

ŽUPAN

Številka: 9001-4/2025

Datum: 16. 6. 2025

16. SEJA OBČINSKEGA SVETA OBČINE BREŽICE, dne 3. 7. 2025

ZADEVA: PREDLOG OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE BREŽICE (2025-2032), prva obravnava

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

PREDLAGATELJ: župan Ivan MOLAN

POTEK POSTOPKA: Prva obravnava

NAČIN SPREJEMA: z večino opredeljenih prisotnih članov sveta

UVODNIČAR: Mateja Hotko, višja svetovalka za pomoč pri vodenju Oddelka za komunalno infrastrukturo in gospodarsko javno službe
Nuša Rožman, Savaprojekt d. d.

PREDLOG SKLEPA: Sprejme se Predlog Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice (2025-2032).

Ivan MOLAN
župan

Priloge:

- Predlog Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice (2025-2032), z obrazložitvijo
- Predlog Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice (2025 – 2032)



ŽUPAN

Številka: 371-55/2024

Datum: 16. 6. 2025

OBČINSKEMU SVETU OBČINE BREŽICE

ZADEVA: Predlog Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice (2025-2032)

Na podlagi 27. člena Statuta Občine Brežice (Uradni list RS, št. 100/21 in 37/25) predlagam v obravnavo in sprejem Predlog Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice (2025-2032).

Občinskemu svetu predlagam, da sprejme naslednji

SKLEP

Sprejme se Predlog Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice (2025-2032).

OBRAZLOŽITEV:

Občinska celostna prometna strategija 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 ciljih, 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 in enakopravna prometna dostopnost za vse. Poudarek je na omejevanju osebnega motornega prometa in porabi energije, zmanjševanju ogljičnega odtisa in onesnaževanja ter spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov z uporabo obnovljivih virov energije.

Občina Brežice je svojo prvo Celostno prometno strategijo (CPS) izdelala leta 2017. Ocenjujemo, da je bilo izvedeno cca 60-70% tedanjega akcijskega načrta. Zaradi izteka tega dokumenta (CPS), novih predpisov na področju celostnega prometnega načrtovanja ter sprememb na področju prostora in prometa, se je spomladi 2024 pristopilo k izdelavi nove Občinske celostne prometne strategije za obdobje 2025-2032 (v nadaljevanju: OCPS). Namen celostnega prometnega načrtovanja je vzpostavitev sistema za uresničevanje prometne politike v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja. Nova OCPS nam ponuja pregled nad sedanjim stanjem prometne situacije v občini celovito, za celotno območje občine. Obravnava različne načine vsakodnevnih potovanj,

problemov, ki se pojavljajo in predlaga načine za spremembe potovalnih navad naših občanov. Trajnostna potovanja kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet poleg prihrankov energije in zmanjševanja onesnaževanja, koristno vplivajo tudi na naše zdravje.

Postopki izdelave ter pomen OCPS je bil predstavljen tudi občinskim svetnikom na 9. seji občinskega sveta, dne 10. 6. 2024, pod točko Razno.

Pripravljeni so predlogi strokovno utemeljenih ukrepov in rešitev, ki so sestavni del akcijskega načrta v okviru OCPS za obdobje 2025-2032. V postopku izdelave dokumenta so sodelovali tako povabljeni predstavniki strokovne in širše javnosti povezani v ožjo in širšo delavno skupino, kot širša javnost sama, saj je OCPS dokument, ki ima z zakonodajo podrobno predpisan način izdelave ter zapovedano sodelovanje s širšo javnostjo.

Od novembra 2024 do marca 2025 so se v sklopu priprav OCPS Občine Brežice 2025–2032 izvedle različne aktivnosti vezane na vključevanje javnosti, v okviru katerih so bile med drugim izvedene:

- tri dobro obiskane javne razprave na temo Priložnosti in izzivov v prometu v občini Brežice (Brežice, Čatež ob Savi, Bizeljsko),
- analiza prejetih anket o potovalnih navadah za javnost (več kot 400), analiza anket za šolarje 3., 5. in 7. razredov vseh osnovnih šol v občini in zaposlenih pri večjih zaposlovalcih v občini,
- analiza izvedenih intervjujev (25) s ključnimi deležniki v prometu,
- terenski ogledi vseh večjih naselij v občini,
- delavnice s ključnimi deležniki na temo izzivov in priložnosti v prometu, opredelitve strateških vodil, kazalnikov in akcijskega načrta.

Od julija 2024 so se preko različnih načinov/medijev/kanalov (ankete, intervjuji, delavnice, javne razgrnitve in interaktivnega zemljevida Canvis) zbirale pobude za ukrepe za izboljšanje stanja v prometu in spodbujanje trajnostne mobilnosti. V nadaljevanju izdelave OCPS se je izdelal nabor ukrepov, ki so izvedljivi v naslednjih sedmih letih ali pa bi jih želeli izvesti/prijaviti na sredstva sofinanciranja ipd. in bodo prispevali k večji prometni varnosti v prometu ter lažjemu doseganju ciljev trajnostne mobilnosti. Opredeljeni ukrepi so v obliki akcijskega načrta sestavni del Občinske Celostne prometne strategije Občine Brežice.

Dokument, ki je del tega gradiva je predlog OCPS, katerega del je prestopal obravnavo v ožji in širši delovni skupini in presojo Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Trenutno je dokument, kot je v prilogi tega gradiva, poslan v pregled tudi širši delovni skupini, ki jo sestavlja 48 članov (sestava opisana na prvi strani OCPS), ki lahko še poda pisne predloge oziroma pripombe. Čas za oddajo le-teh je 23. 6. 2025. V kolikor bodo predlogi in pripombe s strani širše delovne skupine podani, vam jih bomo predstavili na sami seji, kjer bo obravnavano to gradivo.

Po obravnavi na Občinskem svetu Občine Brežice bo dokument poslan v drugo presojo na MOPE. V okviru presoje je možno, da bo potrebno predlog OCPS prilagoditi zahtevam presojevalcev oziroma ga dopolniti, spremeniti, nadgraditi skladno z ugotovitvami presojevalcev. Tako popravljeno oziroma skladno s presojo prilagojeno gradivo, bo posredovan v drugo obravnavo tudi Občinskemu svetu Občine Brežice s tem, da tedaj dopolnjevanje z amandmaji ne bi bilo smotno, saj bi to zahtevalo dodatno presojo ter zaradi nesprejete OCPS onemogočilo sodelovanje občine v precej postopkih kandidate na razpisih za evropska sredstva. Večjih vsebinskih oziroma konceptualnih sprememb OCPS tudi po drugi presoji ni

pričakovati. Druga obravnava OCPS s strani Občinskega sveta Občine Brežice se predvideva konec avgusta 2025, oziroma v prvi polovici septembra 2025.

