi prilagajanje trendom, kot so skiroji, električna kolesa, električni motorji.
- Boštjan Gregorič je v razpravi izpostavil, da Krajevna skupnost Mrzlava vas nima predvidenih ukrepov in da je nasploh v območju Mrzlava vas – Globočice – Velike Malence izredno malo primerno urejenih prometnih poti, predvsem za skupine šolskih otrok.
- Mag. Nataša Sagernik je v razpravi izpostavila potrebnost upoštevanja nevarnih šolskih poti, opozorila, da na severnem delu občine zaradi neprimerne oziroma pomanjkljive cestne infrastrukture ni moč spodbujati kolesarjenja (npr. cesta Brežice – Spodnja Pohanca, Artiče...), nadalje je izpostavila še stanje državnih cest ter vprašanje vpliva vloga Občine pri urejanju le-teh (npr. v prej naštetih relacijah).
- Anton Žnideršič je v razpravi izpostavil, da je podobno stanje tudi v območjih Brezina, Cundrovec, Bukošek... ter da če ni primerne infrastrukture, ni možno spodbujati trajnostne mobilnosti.
- Bojana Zevnik je v razpravi izpostavila, da je najverjetneje razlog, da se večina otrok pripelje v šolo z avtomobili v neurejenih in nevarnih poteh, ter poudarila da se ne sme pozabiti na »kranjski« del občine ter še posebej vaško okolje, kjer živi  $\frac{3}{4}$  naših občanov.

OCPS je večino izpostavljenega že predvidevala v akcijskih načrtih posameznih področij ali pa je bilo naknadno zajeto v okviru dopolnitev po pripombah in predlogih Odbora.

Po prvi obravnavi na Občinskem svetu Občine Brežice je bil dopolnjen dokument OCPS, kot napovedano, poslan v drugo presojo na Ministrstvo za okolje, podnebne spremembe in energijo (v nadaljevanju MOPE) oz. s strani MOPE določeni presojevalki. V okviru presoje je bilo potrebno Predlog OCPS dopolniti in prilagoditi, pri čemer je prišlo do sledečih sprememb:

- v poglavju 3.5 Stanje in izzivi (na koncu) je dodan opis problematike tovornega prometa,
- v poglavjih 3.2, 3.3 in 3.5 Priložnosti je dodan opis večjih infrastrukturnih projektov, ki bodo prispevali k izboljšanju prometne varnosti,
- v poglavju 5. Strateška vodila, ukrepi in akcijski načrt je bil dodan uvod s pojasnili, kakšna so bila vodila pri sestavljanju akcijskih načrtih po posameznih področjih,
- v vseh podpoglavjih 5.1-5.5, v katerih so akcijski načrti po področjih,
  - o so bile dodane Ciljne vrednosti po področjih, ki izhajajo iz predhodnih delovnih gradiv v času priprave OCPS (analize, ankete, štetja...),
  - o so se nekatere aktivnosti v akcijskih načrtih smiselno prenesle oziroma prerazporedile v druge akcijske načrte ter dopolnile z opisi, pri čemer je zajeto vse iz predloga s 1. obravnave ter ponekod dodane oziroma dopolnjene aktivnosti (npr. vzhodna obvoznica je vnesena pri področjih Hoja in Kolesarjenje, kjer ima Občina večje obveznosti, pri Motornem prometu pa sledimo državni investiciji ipd.)
  - o so se vsi akcijski načrti prilagodili tako, da so bile ovrednotene posamezne aktivnosti, podane ocene vrednosti financiranja (Občina in drugi viri) po aktivnostih in ukrepih, prikazani so skupni seštevki po področjih,
- v poglavju 5 se je dodalo tudi podpoglavje 5.6 Skupen prikaz ocenjenih sredstev po posameznih področjih, kjer je pregleden skupen tabelaričen prikaz za vsa področja hkrati.

Dne 25. 8. 2025 je OCPS Občine Brežice prejela pozitivno mnenje s strani presojevalke ter opis: »Vsebina dokumenta OCPS je ustrezna oziroma je bila dopolnjena skladno z usmeritvami in priporočili za izboljšave, ki jih je podal presojevalec kakovosti. Spremembe so jasno obrazložene. Predlog OCPS se lahko poda v obravnavo in potrditev na občinski svet«.

Naknadno je bil dokument tudi lektoriran.

Tako popravljeno oziroma skladno s presojo prilagojeno gradivo, posredujemo v drugo obravnavo tudi Občinskemu svetu Občine Brežice s tem, da dopolnjevanje z amandmaji ne bi bilo smotno, saj bi to zahtevalo dodatno presojo ter zaradi nesprejete OCPS onemogočilo sodelovanje Občine Brežice v postopkih kandidature na razpisih za evropska sredstva (npr. bližnji rok za oddajo tovrstnih vlog je 30. 9. 2025, Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, MOPE). OCPS večjih vsebinskih oziroma konceptualnih sprememb glede na prvo obravnavo ni doživel, je pa vsekakor celovitejši in podaja bolj pregledne ukrepe po posameznih področjih, prav tako pa ocenjujemo, da bo bralcem in uporabnikom zaradi dodatnih obrazložitev dokument jasnejši.

Dokument OCPS, ki je priloga gradivu vsebuje končno besedilo, ni pa v končni obliki v smislu oblikovanja (naslovnica, priprava za tisk, možno je še dodatno slikovno gradivo). Končni produkt bo publikacija v bolj pisani in razgibani obliki, ki bo objavljena tudi na spletni strani Občine Brežice med strateškimi dokumenti.

Občina Brežice je za pripravo OCPS uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (Uradni list RS, št. 116/23 z dne 17. 11. 2023, oznaka JR OCPS) MOPE ter s tem pridobila nepovratna sredstva evropske kohezijske politike v okviru Programa evropske kohezijske politike 2021-2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO3.2 »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«, v višini 30.100,00 EUR. Izvajalec izdelave OCPS je podjetje Savaprojekt d.d. iz Krškega (sklenjena pogodba v višini 47.519,00 EUR z DDV). OCPS je praviloma tudi pogoj za sofinanciranje investicij s področja trajnostne mobilnosti z EU sredstvi ter včasih tudi državnimi sredstvi.

S potrditvijo in sprejemom OCPS Občine Brežice (2025-2032) bo omogočen zaključek izdelave tega dokumenta, kandidiranje na aktualne razpise za EU in državna sredstva ter predvsem tudi načrtovano in pospešeno izvajanje dejavnosti akcijskih načrtov OCPS za doseg njihovih ciljev ter s tem tudi ciljev naš občanov.

#### OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLAGANEGA AKTA:

Sprejem OCPS ne bo imel neposrednih finančnih posledic. Kot smo že zapisali, je izdelava same OCPS sofinancirana iz evropskih sredstev, kar je upoštevano v sklopu veljavnega proračuna za leto 2025.

OCPS vsebuje akcijski načrt, v katerem so zavedene tudi ocenjene vrednosti posameznih ukrepov po področjih ter možni viri financiranja. Akcijski načrt OCPS je smotrno smiselno upoštevati tudi pri določanju investicij na področju prometa v proračunih prihodnjih sedmih letih, vendar je višina sredstev, ki se jo določi za izvedbo ukrepov po OCPS odvisna od prihodkov občine, uspešnosti kandidature na razna sredstva ipd. Realizacija po zastavljenem akcijskem načrtu je željena, vendar je odvisna od prej naštetega ter samega postopka sprejema vsakoletnega proračuna Občine Brežice.

Pripravila:  
Teja Leben  
Višja svetovalka I

David Flajnik  
Vodja Oddelka za komunalno infrastrukturo  
in gospodarske javne službe

Ivan Molan  
Župan

# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BREŽICE (2025–2032) končni dokument



September 2025

**Naročnik:**

Občina Brežice, Cesta prvih borcev 18, 8250 Brežice

**Ožja delovna skupina Občine Brežice:**

Teja Leben, koordinatorka OCPS ter višja svetovalka na Oddelku za komunalno infrastrukturo in gospodarske javne službe,  
Patricia Čular, direktorica občinske uprave Občine Brežice,  
David Flajnik, vodja Oddelka za komunalno infrastrukturo in gospodarske javne službe,  
Katja Pongračič, pomočnica vodje Oddelka za prostor in občinska urbanistka,  
Damjan Žerjav, višji svetovalec Oddelka za družbene dejavnosti, gospodarstvo, kmetijstvo in razvoj,  
Anja Urek, svetovalka Kabineta župana, ki deluje na področju stikov z javnostjo.

**Izdelovalec:**

Savaprojekt d.d., Krško

Delovna skupina izdelovalca:

Nuša Rožman, vodja projekta OCPS Občine Brežice,  
Petra Žarn  
Andrej Trošt  
Lara Fajfar  
Milena Lučić  
Momir Bogdan  
Damjana Pirc  
Aleš Janžovnik  
Tamara Tepavčević  
Katarina Končina

**Ostali sodelujoči v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice:**

člani širše delovne skupine, ki šteje 48 članov (predstavniki ključnih deležnikov), in sicer predstavniki treh največjih svetniških skupin v Občinskem svetu Občine Brežice (Gibanje svoboda, SDS, Korak naprej), Policijske postaje Brežice, Medobčinskega inšpektorata, Komunale Brežice (kot upravljavci cest), družbe Nomago d.o.o. (kot prevoznik v javnem potniškem prometu), Zdravstvenega doma Brežice, Društva za cerebralno paralizo »Sonček«, Društva paraplegikov Dolenjske, Bele krajine in Posavja, Medobčinskega društva slepih in slabovidnih Novo mesto, Osnovne šole Brežice, Aktiva ravnateljev šol Občine Brežice, Vrtca Mavrica Brežice, Glasbene šole Brežice, Gimnazije Brežice, Zavoda za podjetništvo, turizem in mladino Brežice, Regionalne razvojne agencija Posavje, Doma upokoencev Brežice, Univerze v Mariboru – Fakultete za turizem (dva člana), podjetja Kavis Brežice (kot večjega podjetja), Term Čatež (kot večjega turističnega subjekta), Območne obrtno-podjetniške zbornice Brežice, predstavnik podjetja Domtim d.o.o. (kot upravljavec stanovanj), Gasilske zveze Brežice, kolesarski vodnik (kot zainteresirana javnost – kolesarstvo), Direkcije RS za infrastrukturo ter predstavniki vseh krajevnih skupnosti (20): Artiče, Bizeljsko, Brežice, Cerklje ob Krki, Čatež ob Savi, Dobova, Globoko, Jesenice na Dolenjskem, Kapele, Križe, Krška vas, Mrzlava vas, Pečice, Pišece, Skopice, Sromlje, Šentlenart, Velika Dolina, Velike Malence in Zakot – Bukošek – Trnje in sodelujoči na javnih razpravah, delavnicah, v anketah, intervjujih ter na drugih dogodkih.

Avtorji fotografij: Andrej Trošt, Nuša Rožman, Lara Fajfar

**Občinska celostna prometna strategija občine Brežice je bila sprejeta na ... seji Občinskega sveta Občine Brežice dne ...**

## Kazalo vsebine

1. UVODNI NAGOVOR.....	3
2. O OBČINSKI CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI (OCPS).....	4
2.1 RAZLOGI ZA PRIPRAVO.....	4
2.2 POSTOPEK PRIPRAVE.....	4
2.3 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI.....	6
2.4 POVEZAVA Z DRUGIMI STRATEŠKIMI DOKUMENTI OBČINE BREŽICE IN SOSEDNJIMI OBČINAMI.....	9
3. STANJE, IZZIVI, DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI.....	10
3.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE.....	10
3.2 HOJA.....	13
3.3 KOLESARJENJE.....	16
3.4 JAVNI PREVOZ.....	22
3.5 MOTORNI PROMET.....	25
4. VIZIJA, CILJI, CILJNE VREDNOSTI TER PRIORITETE.....	32
4.1 VIZIJA.....	32
4.2 CILJI, KAZALNIKI IN CILJNE VREDNOSTI.....	32
4.3 PRIORITETE.....	34
5. STRATEŠKA VODILA, UKREPI IN AKCIJSKI NAČRT.....	35
5.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE.....	36
5.2 HOJA.....	39
5.3 KOLESARJENJE.....	41
5.4 JAVNI PREVOZ.....	43
5.5 MOTORNI PROMET.....	46
5.6 SKUPEN PRIKAZ OCENJENIH SREDSTEV PO POSAMEZNIH PODROČJIH.....	49
6. VIRI IN LITERATURA.....	50

## 1. UVODNI NAGOVOR

Leta 2017 je Občina Brežice sprejela prvo Celostno prometno strategijo, strateški dokument, katerega namen je vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa na območju občine, ki poudarja reševanje prometne problematike in zmanjšanje negativnih učinkov prometa na okolje. V ospredje so bili postavljeni predvsem hoja, kolesarjenje in javni potniški promet, zaradi razpršene poselitve in oddaljenosti naselij od središča v občini pa je kot dejansko stanje ostala tudi uporaba osebnih avtomobilov. S sprejemom tega dokumenta je Občina Brežice prepoznala, da so trajnostne oblike prometa izjemno pomembne, ter si zadala kar nekaj nalog, ki so bile zapisane v akcijskem načrtu in s katerimi je želela izboljšati pogoje na tem področju.

Ocenjujemo, da je bilo izvedenih približno 60–70 % vseh predvidenih aktivnosti po Akcijskem načrtu, kar je podrobneje opisano v novi Občinski celostni prometni strategiji Občine Brežice 2025–2032. Zgradili smo veliko novih površin za pešce in kolesarje, rekonstruirali več cest in križišč, vzpostavili Mestni potniški promet Brežice in javni avtomatiziran sistem izposoje koles Bržkolo ter izpeljali veliko različnih investicij in projektov, ki omogočajo varnejše načine trajnostne mobilnosti. Ti ukrepi so namenjeni tudi spodbujanju prebivalcev k prepoznavanju trajnostne mobilnosti kot oblike mobilnosti, ki je možna, smiselna in sprejemljiva ter kot taka pomembna za ohranjanje okolja za nas in prihodnje rodove. Tako miselnost vključujemo tudi v druge strateške akte naše občine.

Ugotavljamo, da je pot do dne, ko trajnostna mobilnost postane tudi način življenja, še dolga ter bo zahtevala vzpostavitev in regulacijo veliko infrastrukture v naši občini, prav tako tudi preskok v miselnosti uporabnikov prometnega sistema naše občine. A vsaka pot se začne s prvim korakom.

župan Ivan Molan



## 2. O OBČINSKI CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI (OCPS)

### 2.1 RAZLOGI ZA PRIPRAVO

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je strateški dolgoročni razvojni dokument občine za doseganje ciljev celostnega prometnega načrtovanja. S celostnim prometnim načrtovanjem so enakovredno obravnavani vsi prometni načini. Temelji na viziji in ciljnih, rezultatih analize in spremljanju stanja prometnega sistema, vrednotenju učinkov ukrepov, vključevanju drugih področij načrtovanja z vplivi na promet in aktivnemu vključevanju javnosti. Celostno upravljanje prometa je urejanje in usmerjanje razvoja prometa na način, ki daje prednost razvoju trajnostnih oblik mobilnosti na vseh ravneh. Trajnostna mobilnost je premikanje na trajnostni način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza, pogon na alternativna goriva in druge oblike mobilnosti, ki manj obremenjujejo okolje in s katerimi se zagotavlja učinkovita ter enakopravna prometna dostopnost za vse. Poudarek je na omejevanju osebne motorne prometa in porabi energije, zmanjševanju ogljičnega odtisa in onesnaževanja ter spodbujanju trajnostnih načinov potovanja z uporabo obnovljivih virov energije.

OCPS se sprejema za obdobje sedmih let, torej za obdobje 2025–2032.

Občina Brežice je prvo Celostno prometno strategijo (CPS) pripravila leta 2017. Po sedmih letih je leta 2024 pristopila k pripravi druge generacije celostne prometne strategije, imenovane Občinska celostna prometna strategija Občine Brežice (v nadaljevanju: OCPS) s cilji izboljšati pogoje za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza in drugih alternativnih oblik mobilnosti, povečati varnosti v prometu ter spremljati potovalne navade občanov Občine Brežice.

Druga generacija celostne prometne strategije se za razliko od prve osredotoča na prometno problematiko na območju celotne občine. Prva generacija se je osredotočala predvsem na občinsko središče – mesto Brežice. Z novo OCPS bo tako omogočeno, da se v bodoče izboljšajo pogoji za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza tudi v zaledju mesta Brežice, kar je ključnega pomena za izboljšanje povezanosti zalednih urbanih naselij z mestom Brežice in z urbanih središči v sosednjih občinah po načelih trajnostne mobilnosti.

OCPS Občine Brežice je sofinancirana iz sredstev evropske kohezijske politike iz Kohezijskega sklada in predstavlja podlago za črpanje evropskih sredstev ter včasih tudi državnih sredstev za izvedbo infrastrukturnih in drugih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti. Izvajanje ukrepov OCPS bo prispevalo k boljši mobilnosti vseh prebivalcev in lažji dostopnosti do delovnih mest in storitev za vse (socialna pravičnost), primernejši infrastrukturi za vse vrste udeležencev v prometu – tudi za gibalno in senzorično ovirane, povečanju prometne varnosti posebej za šolske otroke in s tem povezane varne poti v šolo, spremembi potovalnih navad občanov, boljši kakovosti bivanja, vključevanju javnosti v proces načrtovanja prometnega sistema v občini ter večjemu zavedanju in ozaveščanju o številnih pozitivnih učinkih trajnostne mobilnosti na zdravje ljudi in varstvo okolja.

### 2.2 POSTOPEK PRIPRAVE

Postopek priprave OCPS je potekal skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (2023) in se je formalno začel 10. 6. 2024 s seznanitvijo Občinskega sveta Občine Brežice o pripravi OCPS.

Postopek je sestavljen iz šestih sklopov, ki zajemajo več kot 70 aktivnosti, vključno z dogodki vključevanja strokovne in splošne javnosti, terenskega dela, analiz ipd.

V **sklopu A – Ureditev pogojev za delo** je bila med drugim imenovana ožja delovna skupina za pripravo OCPS na Občini Brežice in izvedena samoocena o dosedanjem delu Občine na področju trajnostne mobilnosti in izvajanjem akcijskega načrta iz CPS (2017).