Dokument OCPS, ki je priloga gradivu vsebuje besedilo strategije, nekaj slikovnega gradiva in statističnih podatkov ter rezultate anket in štetja prometa. Dokument še ni v končni obliki v smislu oblikovanja in lektoriranja, saj kot smo zapisali, je še zmeraj predmet pregleda širše delovne skupine in druge presoje MOPE. Končni produkt bo publikacija v bolj pisani in razgibani obliki.

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 Predloga Občinske celostne prometne strategije Občine Brežice (2025-2032) bo omogočen zaključek potrebnih dejavnosti za predajo gradiva v drugo presojo na MOPE ter nato sam zaključek postopka izdelave in potrditve OCPS.

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)

PREDLOG, junij 2025



Junij 2025

Naročnik:

Občina brežice, Cesta prvih borcev 18, 8250 Brežice

Ožja delovna skupina Občine Brežice:

Teja Leben, koordinator OCPS in 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 svetovalac 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 Lučič
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 skupina v Občinskem svetu Občine Brežice (Gibanje svoboda, SDS, Korak naprej), Policijske postaje Brežice, Medobčinskega inšpektorata, Komunale Brežice (kot upravljalci cest), Nomaga 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 upokojencev Brežice, Univerze v Mariboru - Fakulteta za turizem (2 člana), podjetja Kovis Brežice (kot večjega podjetje), Term Čatež (kot večjega turističnega subjekta), Območne obrtno podjetniške zbornice Brežice, predstavnik Domtim d.o.o. (kot upravljalec 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.

Avtorja 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	5
2.4	POVEZAVA Z DRUGIMI STRATEŠKIMI DOKUMENTI OBČINE BREŽICE IN S SOSEDNIMI OBČINAMI	8
3.	STANJE, IZZIVI, DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI	9
3.1	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	9
3.2	HOJA	12
3.3	KOLESARJENJE	15
3.4	JAVNI PREVOZ	21
3.5	MOTORNI PROMET	24
4.	VIZIJA, CILJI, CILJNE VREDNOSTI TER PRIORITETE	30
4.1	VIZIJA	30
4.2	CILJI, KAZALNIKI IN CILJNE VREDNOSTI	30
4.3	PRIORITETE	32
5.	STRATEŠKA VODILA, UKREPI IN AKCIJSKI NAČRT	33
5.1	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	33
5.2	HOJA	34
5.3	KOLESARJENJE	36
5.4	JAVNI PREVOZ	37
5.5	MOTORNI PROMET	38
6.	VIRI IN LITERATURA	40

1. UVODNI NAGOVOR

Leta 2017 je Občina Brežice sprejela prvo Celostno prometno strategijo, strateški dokument, katerega namen je vzpostaviti trajnostno načrtovanja prometa na območju občine, ki poudarja tako reševanje prometne problematike kot zmanjšanje negativnih učinkov prometa na okolje. V ospredje so bili postavljeni predvsem pešačenje, 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 izredno pomembne ter si zadala kar nekaj nalog, ki so bile zapisane v akcijskem načrtu, s katerimi je želela izboljšati pogoje s tega področja.

Ocenjujemo, da je bilo izvedenih približno 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 temu, da spodbujajo prebivalce v smeri prepoznavanja 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 in 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 ciljih, 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 in enakopravna prometna dostopnost za vse. Poudarek je na omejevanju osebnega motornega prometa in porabi energije, zmanjševanju ogljičnega odtisa in onesnaževanja ter spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov z uporabo obnovljivih virov energije.

OCPS se sprejema za obdobje sedmih let, 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 urbaniimi 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 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), bolj primerni 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 seznantitvijo 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 – Ureditve 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).

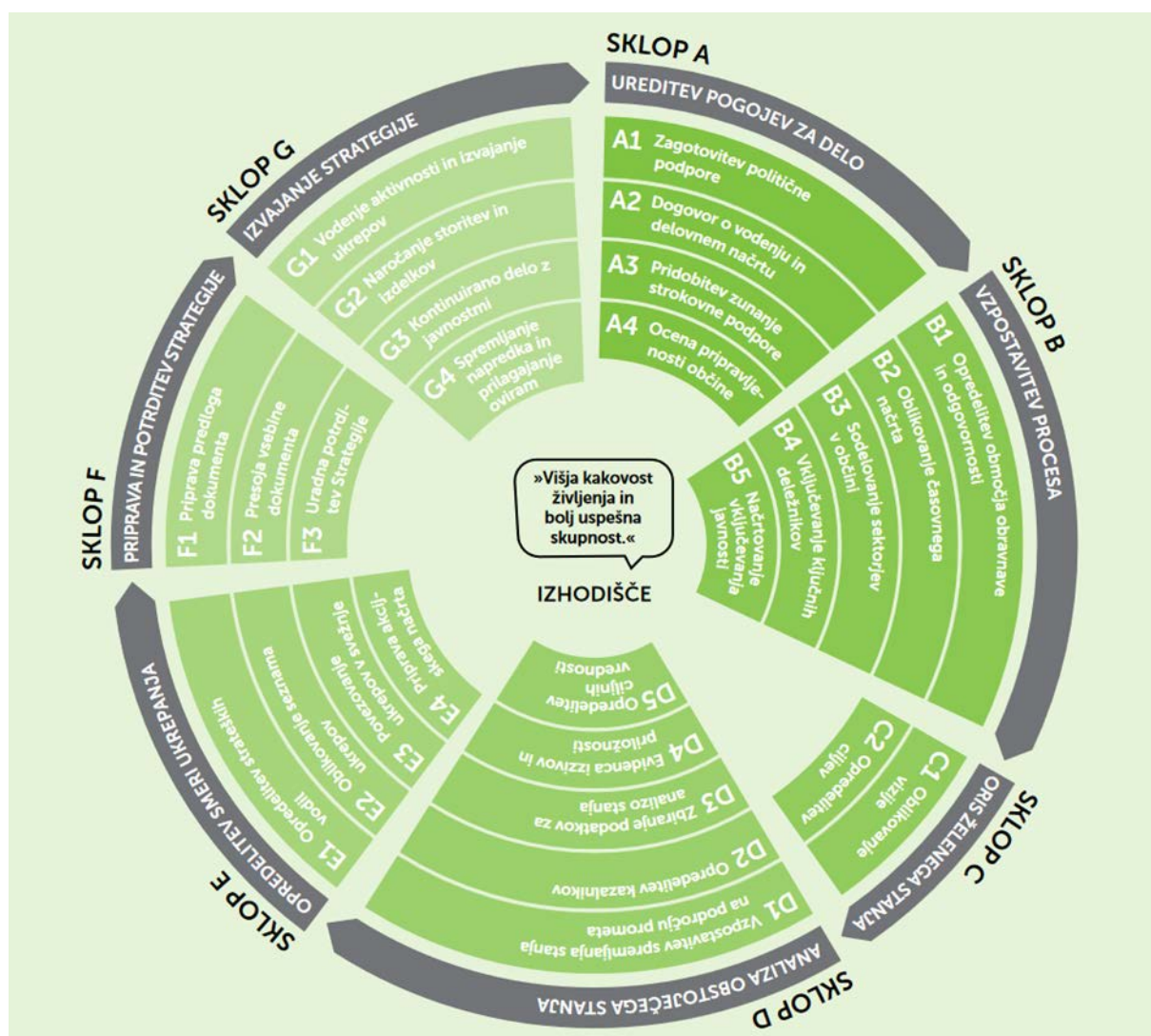
V **sklopu B – Vzpostavitev procesa** je bila imenovana širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, ki pomembno vplivajo na promet v občini Brežice. Ta skupina je aktivno sodelovala pri pripravi OCPS preko delavnic in usklajevanj.

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. Le z informacijami in sodelovanjem uporabnikov prometnega sistema se lahko izdelata visoko kakovosten

dokument, določijo cilji, ki so sprejemljivi za vse, doseže višjo stopnjo soglasja v lokalni skupnosti in na sploh hitreje in lažje izvaja OCPS. Določitev rešitev in ukrepov namreč temelji na izraženih potrebah uporabnikov.

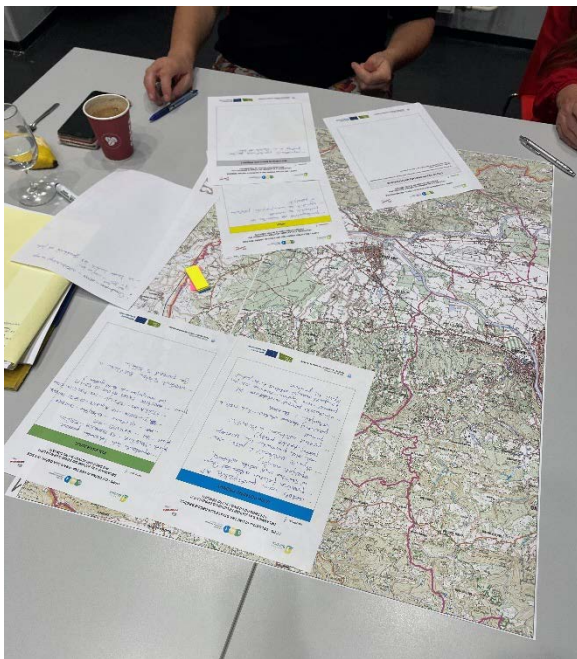
Izvedene so bile tri javne razprave (na Bizeljskem, v Brežicah in na Čatežu ob Savi), tri delavnice s širšo deležniško skupino ter več delavnic in sestankov z ožjo delovno skupino. Predstavniki Občine Brežice so se udeležili sestanka s predstavniki sosednjih občin na temo medobčinskega sodelovanja, možnosti 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 delovano skupino, oktober 2024

O pomenu trajnostne mobilnosti in pripravi OCPS je bila javnost obveščena tudi preko prireditve na prostem v oktobru 2024, razstavi na prostem, ki je bila postavljena v parku ob stavbi Občine Brežice in preko različnih medijskih sporočil na spletni strani Občine Brežice, družabnih omrežjih Občine Brežice, ter lokalnih časopisih in 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 S SOSEDNJI 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 izdelanih 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 povzele 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 ravnotežju in kvaliteti 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 iz 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 tako z vidika mednarodne mobilnosti kot mobilnosti, ki je vezana na infrastrukturo v lokalni skupnosti. Glavni cilji

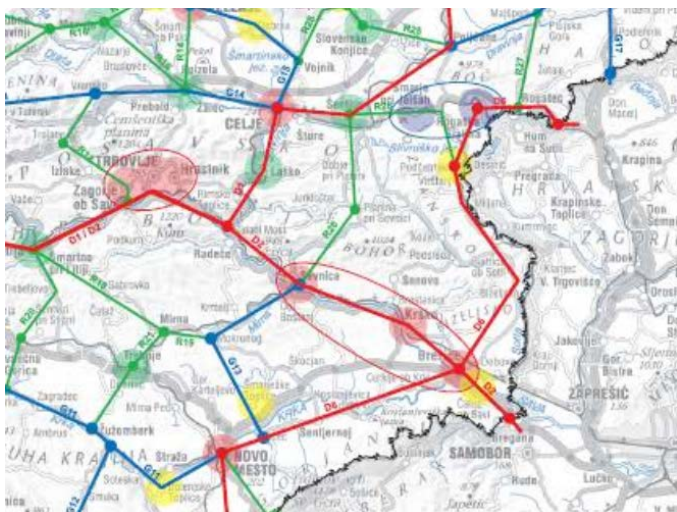
strategije se ujemajo s cilji OCPS. Izpostavljena je potreba po izboljšanju javnega prevoza in ureditvi kolesarskih poti.

V Lokalnem energetskega konceptu Občine Brežice iz leta 2023 med ukrepi za učinkovitejšo rabo energije navaja predvsem zmanjšanje avtomobilskega prometa in razvoj trajnostnega in učinkovitega primestnega oz. medkrajevnega prometa. Poudarjeno je usmerjanje v razvoj trajnostne mobilnosti preko spodbujanja učinkovitega zasebnega in javnega prometa, pešačenje in kolesarjenje.

Povezava s sosednjimi občinami

Občina Brežice je s sosednjimi občinami Bistrica ob Sotli, Krško, Kostanjevica na Krki pa tudi s sosednjo Hrvaško povezana predvsem s cestnimi povezavami. S Krškim in Zagrebom (HR) jo povezuje tudi železniška proga smer Dobova (Zagreb) – Ljubljana. Na državnem nivoju je načrtovana državna kolesarska mreža, ki povezuje Brežice z urbani središči sosednjih 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 izmed pomembnejših odvisnost od ukrepanja države na področju javnega potniškega prometa in gradnji 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, da so določeni prostorski cilji 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 naredile še en korak naprej. V novo izdelanem Urbanističnem načrtu se je podrobneje analiziral 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 in peš povezav.

Kljub dobri podlagi v prostorskih aktih pa je dinamika gradnje infrastrukture odvisna od razpoložljivih finančnih sredstev oziroma je odvisna od državnih in evropskih razpisov za sofinanciranje. Občina ima namreč skoraj 800 km občinskih in 64 km državnih cest. Izvedba ukrepov za izboljšanje trajnostne mobilnosti in povezljivosti med naselji je zato dolgotrajen proces, ki zahteva poleg finančnih virov tudi politično podporo in podporo splošne in strokovne javnosti.