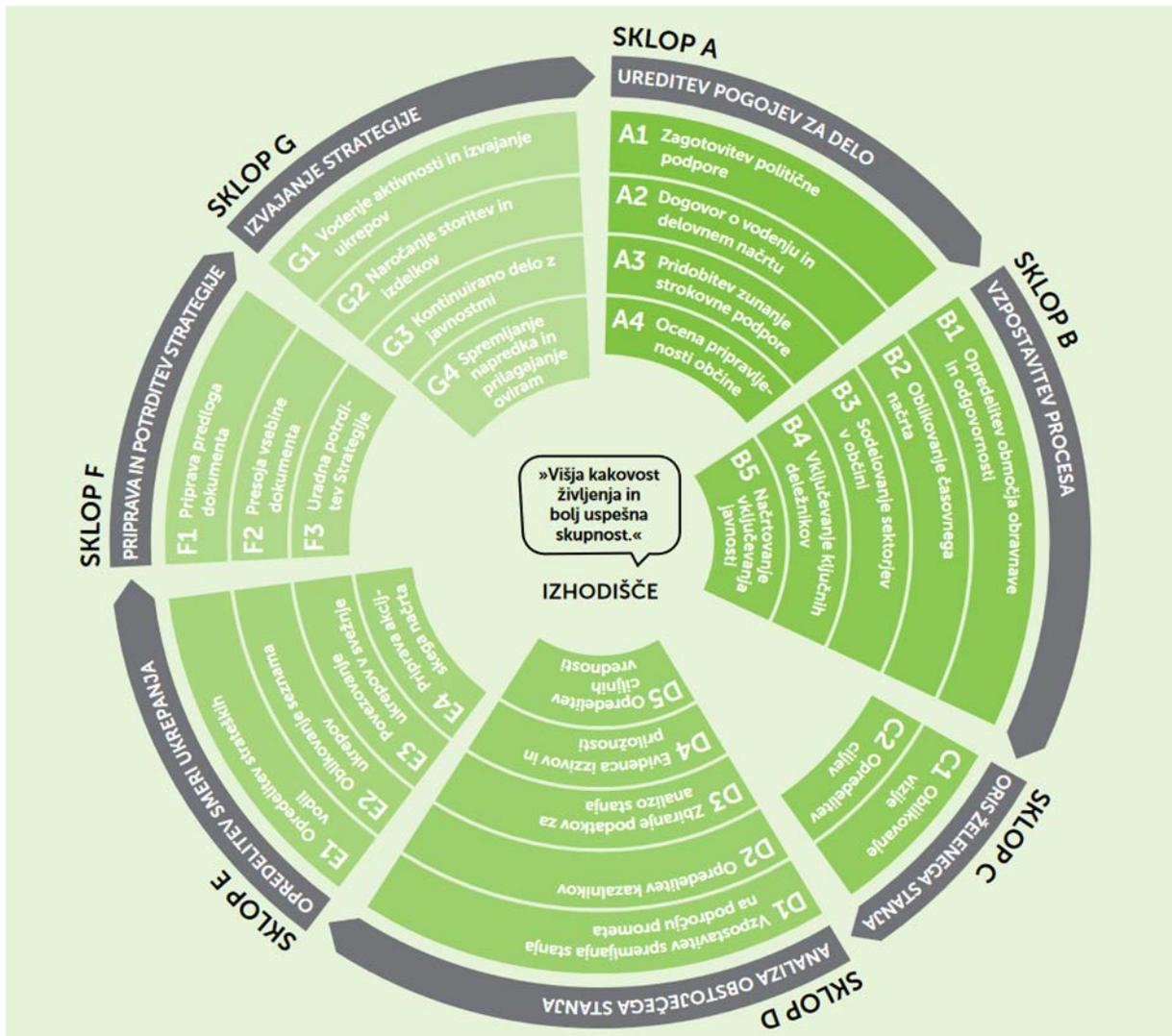
V **sklopu B – Vzpostavitev procesa** je bila imenovana širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, ki pomembno vplivajo na promet v občini Brežice. Ta skupina je aktivno sodelovala pri pripravi OCPS prek delavnic in usklajevanj.

V **sklopu C – Oris zelenega stanja** so bili oblikovani vizija in cilji, ki so bili nato razvrščeni glede na prioritete.

**Sklop D – Analiza obstoječega stanja** je bil namenjen analizi stanja prometa in potovalnih navad občanov v občini ter evidentiranju izzivov, priložnosti in dosežkov na področju prometa v občini. Izvedene so bile meritve izhodiščnega stanja obveznih kazalnikov, pripravljen je bil načrt za spremljanje kazalnikov ter opredeljene ciljne vrednosti.

V **sklopu E – Opredelitev smeri ukrepanja in oblikovanje akcijskega načrta** so bila določena strateška vodila in ukrepi ter oblikovan akcijski načrt.

**Sklop F – Priprava in potrditev OCPS** je bil osredotočen na pripravo dokumenta, njegovo usklajevanje ter formalno potrditev oziroma sprejem na Občinskem svetu Občine Brežice.



Slika 1: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave OCPS (vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, april 2023)

## 2.3 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Vključevanje širokega razpona prebivalcev in deležnikov je eno ključnih načel celostnega prometnega načrtovanja, zato je bila javnost (splošna in strokovna) vključena skozi celoten proces priprave OCPS. Samo z informacijami in sodelovanjem uporabnikov prometnega sistema je mogoče izdelati visokokakovosten dokument, določiti cilje, ki so sprejemljivi za vse, doseči višjo stopnjo soglasja v lokalni skupnosti ter nasploh hitreje in lažje izvajati OCPS. Določitev rešitev in ukrepov namreč temelji na izraženih potrebah uporabnikov.

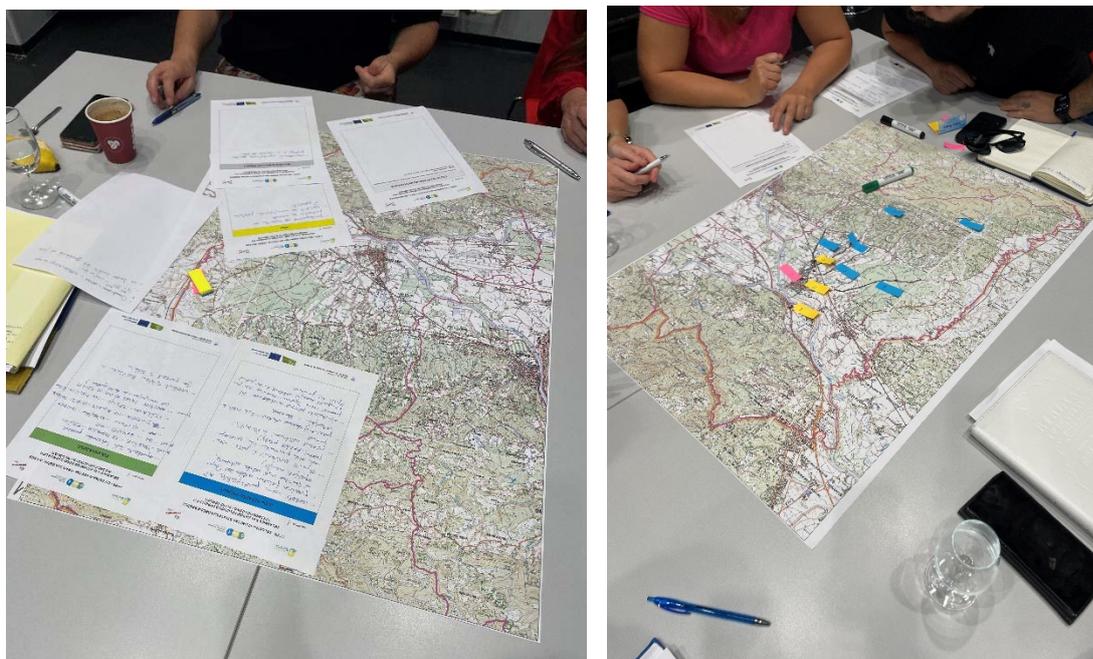
Izvedene so bile tri javne razprave (na Bizeljskem, v Brežicah in na Čatežu ob Savi), tri delavnice s širšo deležniško skupino ter več delavnic in sestankov z ožjo delovno skupino. Predstavniki Občine Brežice so se udeležili sestanka s predstavniki sosednjih občin na temo medobčinskega sodelovanja, možnosti in potreb. V okviru priprave je bilo izvedenih več kot 400 anket o stanju prometa in potovalnih navadah prebivalcev občine ter 25 intervjujev s ključnimi deležniki o izzivih in priložnostih v prometu. V anketi o potovalnih navadah otrok v šolo so sodelovali učenci tretjega, petega in sedmega razreda vseh osnovnih šol v občini Brežice, medtem ko je šest večjih zaposlovalcev sodelovalo v anketi o potovalnih navadah svojih zaposlenih.



Slika 2: Javna razprava na Bizeljskem, oktober 2024



Slika 3: Izvajanje ankete o potovalnih navadah v Osnovni šoli Velika Dolina (vir: učiteljica na OŠ Velika Dolina)



Slika 4: Delavnica na temo izzivov in priložnosti s širšo delovno skupino, oktober 2024

O pomenu trajnostne mobilnosti in pripravi OCPS je bila javnost obveščena tudi prek prireditve na prostem v oktobru 2024, razstave na prostem, ki je bila postavljena v parku ob stavbi Občine Brežice, in prek različnih medijskih sporočil na spletni strani Občine Brežice, v družabnih omrežjih Občine Brežice ter lokalnih časopisih in na radijskih postajah.



Slika 5: Razstava o pomenu in namenu celotnega prometnega načrtovanja, januar 2025



Slika 6: Prireditev na prostem na temo promocije trajnostne mobilnosti, oktober 2024

## 2.4 POVEZAVA Z DRUGIMI STRATEŠKIMI DOKUMENTI OBČINE BREŽICE IN SOSEDNJIMI OBČINAMI

### Povezava z drugimi dokumenti Občine Brežice

OCPS Občine Brežice je usklajena s prostorskimi in ostalimi strateškimi dokumenti Občine Brežice.

Prvi Občinski prostorski načrt (OPN) je bil izdelan leta 2014. Od takrat je bilo izvedenih več sprememb in dopolnitev prostorskega akta. Trenutno so v izdelavi spremembe in dopolnitve 6 (SD OPN 6). Vse spremembe in dopolnitve, ki so nastale po sprejemu CPS v letu 2017, so povzemale ukrepe, ki so bili določeni v CPS. Prav tako bodo naslednje spremembe in dopolnitve povzele ukrepe iz sprejete OCPS.

V pripravi je tudi Občinski prostorski plan (OPP), ki zamenjuje strateški del trenutno veljavnega OPN. V sklopu priprave OPP je bila izdelana obvezna strokovna podlaga Urbanistična zasnova mesta Brežice, ki podrobneje obravnava mobilnostni in zeleni sistem mesta in povezave z zaledjem s poudarkom na trajnostni mobilnosti, zadovoljitvi potreb prebivalcev ter ekološkem ravnovesju in kakovosti bivanja v mestu.

V Strategiji razvoja turizma v občini Brežice 2024–2030 so zastavljeni cilji in prioriteta področja, ki zajemajo tudi prostor in infrastrukturo. Ukrepi s področja *Prostor in infrastruktura – ambient* so vezani na trajnostno mobilnost in Celostno prometno strategijo. Projekt »Zeleni koridor« predstavlja zeleno in čim bolj prostorsko uporabno, elegantno povezavo mesta s Termami Čatež, namenjeno izključno nemotoriziranemu prometu – pešcem, sprehajalcem, kolesarjem, rolkarjem ... Med ukrepi so izpostavljene tudi mreže raznovrstnih kolesarskih poti ter mreže pešpoti in tematskih poti.

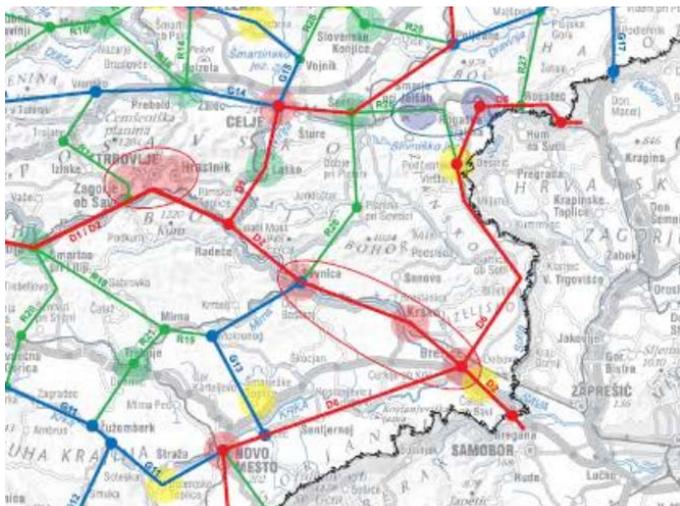
Tudi v Strategiji za mlade v Občini Brežice 2022–2030 je mobilnost opredeljena z vidika mednarodne mobilnosti in mobilnosti, ki je vezana na infrastrukturo v lokalni skupnosti. Glavni cilji strategije se ujemajo s cilji OCPS. Izpostavljena je potreba po izboljšanju javnega prevoza in ureditvi kolesarskih poti.

V Lokalnem energetskega konceptu Občine Brežice iz leta 2023 sta med ukrepi za učinkovitejšo rabo energije navedena predvsem zmanjšanje avtomobilskega prometa ter razvoj trajnostnega in učinkovitega primestnega oz. medkrajevnega prometa. Poudarjeno je usmerjanje v razvoj trajnostne mobilnosti prek spodbujanja učinkovitega zasebnega in javnega prometa, hoje in kolesarjenja.

### Povezava s sosodnjimi občinami

Občina Brežice je s sosodnjimi občinami Bistrica ob Sotli, Krško, Kostanjevica na Krki, pa tudi s sosodnjo Hrvaško povezana predvsem s cestnimi povezavami. S Krškim in Zagrebom (HR) jo povezuje tudi železniška proga Dobova–Ljubljana. Na državnem nivoju je načrtovana državna kolesarska mreža, ki povezuje Brežice z urbanimi središči sosodnjih občin in prehod meje s Hrvaško tudi po državnih kolesarskih poteh.

Na skupnem sestanku so posavske Občine ugotovile, da imajo enake prometne izzive, pri čemer je eden pomembnejših odvisnost od ukrepanja države na področju javnega potniškega prometa in gradnje hrbtenične državne kolesarske infrastrukture. Dogovorile so se, da bodo še naprej sodelovale na področju celostnega prometnega načrtovanja na regionalni ravni ter pri zadevah skupnega interesa.



Slika 7: Izsek iz Predloga modela celovitega državnega kolesarskega omrežja Slovenije (rdeče – državne povezave, modro – glavne povezave, zeleno – regionalne povezave (vir: FGG, IPOP, oktober 2017)

### 3. STANJE, IZZIVI, DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

#### 3.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

##### Stanje in izzivi

V občinskih prostorskih dokumentih je celostno prometno načrtovanje močno poudarjeno v več segmentih. Vsebina veljavnega Občinskega prostorskega načrta (OPN) je usmerjena v podporo trajnostne mobilnosti na način, ki določa prostorske cilje za izvedbo in ureditev primerne infrastrukture, vključno z razvojem kolesarske infrastrukture, pešpoti in vodenega turizma. Določene so tudi temeljne smeri prostorskega povezovanja, vključno z načrtovanjem glavnih kolesarskih povezav s sosednjimi občinami, smeri razvoja javnega potniškega prometa in smeri razvoja mirujočega prometa.

S spremembami in dopolnitvami OPN (v pripravi) je Občina naredila še en korak naprej. V na novo izdelanem Urbanističnem načrtu je bil podrobneje analiziran prostor mesta Brežice z ožjo okolico. Med drugim sta bili izdelani tudi Zasnova omrežja trajnostne mobilnosti in Zasnova zelenega sistema, ki je tesno povezan z razvojem trajnostne mobilnosti. Obe zasnovi sta ključnega pomena za sistematično razvijanje mreže kolesarskih povezav in povezav za pešce.

Kljub dobri podlagi v prostorskih aktih pa je dinamika gradnje infrastrukture odvisna od razpoložljivih finančnih sredstev oziroma od državnih in evropskih razpisov za sofinanciranje. Občina ima namreč 608,37 km občinskih in 106,8 km državnih cest. Izvedba ukrepov za izboljšanje trajnostne mobilnosti in povezljivosti med naselji je zato dolgotrajen proces, ki poleg finančnih virov zahteva tudi politično podporo ter podporo splošne in strokovne javnosti.

Eden od izzivov celostnega prometnega načrtovanja v občini Brežice je tudi razpršena poselitev. Občina ima kar 109 naselij, pri čemer v mestu Brežice in Dobova živi le dobra četrtina prebivalcev. Preostali prebivalci živijo v predmestnem ali vaškem okolju s povprečno gostoto poseljenosti 80 preb./km<sup>2</sup>, kar skupaj z razvojem cestnega omrežja, nekonkurenčnostjo javnega prevoza, daljšimi potovalnimi razdaljami in večjo stopnjo motorizacije vodi v povečevanje uporabe osebnih vozil. To predstavlja velik izziv za uspešno celostno prometno načrtovanje in trajnostni razvoj občine.

Prostorsko in prometno načrtovanje je v osnovi namenjeno uporabnikom prostora in prometa, zato so temelj načrtovanja njune potrebe. Eno od temeljnih načel prostorskega in prometnega načrtovanja je vključevanje strokovne in splošne javnosti v proces načrtovanja. Tekom izdelave OCPS so bile izvedene različne aktivnosti, prek katerih so bile pridobljene pobude in predlogi za izboljšanje stanja v prometu,

hkrati pa so se preverjale potovalne navade občanov na delo, v šolo in po popoldanskih opravkih. Odziv na ponujeno sodelovanje je bil razmeroma slab. Motiviranje ljudi za takšno sodelovanje je v današnjih časih težka naloga, vendar je nujno potrebna, saj je glavni cilj prehoda na trajnostno mobilnost prav v spremembi potovalnih navad ljudi, torej spremembi odnosa do aktivnega načina potovanja in potovanja z avtomobilom. Pomembno je razmišljanje ljudi o njihovem zdravju in njihovi varnosti v prometu ter pomembnosti gibanja za njegovo izboljšanje.

Po podatkih Nacionalnega inštituta za javno zdravje (v nadaljevanju: NIJZ) je bil v letu 2024 v občini Brežice delež prekomerno prehranjenih otrok 27,8 %, delež prekomerno prehranjenih odraslih pa kar 64,6 %. Stopnja umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja pri osebah, mlajših od 75 let v občini Brežice, je v letu 2024 znašala 77,75 osebe na 100.000 prebivalcev, pri čemer je spodbuden podatek, da se je stopnja umrljivosti zaradi vseh bolezni srca in ožilja v občini Brežice zmanjšala (v letu 2019 je znašala 95,5).

Po podatkih Policijske postaje Brežice je bilo na območju občine Brežice v letih od 2017 do 2023 skupno 89 prometnih nesreč, ki so vključevale pešce in kolesarje. V povprečju je bilo v letih od 2017 do 2023 v prometne nesreče vključenega 8,6 kolesarja/leto in 4,1 pešca/leto. Največ prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev se zgodi v naseljih z uličnim sistemom in na regionalnih cestah, manj pa na lokalnih cestah in v naseljih brez uličnega sistema.

## Dosežki

Dosežki na področju celotnega prometnega načrtovanja se kažejo predvsem v uspešni implementaciji trajnostne mobilnosti v občinske prostorske akte in razne strategije ter uspešnemu prijavljanju projektov gradnje prometne infrastrukture in promocije trajnostne mobilnosti na državne in evropske razpise za sofinanciranje.

Načela trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja so integrirana v Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Brežice. V sklopu priprave zadnjih sprememb in dopolnitev Odloka o občinskem prostorskem načrtu je bila leta 2023 izdelana Urbanistična zasnova mesta Brežice. V analitičnem delu sta poleg ostalih področij analizirana tudi Zeleni sistem in Mobilnostni sistem. Na ravni urbanistične zasnove je prometna infrastruktura obravnavana celostno, saj vključuje različne prometne načine (hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in cestni motorni promet, vključno z mirujočim prometom), s poudarkom na trajnostnem razvoju mobilnosti, in sicer z namenom doseganja sodobnega in učinkovitega prometnega povezovanja. Zeleni sistem mesta obravnava vidik povezovanja zelenih površin in odprtih prostorov mesta v smiselno in razpoznavno prostorsko celoto ter navezavo mesta na njegovo širše zeleno zaledje z vidika sooblikovanja mesta, zadovoljitve potreb prebivalcev ter ekološkega ravnovesja in kakovosti bivanja v mestu.

V občini se redno izvajajo aktivnosti v okviru Evropskega tedna mobilnosti, ki je vodilna kampanja Evropske komisije za ozaveščanje o trajnostni mobilnosti v mestih. Spodbuja spremembo vedenja v korist aktivne mobilnosti, javnega prevoza ter drugih pametnih in čistih prometnih rešitev. V letu 2024 je v kampanji sodelovalo več kot 2500 mest po celotnem svetu in 120 slovenskih občin, ki pokrivajo več kot 85 % vseh prebivalcev Slovenije. Promocija trajnostne mobilnosti ter spodbujanje hoje in kolesarjenja pa se izvajajo tudi skozi celotno leto v sklopu posameznih dogodkov in aktivnosti, ki jih organizirajo Občina Brežice, Zavod za podjetništvo, turizem in mladino Brežice, razna društva ter izobraževalne in zdravstvene ustanove v občini.



Slika 8: Središče mesta v jutranjih urah, junij 2025

## Priložnosti

Najtežje je spremeniti navade ljudi; zlasti, če spremembe kratkoročno prinašajo nevšečnosti (daljša pot do potovalnega cilja, načrtovanje dnevnih poti ipd.). Zato je ena ključnih priložnosti organizacija še več akcij o ozaveščanju pomena trajnostne mobilnosti. Redne kampanje s promocijo prednosti trajnostne mobilnosti in predlogi reorganizacije potovalnih navad.

Prav tako je priložnost aktivnejše vključevanje javnosti v proces celostnega prometnega in prostorskega načrtovanja. S krepitvijo sodelovanja (participacije) prebivalcev in različnih deležnikov bi lahko Občina pridobila še več dragocenih povratnih informacij ter zagotovila, da so prometne rešitve resnično prilagojene potrebam prebivalcev. Pogostejše javne razprave, delavnice in ankete bi lahko še okrepile sodelovanje med Občino, občani in načrtovalci. O pomenu sodelovanja javnosti pri prostorskem in prometnem načrtovanju ter o dosežkih Občine na teh področjih je mogoče izdelati informativno gradivo (npr. zgibanko, brošuro), ki se ga letno razdeli po gospodinjstvih v občini.

Za zagotavljanje večje prometne varnosti v okolici osnovnih šol in boljšo preglednost nad izvajanjem ukrepov se izdelajo poenoteni prometno-varnostni načrti. Šole namreč že imajo izdelane prometno-varnostne načrte, vendar ti niso poenoteni.

Za ugotavljanje prevoznih potreb in potencialov za spremembo potovalnih načinov na delo se spodbuja izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa v občini. Mobilnostni načrt je dokument, ki večjim generatorjem prometa (npr. industrijska območja, poslovne stavbe, športni objekti, bolnišnice, šole, trgovski centri in podobno) pomaga urejati prometno dostopnost in s tem posledično vplivati na potovalne navade uporabnikov. Poudarek je na dostopnosti s trajnostnimi potovalnimi načini – s kolesom, peš ali z javnim prevozom.

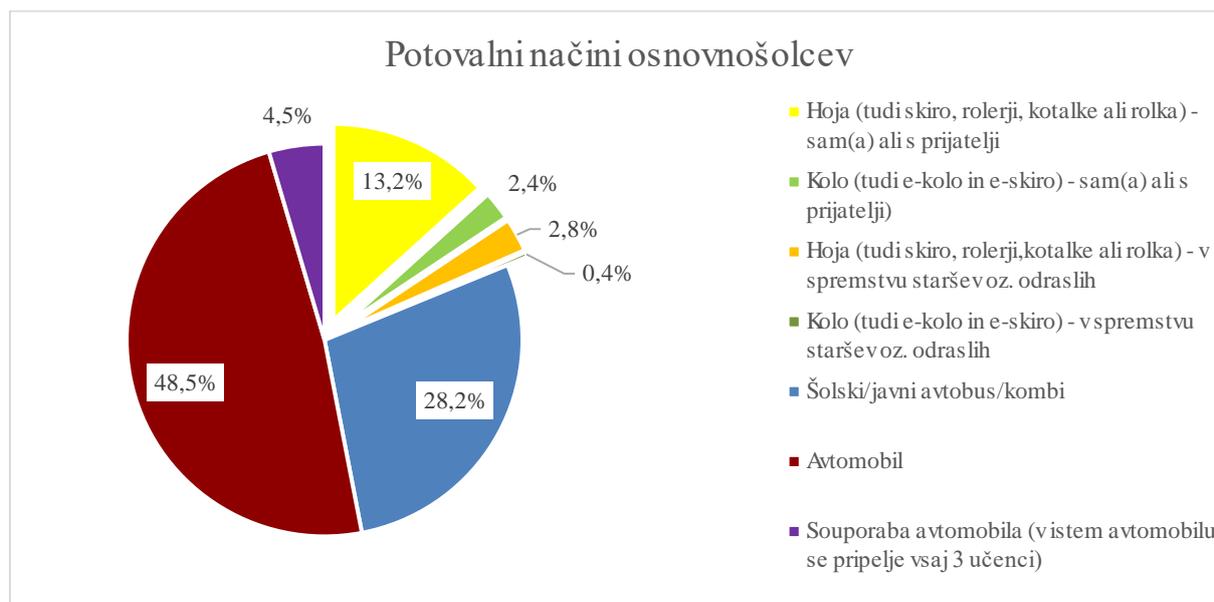
## 3.2 HOJA

### Stanje in izzivi

Občina Brežice se na področju hoje sooča s številnimi izzivi glede tega, kako povečati pogostost hoje pri vseh starostnih skupinah prebivalstva, izboljšati pogoje za hojo in varnost pešcev v prometu.

Iz kordonskega štetja prometa, izvedenega junija 2024, na območju mesta Brežice je bilo ugotovljeno, da peš potuje 2,8 % prebivalcev. Nizek delež hoje je bil zabeležen tudi pri anketah potovalnih navad osnovnošolcev, saj le 13,2 % otrok samih pride v šolo peš in 2,8 % v spremstvu staršev oziroma odraslih oseb. Največ otrok, ki prihajajo v šolo peš, je v Osnovni šoli Cerklje ob Krki (34,9 %) in Brežicah (32,5 %), najmanj pa v Osnovni šoli Globoko (3,5 %) in v Podružnični šoli Kapele – OŠ Dobova (od 1. do 5. razreda OŠ), kjer nihče od otrok ne obiskuje šole peš. Glavni vzroki tako nizkega deleža pešcev na poti v šolo so oddaljenost bivališč od osnovnih šol, potovalne navade staršev oz. skrbnikov ter občutek nevarnosti zaradi prehitre vožnje avtomobilov, ponekod tudi neustrezna ali pomanjkljiva infrastruktura.

Nizek delež anketirancev, ki na delovno mesto prihajajo peš, je bil zaznan tudi z anketami za zaposlene v šestih večjih zaposlovalcih v občini Brežice (Občina Brežice, ZD Brežice, Splošna bolnišnica Brežice, Komunalno podjetje Brežice, Zavod za podjetništvo, turizem in mladino, Kovis d.o.o.), in sicer je bilo takšnih zaposlenih samo 6 %. Vzrok nizkega števila tistih, ki na delo prihajajo peš, je med drugim ta, da je 50 % anketiranih zaposlenih od delovnega mesta oddaljenih več kot 10 km. Hkrati pa obstaja potencial, da bi 16 % zaposlenih, ki stanujejo od službe manj kot 2 km, lahko pot na delo prihajalo peš.



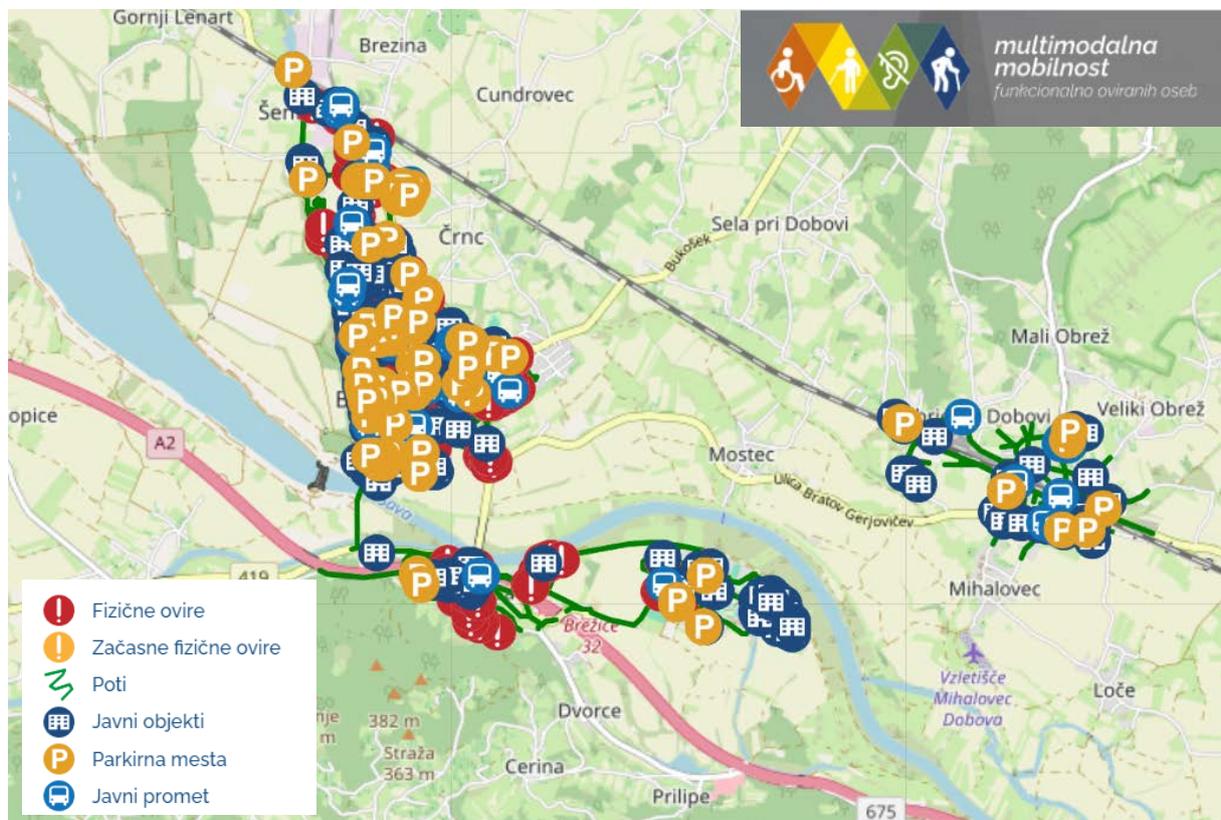
Grafikon 1: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketiranje vključene otroke (v vseh osnovnih šolah)

Celovita analiza stanja kaže, da so v občini Brežice pogoji za hojo razmeroma dobri, vendar je infrastruktura, ki omogoča hojo, marsikje nepopolna ali pa je ni. Zato je treba (tudi po mnenju prebivalcev občine Brežice) prednostno urediti varne poti v šolo, omejiti promet v okolici šol, izvajati ukrepe za omejevanje hitrosti vožnje skozi naselja in izboljšati preglednost na območjih prehodov za pešce, vzpostaviti povezave za pešce med naselji in dograditi manjkajočo infrastrukturo znotraj naselji (pločniki, signalizacija, osvetlitve) ter zasaditi drevesno vegetacijo ob pločnikih in pešpoteh za zagotavljanje poletne sence. Dani so bili tudi predlogi za izvedbo prilagoditev infrastrukture ranljivejšim skupinam (gibalno oviranim osebam, slepim in slabovidnim, gluhim in naglušnim ter starejšim osebam) ter pešcem z vozički, saj jim arhitektonske ovire otežujejo oziroma onemogočajo gibanje. Iz pregledovalnika dostopnosti za ranljive skupine je razvidno, da na območju občine Brežice obstajajo arhitektonske ovire, ki bi jih bilo treba odpraviti oziroma prilagoditi na način, da ne bi ovirale mobilnosti prebivalstva.



Slika 9: Hoja v Osnovno šolo Brežice, junij 2025

Občani poudarjajo, da pomembno vlogo pri večji uporabi vsakodnevne hoje igra ozaveščenost prebivalstva o pomenu hoje, kar bi prispevalo k izboljšanju splošnega zdravstvenega stanja prebivalcev in prometne varnosti.



Slika 10: Izsek iz pregledovalnika dostopnosti za ranljive skupine – Brežice, Dobova, Čatež ob Savi (vir: Javni pregledovalnik dostopnosti prostora)

## Dosežki

Od leta 2017 je bilo na območju občine Brežice zgrajenih okoli 19 km površin za pešce (pločniki in večnamenske poti) na odsekih skozi posamezna naselja ali kot povezava med naselji. Urejeni so bili nekateri kritični prehodi za pešce (npr. prehoda za pešce pri Lidlu in več prehodov na Bizeljski cesti v mestu Brežice) z dodatno osvetlitvijo prehoda, dodatno opozorilno signalizacijo za voznike in kot dvignjen prehod.

Prilagoditve za invalidne osebe so se izvajale v sklopu posameznih investicij (rekonstrukcija in gradnja križišč in krožišč, pločnikov, kolesarskih povezav, večnamenskih poti ...).

## Priložnosti

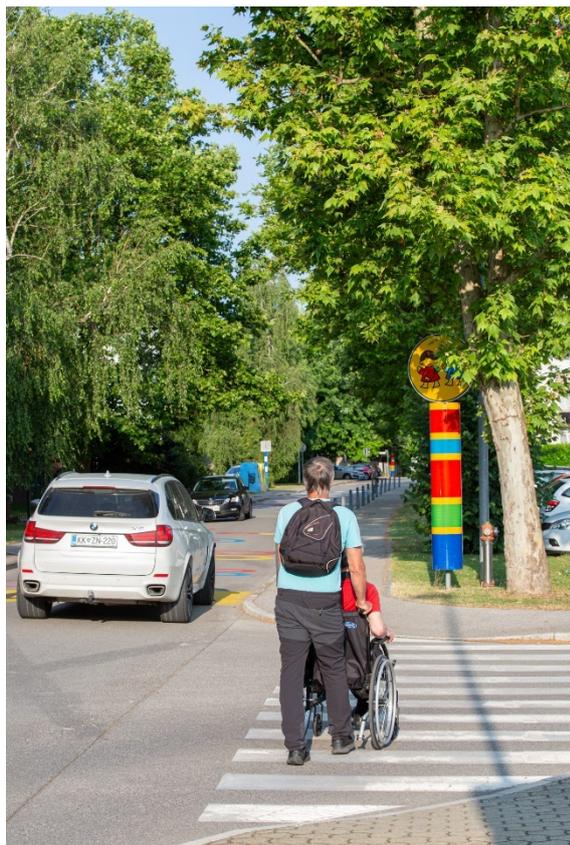
Na območju celotne občine je še veliko prostora za izboljšave (obstoječe) prometne infrastrukture v smislu ureditve varnih površin za pešce v mestu in v ostalih naseljih (rekonstrukcije in novogradnje ter povezovanje posameznih odsekov); zlasti ob osnovnih šolah in zdravstvenih ustanovah oziroma v krajevnih središčih strnjenih naselij.

V mestu Brežice so priložnosti za hojo predvsem v povezavi s parkirno politiko, kjer je treba ljudi, katerim zdravje in starost to dopuščata, spodbujati k uporabi prostih parkirnih mest, ki niso v neposredni bližini njihovega cilja potovanja, k hoji na delo in po opravkih, ki so od doma oddaljeni manj kot 2 km, in zagotavljati površine za pešce brez ovir (obrezovanje grmovne zarasti ob pločnikih, odstranjevanje napačno parkirnih vozil, zniževanje robnikov na prehodih ...). Ker mesto Brežice velja za zeleno mesto z veliko zelenih površin, je treba te povezati s pešpotmi in kolesarskimi potmi ter s tem ustvariti zelene koridorje za rekreacijo in potovanje na delo oziroma po opravkih. Težnja prebivalcev je tudi po ozelenjevanju obstoječih površin za pešce in kolesarje, saj bo uporaba teh z ozelenitvijo privlačnejša v poletnih dneh (zagotavljanje sence).

Kot priložnost za hojo so prepoznane tudi mreže poljskih poti in poti ob vodotokih (nekatero v preteklosti že uporabljene kot poti med naselji), ki bi jih bilo treba kartirati in označiti ter s tem omogočiti vzpostavitev površin za pešce in kolesarje zunaj cestnih koridorjev.

Priložnost za izboljšanje pogojev za hojo je tudi gradnja obvoznice Brežice, ob kateri je sočasno z gradnjo cestne infrastrukture predvidena tudi gradnja večnamenskih poti za pešce in kolesarje. S tem se bo izboljšala prometna varnost predvsem na območjih prehajanja železniške proge ter omogočila boljša povezava mestne mreže pešpoti z zaledjem severno in vzhodno od mesta Brežice.

Za boljšo informiranost javnosti o mreži pešpoti je treba določiti in vzpostaviti načine informiranja (informativne table, zemljevidi, kažipot, talne oznake na pločnikih, spletna aplikacija ipd.).



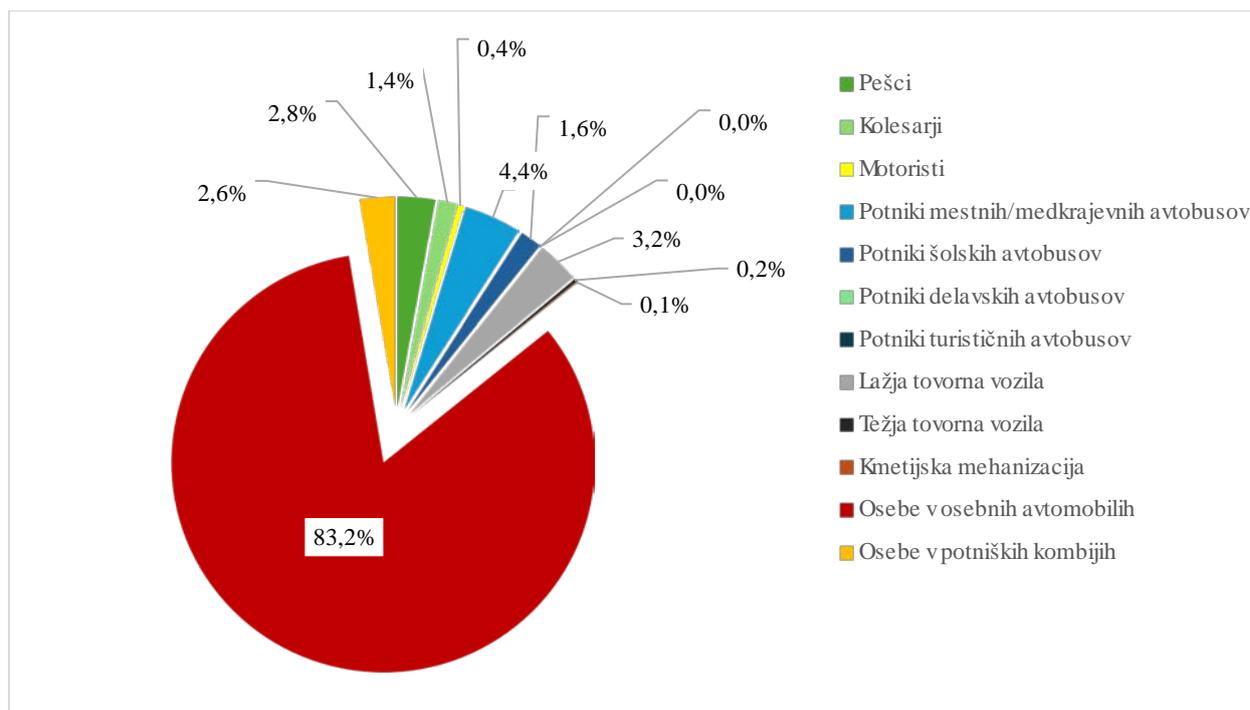
Slika 11: Pešci v mestu, junij 2025

### 3.3 KOLESARJENJE

#### Stanje in izzivi

Severni in južni del občine Brežice je reliefno zelo razgiban, zato je udobno kolesarjenje (predvsem za namen dnevnih migracij na delo in opravkih) oteženo. Bistveno primernejši so pogoji v osrednjem delu občine, kjer prevladuje ravninski svet, gostota prebivalstva je večja in prav tako potreba po mobilnosti.