Eden izmed 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./km², 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 njihove potrebe. Ena izmed temeljnih načel prostorskega in prometnega načrtovanja je vključevanje strokovne in splošne javnosti v proces načrtovanja. Tekom izdelave OCPS so bile izvedene različne aktivnosti, preko katerih se je pridobivalo pobude in predloge za izboljšanje stanja v prometu, hkrati pa so se preverjale potovalne navade občanov na delo, v šolo, po popoldanskih opravkih. Odziv na ponujeno sodelovanje je bil relativno 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 sprememba odnosa do aktivnega načina potovanja in potovanja z avtomobilom. Pomembno je razmišljanje ljudi o njihovem zdravju in njihovi varnosti v prometu in pomembnosti gibanja na izboljšanje le-tega.

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 oseb 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 2017 do 2023 v prometne nesreče vključenih 8,6 kolesarjev/leto in 4,1 pešca/leto. Največ prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev se zgodi v naseljih z uličnim sistemom in 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, tako z vidika sooblikovanja mesta, zadovoljitve potreb prebivalcev, kot tudi ekološkega ravnovesja in kvalitete 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 in drugih pametnih in čistih prometnih rešitev. V letu 2024 je v kampanji sodelovalo preko 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 preko celotnega leta 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: Center 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 ozaveščevalnih akcij o pomenu trajnostne mobilnosti. Redne kampanje s promocijo prednosti trajnostne mobilnosti in predlogi reorganizacije potovalnih navad.

Prav tako je priložnost aktivnejše vključevanje javnosti v procesu celostnega prometnega in prostorskega načrtovanja. S povečanjem 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 se lahko izdela informativno gradivo (npr. zgibanka, brošura), 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 le-ti niso poenoteni.

Za ugotavljanje prevoznih potreb in potencialov za spremembo potovalnih načinov na delo se spodbuja izdelavo 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.

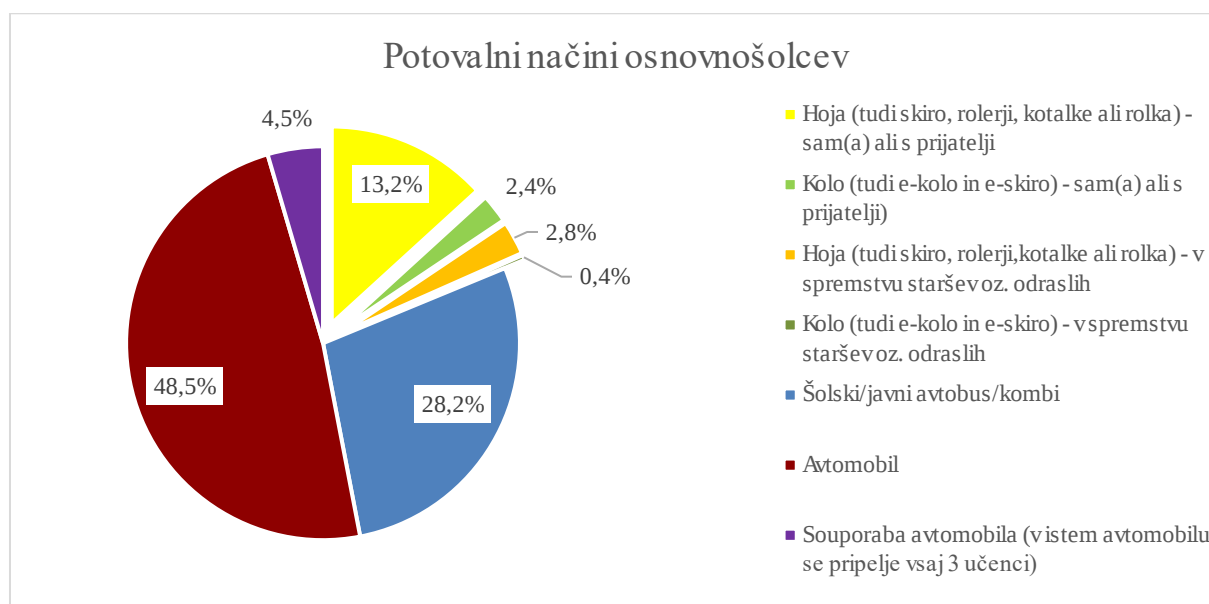
3.2 HOJA

Stanje in izzivi

Občina Brežice se na področju hoje sooča s številnimi izzivi kako povečati pogostost hoje pri vseh starostnih skupinah prebivalstva, izboljšati pogoje za pešačenje 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 peš v šolo, je v Osnovni šoli Cerklje ob Krki (34,9 %) in Brežicah (32,5 %), najmanj pa v Osnovni šoli Globoko (3,5 %) in v Podružni šoli Kapele – OŠ Dobova (od 1. do 5. razreda OŠ), kjer nihče od otrok ne obiskuje šole peš. Glavni vzroki tako majhnim deležem pešcev na poti v šolah so oddaljenost bivališč od osnovnih šol, potovalne navade staršev oz. skrbnikov ter občutek nevarnosti zaradi prehitre vožnje avtomobilov, ponekod tudi neustrezna ali pomanjkljiva infrastruktura.

Majhen 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 le 6 % zaposlenih. Vzrok majhnemu številu potovanja 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 oddaljeni od službe manj kot 2 km, lahko pot na delo opravili peš.