Iz rezultatov štetja prometa, ki je bilo v mestu Brežice izvedeno junija 2024, izhaja, da je zastopanost kolesarjev v prometu zelo nizka (1,4 %). Kljub temu, da so splošni pogoji za kolesarjenje v mestu Brežice dobre, se premalo ljudi odloča za potovanje s kolesom ali s skirojem.



Grafikon 2: Rezultati kordonskega štetja prometa kažejo deleže različnih načinov potovalnih navad prebivalcev občine Brežice (vir: Savaprojekt d.d., Krško)

Tudi iz ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev se kaže enaka slika glede uporabe koles ali skirojev za prihod v šolo (2,8 %). V nobeni osnovni šoli v občini delež otrok, ki prihajajo v šolo s kolesom ali skirojem, ne doseže 8 %. Na nizko stopnjo uporabe koles s strani šolarjev vplivajo predvsem neurejena infrastruktura šolskih poti, ogroženost zaradi prehitre in nepozorne vožnje, starost otrok, letni čas in vremenske razmere ter potovalne navade njihovih staršev.

Majhen obseg uporabe koles kot prevoznega sredstva na delovno mesto je zaznana tudi iz anket zaposlenih, ki so jih izvedli večji zaposlovalci v občini Brežice. Rezultati kažejo, da se le 4 % zaposlenih pripelje na delo s kolesom ali skirojem. Enak delež je bil zabeležen tudi leta 2017, kar nakazuje, da se način potovalnih navad v zadnjih letih ni spremenil. Ozaveščanje ljudi o spremembi potovalnih navad in pozitivnih zdravstvenih učinkov kolesarjenja ter drugi mehki ukrepi očitno niso obrnili trenda navzgor.

V anketi za splošno javnost so anketiranci ocenjevali stanje prometnih ureditev v občini. Varnost za kolesarje in označenost kolesarskih poti so v letu 2024 ocenili bolje kot v primerjavi s preteklo prometno strategijo leta 2017. Vendar še vedno opozarjajo, da so pogoji za kolesarjenje zunaj mesta Brežice slabi, saj ni zgrajenih kolesarskih stez oziroma poti, kar posledično vpliva na večjo ogroženost kolesarjev v prometu.



Slika 12: Kolesarjenje čez most pri HE Brežice, junij 2025

Iz terenskih ogledov kolesarske infrastrukture na območju mesta Brežice izhaja, da so številni odseki kolesarskih stez ali pasov zgrajeni, vendar niso vsi medsebojno povezani in so nekateri slabše označeni (večina nima talnih oznak, da gre za večnamensko pot).

Vzpostavitev javnega avtomatiziranega sistema izposoje koles Bržkolo je pozitivno deloval na kolesarjenje v mestu Brežice. Sistem zajema šest izposojevalnic z nadstreški na lokacijah: Železniška postaja Brežice, Avtobusna postaja Brežice, Gimnazija Brežice, Mladinski center Brežice, Tržnica Brežice in Trnje Brežice. V sistem je bilo prvotno vključenih skupno 32 koles za izposajo, trenutno jih je 20. Razlog za zmanjšanje števila koles je vandalizem, v okviru katerega se kolesa uničuje in krade. V sistem je registriranih več kot 600 uporabnikov, od vzpostavitve sistema junija 2019 pa je bilo registriranih 17.900 izposoj. V letu 2024 je bilo izvedenih 3325 izposoj koles. V povprečju pa je bilo od leta 2019 izposojenih 2983 koles na leto oziroma 8 koles na dan. Iz anket, delavnic in javnih razprav izhaja potreba po širitvi mreže javnih izposojevalnic koles v zaledje mesta in povezovanju s podobnimi sistemi v regiji.

K večji poveztljivosti mesta z zaledjem sta prispevali dve novi kolesarki povezavi. Prebivalci Dobove so leta 2022 začeli uporabljati novo kolesarsko povezavo ob regionalni cesti Brežice–Dobova–Rigonca. V letu 2023 pa je bila zgrajena nova kolesarska povezava Brežice–Čatež ob Savi oziroma Brežice–Krška vas. S tem so prebivalci pridobili kolesarsko povezavo s Krško vasjo in proti Čatežu ob Savi, hkrati pa izboljšali dostop turističnih ter kopaliških točk ob reki Krki.



Slika 13: Nova kolesarska povezava Brežice–Dobova, november 2024

Na splošno pa je kolesarjenje v zaledju občine slabše razvito zaradi pomanjkanja infrastrukture in nevarnosti na cestah zaradi prehitre in nepazljive vožnje motornih vozil. Na (ne)priljubljenost uporabe koles kot prevoznega sredstva zunaj mesta Brežice vplivajo tudi razgibana konfiguracija terena in razdalje med podeželskimi naselji.

Prebivalci občine so opozorili tudi na premalo ustreznih parkirišč za kolesa na ključnih lokacijah (ob trgovinah, izobraževalnih in zdravstvenih ustanovah, površinah za šport in rekreacijo, na počivališčih ipd.) ter na slabo označenost mreže kolesarskih površin (prepletanje različnih sistemov vodenja kolesarja z mestoma nezadostno označitvijo signalizacije za vodenje, ni izrisane karte razpoložljivih kolesarskih povezav v občini).



Slika 14: Prometna ureditev v Dobovi, junij 2025

## Dosežki

Od leta 2017 je bilo zgrajenih/vzpostavljenih okoli 12,5 km kolesarskih površin (kolesarskih površin na večnamenskih poteh, kolesarskih pasov ter mešanih sistemov na voziščih in kolesarskih stez) v mestu Brežice in med naselji v bližnji okolici Brežic (povezava s Krško vasjo in povezava z Dobovo).

V letu 2019 je začel delovati sistem javnih izposojevalnic koles Bržkolo. Izposojevalnice so zgrajene na strateških lokacijah po mestu in na t. i. pametnih vozliščih (npr. Avtobusna postaja Brežice, Železniška postaja Brežice). Sistem Bržkolo je imel v začetku leta 2025 registriranih več kot 600 aktivnih uporabnikov.

V letih 2020–2022 je Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI) označila potek kategoriziranih državnih kolesarskih povezav, ki delno potekajo tudi po omrežju lokalnih cest.



Slika 15: Enota javnega sistema za izposajo koles Bržkolo, junij 2025

## Priložnosti

Ravninski del občine ima zelo dobro razvito regionalno in lokalno cestno omrežje iz mesta Brežice proti zaledju (razmeroma ravne in direktne povezave v vse smeri občine), ob katerih bi se lahko vzpostavila nova mreža kolesarskih povezav (npr. na način, kot je izvedena kolesarska steza med Brežicami in Dobovo oziroma podobno).

Priložnost za izboljšanje pogojev za kolesarjenje je tudi gradnja obvoznice Brežice, ob kateri je sočasno z gradnjo cestne infrastrukture predvidena tudi gradnja večnamenskih poti za pešce in kolesarje. S tem se bo izboljšala prometna varnost predvsem na območjih prehajanja železniške proge ter omogočila boljša povezava mestne mreže kolesarskih poti z zaledjem severno in vzhodno od mesta Brežice.

Kot priložnost za kolesarjenje so prepoznane tudi mreže poljskih poti in poti ob vodotokih (nekateri v preteklosti že uporabljene kot poti med naselji), ki bi jih bilo treba kartirati in označiti ter s tem omogočiti vzpostavitev površin za pešce in kolesarje zunaj cestnih koridorjev.

Po večletni uporabi sistema javnega izposojanja koles Bržkolo se je izkazala potreba oziroma priložnost za nadgradnjo sistema s postavitvijo več izposojevalnic koles v mestu in zunaj mesta Brežice ter na ravni povezave s podobnimi sistemi v sosednjih občinah (npr. Krško).

Za boljšo informiranost javnosti o mreži kolesarskih poti je treba določiti in vzpostaviti načine informiranja (informativne table, zemljevidi, kažipot, talne oznake na pločnikih, spletna aplikacija ipd.).



Slika 16: Polna kolesarnica pri Osnovni šoli Brežice, junij 2025

### 3.4 JAVNI PREVOZ

#### Stanje in izzivi

Občina Brežice leži na prometno strateški legi, med železniškim prometnim vozliščem v Zidanem Mostu in na prometnem koridorju s sosednjo Hrvaško. Čez občino Brežice poteka glavna železniška proga tovornega in potniškega prometa Zidani Most–Dobova.

Poleg železniškega prometa je v občini razvit tudi avtobusni potniški prevoz, kar predstavlja velik potencial javnega prevoza za prebivalce občinskega, državnega in mednarodnega pomena.

Javni potniški promet je ključen prevozni način za ljudi brez lastnega osebnega avtomobila in za ljudi, ki osebnega avtomobila nočejo, ne smejo ali ne morejo voziti. V raziskovalnem projektu Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji, ki je bil razpisan v letu 2022, so analizirali problem dostopnosti javnega potniškega prometa na ravni Slovenije (Gabrovec s sodelavci, 2025). V sklopu raziskave je nastal termin »prevozna revščina«, ki je opredeljen kot pojav, ko posameznik ali gospodarstvo nima ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privošči. V številnih primerih so za človeka pomembne lokacije (na primer delo, nakupovanje, rekreacija, izobraževanje in zdravstvena oskrba) daleč od njegovega bivališča, do njih pa ni mogoče preprosto dostopati. S tega vidika so najranljivejša skupina posamezniki brez lastnega osebnega avtomobila, ki živijo na območju brez ustreznega javnega prevoza, ustrezne kolesarske infrastrukture ali alternativnih oblik mobilnosti, zaradi česar so manj mobilni, potencialno socialno izključeni in imajo slabšo kakovost življenja.

Iz ankete o potovalnih navadah za splošno javnost je razvidno, da le 1 % občanov občine Brežice za pot na delovno mesto uporablja vlak in le 2 % avtobus. Delež tistih, ki bi uporabili javni prevoz, če bi bilo postajališče javnega prevoza bližje doma, je 7 %, delež tistih, ki bi potovali z javnim prevozom, če bi bile vožnje pogostejše, pa 20 %. Deleži uporabnikov javnega prevoza so se od leta 2016 do 2024 nekoliko povečali, vendar še vedno velja dejstvo, da z javnim prevozom ne potujejo zaradi več vzrokov, kot so: prtljaga potnikov, predolge relacije in omejen čas, ki ga namenijo potovanju, organiziranost potnikov, ki na poti z delovnega mesta opravijo še druge obveznosti in sproti prilagajajo pot domov, ustaljene potovalne navade.

Iz anket o načinu prihoda otrok v šolo je razvidno, da je delež otrok, ki se v šolo pripeljejo z avtobusom, 28,2 % (povprečje vseh šol). Največji delež otrok (50,9 %), ki prihaja v šolo z avtobusom oziroma kombijem, je na OŠ Pišece. V OŠ Brežice pride v šolo z avtobusom 16,4 % otrok.

Nizka stopnja uporabe javnega prevoza se kaže tudi iz kordonskega štetja prometa. Iz rezultatov je razvidno, da se je v času štetja prometa v mestnih in šolskih avtobusih prepeljalo le 6 % oseb, tudi zasedenost mestnih avtobusov je bila razmeroma nizka.



Slika 17: Šolski avtobusni prevoz, junij 2025

Frekvenca in linije javnih avtobusnih prevozov so povezane predvsem z dinamiko šolskega sistema. Avtobusi vozijo predvsem v jutranjih in popoldanskih konicah od ponedeljka do petka. V vmesnem času pa mobilnost prek javnega prevoza skoraj ni mogoča.

V občini Brežice že osem let deluje prevoz na klic prek Zavoda Sopotniki. Zavod Sopotniki, zavod za medgeneracijsko solidarnost, je nastal z namenom pomagati starejšim pri vključevanju v aktivno družbeno življenje. Z brezplačnimi prevozi starejšim omogočajo, da se udeležujejo kulturnih dogodkov, obiskujejo svoje prijatelje, gredo k zdravniku, v trgovino ipd. Na območju občine deluje 10 do 13 rednih prostovoljnih voznikov, ki opravljajo vožnje z dvema avtomobiloma Sopotnik. Po besedah koordinatorskega so potrebe vsako leto večje, s trenutnimi kapacitetami pa so na zgornji meji zmogljivosti. V letu 2024 je bilo opravljenih 1829 voženj.

V mestu Brežice je od leta 2018 vzpostavljen Brežiški mestni avtobus, ki z dvema linijama povezuje stanovanjsko območje Trnje, staro mestno jedro in severni del mesta Brežice (Cesta bratov Milavcev). Trasa obeh linij je enaka, vendar delujeta v različnih časovnih obdobjih v dnevu in vozita v različnem časovnem intervalu. V letu 2024 je bilo izvedenih 5468 voženj po »modri« in »zeleni« liniji s skupno 10.794 prepeljanimi osebami, kar je v povprečju 35 oseb na dan (z upoštevanjem sobote) oziroma 40 oseb na dan (brez upoštevanja sobote).

V intervjujih s ključnimi deležniki je bila izražena potreba po uvedbi dodatnih avtobusnih linij, predvsem za srednješolce in dijake, ter usklajitev urnikov javnega prevoza z delovnim časom večjih zaposlovalcev.

Ker javni prevoz ni učinkovit na podeželju, kjer primanjkuje avtobusnih linij, kjer je frekvenca voženj preredka in kjer je oddaljenost postajališč od domov občanov prevelika, bo treba v prihodnje razviti alternativne sisteme javnega prevoza (sistem krajših in hitrejših linij JPP, prevozi na klic oziroma sistem, ki jih danes še ne poznamo), ki bodo omogočili enakovredno vključenost vseh občanov v javni mobilnosti sistem.



Slika 18: Železniška postaja Dobova, junij 2025

## Dosežki

Občina Brežice je v letu 2018 vzpostavila Brežiški mestni avtobus, ki z dvema linijama povezuje stanovanjsko območje Trnje, staro mestno jedro in severni del mesta Brežice (Cesta bratov Milavcev).

V letu 2019 je bilo uvedenih nekaj primerov, ki povečujejo konkurenčnost JPP z vidika potovalnih navad potnikov:

- v mesecu juniju je bila uvedena tako imenovana HITRA LINIJA, ki dvakrat na dan povezuje mesto Brežice z Ljubljano (in nazaj) na način, da avtobus ne ustavlja na vmesnih postajah,
- vozni redi so se bolj prilagodili potrebam potnikov (povezava z vlakom, povezava s šolskim avtobusom, prilagoditev začetku šolskega pouka ...),
- obseg omrežja in časovni intervali so se z uvedbo mestnega prometa bistveno izboljšali oziroma veliko več potencialnih potnikov ima možnost uporabljati avtobusi prevoz.

Med letoma 2017 in 2024 je bilo na trasi javnega potniškega prometa zgrajenih ali obnovljenih vsaj 72 avtobusnih postajališč in nadstrešnic. Avtobusna postajališča so v večji meri prilagojena gibalno oviranim osebam. Nova avtobusna postajališča so že v osnovi zasnovana tako, da so dostopna gibalno oviranim, s postavitvijo klančin pa se urejujejo obstoječa avtobusna postajališča. Gibalno oviranim osebam je bilo v zadnjem obdobju namenjenega veliko poudarka. Mestni avtobusi so prilagojeni gibalno oviranim osebam.

## Priložnosti

Na podlagi predlogov širše deležniške skupine in intervjujev zaposlenih pri večjih zaposlovalcih je smiselno preveriti potencial uporabe mestnega avtobusa za prihod na delo (odhod z dela) do večjih zaposlovalcev (npr. Terme Čatež in podjetja v poslovni coni Brežina) in po potrebi linije mestnega avtobusa nadgraditi z dodatnimi linijami v času prihodov (odhodov) na delo.

Da bi povečali uporabo mestnega avtobusa, je smiselno pristopiti k aktivni promociji njegove uporabe.

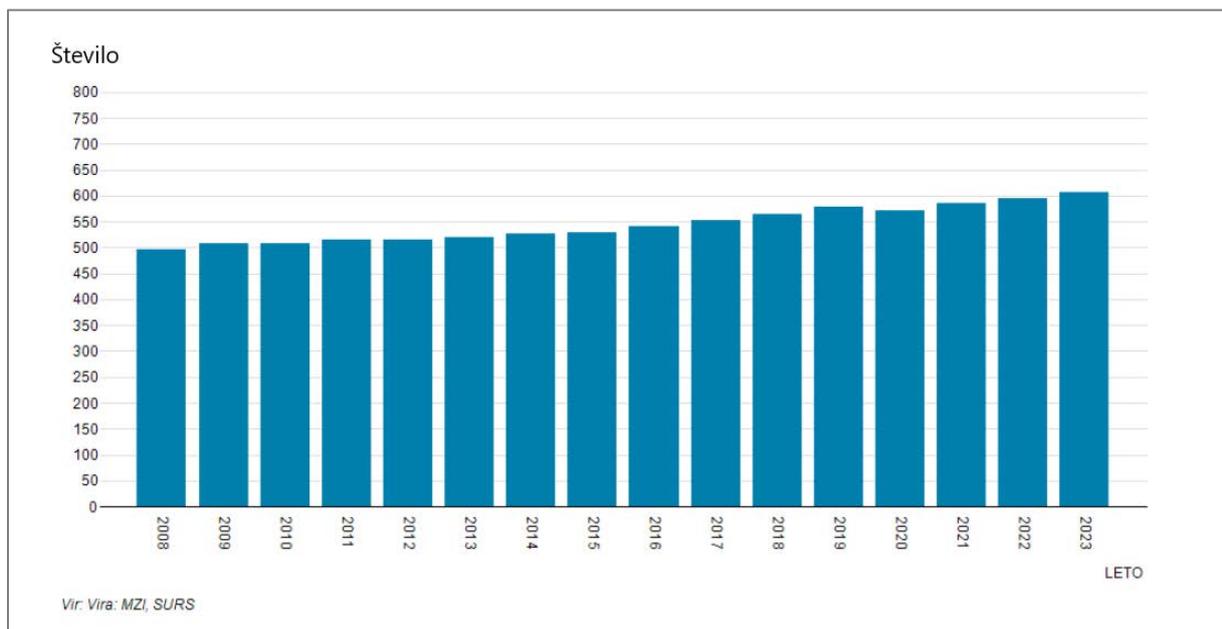


Slika 19: Brežiški mesni avtobus (vir: visitbrezice.si)

### 3.5 MOTORNI PROMET

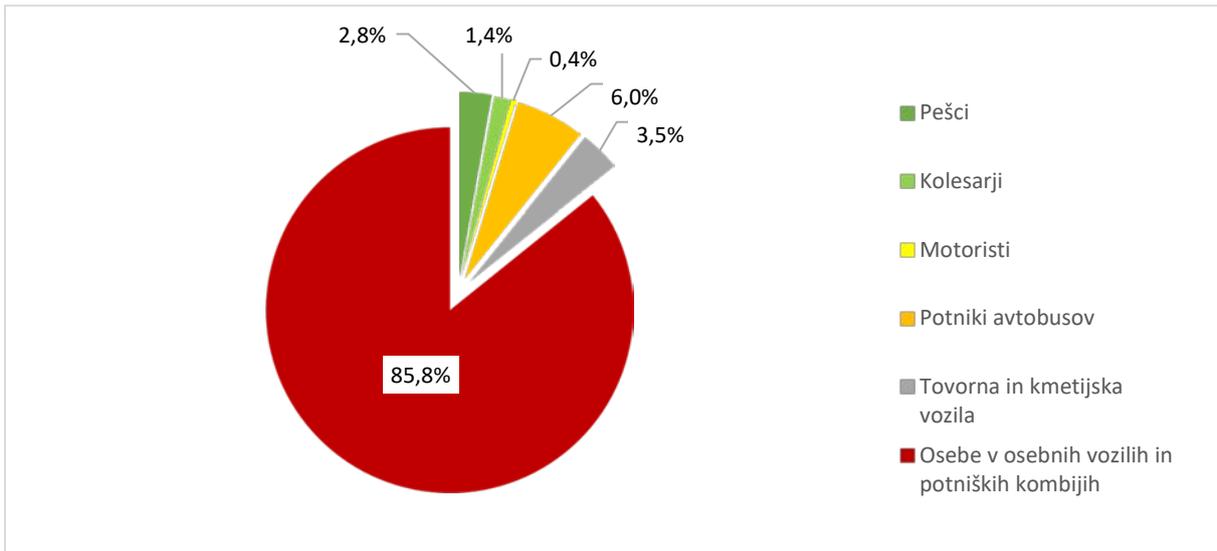
#### Stanje in izzivi

Trend naraščanja števila motornih vozil je tako kot za Slovenijo značilen tudi za občino Brežice. Povečanje dnevnih migracij, razpršena poselitev prebivalstva, cestna infrastruktura, nekonkurenčnost javnega prevoza, način potovalnih navad ter razmeroma dobra cenovna dostopnost motornih vozil so povzročili povečanje stopnje motorizacije. Število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev narašča in že presega slovensko povprečje. Leta 2023 je bilo v občini Brežice 607 avtomobilov na 1000 prebivalcev, medtem ko je slovensko povprečje znašalo 579.