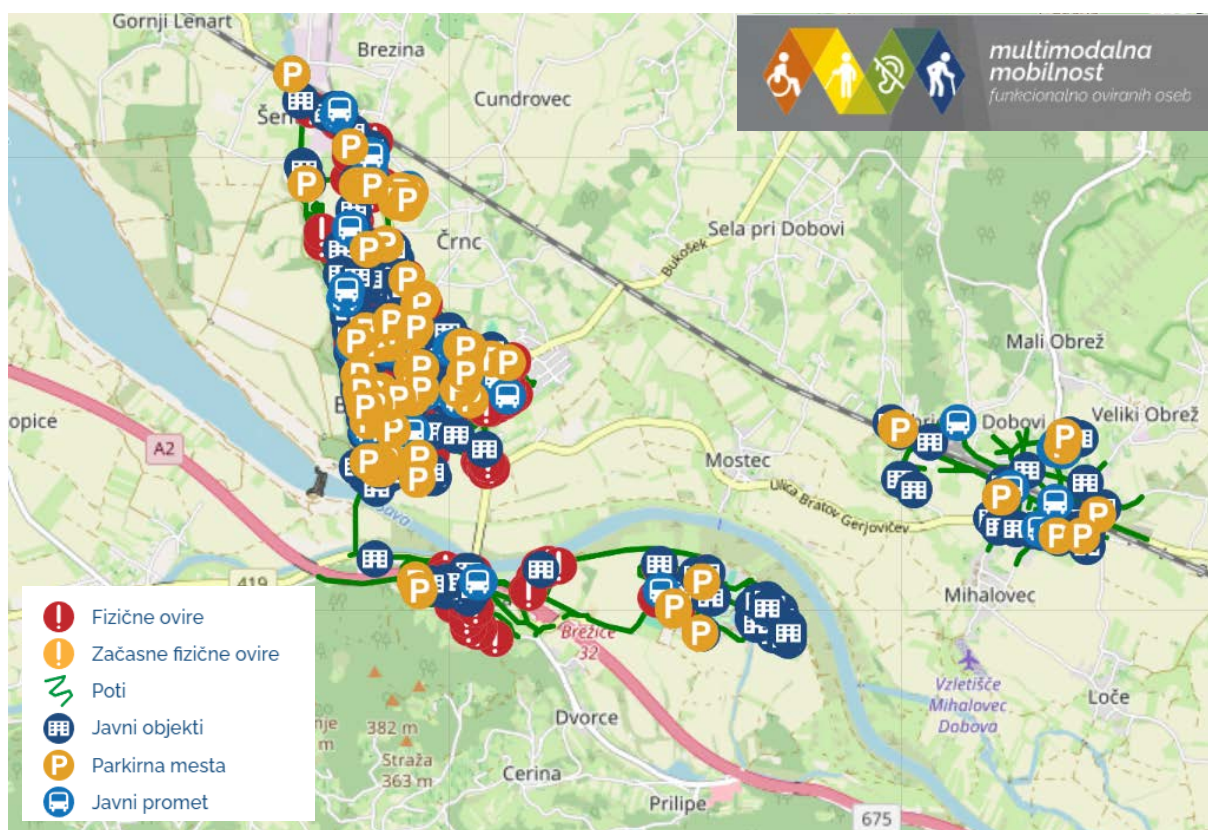
Grafikon 1: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketiranje vključene otroke (v vseh osnovnih šolah)

Celovita analiza stanja kaže, da so v občini Brežice pogoji za hojo relativno dobri, vendar je infrastruktura, ki omogoča peš promet 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 peš povezave med naselji in dograditi manjkajočo infrastrukturo znotraj naselji (pločniki, signalizacija, osvetlitve) ter zasaditi drevesno vegetacijo ob pločnikih in pešpoteh za zagotavljanje poletne sence. Podani so bili tudi predlogi za izvedbo prilagoditev infrastrukture ranljivejšim skupinam (gibalno oviranim osebam, slepim in slabovidnim, gluhih in naglušnim ter starejšim osebam) ter pešce 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 potrebno odpraviti oziroma prilagoditi na način, da ne ovirajo mobilnosti prebivalstva.



Slika 9: Sprehod v Osnovno šolo Brežice, junij 2025

Občani poudarjajo, da ima pomembno funkcijo pri večji uporabi vsakodnevne hoje 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. Uredili so se 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 tako v mestu kot v ostalih naseljih (rekonstrukcije in novogradnje ter povezovanje posameznih odsekov); zlasti ob osnovnih šolah in zdravstvenih ustanovah oziroma v krajevnih središčih strnjjenih naselij.

V mestu Brežice so priložnosti za hojo predvsem v povezavi s parkirno politiko, kjer je treba spodbujati ljudi, katerim zdravje in starost to dopuščata, k uporabi prostih parkirnih mest, ki niso v neposredni bližini njihovega cilja potovanja, k pešačenju 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, znižati robnike na prehodih...). Ker mesto Brežice velja za zeleno mesto z veliko zelenih površin, je treba le-te med seboj povezati s peš in kolesarskimi potmi in 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 le-teh z ozelenitvijo privlačnejša v poletnih dneh (zagotavljanje sence).

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

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.).



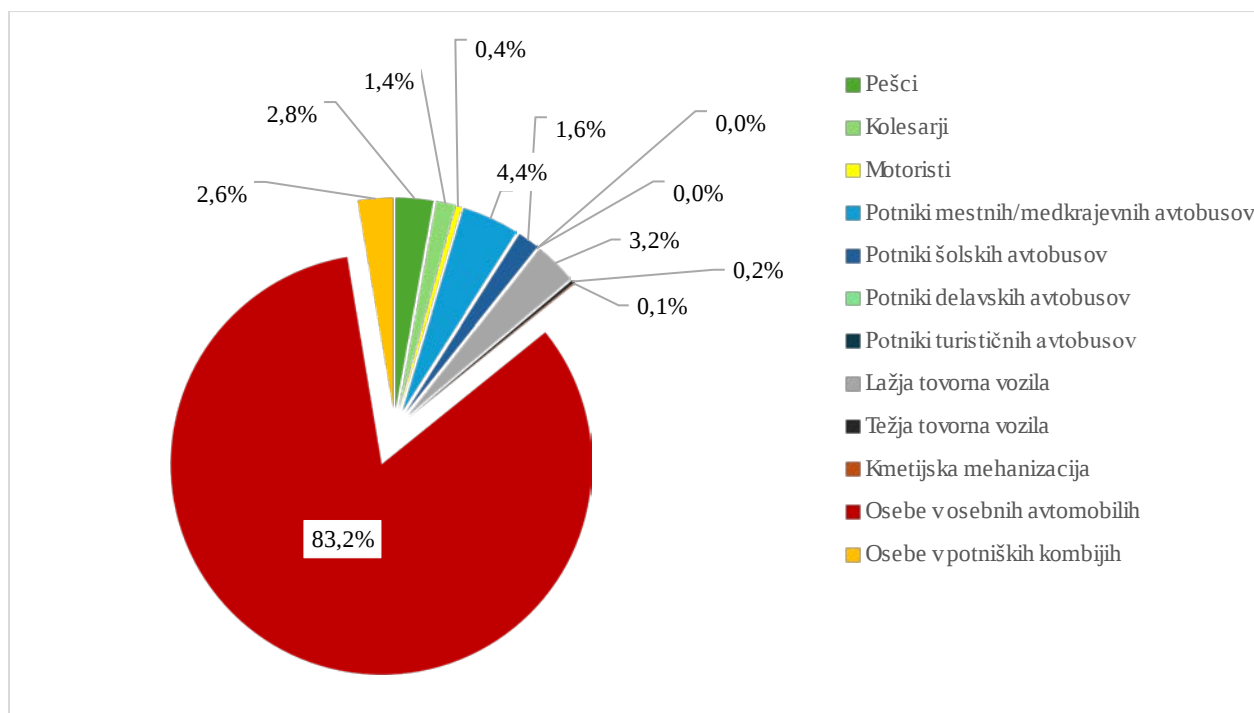
Slika 11: Pešci v mestu, junij 2025

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 dobri, 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 hodijo 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.