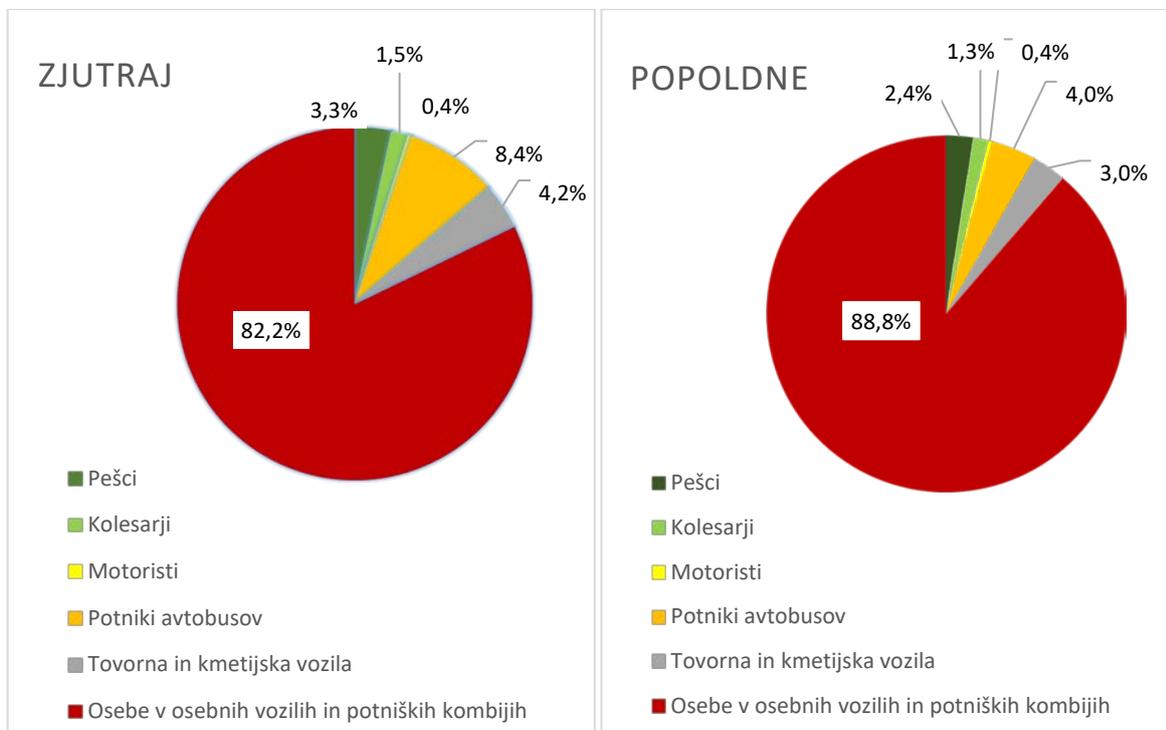


Grafikon 3: Stopnja motorizacije v občini Brežice, SURS

Rezultati anket o načinu potovanja šolarjev, ankete potovalnih navad zaposlenih ter rezultati štetja prometa kažejo, da je motorni promet prevladujoči način potovanja prebivalcev občine Brežice. Iz podatkov štetja prometa je razvidno, da kar 83,2 % potnikov potuje z avtomobilom. Prav takšna slika se kaže tudi iz ankete med osnovnošolci, kjer 53 % otrok v šolo pripeljejo starši oziroma skrbniki z avtomobilom. Uporaba avtomobila močno prevladuje tudi v anketi o načinu potovanja zaposlenih na delovno mesto. Delež oseb, ki se pripeljejo s svojim avtomobilom ali kot sopotnik, skupaj znaša 90 % anketiranih.



Grafikon 4: Rezultati kordonskega štetja, združeni po prometnih načinih, junij 2024



Grafikon 5: Rezultati kordonskega štetja prometa, združeni po prometnih načinih, ločeni na jutranjo in popoldansko konico, junij 2024

Pogoji za uporabo avtomobila so zelo dobri, saj cestna infrastruktura omogoča dostop praktično do vseh lokacij oziroma storitev, ki jih prebivalci Brežic potrebujejo za bivanje.

V mestu Brežice je na voljo 946 parkirnih mest, od tega jih je 36 namenjenih invalidom. Samo eno območje parkiranja je plačljivo, in sicer v starem mestnem jedru na Cesti prvih borcev in delu Bizeljske ceste. Vsa ostala javna parkirišča so brezplačna. Razen parkirišča za Gimnazijo Brežice, Športno dvorano in ob OŠ Brežice, do katerih je dostop omejen z zapornico (pri Gimnaziji je popoldne ta odprta), so vsa parkirišča prosto dostopna do zasedbe parkirnih mest. Vzpostavljene so štiri cone kratkotrajnega parkiranja – parkirna mesta, kjer je parkiranje dovoljeno le krajši čas (od pol ure do dve uri).



Slika 20: Parkiranje v starem mestnem jedru Brežic, junij 2025

Iz štetja razpoložljivih parkirnih mest v mestu Brežice, ki je potekalo februarja 2025, je razvidno, da je parkirišč oziroma parkirnih mest v mestu Brežice dovolj, vendar so nekatera na obrobju mesta in v centru mesta manj obremenjena kot parkirišča ob zdravstvenih in izobraževalnih ustanovah. Stanje kaže na nezadostno parkirno politiko, ki ne spodbuja hoje, kolesarjenja in uporabe mestnega avtobusa (neuporaba obstoječih bolj oddaljenih parkirišč, nepravilno parkiranje na pločnikih, zelenicah in ob cesti).

Kljub zadostnemu številu parkirnih mest v mestu Brežice iz anket za javnost izhaja, da so prebivalci nezadovoljni s številom parkirnih mest in si želijo to število povečati. Prav tako so nezadovoljni s številom javnih parkirnih mest v nekaterih večjih naseljih, kot sta Bizeljsko in Cerklje ob Krki.

V starem delu mesta Brežice (Stara kolonija in Marof) ter v okolici stanovanjskih blokov je velik problem parkiranje avtomobilov, ker primanjkuje parkirnih mest. Zaradi pomanjkanja parkirišč lastniki avtomobilov parkirajo na pločnikih in zelenicah, nemalokrat pa tudi na cestišču.

Kot velik problem se kaže tudi prehitra vožnja avtomobilov skozi naselja in po ulicah mesta. Iz ankete za javnost in javnih razprav izhaja, da prebivalci občine Brežice zaradi občutka ogroženosti pri hoji in kolesarjenju po cestnih in obcestnih površinah, kjer ni primerne infrastrukture za hojo in kolesarjenje, ter na prehodih čez cesto niso motivirani za hojo in kolesarjenje. Za izboljšanje stanja je smiselno v prvi

vrsti urediti varne površine za pešce in kolesarje ter izvesti ukrepe za umirjanje prometa na nevarnih odsekih, zlasti na šolskih poteh in na ožjem območju izobraževalnih in zdravstvenih ustanov.

Prakse iz drugih mest kažejo, da se ob zadostni ponudbi (brezplačnih) parkirnih mest kljub vzpostavljanju primerne infrastrukture za pešce in kolesarje potovalne navade ljudi bistveno ne spreminjajo. Za spremembo potovalnih navad je treba izvesti tudi celovito zasnovo umirjanja prometa in parkirne politike, ki predstavljata osnovo za nadaljnje ukrepanje.



Slika 21: Pešci, kolesarji, avtomobili na istem mestu, junij 2025

Kar se tovornega prometa tiče, je problematika izrazita predvsem na nekaterih državnih cestah in lokalnem omrežju cest, ki služi kot dostop do industrijsko-poslovnih oziroma gospodarskih con.

Ob državnih cestah je najbolj izražena problematika tovornega prometa

- na relaciji Brežice–Bizeljsko–Bistrica ob Sotli (državna cesta R1-219): Delež tovornega prometa je visok, saj gre za povezavo območja mesta Brežice in širše v smeri proti Celju. Zato tovorni promet z avtoceste Ljubljana–Zagreb pot pogosto nadaljuje čez Brežice proti Celju prav po tej povezavi, ki v precejšnji meri poteka po visokem nasipu, brez utrjenih bankin ter skoraj praviloma brez urejenih površin za pešce (razen v nekaterih naseljih) in brez površin za kolesarje.
- na relaciji Brežice–Spodnja Pohanca–Krško (državna cesta R1-220): Cesta poteka podobno kot v prejšnji alineji ter poteka čez več območij strnjene poselitve.
- na relaciji Čatež ob Savi (državna cesta R3-675): Cesta je izjemno ozka in edina alternativa avtocesti Ljubljana–Zagreb. Na tej cesti je delež klasičnega tovornega prometa sicer manjši, ker je deloma tudi prepovedan, razen za lokalni dostop, vendar je cesta tako ozka, da je zelo otežen tudi promet s kmetijsko mehanizacijo ter tako zelo slabi razmere za tam živeče kmete. Za pešce in kolesarje pa je situacija še izdatno nevarnejša kot za motorni promet.
- povsod ob državnih cestah na območjih strnjene gradnje, kjer še niso zgrajene površine za pešce in kolesarje.

Problematika tovornega prometa je pereča tudi na dostopih v poslovno-industrijske cone, pri čemer je najbolj pereč dostop do Industrijsko-poslovne cone (IPC) Brezina na severu Brežic, ki je speljan po ožji

lokalni cesti čez strnjen del naselja, kjer je tudi pločnik preozek, površin za kolesarje pa ni. Problematika tovornega prometa je zaznana za dostop do Obrtne cone Dobova, če tovorna vozila prihajajo iz smeri Celja ter za dostop v cono obremenjujejo lokalno omrežje Bukošek–Sela–Dobova, ki ni primerno zanje, vendar gre za posamične primere. Izrazitejši tovorni promet je tudi na obmejnem območju, in sicer območju Mejnega prehoda Obrežje, kamor prihaja predvsem po avtocesti, ter do Industrijske cone Slovenska vas, vendar je večina cestnega omrežja temu primerno prilagojena.

Na javnih razpravah in v anketah za splošno javnost je bil izpostavljen problem s tovornim prometom, ki poteka po regionalnih cestah skozi posamezna naselja (Bizeljsko, Cerklje ob Krki, severni del Brežic, Artiče idr.), pa tudi po nekaterih lokalnih cestah (npr. skozi Brezino/Brežice).

Ne glede na urejenost posameznih odsekov s pločniki in prehodi za pešce, prisotnost tovornega prometa povečuje občutek nevarnosti v prometu, zaradi česar se raje kot hoja uporablja vožnja z avtomobilom. Kolesarjenje po cestah, na katerih je tovorni promet, pa za večino prebivalcev ni sprejemljivo, če za kolesarje ni urejenih primernih površin.

## Dosežki

V mestnem jedru Brežic, na Cesti prvih borcev, je vzpostavljen plačljiv sistem parkiranja s prvo uro parkiranja brezplačno. Vzpostavitev plačljivega sistema je jedro razbremenila dolgoročnega parkiranja zaposlenih v ustanovah/organizacijah/podjetjih v starem mestnem jedru in omogočila lažji dostop do storitvenih dejavnosti uporabnikom. Hkrati pa se je s tem sistemom popolnoma zasedlo parkirišča ob cesti Pod obzidjem, kjer sedaj parkirajo zaposleni, ki delajo v starem mestnem jedru.

Od leta 2017 je bilo ob rekonstrukciji cest urejenih 12 parkirnih mest ob Prešernovi cesti in 79 parkirnih mest ob Bizeljski cesti, zgrajeno novo parkirišče ob pokopališču v Brežicah z 80 parkirnimi mesti in obnovljenih 66 parkirnih mest ob vozišču Ulice Stanka Škalerja v Brežicah.

V letu 2022 je bilo na parkirnih mestih pred Sodiščem v Brežicah, na Cesti prvih borcev uvedeno kratkotrajno parkiranje – parkirna mesta, kjer je dovoljen le krajši čas parkiranja. V letu 2024 so bile dodatno vzpostavljene tri cone kratkotrajnega parkiranja: na lokacijah pri Vodovodnem stolpu, pri Tržnici Brežice in pred Zdravstvenim domom Brežice.



Slika 22: Cone kratkotrajnega parkiranja in plačljivo parkiranje, junij 2025

V letu 2019 je bila izdelana prometna študija za stanovanjsko sosesko Stara kolonija v Brežicah. Ukrepi za ureditev parkiranja na tem območju še niso bili uvedeni.

V letu 2018 so bila vzpostavljena štiri parkirna mesta za avtodome na Prešernovi cesti.

Od leta 2017 je bilo vzpostavljenih več ukrepov za umirjanje prometa v mestu Brežice (dvignjeno križišče med Levstikovo ulico in ulico Pod obzidjem, dvignjeni prehodi za pešce in križišča na Bizeljski cesti in Prešernovi cesti, krožišče na Černelčevi cesti) in v ostalih naseljih (Cerina, Velike Malence, Cerklje ob Krki, Črešnjice pri Cerkljah, Globoko, Kapele ...). Učinkovitost ukrepov umirjanja prometa ni bila spremljana.

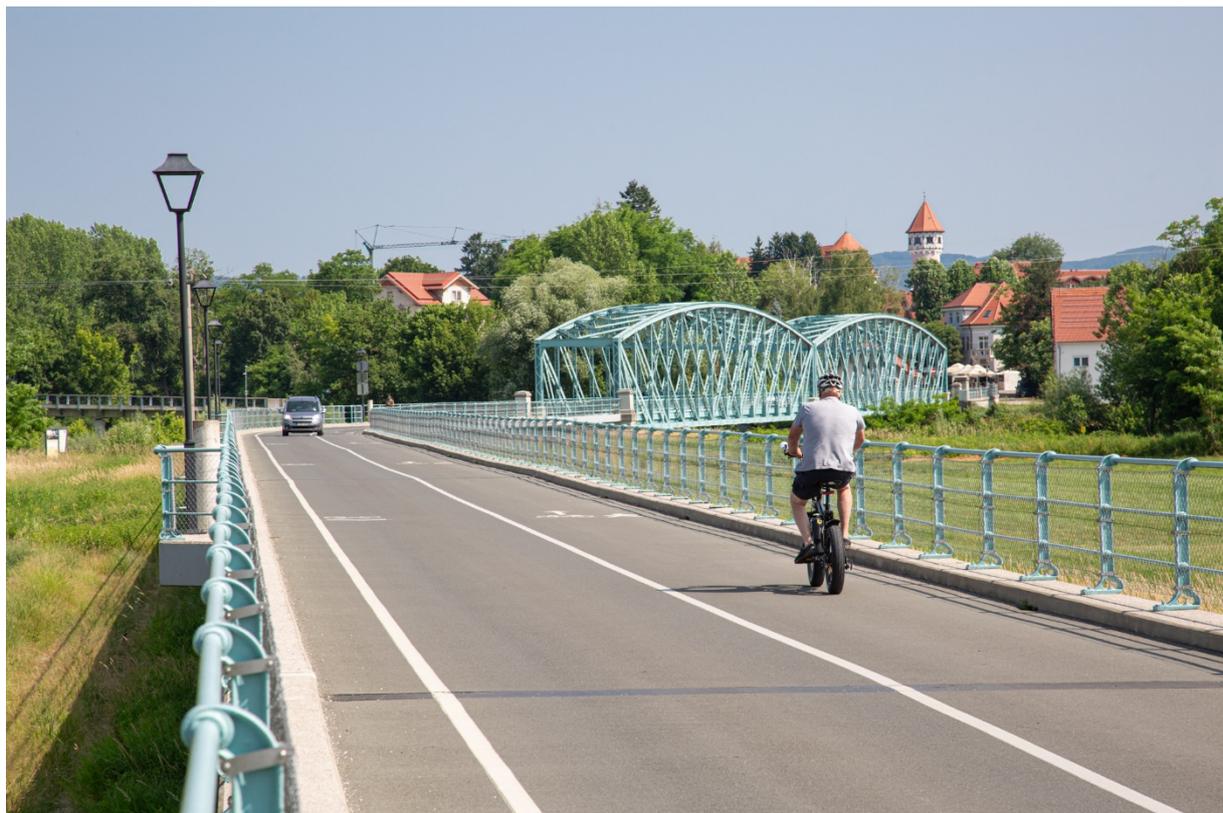
Do leta 2024 je bilo postavljenih vsaj 34 prikazovalnikov hitrosti po celotni občini. Precejšen del teh je vezan na spletno stran Občine, kjer lahko uporabniki sami preverjajo obremenjenost posameznih cestnih odsekov in hitrosti vozil.

### Priložnosti

V občini Brežice je še veliko prostora za optimiziranje parkirne politike, zlasti okoli osnovnih šol in zdravstvenih ustanov, ter za izboljšanje prometne varnosti pešcev in kolesarjev v okolici šol in v posameznih naseljih. Najbolj pereč problem je varnost šolskih poti ter dostopnih površin za pešce in kolesarje v neposredni okolici šol.