Majhna uporaba 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, pozitivni zdravstveni učinki kolesarjenja in še 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 iz pretekle prometne strategije leta 2017. Vendar še vedno opozarjajo, da so pogoji za kolesarjenje izven mesta Brežice slabi, saj ni zgrajenih kolesarskih stez oziroma poti, kar posledično vpliva na večjo ogroženost kolesarjev v prometu.



Slika 12: Kolesarjenje preko mosta 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 med seboj niso vsi 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: Železniške postaje, Avtobusne postaje, Gimnazije Brežice, Mladinskega centra Brežice, Tržnice 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 3.325 izposoj koles. V povprečju pa je bilo od leta 2019 izposojenih 2.983 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 povezovanje s podobnimi sistemi v regiji.

K večji povezljivosti mesta z zaledjem sta prispevali dve novi kolesarki povezavi. Prebivalci Dobove so od 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 prevozno sredstvo, izven mesta Brežice vpliva 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, ob izobraževalnih in zdravstvenih ustanovah, ob 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 zrisane karte razpoložljivih kolesarskih povezav v občini).



Dosežki

Od leta 2017 je bilo zgrajenih/vzpostavljenih okoli 12,5 km kolesarskih površin (kolesarskih površin na večnamenskih poteh, kolesarskih pasov in 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 imelo 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 14: Enota javnega sistema za izposojlo koles Bržkolo, junij 2025

Priložnosti

Ravninski del občine ima zelo dobro razvito regionalno in lokalno cestno omrežje iz mesta Brežice proti zaledju (relativno 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). 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 in s tem omogočiti vzpostavitev površin za pešce in kolesarje izven cestnih koridorjev.

Po več letni uporabi sistema javnega izposojanja koles Bržkolo se je izkazala potreba oziroma priložnost za nadgradnjo sistema tako s postavitvijo več izposojevalnic koles v in izven mesta Brežice kot tudi na ravni povezave s podobnimi sistemi v sosednjih občinah (npr. Krško)..

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



Slika 15: 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 se je oblikoval termin Prevozna revščina, ki je definirana 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 enostavno dostopati. S tega vidika so najbolj ranljiva 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, v kolikor 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 iz 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 relativno majhna.



Slika 16: 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 preko javnega prevoza skoraj ni mogoča.

V občini Brežice že 8 let deluje prevoz na klic preko 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 Sopotnik avtomobiloma. Po besedah koordinatorskega so potrebe vsako leto večje, s trenutnimi kapacitetami pa so na zgornji meji zmogljivosti. V letu 2024 je bilo opravljenih 1.829 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 5.468 voženj po »modri« in »zeleni« liniji, s skupno 10.794 prepeljanih oseb, 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 pa 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 17: 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 se ne ustavlja na vmesnih postajah,
- vozni redi so se bolj prilagodili potrebam potnikov (povezava z vlakom, povezava s šolskim avtobusom, prilagoditev na začetek 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 namenjeno 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 (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 dela.

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

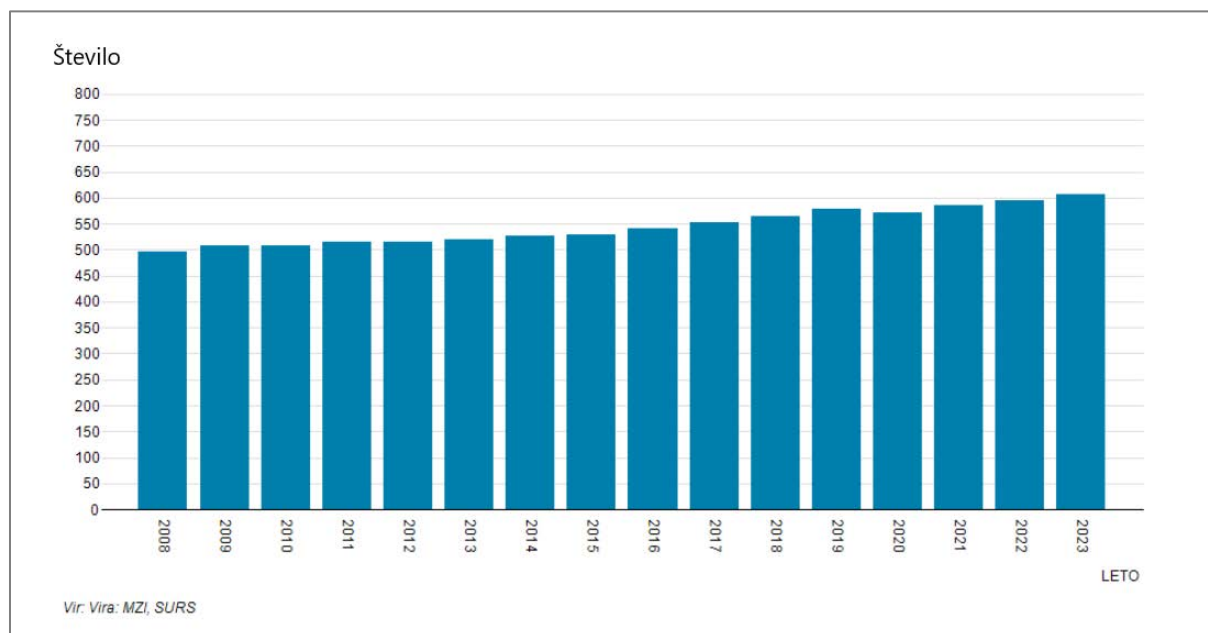


Slika 18: Brežički mesni avtobus (vir: visitbrezice.si)

3.5 MOTORNI PROMET

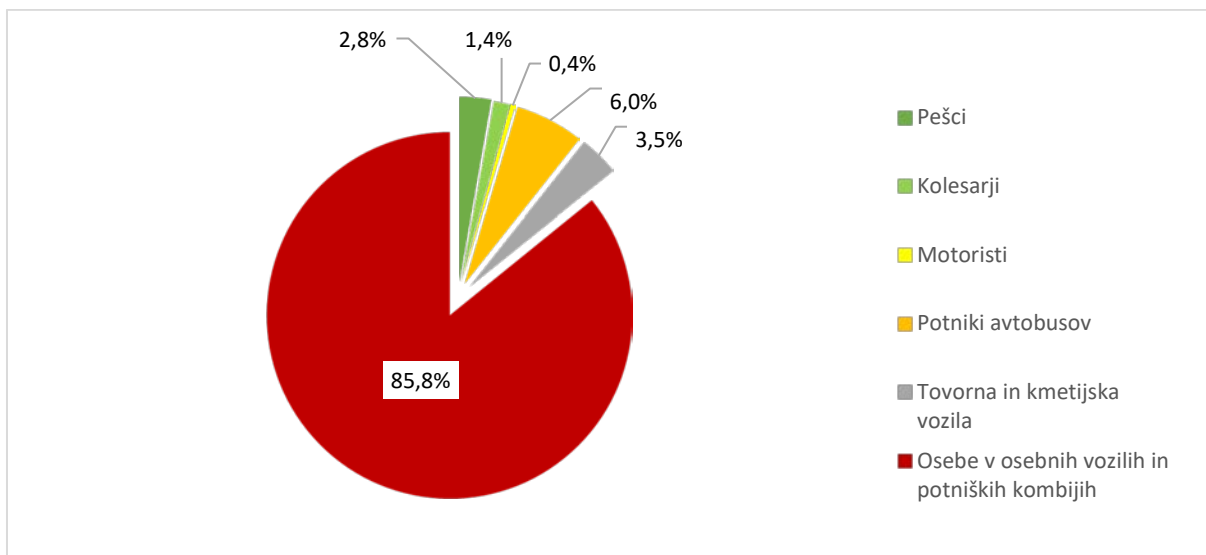
Stanje in izzivi

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 relativno dobra cenovna dostopnost motornih vozil je povzročilo 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.

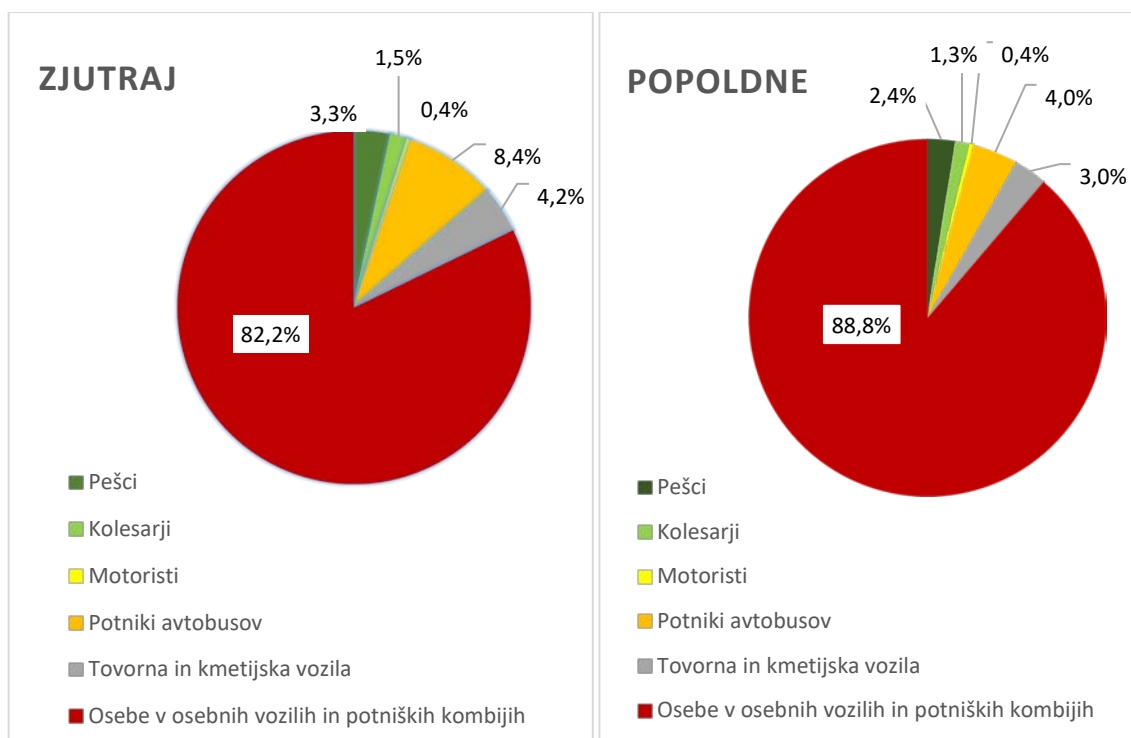


Grafikon 3: Stopnja motorizacije v občini Brežice, SURS

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 osnovnošolcev, 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, ločeno 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 odprto), so vsa parkirišča prosto dostopna do zasedbe parkirnih mest. Vzpostavljene so štiri cone kratkotrajnega parkiranja – parkirna mesta, kjer je parkiranje dovoljeno le krajši čas (pol ure do dve uri).



Slika 19: 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 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 pešačenju in kolesarjenju po cestnih in obcestnih površinah, kjer ni primerne infrastrukture za pešačenje 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 in izvesti ukrepe za umirjanje prometa na nevarnih odsekih, zlasti na šolskih poteh in v 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 20: Pešci, kolesarji, avtomobili na istem mestu, junij 2025

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 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 21: Cone kratkotrajnega parkiranja in plačljivo parkiranje, junij 2025

V letu 2019 se je 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 4 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...). Učinkovitost ukrepov umirjanja prometa niso bili spremljani.

Do leta 2024 je bilo postavljenih vsaj 34 prikazovalnikov hitrosti po celotni občini. Precejšen del le-teh je vezan na spletno stran Občine, kjer uporabniki lahko 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 in dostopih površin za pešce in kolesarje v neposredni okolici šol.

V mestu Brežice je načeloma skupno dovolj parkirnih mest, vendar so prostorsko razporejena po celotnem mestu tako, da so nekatera od njih v času največje zasedenosti, povsem prazna, ker so preveč oddaljena od dejavnosti, h katerim uporabniki gravitirajo. 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 bolj privlačna 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), in hkrati preveriti in upoštevati potrebe uporabnikov (npr. starši z dojenčki in manjšimi otroci, gibalno ovirane osebe, starostniki).



Slika 22: kombiniran promet na mostu čez Krko in Savo, junij 2025

4. VIZIJA, CILJI, CILJNE VREDNOSTI TER PRIORITETE

4.1 VIZIJA

Vizijo si predstavljajte kot tisto, 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 se občina nahaja na geostrateški legi, ki odpira mednarodne povezave. Zaradi kvalitete 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 se bo zagotavljala 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 v občini, 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 bolj aktivni 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 izven 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 preko:

- 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 izmed 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	78
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 spremstva odraslih	Ankete o poteh v šolo učencev 3., 5. in 7. razreda		↑	43,8	65
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Anketo o potovalnih navadah zaposlenih	Hoja (%)	↑	6	10
		Kolo (%)	↑	4	10
		JPP(%)	↑	0	5
		Avtomobil (%)	↓	90	75
Dolžine poti na delo	Anketo o potovalnih navadah zaposlenih			/	/
Število voženj preko sistem Sopotnik	Letno poročilo koordinatorja voženj	Število voženj na leto	↑	1.829	2.200
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	↑	3.325 oz. 9 izposoj/dan	6.500 oz. 18 izposoj/dan
Delež izvedbe ukrepov iz Akcijskega načrta CPS	Spremljanje in evidentiranje izvedenih ukrepov	Izvedba (%)		70	80

4.3 PRIORITETE

Na področju **celostnega prometnega načrtovanja** je prioriteto 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** je prioriteto urejanje varnih, vzdrževanih in ustrezno označenih javnih površin za pešce v vseh strnjenih 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** je prioriteto 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, servisno opremo 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 kolesarjenja za zdravje ljudi in spodbujanje kolesarjenja kot primarnega potovalnega načina na krajših razdaljah (do 5 km).