V mestu Brežice je načeloma skupno dovolj parkirnih mest, vendar so prostorsko tako razporejena po celotnem mestu, da so nekatera od njih v času največje zasedenosti povsem prazna, ker so preveč oddaljena od dejavnosti, h katerim uporabniki težijo. Takšnim parkiriščem bi bilo smiselno spremeniti namen (npr. parkirišče ob Dobovski cesti – preureditev, nadgraditev za potrebe stanovanjske soseske Stara kolonija ...) ali pa mimo njih speljati linijo mestnega avtobusa in tako narediti parkirišča ob robu mesta privlačnejša za uporabo. Na parkiriščih z največjo obremenitvijo ob zdravstvenih ustanovah je treba oblikovati novo parkirno politiko, ki omogoča parkiranje uporabnikom storitev (in manj zaposlenim v ustanovah), ter hkrati preveriti in upoštevati potrebe uporabnikov (npr. starši z dojenčki in manjšimi otroki, gibalno ovirane osebe, starostniki).

Za izboljšanje varnosti v prometu je v pripravi projekt nove povezovalne ceste Krško–Brežice, ki se bo navezala na že načrtovano obvoznico Brežice (načrtovana z Državnim prostorskim načrtom za Hidroelektrarno Mokrice). Nova povezovalna cesta Krško–Brežice bo obstoječe regionalne ceste mesta Brežice razbremenila tovarnega in tranzitnega prometa ter omogočila vzpostavitev večje prometne varnosti na relaciji Brežice–Spodnja Pohanca–Krško oziroma Artiče. Izgradnja obvoznice Brežice pa predstavlja bistveno izboljšanje varnosti pri prehajanju železniške proge, saj se z njo urejajo izvennivojski prehodi (za avtomobile ter za kolesarje in pešce), izboljšanje prometne varnosti na prometni vpadnici Cesta svobode/Brežice zaradi umika tovarnega prometa in tranzitnega prometa ter bistveno povečanje varnosti za kolesarje in pešce, saj se ob sami cestni infrastrukturi nove obvoznice načrtujejo večnamenske poti za pešce in kolesarje, ki bodo povezovalle mesto z zaledjem proti severu in vzhodu občine.



Slika 23: Kombiniran promet na mostu čez Krko in Savo, junij 2025

## 4. VIZIJA, CILJI, CILJNE VREDNOSTI TER PRIORITETE

### 4.1 VIZIJA

Vizijo si predstavljajte kot to, kar si želimo v prihodnosti doseči na področju prometa v naši občini. Na podlagi dela sodelujočih članov delovnih skupin je vizija Občine Brežice zastavljena tako:

v občini Brežice bo vzpostavljen uravnotežen prometni sistem, ki bo zadovoljil potrebe ljudi, podjetij in okolja iz celotne občine. Hkrati bo spodbujal razvoj turizma, saj občina leži na geostrateški legi, ki odpira mednarodne povezave. Zaradi kakovosti bivanja, naravnih danosti in razvoja turizma bodo poiskane alternativne povezave ruralnega okolja s središčem občine in s kraji v sosednjih občinah.

Privlačnost in varnost bivanja v občini bosta zagotovljeni z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti, ki v ospredje postavlja zmanjšanje uporabe avtomobila ter kot alternativo ponuja trajnostno privlačnejše potovalne navade: spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa. Promet v občini bo prijazen do vseh skupin prebivalcev, s posebno pozornostjo do ranljivejših skupin, in bo dostopen vsem občanom v mestu in zaledju občine.

S celostnim prometnim načrtovanjem bodo v občini Brežice med drugim nastajala tudi varna pametna prometna vozlišča oziroma lokacije, kjer se bodo združevale in povezovale različne vrste varnega prometa (pešpoti, kolesarske steze, javni potniški promet, železniški promet, pristanišča, parkirišča). Prometna vozlišča se bodo s svojo infrastrukturo v nadaljevanju povezovala s sosednjimi občinami.

### 4.2 CILJI, KAZALNIKI IN CILJNE VREDNOSTI

Občina Brežice si je za uresničitev vizije zastavila naslednje cilje, ki izhajajo iz ciljev, določenih v Nacionalnih smernicah za pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij, in iz delavnice s širšo delovno skupino na temo vizije in strateških ciljev.

1. **Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost**
2. **Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa**
3. **Bolj zdravi in aktivnejši prebivalci**
4. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
5. Učinkovito povezovanje mesta z zaledjem z vsemi oblikami prometa
6. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti
7. Učinkovit javni potniški promet po območju celotne občine in zunaj nje
8. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa
9. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo, s poudarkom na spodbujanju turizma

Pri razvoju prometnega sistema se bo Občinska celostna prometna strategija osredotočala zlasti na štiri prioritete, ki izhajajo iz vizije, izzivov in dosežkov: **dostopnost, varnost, povezljivost in privlačnost občine.**

Vplive celostnega prometnega načrtovanja bo Občina Brežice merila prek:

- petih obveznih nacionalnih kazalnikov in treh dodatnih kazalnikov učinka izvajanja OCPS ter
- enotnega kazalnika izvedbe OCPS, ki meri delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta.

Za vsakega od ciljev so opredeljene ciljne vrednosti, s katerimi je Občina kvantitativno določila želeno spremembo in časovni rok zanjo.

Kazalniki	Metoda		Stanje 2024	Ciljne vrednosti 2032
Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kordonsko štetje	Hoja (%)	↑ 2,8	5
		Kolo (%)	↑ 1,4	5
		JPP (%)	↑ 6,0	12
		Osebna vozila* (%)	↓ 83,6	72
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Ankete o poteh v šolo učencev 3., 5. in 7. razreda	Hoja (%)	↑ 16	22
		Kolo (%)	↑ 2,8	8
		JPP (%)	↑ 28,2	35
		Avtomobil (%)	↓ 53	35
Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremljevalca odraslih	Ankete o poteh v šolo učencev 3., 5. in 7. razreda		↑ 43,8	65
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Ankete o potovalnih navadah zaposlenih	Hoja (%)	↑ 6	10
		Kolo (%)	↑ 4	10
		JPP (%)	↑ 0	5
		Avtomobil (%)	↓ 90	75
Dolžine poti na delo	Ankete o potovalnih navadah zaposlenih		/	/
Število voženj prek sistema Sopotnik	Letno poročilo koordinatorja voženj	Število voženj na leto	↑ 1829	2200
Število prepeljanih oseb z mestnim avtobusom	Letna poročila Nomago	Število prepeljanih oseb na leto	↑ 10.794	11.870
Število izposoj koles v sistemu Bržkolo	Podatki iz aplikacije sistema Bržkolo	Število izposoj na leto	↑ 3325 oz. 9 izposoj/dan	6500 oz. 18 izposoj/dan
Delež izvedbe ukrepov iz Akcijskega načrta CPS	Spremljanje in evidentiranje izvedenih ukrepov	Izvedba (%)	70	80

\* Seštevek deležev: osebni avtomobil in motor, brez tovornega prometa in kombiniranih vozil (kombijev)

### 4.3 PRIORITETE

Na področju **celostnega prometnega načrtovanja** so prioritetni zagotavljanje uravnoveženega razvoja vseh potovalnih načinov v občini (manjši poudarek na motornem prometu), aktivno vključevanje javnosti v proces celostnega prometnega in prostorskega načrtovanja ter redno izvajanje kampanje s promocijo prednosti trajnostne mobilnosti in predlogi reorganizacije potovalnih navad.

Na področju **hoje** so prioritetni urejanje varnih, vzdrževanih in ustrezno označenih javnih površin za pešce v vseh strnjениh naseljih, zlasti v okolici izobraževalnih in zdravstvenih ustanov, prilagajanje javnih površin gibalno oviranim osebam in pešcem z otroškimi vozički, povezovanje javnih površin za pešce v mestu Brežice z zelenimi površinami v zaledju mesta Brežice ter ozaveščanje o pomenu hoje za zdravje ljudi in spodbujanje hoje kot primarnega potovalnega načina na krajših razdaljah (do 2 km).

Na področju **kolesarjenja** so prioritetni povezovanje javnih površin za kolesarje znotraj mesta Brežice ter mesta z zalednimi naselji in z zelenimi površinami v zaledju mesta (vzpostavljanje/izgradnja kolesarskih povezav), postavljanje urbane opreme (ustreznih stojal za kolesa, servisne opreme za kolesa) na ključnih točkah na območju občine (javne ustanove, trgovine, počivališča v naravi ...), nadgradnja sistema javne izposoje kolesa Bržkolo (npr. medobčinsko povezovanje) in spodbujanje njegove uporabe ter ozaveščanje o pomenu koledarjenja za zdravje ljudi in spodbujanje koledarjenja kot primarnega potovalnega načina na krajših razdaljah (do 5 km).

Na področju **javnega prevoza** so prioritetni nadaljnje razvijanje mestnega potniškega prometa (po potrebi se doda linije do večjih zaposlovalcev oziroma večjih generatorjev prometa), razvoj alternativnih oblik javnega potniškega prometa za potrebe zaledja mesta (prevozi na klic – Sopotnik ipd.) in informiranje občanov o možnostih uporabe javnega potniškega prometa (vozni redi, kontakti, cene ipd.) ter spodbujanje njegove uporabe.

Na področju **motornega prometa** so prioritetni optimiziranje parkirne politike v mestu Brežice (zlasti ob izobraževalnih in zdravstvenih ustanovah) ter ob izobraževalnih ustanovah v ostalih naseljih, razvoj parkirišč P+R na lokacijah, ki izkazujejo potencial (npr. Čatež ob Savi in ob Železniški postaji Brežice), ter umirjanje prometa skozi strnjena naselja in v neposredni bližini osnovnih šol.



Slika 24: Prometne ureditve v okolici OŠ Brežice in Vrtca Mavrica, junij 2025

## 5. STRATEŠKA VODILA, UKREPI IN AKCIJSKI NAČRT

V tem poglavju na podlagi celotnega predhodnega dela za pripravo Občinske celostne prometne strategije, ki je samo delno predstavljena v tem dokumentu, navajamo strateška vodila in ciljne vrednosti za vsako od petih obravnavanih področij ter akcijski načrt za vsakega od njih. Akcijski načrt predstavlja zbir ukrepov po področjih

- A celostno prometno načrtovanje,
- B hoja,
- C kolesarjenje,
- D javni potniški promet,
- E motorni promet,

za katere ocenjujemo, da jih je treba izvesti ter da je Občina tista, ki je odgovorna za izvedbo ali pa vsaj aktivno sodeluje v postopkih priprave oziroma zasnove.

V akcijskih načrtih po posameznih področjih je navedenih veliko predvidenih investicij, pri čemer smo izhajali

- predvsem iz projektov, ki so že v pripravi ali pripravljene za izvedbo,
- problematike, ki je zaznana kot pereča,
- iz dejstva, da je OCPS dokument, ki je podlaga za pridobivanje sredstev iz različnih evropskih ali državnih virov ter so zato predvideni določeni ukrepi za vsa krajevna središča in druga naselja s strnjeno gradnjo ter za vse državne ceste.

Pri večjih državnih investicijah je vloga Občine dostikrat predvsem sodelovanje v postopkih oziroma njihovo spremljanje ter prenos informacij in usklajevanje na krajevni ravni. V takih primerih je v akcijskih načrtih navedena ocena stroškov, ki jih Občina porabi za spremljavo državnih investicij. Sama vrednost večjih državnih investicij je zelo visoka ter take investicije praviloma država, po uskladitvi z lokalno skupnostjo, vodi/izvede sama in zato njihova vrednost ni vpisana v akcijskem načrtu. Na področjih hoje in kolesarjenja pa je Občina že v preteklosti sama pridobila občutna EU-sredstva tudi v primerih državnih kolesarskih povezav oziroma večnamenskih poti, zato smo jih na teh področjih ocenili.

Ugotavljamo, da dosti ukrepov, ki so prikazani na posameznem področju, močno vpliva tudi na druga področja, med takimi so najočitnejši predvsem naslednji primeri:

- Pri motornem prometu gre izpostaviti ukrepe za umirjanje prometa, ki močno vplivajo tudi na področji hoje in kolesarjenja.
- Z gradnjo obvoznice mesta Brežice, ki je v bistvu investicija v motorni promet, se občutno razbremenijo mestno območje, ki je sedaj obremenjeno s tranzitnim in tovornim prometom. Torej je investicija v obvoznico Brežice pomembna tudi za področja hoje in kolesarjenja tudi, če ne upoštevamo dejstva, da so vzdolž celotne obvoznice mesta Brežice predvidene tudi večnamenske poti.

SEZNAM KRATIC, ki se uporabljajo v akcijskem načrt (po abecedi):

- DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
- DUJPP – Družba za upravljanje javnega potniškega prometa d.o.o.
- OB – Občina Brežice
- OŠ – osnovne šole
- SPO – Medobčinski inšpektorat, Skupni prekrškovni organ občinskih uprav občin Bistrica ob Sotli, Brežice, Krško, Radeče in Sevnica
- MOPE – Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebne spremembe in energijo
- MORS – Republika Slovenija, Ministrstvo za obrambo
- MZI – Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo
- VGC – Večgeneracijski center Brežice
- ZPTM – Zavod za podjetništvo, turizem in mladino Brežice

## 5.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Ukrepi zajemajo predvsem pripravo potrebnih dokumentov (strategij, prostorskih aktov, strokovnih podlag ipd.) skladno z načeli trajnostne mobilnosti ter akcije in aktivnosti za boljšo informiranost občanov ter promocijo pomena in trajnostne mobilnosti za človeka in okolje. Ukrepi za promocijo trajnostne mobilnosti in ozaveščanje javnosti o njenem pomenu se nanašajo tudi na ostale stebre (hoja, kolesarjenje, javni prevoz), saj so neločljivo povezani.

### Strateška vodila

- Pri pripravi prostorskih aktov slediti načelom celotnega prometnega načrtovanja, na način, ki bo enakovredno obravnaval vse potovalne načine (hoja, kolesarjenje, JPP in motorni promet), pri čemer je treba v prihodnosti dati več poudarka na hojo, kolesarjenje in JPP ter manj na motorni promet, ki je trenutno vodilni potovalni način.
- Stremeti k vzpostavljanju infrastrukture za pešce in kolesarske infrastrukture na način, ki je okolju prijazen in trajosten.
- Aktivno promovirati spremembe potovalnih navad ter ozaveščati o pomembnosti hoje, kolesarjenja in javnega potniške prometa.
- Aktivno spodbujati sodelovanje javnosti v procesu celotnega prometnega in prostorskega načrtovanja.

### Ciljne vrednosti

V okviru tega poglavja si je težko zadati konkretne merljive cilje, saj so v tem poglavju predvideni predvsem splošni ukrepi, zato so tudi ciljne vrednosti zastavljene na takšen način, in sicer:

- Redno posodabljanje Celostne prometne strategije vsakih sedem let oziroma skladno z zakonodajo.
- Redno poročanje o rezultatih kazalnikov in izvajanju ukrepov pristojnemu ministrstvu skladno z zakonodajo.
- Vsakoletno vključevanje ukrepov CPS v pripravo občinskega proračuna.
- Aktivna udeležba pri pripravi regijskih CPS.
- Priprava raznovrstnih tipov strateške dokumentacije z različnih področij z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti (prostorski akti, strategije, strokovne podlage, elaborati ...).
- Povečanje varnosti v prometu.
- Ozaveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti.
- Sodelovanje pri projektih EU in RS.

### Akcijski načrt

Opomba: ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje.

A. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE					
Ukrep/aktivnost	Ocena vrednosti* in viri financiranja (EUR)		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
	OBČINA	Drugi viri			
<b>A1 Izvajanje in spremljanje učinkov OCPS, (pre)nova OCPS</b>					
Spremljanje petih enotnih kazalnikov izvajanja učinka OCPS	7.000	/	Nizka	OB	Vsako leto
Spremljanje enotnega kazalnika izvedbe OCPS (akcijski načrt)	3.000	/	Nizka	OB	V tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS
(Pre)nova OCPS občine Brežice čez sedem let, s poudarjenim vključevanjem javnosti.	10.000	40.000	Visoka	OB	Sedmo leto po sprejemu OCPS
<b>SKUPAJ A1 = 60.000</b>	<b>20.000</b>	<b>40.000</b>			

<b>A2 Priprava prostorskih aktov in občinskih strategij razvoja skladno z načeli trajnostne mobilnosti ter zagotavljanje medsebojne usklajenosti</b>					
Priprava prostorskih aktov skladno z načeli trajnostne mobilnosti	20.000	/	Nizka	OB	Ves čas
Priprava občinskih strategij razvoja (turizem, kultura, zdravstvo, mladina, starejši ...) skladno z načeli trajnostne mobilnosti – ob vsaki novi pripravi posamezne strategije ali njeni novelaciji	35.000	35.000	Nizka	OB	Ves čas
Priprava strokovnih podlag, elaboratov, študij idr. za vse oblike trajnostne mobilnosti (npr. vzpostavitev kolesarskih in povezav za pešce po celotni občini, poenotenje Prometno varnostnih načrtov vseh OŠ, Elaborat nevarnih šolskih poti za celotno občino, mobilnostni načrti večjih javnih generatorjev prometa ...) s promocijo – vsaj enkrat na leto	100.000	100.000	Visoka	OB, OŠ	2025–2030
Spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov večjih generatorjev prometa (npr. trgovska središča, podjetja ipd.)	7.000	/	Nizka	OB, večji generatorji prometa	Ves čas
Izdelava parkirne politike za mesto Brežice (za potrebe dostopa do storitev in dejavnosti v mestu – za uporabnike in zaposlene) v povezavi z ukrepi umirjanja prometa in optimizacijo linij/frekvence mestnega avtobusa s promocijo	50.000	50.000	Visoka	OB	2026–2027
Redno obveščanje javnosti o dosežkih Občine na področju trajnostne mobilnosti oziroma prometa (enkrat letno v sklopu ETM)	7.000	/	Nizka	OB	Vsako leto
Aktivno spodbujati sodelovanje (laične in strokovne) javnosti pri pripravi prostorskih aktov, prometnih strategij in strokovnih podlag na področju trajnostne mobilnosti	7.000	/	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ A2 = 411.000</b>	<b>226.000</b>	<b>185.000</b>			
<b>A3 Raba prostora</b>					
Priprava strokovnih podlag za postopno ustvarjanje koridorjev s kolesarskimi povezavami in povezavami za pešce med različnimi lokacijami javnih prostorov za druženje, igro, rekreacijo ter lokacijami turističnih točk (npr. za povezave Brežic z Vrbino, za povezave Stare kolonije v Brežicah z Dobovsko cesto oziroma pokopališčem, povezave Trnja v Brežicah z večnamensko potjo Brežice–Dobova, koridorji ob vodah, npr. ob jezerih, Savi, Krki, Gabernici, Sotli ...) s promocijo – vsaj enkrat na leto	40.000	40.000	Srednja	OB	2026–2030
Priprava strokovnih podlag in pilotnih dejavnosti za postopno preoblikovanje površin za vožnjo in parkiranje v prostor za pešce, kolesarje in javni prevoz ter v kakovosten prostor, namenjen prebivalcem (npr. zaprtje mestnega jedra Brežic, preureditev Trga izgnancev v Brežicah, ureditev ožjega šolskega okoliša OŠ Brežice ...) s promocijo – vsaj enkrat na leto	100.000	100.000	Srednja	OB	2026–2029
<b>SKUPAJ A3 = 280.000</b>	<b>140.000</b>	<b>140.000</b>			
<b>A4 Povečanje varnosti v prometu</b>					
Odstranitev motilcev pozornosti v prometu (npr. odstranitev reklamnih panojev, odstranitev razraščene vegetacije ...)	100.000	100.000	Srednja	OB, DRSI	Ves čas

<b>SKUPAJ A4 = 200.000</b>	<b>100.000</b>	<b>100.000</b>			
<b>A5 Ozaveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti</b>					
Sodelovanje v projektu Evropski teden mobilnosti – enkrat na leto	140.000	70.000	Srednja	OB	Vsako leto
Nagrada za šolo, ki bo na podlagi rezultatov ankete o potovalnih navadah učencev dosegla največji napredek pri prehodu na trajnostne načine prihoda v šolo (podeljuje se enkrat letno) – vsaj enkrat na leto	7.000	/	Nizka	OB	Vsako leto
Organiziranje delavnic za starejše »Ostanimo mobilni«: Spodbujanje aktivne mobilnosti, Spodbujanje uporabe javnega prevoza (Sopotnik in mestni avtobus), Urejenost javne infrastrukture in pogovor o problematičnih odsekih poti – vsaj dvakrat na leto	9.000	3.000	Srednja	OB, VGC	Vsako leto
Izobraževanja na temo varnosti v prometu (varnost v prometu, souporaba večnamenskih poti, vidnost na cesti ipd.) – vsaj enkrat na leto	7.000	1.000	Srednja	OB, VGC	Vsako leto
Spodbujanje aktivnosti trajnostne mobilnosti v vrtcih in šolah (npr. »Beli zajček« v vse vrtce v občini, Kokoška Rozi in Pešbus za OŠ ...) – vsaj enkrat na leto	7.000	1.000	Srednja	OB, vrtci in OŠ	Vsako leto
Spodbujanje trajnostne mobilnosti prek enodnevnih ali večdnevnih projektov, npr. »V službo na trajnostni način«, »Peš v službo«, »Peš po mestu«, »S kolesom v službo«, »Sestavi svoje kolo«, izvedba tekmovanja »Kaj veš o prometu« ter vzgojne in preventivne dejavnosti Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ustvarjanje informacijskih točk o javnem prometu na spletu in na prostem ... - vsaj enkrat na leto po dva projekta	30.000	10.000	Srednja	OB	Vsako leto
<b>SKUPAJ A5 = 285.000</b>	<b>200.000</b>	<b>85.000</b>			
<b>A6 Sodelovanje pri projektih EU in RS</b>					
Priprava dokumentacije za sofinanciranje občinskih in medobčinskih, državnih in drugih projektov na ravni EU in RS.	500.000	200.000	Visoka	OB, DRSI	Ves čas
<b>SKUPAJ A6 = 700.000</b>	<b>500.000</b>	<b>200.000</b>			
<b>SKUPNA OCENA VREDNOSTI STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE = 1.936.000</b>	<b>1.186.000</b>	<b>750.000</b>			

\* ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje

## 5.2 HOJA

Ukrepi zajemajo predvsem vzpostavitev nove, rekonstrukcijo in vzdrževanje obstoječe infrastrukture za pešce (ureditev pločnikov in prehodov za pešce, prilagoditev infrastrukture za ranljive skupine, ureditev novih pešpot, postavitve zemljevidov pešpoti in kažipotov ipd.) v urbanih naseljih in med njimi ter vzpostavitev za pešce varnejših šolskih poti in okolice šol. Ukrepi za promocijo trajnostne mobilnosti so zajeti v stebru Celostnega prometnega načrtovanja, saj so vezani na vse stebre trajnostne mobilnosti (hoja, kolesarjenje in javni prevoz). Ukrepi za umirjanje prometa, ki izboljšujejo pogoje za hojo, so navedeni v stebru motornega prometa, saj so vezani predvsem na izvedbo ukrepov za umirjanje in omejevanje motornega prometa.

### Strateška vodila

- Izboljšati pogoje za hojo z urejanjem varnih, povezanih in privlačnih površin za pešce ter z umirjanjem prometa, zlasti v okolici izobraževalnih in zdravstvenih ustanov ter na splošno v strnjanih naseljih.
- S promocijo hoje (v kombinaciji z uporabo koles in JPP) izboljšati priljubljenost hoje kot potovalnega načina v šolo, na delo in po popoldanskih opravkih.

### Ciljne vrednosti

- Povečati delež pešcev na glavnih prometnicah (v mestu Brežice) vsaj na 5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 2,8 %).
- Povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 22 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 16 %).
- Povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihajajo peš brez spremstva staršev, vsaj na 65 % do leta 2023 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 43,8 %).
- Povečati delež hoje pri poteh na delo na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 6 %).

### Akcijski načrt

Opomba: ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje.

B. HOJA					
Ukrep/aktivnost	Ocena vrednosti* in vir financiranja (EUR)		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
	OBČINA	Drugi viri			
<b>B1 Ureditev manjkajočih in obstoječih površin za pešce</b>					
Gradnja površin za pešce (pločnikov, povezav za pešce in drugih ureditev za pešce) znotraj urbanih naselij in med naselji (npr. na relaciji Dobova–Rakovec, Dobova–Rigonca, Brežice–Spodnja Pohanca–Dolenja vas, Glogov brod–Dečno selo–Mali vrh, Gornja Pirošica–Dolnja Pirošica, Boršt–Gornja Pirošica, Globoko–Dobrava, Globoko–Bojsno ..., v naseljih Vrhje, Kapele, Dečno selo, Mali vrh, Veliki Obrež, Hrastje, Črešnjice pri Cerkljah, Ribnica, Bojsno, Stara vas, Pišece, Velika dolina ... oziroma vseh krajevnih središčih**) – vsaj tri odseke na leto	2.500.000	2.500.000	Visoka	OB, DRSI, MORS	Ves čas
Gradnja površin za pešce (pločnikov, povezav za pešce in drugih ureditev za pešce) na območju širitve obrtne cone Dobova	400.000	100.000	Visoka	OB	Ves čas

Gradnja površin za pešce (pločnikov, povezav za pešce in drugih ureditev za pešce) v mestu Brežice – obnova Maistrove ulice, Ceste bratov Milavcev, Trga izgnancev, območja Stare kolonije, Brezina, Jurčičeva ulica, Šolska ulica, Vodnikova ulica, Cesta svobode ... – vsaj ena obnova	1.500.000	1.500.000	Visoka	OB	Ves čas
Gradnja površin za pešce (pločnikov, povezav za pešce in drugih ureditev za pešce) v sklopu izvajanja faz brežiške obvoznice in urejanja železniških postaj Brežice in Dobova ...	500.000	9.500.000	Visoka	OB, DRSI	Ves čas
Postopna vzpostavitev mreže pešpoti na obstoječih poljskih poteh in poteh ob vodotokih (npr. na relacijah Pišce–Globoko–Brežice–Dobova (ob Gabernici), Terme Čatež–Jesenice na Dolenjskem, Jovsi, Zeleni koridor Terme Čatež–Mostec–Brežice, Zeleni koridor Terme Čatež–Mostec–Brežice, poti po projektu Experitage ...) – vsaj ena pot v dveh letih	300.000	100.000	Visoka	OB	Ves čas
Obnova oziroma vzdrževanje obstoječih površin za pešce s poudarkom na prilagoditvah za invalide osebe vseh vrst oziroma ranljive skupine	100.000	50.000	Srednja	OB	Ves čas
Ureditev varnih prehodov za pešce (oznake, osvetlitev, preglednost) v naseljih Mostec, Skopice, Nova vas, Artiče, Bizeljsko ... – vsaj en prehod na leto	50.000	50.000	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ B1 = 19.150.000</b>	<b>5.350.000</b>	<b>13.800.000</b>			
<b>B2 Ureditve za ranljive skupine</b>					
Prilagoditve obstoječe infrastrukture za ranljive skupine, npr. odstranitev arhitektonskih ovir, ureditev taktilnih oznak, opremljenost semaforjev, dostopi do objektov ipd. (v okviru investicij in zunaj njih) – vsaj dve lokaciji na leto	200.000	100.000	Srednja	OB	Ves čas
Nadgradnja varnih poti v šolo (npr. arhitekturno-urbano oblikovanje prometnih površin) v ožjih šolskih okoliših OŠ – vsaj en šolski okoliš na dve leti	250.000	150.000	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ B2 = 700.000</b>	<b>450.000</b>	<b>250.000</b>			
<b>B3 Informiranje prebivalcev o mreži povezav za pešce</b>					
Postavitev kašipotov do ključnih ustanov in organizacij v mestu Brežice z oznako trajanja hoje do cilja – vsaj tri kašipoti na leto	15.000	35.000	Srednja	OB	Ves čas
Postavitev zemljevidov povezav za pešce in javnih površin za pešce (otroška igrišča, parki ...) na ključnih lokacijah v mestu – vsaj tri zemljevidi v sedmih letih	15.000	35.000	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ B3 = 100.000</b>	<b>30.000</b>	<b>70.000</b>			
<b>B4 Krajinske ureditve</b>					
Zasaditev drevoredov ob površinah za pešce za zagotavljanje sence v poletnih mesecih skladno z usmeritvami iz urbanističnega načrta za mesto Brežice oziroma Občinskim prostorskim načrtom (npr. ob Dobovski cesti v Brežicah, Cesti svobode v Brežicah, od mosta čez Savo do Brežic, na Trgu izgnancev v	500.000	500.000	Visoka	OB	Ves čas

Brežicah, Brežice–Dobova ... oziroma ob obstoječih in novozgrajenih površinah, kot so naštetih v okviru zgornjih ukrepov, kjer to dopušča prostor) – ureditev vsaj 100 m na leto				
<b>SKUPAJ B4 = 1.000.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>		
<b>SKUPNA OCENA VREDNOSTI STEBRA HOJA</b> <b>= 20.950.000</b>	<b>6.330.000</b>	<b>14.620.000</b>		

\* ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje

\*\* Krajevna središča so središča vseh Krajevnih skupnosti Občine Brežice (Artiče, Bizeljsko, Brežice, Cerklje ob Krki, Čatež ob Savi, Dobova, Globoko, Jesenice na Dolenjskem, Kapele, Križe, Krška vas, Mrzlava vas, Pečice, Pišece, Skopice (Dolenje in Gorenje), Sromlje, Gornji Lenart, Velika Dolina, Velike Malence, Bukošek) ter vsa druga naselja v občini s strnjeno gradnjo

### 5.3 KOLESARJENJE

Ukrepi zajemajo predvsem vzpostavitev nove, rekonstrukcijo in vzdrževanje obstoječe infrastrukture za kolesarje (ureditev površin za kolesarje, postavitve kolesarnic in servisnih postajališč, postavitve zemljevidov kolesarskih poti in kažipote, nadgradnja sistema javne izposoje koles ipd.).

#### Strateška vodila

- Izboljšati pogoje za kolesarjenje z urejanjem varnih, privlačnih, udobnih in povezanih površin za kolesarje.
- Dopolnjevati infrastrukturo in opremo za javno izposajo koles, kolesarnice in postavitve stal za servisiranje koles.
- S promocijo kolesarjenja (v kombinaciji s hojo in uporabo JPP) izboljšati priljubljenost kolesarjenja kot potovalnega načina v šolo, na delo in po popoldanskih opravkih.
- Z namenom izboljšanja varnosti pešcev in kolesarjev izvajati ozaveščanje o varni uporabi večnamenskih poti.

#### Ciljne vrednosti

- Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah (v mestu Brežice) vsaj na 5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 1,4 %).
- Povečati delež kolesarjev na poteh v osnovno šolo vsaj na 8 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 2,8 %).
- Povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 4 %).

#### Akcijski načrt

Opomba: ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje.

<b>C. KOLESARJENJE</b>					
Ukrep/aktivnost	Ocena vrednosti* in vir financiranja (EUR)		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
	OBČINA	Drugi viri			
<b>C1 Ureditev manjkajočih in obstoječih površin za kolesarje</b>					
Gradnja novih kolesarskih povezav znotraj urbanih naselij in med naselji (npr. na relaciji Dobova–Rigonca, Brežice–Spodnja Pohanca–Dolenja vas, Brežice–Krško, Čatež ob Savi (Budič) do starega mostu čez Krko, Cerklje–Črešnjice pri Cerkljah ... oziroma v vseh krajevnih središčih**) – vsaj ena povezava na leto	2.500.000	2.500.000	Visoka	OB, DRSI	Ves čas
Gradnja novih kolesarskih povezav v Brežicah ob obnovi Maistrove ulice, Ceste bratov Milavcev, Trga izgnancev, Brezini, Pod obzidjem, Prešernove ceste, v stanovanjski soseski Stara kolonija, Jurčičeve ulice, Šolske ulice, Vodnikove ulice, Cesta svobode ... – vsaj en odsek na leto	1.500.000	1.500.000	Visoka	OB	Ves čas
Gradnja novih kolesarskih povezav v sklopu izvajanja faz brežiške obvoznice in urejanja železniških postaj Brežice in Dobova ...	500.000	9.500.000	Visoka	OB, DRSI	Ves čas
Postopna vzpostavitev mreže kolesarskih poti na obstoječih poljskih poteh in poteh ob vodotokih (npr. na relacijah Pišece–Globoko–Brežice–Dobova ob Gabernici, Čatež ob Savi–Terme Čatež–Ribnica–Obrežje–Slovenska vas, Dobova–Rakovce–Kapele–Župelevec–Bizeljsko–Bistrica ob Sotli, Zeleni koridor Terme Čatež–Mostec–Brežice, poti po projektu Experitage ... oziroma kolesarske povezave Sava – Krka bike) – vsaj ena povezava na leto	300.000	100.000	Visoka	OB	Ves čas
Obnova, prilagoditve in vzdrževanje obstoječih kolesarskih povezav ter odstranitev ovir (npr: znižanje robnikov, odstranitev stebrov, znakov, zelenja ipd.) – vsaj ena lokacija na leto	150.000	150.000	Srednja	OB, DRSI	Ves čas
<b>SKUPAJ C1 = 18.700.000</b>	<b>4.950.000</b>	<b>13.750.000</b>			
<b>C2 Nadgradnja urbane opreme za kolesarje</b>					
Postavitev ustreznih parkirišč za kolesa ali kolesarnic na ključnih lokacijah v občini (ob javnih ustanovah in na javnih površinah na prostem) ter izvedba počivališč za kolesarje (npr. ob kolesarski poti Brežice–Dobova–Rigonca ter ob novozgrajenih kolesarskih povezavah, kot so naštetje zgoraj ...) – vsaj eno parkirišče/počivališče na dve leti	40.000	40.000	Srednja	OB	Ves čas
Ureditev servisnih postajališč z osnovnim orodjem za popravilo koles in tlačilkami – vsaj eno servisno postajališče na leto	10.000	10.000	Nizka	OB	Ves čas
Postavitev števecv kolesarjev – vsaj en števec na leto	40.000	30.000	Nizka	OB	Ves čas
Postavitev polnilnic za električna kolesa – dve polnilnici v sedmih letih	10.000	10.000	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ C2 = 190.000</b>	<b>100.000</b>	<b>90.000</b>			
<b>C3 Nadgradnja sistema za javno izposajo koles</b>					

Povezovanje sistemov javne avtomatizirane izposoje koles med občinami in izgradnja novih izposojevalnic (regijski sistem izposoje koles) v sistemu Bržkolo	150.000	150.000	Srednja	OB, MOK	Ves čas
Vzpostavitev izposoje e-koles	100.000	100.000	Srednja	OB, ZPTM	Ves čas
<b>SKUPAJ C3 = 500.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>			
<b>C4 Informiranje prebivalcev o mreži kolesarskih povezav</b>					
Postavitev kažipotov do ključnih ustanov in organizacij v mestu in zaledju z oznako trajanja kolesarjenja do cilja – vsaj pet kažipotov na leto	25.000	35.000	Srednja	OB	Ves čas
Postavitev zemljevidov kolesarskih povezav in javnih površin za kolesarje (otroška igrišča, parki ...) na ključnih lokacijah v mestu in v zaledju – vsaj tri zemljevidi v sedmih letih	25.000	35.000	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ C4 = 120.000</b>	<b>50.000</b>	<b>70.000</b>			
<b>C5 Krajske ureditve</b>					
Zasaditev drevoredov ob površinah za kolesarje za zagotavljanje sence v poletnih mesecih skladno z usmeritvami iz urbanističnega načrta za mesto Brežice oziroma Občinskim prostorskim načrtom (npr. ob Dobovski cesti v Brežicah, Cesti svobode v Brežicah, od mosta čez Savo do Brežic, na Trgu izgnancev v Brežicah, Brežice–Dobova ... oziroma ob obstoječih in novozgrajenih površinah, kjer to dopušča prostor) – vsaj 100 m na leto	500.000	500.000	Visoka	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ C5 = 1.000.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>			
<b>SKUPNA OCENA VREDNOSTI STEBRA KOLESARJENJE</b> <b>= 20.510.000</b>	<b>5.850.000</b>	<b>14.660.000</b>			

\* ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje

\*\* Krajevna središča so središča vseh Krajevnih skupnosti Občine Brežice (Artiče, Bizeljsko, Brežice, Cerklje ob Krki, Čatež ob Savi, Dobova, Globoko, Jesenice na Dolenjskem, Kapele, Križe, Krška vas, Mrzlava vas, Pečice, Pišece, Skopice (Dolenje in Gorenje), Sromlje, Gornji Lenart, Velika Dolina, Velike Malence, Bukošek) ter vsa druga naselja v občini s strnjeno gradnjo

## 5.4 JAVNI PREVOZ

Ukrepi zajemajo predvsem prilagoditve linij in voznega parka mestnega potniškega prometa, ureditev avtobusnih postaj in postajališč ter železniških postaj, ureditev prevozov za ranljivejše skupine, zagotavljanje boljše dostopnosti do informacij javnega potniškega prometa in spodbujanje razvoja pametnih prometnih vozlišč, kjer se srečujejo različni načini potovanja in lajšajo prehajanje med njimi. Ukrepi, vezani na spodbujanje in izdelavo mobilnostnih načrtov za večje zaposlovalce oziroma generatorje prometa, so zajeti v stebru Celostnega prometnega načrtovanja, saj so vezani na vse stebre trajnostne mobilnosti (hojo, kolesarjenje in javni prevoz).

### Strateška vodila

- Na zalednih območjih občine Brežice poleg javnega potniškega prometa spodbujati tudi alternativne oblike prevoza, kot so sopotništvo in prevoz na zahtevo, ki bodo omogočile boljši dostop do storitev zlasti ranljivim skupinam.
- Izboljšati dostopnost do informacij o ponudbi javnega prevoza.
- S celostno ureditvijo motornega prometa, parkirne politike in optimizacijo mestnega avtobusa mesto Brežice postopoma razbremeniti odvečnega motornega prometa za dostop do storitvenih dejavnosti.
- Spodbujati izdelavo mobilnostnih načrtov za večje zaposlovalce oziroma generatorje prometa in po potrebi prilagoditi ali dodati linije mestnega avtobusa.

#### Ciljne vrednosti

- Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah (v mestu Brežice) vsaj na 12 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 6 %).
- Povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtobusom ali kombijem, vsaj na 35 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 28,2 %)
- Povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo vsaj na 5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0 %).
- Povečati število brezplačnih prevozov za starejše vsaj na 2200 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 1829).
- Povečati število prepeljanih oseb z mestnim avtobusom vsaj na 11.870 do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 10.794).

#### Akcijski načrt

Opomba: ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje.

D. JAVNI PROMET					
Ukrep/aktivnost	Ocena vrednosti* in vir financiranja (EUR)		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
	OBČINA	Drugi viri			
<b>D1 Prilagoditve in uskladitev MPP in JPP</b>					
Spodbujanje uskladitve vozniških redov lokalnega in medkrajevnega prometa (avtobusni in železniški promet)	5.000	5.000	Visoka	OB, DRSI, DUJPP	Ves čas
Uskladitev linij mestnega avtobusa z delovnim časom večjih podjetij v okolici mesta in podaljšanje/dodajanje linij do večjih podjetij ter do parkirišč P+R (npr. do IPC Brezina, Term Čatež ...)	30.000	15.000	Visoka	OB, večja podjetja	Ves čas
<b>SKUPAJ D1 = 55.000</b>	<b>35.000</b>	<b>20.000</b>			
<b>D2 Ureditev avtobusnih postajališč in prehodov čez železniške proge</b>					
Ureditev in posodobitev obstoječih avtobusnih postajališč oziroma nadstrešnic (prilagoditve tudi za gibalno in senzorično ovirane osebe)	100.000	20.000	Srednja	OB	Ves čas
Postavitev novih avtobusnih postajališč oziroma nadstrešnic v mestu za mestni avtobus in v zaledju za lokalni avtobusni promet (redno: štiri do šest na leto ter v sklopu investicij)	200.000	50.000	Srednja	OB	Ves čas
Sodelovanje pri ureditvi in obnovi glavne avtobusne postaje in železniških postaj Brežice in Dobova (spremljanje državnih investicij, gradnja s strani države)	70.000	/	Visoka	OB, DRSI	Ves čas

Sodelovanje pri ureditvi izvenmivojskih prehodov čez železniško progo (spremljanje državnih investicij, gradnja s strani države)	70.000	/	Visoka	OB, DRSI	Ves čas
<b>SKUPAJ D2 = 510.000</b>	<b>440.000</b>	<b>70.000</b>			
<b>D3 Posodobitev avtobusov za mestni avtobus</b>					
Postopna posodobitev voznega parka glede na okoljske standarde	150.000	300.000	Srednja	OB	Ves čas
Postopna prilagoditev voznega parka za prevoz koles	150.000	300.000	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ D3 = 900.000</b>	<b>300.000</b>	<b>600.000</b>			
<b>D4 Prevozi na klic</b>					
Zagotovitev več (električnih) vozil in voznikov za prevoz na klic (Sopotnik) ter regulacija tega področja	40.000	40.000	Visoka	OB, VGC	Ves čas
Iskanje in vpeljevanje drugih alternativnih oblik javnega prevoza, ki se razvijajo v slovenskem (in tujem) prostoru (spremljanje dobrih praks)	30.000	30.000	Visoka	OB, VGC	Ves čas
<b>SKUPAJ D4 = 140.000</b>	<b>70.000</b>	<b>70.000</b>			
<b>D5 Digitalizacija za spodbujanje uporabe javnega prevoza</b>					
Boljši dostop do informacij o voznih redih ponudnikov javnega prevoza (vse na enem mestu), zlasti za ranljivejše skupine (urejanje na državnem nivoju)	7.000	7.000	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ D5 = 14.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>			
<b>D6 Pametna prometna vozlišča</b>					
Prepoznavanje in razvijanje lokacij za preprosto prehajanje med različnimi oblikami mobilnosti – pametna prometna vozlišča	7000	13.000	Visoka	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ D6 = 20.000</b>	<b>7.000</b>	<b>13.000</b>			
<b>SKUPNA OCENA VREDNOSTI STEBRA JAVNI PROMET</b>					
<b>= 1.639.000</b>	<b>859.000</b>	<b>780.000</b>			

\* ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje

## 5.5 MOTORNI PROMET

Ukrepi zajemajo predvsem rekonstrukcijo cest ter umirjanje in omejevanje prometa za večjo varnost udeležencev v prometu, sodelovanje pri izgradnji državnih cest (npr. obvoznice Brežice) z načrtovanjem in izvedbo pripadajočih večnamenskih poti za pešce in kolesarje, boljšim upravljanjem mirujočega prometa (izvajanje nove parkirne politike, poostren nadzor nad parkiranjem na javnih površinah, ureditev parkirišč P+R) ter reševanje parkirne problematike v okolici izobraževalnih in zdravstvenih ustanov, kjer je pritisk motornega prometa največji.

### Strateška vodila

- Mesto Brežice postopoma razbremeniti motornega prometa za dostop do storitvenih dejavnosti s celotno ureditvijo motornega prometa, izboljšanjem parkirne politike, spodbujanjem izdelave mobilnostnih načrtov večjih zaposlovalcev in optimizacijo mestnega avtobusa.
- S promocijo trajnostne mobilnosti (zlasti odgovornejša/zmanjšana raba avtomobila na krajših razdaljah) in varne vožnje ter z izvajanjem ukrepov za umirjanje prometa povečati prometno varnost.
- Nadaljevati s prepoznavanjem in vzpostavljanjem pametnih prometnih vozlišč, kjer se prepletajo različni potovalni načini.

### Ciljne vrednosti

- Zmanjšati delež motornega prometa na glavnih prometnicah (v mestu Brežice) vsaj na 78 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 83,6 %).
- Zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom, na 35 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 53 %).
- Zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo z avtomobilom, na 75 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 90 %).

### Akcijski načrt

Opomba: ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje.

E. MOTORNI PROMET					
Ukrep/aktivnost	Ocena vrednosti* in vir financiranja (EUR)		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
	OBČINA	Drugi viri			
<b>E1 Urejanje in vzdrževanje obstoječih cest</b>					
Sodelovanje pri rekonstrukciji obstoječih državnih cest (preplastitev, sanacija poškodovanega cestnega telesa, zagotavljanje odvodnjavanja padavinske vode iz cestišča ...) na vseh regionalnih cestah, npr. na relaciji Krško–Brežice, Spodnja Pohanca–Globoko–Rakovec, Bistrica ob Sotli–Bizeljsko–Brežice, Bizeljsko–Volčje, Zgornja Pohanca–Brežice, Brežice–Dobova, Čatež ob Savi–Jesenice na Dolenjskem–Obrežje–Slovenska vas, Čatež ob Savi–Cerklje ob Krki–Kostanjevica ..., (spremljanje državnih investicij, gradnja s strani države)	70.000	/	Visoka	OB, DRSI	Ves čas

Priprava projektne dokumentacije za rekonstrukcijo obstoječih cest na lokalnih cestah na relacijah Dobova–Rakovec, Čatež ob Savi–Rimska cesta, Janeževa Gorca–Svete Gore, Gornja Pirošica–Dolenja Pirošica, Boršt–Gornja Pirošica, Bojsno–Globoko ..., v naseljih Hrastje, Črešnjske pri Cerkljah, Ribnica ... oziroma vseh krajevnih središč**, v Brežicah na Maistrovi ulici, Cesti bratov Milavcev, Trgu izgnancev, Brezini, Stari koloniji, Jurčičevi, Vodnikovi in Šolski ulici ..., ob izgradnji in obnovi kanalizacijskih in vodovodnih sistemov ...)	500.000	200.000	Visoka	OB	Ves čas
Rekonstrukcija obstoječih cest (preplastitev, sanacija poškodovanega cestišča, zagotavljanje odvodnjavanja padavinske vode iz cestišča) na lokalnih cestah na relacijah Dobova–Rakovec, Čatež ob Savi–Rimska cesta, Janeževa Gorca–Svete Gore, Gornja Pirošica–Dolenja Pirošica, Boršt–Gornja Pirošica, Bojsno–Globoko ..., v naseljih Hrastje, Črešnjske, Ribnica ... oziroma vseh krajevnih središč**	2.500.000	2.500.000	Visoka	OB	Ves čas
Rekonstrukcija obstoječih cest (preplastitev, sanacija poškodovanega cestišča, zagotavljanje odvodnjavanja padavinske vode iz cestišča) v Brežicah na Maistrovi ulici, Cesti bratov Milavcev, Trgu izgnancev, Brezini, Stari koloniji, Jurčičevi, Vodnikovi in Šolski ulici ..., ob izgradnji in obnovi kanalizacijskih in vodovodnih sistemov ...)	2.500.000	2.500.000	Visoka	OB	Ves čas
Ureditve in vzdrževanje obcestnih elementov (košnja in čiščenje odvodnih jarkov in brežin, odstranitev ter obrez grmovne in drevesne vegetacije)	100.000	100.000	Srednja	OB, DRSI	Ves čas
<b>SKUPAJ E1 = 10.970.000</b>	<b>5.670.000</b>	<b>5.300.000</b>			
<b>E2 Umirjanje in omejevanje prometa ter povečanje varnosti v prometu</b>					
Izvedba umirjanja/omejevanja prometa v naseljih, zlasti v okolici izobraževalnih in zdravstvenih ustanov ter drugih storitvenih dejavnosti (znižanje hitrostnih omejitev, preurejanje ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti, omejevanje dostopa za osebna vozila v okolici šol, talne označbe, sprememba prometnega režima itd.) (npr. v Brežicah v Stari koloniji, med Černelčevo in Bizeljsko cesto ... ter v strnjenih naseljih, kjer bodo te potrebe še prepoznane)	100.000	100.000	Visoka	OB	Ves čas
Postavitev prometne signalizacije na nevarnih priključkih ali odsekih, postavitev tabel za začetek in konec naselja (kjer jih še ni), odpravljanje nepreglednih točk	100.000	100.000	Visoka	OB, DRSI	Ves čas
Poostreitev nadzora nad hitrostjo vožnje skozi naselja	50.000	50.000	Srednja	OB, SPO, Policija	Ves čas
Promocija odgovornejše oziroma manjše uporabe avtomobilov na krajših razdaljah (do 5 km)	5.000	5.000	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ E2 = 510.000</b>	<b>255.000</b>	<b>255.000</b>			
<b>E3 Gradnja nove infrastrukture za zagotovitev boljše prometne varnosti, dostopnosti in povezljivosti na področju trajnostne mobilnosti</b>					

Spodbujanje izdelave prostorskega akta za manjkajoči odsek in sodelovanje pri izgradnji povezovalne ceste Krško–Brežice (z izvenivojskimi prehodi čez železniško progo in novim mostom preko Save), spremljanje državne investicije	70.000	/	Visoka	OB, MZI, MOPE	Ves čas
Izgradnja novih cestnih priključkov na novozgrajenih cestah oziroma ob rekonstrukcijah obstoječih cest za vse vrste udeležencev v prometu (npr. razbremenilna cesta v IPC Brezina, navezava v OC Dobova ...)	1.000.000	500.000	Visoka	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ E3 = 1.570.000</b>	<b>1.070.000</b>	<b>500.000</b>			
<b>E4 Mirujoči promet in parkirna politika</b>					
Poostreitev nadzora nad nepravilnim parkiranjem zunaj površin za parkiranje vozil ter na parkiranih mestih za ranljivejšo skupino	50.000	/	Srednja	OB, SPO	Ves čas
Ureditev parkirišč P+R (npr. Čatež ob Savi, ob železniški postaji in avtobusni postaji Brežice)	300.000	100.000	Visoka	OB	Ves čas
Ureditev parkirišč na območju mesta Brežice z namenom reševanja parkirne problematike s poudarkom ob Zdravstvenem domu Brežice oziroma Splošni Bolnišnici Brežice, Športni dvorani ipd.	500.000	200.000	Visoka	OB	Ves čas
Učinkovitejše upravljanje parkiranja v mestu Brežice	100.000	/	Visoka	OB	Ves čas
Postavitev informativnih tabel o lokacijah javnih parkirnih mest/parkirišč v mestu Brežice in času dostopnosti do raznih storitev	50.000	10.000	Srednja	OB	Ves čas
<b>SKUPAJ E4 = 1.310.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>310.000</b>			
<b>SKUPNA OCENA VREDNOSTI STEBRA MOTORNI PROMET = 14.360.000</b>	<b>7.995.000</b>	<b>6.365.000</b>			

\* ocene vrednosti veljajo za sedemletno obdobje

\* Krajevna središča so središča vseh Krajevnih skupnosti Občine Brežice (Artiče, Bizeljsko, Brežice, Cerklje ob Krki, Čatež ob Savi, Dobova, Globoko, Jesenice na Dolenjskem, Kapele, Križe, Krška vas, Mrzlava vas, Pečice, Pišece, Skopice (Dolenje in Gorenje), Sromlje, Gornji Lenart, Velika Dolina, Velike Malence, Bukošek) ter vsa druga naselja v občini s strnjeno gradnjo

## 5.6 SKUPEN PRIKAZ OCENJENIH SREDSTEV PO POSAMEZNIH PODROČJIH

V spodnji tabeli je povzeta skupna ocena vrednosti po posameznih področjih ter po predvidenih virih, iz katere izhaja, da bo potrebno močno angažiranje Občine, da se bo izvedlo čim več predvidenih ukrepov ter doseglo tudi sofinanciranje (iz državnih ali evropskih sredstev) ali izvajanje iz drugih virov (DRSI, MOPE, MZI ...).

PODROČJE	OPIS	SKUPNA VREDNOST (v EUR)	VIR FINANCIRANJA (v EUR)	
			OBČINA BREŽICE	DRUGI VIRI
A	Celostno prometno načrtovanje	1.936.000	1.186.000	750.000
B	Hoja	20.950.000	6.330.000	14.620.000
C	Kolesarjenje	20.510.000	5.850.000	14.660.000
D	Javni potniški promet	1.639.000	859.000	780.000
E	Motorni promet	14.360.000	7.995.000	6.365.000
<b>SKUPAJ V 7 LETIH (2025–2032)</b>		<b>59.395.000</b>	<b>22.220.000</b>	<b>37.175.000</b>
<b>POVPREČNO NA LETO</b>		<b>8.485.000</b>	<b>3.174.286</b>	<b>5.310.714</b>

V upanju, da čim več zadanega tudi uresničimo, bomo spremljali realizacijo zastavljenega skladno z akcijskim načrtom področja A Celostno prometno načrtovanje, ukrep A1 (poglavje 5.1).

## 6. VIRI IN LITERATURA

- Analiza dostopnosti javnega prometa za leto 2023, Urbanistični inštitut RS in Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti, Geografski inštitut Antona Melika, Simon Koblar in Matej Gabrovec, februar 2024.
- Kazalniki zdravja v občini Brežice, Nacionalni inštitut za javno zdravje, zajem podatkov julij 2024.
- Mesečna poročila koncesionarja Nomago o izvajanju mestne linije javnega prevoza za leta 2022, 2023 in 2024, Nomago d.o.o.
- Lokalni energetske koncept Občine Brežice, Lokalna energetska agencija Dolenjska – Posavje – Bela krajina, marec 2023
- Občinski program varnosti Občine Brežice, Občina Brežice, januar 2010
- Poročilo o meritvah izhodiščnega stanja za obvezne kazalnike v okviru priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice, Savaprojekt d.d., oktober 2024
- Poročilo o spremljanju in vrednotenju doseganja zastavljenih ciljev CPS 2017–2022 (za leta 2018, 2019 in 2020), Občina Brežice
- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, april 2023
- Prevozna revščina v Sloveniji, M. Gobar s sodelavci, Georitem št. 34, Ljubljana 2025
- Projekt Podjetno nad izzive v Posavski regiji, RRA Posavje, december 2024
- Regionalni razvojni program regije Posavje za obdobje 2021–2027, RRA Posavje, februar 2022
- Sintezno poročilo o anketi za splošno javnost o stanju prometa in potovalnih navadah v okviru priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice, Savaprojekt d.d., oktober 2024
- Slovenske statistične regije in občine v številkah, Statistični urad Republike Slovenije, zajem podatkov julij 2024
- Strategija razvoja turizma v občini Brežice (osnutek/predlog), Univerza v MB, Fakulteta za turizem, september 2023
- Strategija za mlade v občini Brežice 2021–2030, Zavod mladinska mreža MaMa, november 2021
- Varnostne razmere na območju občine Brežice, Policijska postaja Brežice, avgust 2024
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN), Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25

## SEZNAM SLIK IN GRAFIKONOV

Slika 1: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave OCPS (vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, april 2023) .....	5
Slika 2: Javna razprava na Bizeljskem, oktober 2024 .....	6
Slika 3: Izvajanje ankete o potovalnih navadah v Osnovni šoli Velika Dolina (vir: učiteljica na OŠ Velika Dolina) .....	7
Slika 4: Delavnica na temo izzivov in priložnosti s širšo delovno skupino, oktober 2024.....	7
Slika 5: Razstava o pomenu in namenu celotnega prometnega načrtovanja, januar 2025.....	8
Slika 6: Prireditev na prostem na temo promocije trajnostne mobilnosti, oktober 2024 .....	8
Slika 7: Izsek iz Predloga modela celovitega državnega kolesarskega omrežja Slovenije (rdeče – državne povezave, modro – glavne povezave, zeleno – regionalne povezave (vir: FGG, IPOP, oktober 2017) .....	10
Slika 8: Središče mesta v jutranjih urah, junij 2025.....	12
Slika 9: Hoja v Osnovno šolo Brežice, junij 2025 .....	14
Slika 10: Izsek iz pregledovalnika dostopnosti za ranljive skupine – Brežice, Dobova, Čatež ob Savi (vir: Javni pregledovalnik dostopnosti prostora) .....	14
Slika 11: Pešci v mestu, junij 2025 .....	16
Slika 12: Kolesarjenje čez most pri HE Brežice, junij 2025.....	18
Slika 13: Nova kolesarska povezava Brežice–Dobova, november 2024.....	19
Slika 14: Prometna ureditev v Dobovi, junij 2025 .....	20
Slika 15: Enota javnega sistema za izposajo koles Bržkolo, junij 2025 .....	21
Slika 16: Polna kolesarnica pri Osnovni šoli Brežice, junij 2025 .....	22
Slika 17: Šolski avtobusni prevoz, junij 2025 .....	23
Slika 18: Železniška postaja Dobova, junij 2025 .....	24
Slika 19: Brežiški mesni avtobus (vir: visitbrezice.si).....	25
Slika 20: Parkiranje v starem mestnem jedru Brežic, junij 2025 .....	27
Slika 21: Pešci, kolesarji, avtomobili na istem mestu, junij 2025 .....	28
Slika 22: Cone kratkotrajnega parkiranja in plačljivo parkiranje, junij 2025.....	29
Slika 23: Kombiniran promet na mostu čez Krko in Savo, junij 2025 .....	31
Slika 24: Prometne ureditve v okolici OŠ Brežice in Vrtca Mavrica, junij 2025.....	34

**OPOMBA:** Pri pripravi publikacije bodo za ozadje uporabljene tudi nekatere druge fotografije izdelovalca OCPS, ki so bile posnete na območju občine Brežice, zaradi zagotavljanja kakovostnega in slikovitega gradiva. Vse slike morajo biti skladno s smernicami priprave OCPS brez vidnih obrazov oseb (oziroma uporabljene na način, da obrazne poteze niso izrazite) in z zabrisanimi registrskimi tablicami prevoznih sredstev.

Grafikon 1: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketiranje vključene otroke (v vseh osnovnih šolah).....	13
Grafikon 2: Rezultati kordonskega štetja prometa kažejo deleže različnih načinov potovalnih navad prebivalcev občine Brežice (vir: Savaprojekt d.d., Krško).....	17
Grafikon 3: Stopnja motorizacije v občini Brežice, SURS .....	25
Grafikon 4: Rezultati kordonskega štetja, združeni po prometnih načinih, junij 2024.....	26
Grafikon 5: Rezultati kordonskega štetja prometa, združeni po prometnih načinih, ločeni na jutranjo in popoldansko konico, junij 2024 .....	26