Na področju **javnega prevoza** je prioriteto 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 ipr.) ter spodbujanje njegove uporabe.

Na področju **motornega prometa** je prioriteto 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 23: Prometne ureditve v okolici OŠ Brežice in Vrtca Mavrica, junij 2025

5. STRATEŠKA VODILA, UKREPI IN AKCIJSKI NAČRT

5.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Strateška vodila

- Pri pripravi prostorskih aktov slediti načelom celotnega prometnega načrtovanja, na način, da bo enakovredno obravnavala 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 peš in kolesarske infrastrukture na način, da je okolju prijazna in trajnostna.
- Aktivno promovirati spremembe potovalnih navad in ozaveščati o pomembnosti hoje, kolesarjenja in javnega potniške prometa.
- Aktivno spodbujati sodelovanje javnosti v procesu celotnega prometnega in prostorskega načrtovanja.

Akcijski načrt

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE						
Ukrep/Aktivnost	Ocena vrednosti	Vir financiranja		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
		OB	drugi viri			
Izvajanje in spremljanje učinkov OCPS, (pre)nova OCPS	60.000	20.000	40.000			
Spremljanje petih enotnih kazalnikov izvajanja učinka OCPS				Nizka	OB	vsako leto
Spremljanje enotnega kazalnika izvedbe OCPS (akcijski načrt)				Nizka	OB	V tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS
(Pre)nova OCPS občine Brežice čez sedem let, s poudarjenim vključevanjem javnosti.				Visoka	OB	sedmo leto po sprejemu OCPS
Priprava prostorskih aktov in občinskih strategij razvoja skladno z načeli trajnostne mobilnosti ter zagotavljanje medsebojne usklajenosti	200.000	100.000	100.000			
Priprava prostorskih aktov skladno z načeli trajnostne mobilnosti				Nizka	OB	ves čas
Priprava občinskih strategij razvoja (turizem, kultura, zdravstvo, mladina, starejših...) skladno z načeli trajnostne mobilnosti				Nizka	OB	ves čas
Priprava strokovnih podlag, elaboratov, študij idr. za vse oblike trajnostne mobilnosti (kot npr. vzpostavitev kolesarskih in peš povezav, poenotenje Prometno varnostnih načrtov vseh OŠ, Elaborati nevarnih šolskih poti, mobilnostni načrti večjih generatorjev prometa...)				Visoka	OB, OŠ	ves čas
Izdelava parkirne politike za mestno 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				Visoka	OB	ves čas
Redno obveščanje javnosti o dosežkih Občine na področju trajnostne mobilnosti oziroma prometa (opomba za SP: v sklopu ETM)				Nizka	OB	vsako leto

Raba prostora	40.000	20.000	20.000			
Priprava strokovnih podlag za postopno ustvarjanje koridorjev s kolesarskimi in peš povezavami 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, pa povezave Trnja v Brežicah z večnamensko potjo Brežice – Dobova...)				Visoka	OB	ves čas
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....)				Visoka	OB	ves čas
Povečanje varnosti v prometu	100.000	100.000	/			
Odstranitev motilcev pozornosti v prometu (kot npr. odstranitev reklamnih panojev, odstranitev razraščene vegetacije...)				Srednja	OB, DRSI	ves čas
Ozaveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti	100.000	75.000	25.000			
Sodelovanje v projektu Evropski teden mobilnosti				Visoka	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)				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				Srednja	OB, VGC	vsako leto
Izobraževanja na temo varnosti v prometu (souporaba večnamenskih poti, vidnost na cesti ipd.)				Srednja	OB, VGC	vsako leto
Spodbujanje aktivnosti trajnostne mobilnosti v vrtcih in šolah (kot npr. »Beli zajček« v vse vrtce v občini, Kokoška Rozi in Pešbus za OŠ)				Srednja	OB, vrtci in OŠ	vsako leto
Spodbujanje trajnostne mobilnosti preko enodnevnih ali večdnevniških projektov kot npr. »V službo na trajnostni način«, »Peš v službo«, »Peš po mestu«, »S kolesom v službo«, »Sestavi svoje kolo« ter ustvarjanje info točk o javnem prometu na spletu in na prostem ...				Srednja	OB	vsako leto
Sodelovanje pri projektih EU in RS	700.000	500.000	200.000			
Priprava dokumentacije za sofinanciranje občinskih in medobčinskih, državnih in drugih projektov na ravni EU in RS.				Visoka	OB	ves čas

5.2 HOJA

Strateška vodila

- Izboljševati pogoje za hojo z urejanjem varnih, povezanih in privlačnih površin za pešce ter z umiranjem prometa, zlasti v okolici izobraževalnih in zdravstvenih ustanov ter na splošno v strnjenih 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.

Akcijski načrt

HOJA						
Ukrep/Aktivnost	Ocena vrednosti	Vir financiranja		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
		OB	drugi viri			
Ureditev manjkajočih in obstoječih površin za pešce	3.000.000	1.500.000	1.500.000			
Gradnja površin za pešce (pločnikov, peš povezav in drugih ureditev za pešce) znotraj urbanih naselij in med naselji (kot npr. na relaciji Dobova – Rakovec, Dobova – Rigonce, 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, Mali vrh, Veliki obrež, Hrastju, Črešnjicah, Ribnici, Bojsnem, Stara vas, Pišecah, Veliki dolini..., v območju širitve obrtne cone Dobova, v mestu Brežice pri obnovi Maistrove ulice, Ceste Bratov Milavcev, Trga izgnancev..., v sklopu izvajanja faz brežiške obvoznice in urejanja Železniških postaj Brežice in Dobova...)				Visoka	OB	ves čas
Postopna vzpostavitev mreže peš poti na obstoječih poljskih poteh in poteh ob vodotokih (kot npr. na relacijah Pišce – Globoko – Brežice – Dobova (ob Gabernici), Terme Čatež – Jesenice na Dolenjskem, Jovsi, Zeleni koridor Terme Čatež – Mostec - Brežice...)				Visoka	OB	ves čas
Obnova oziroma vzdrževanje obstoječih površin za pešce				Srednja	OB	ves čas
Ureditev varnih prehodov za pešce (oznake, osvetlitev, preglednost) v naseljih Mostec, Skopice, Nova vas, Artiče, Bizeljsko...				Srednja	OB	ves čas
Ureditve za ranljive skupine	300.000	150.000	150.000			
Prilagoditve obstoječe infrastrukture za ranljive skupine, kot npr. odstranitev arhitektonskih ovir, ureditev taktilnih oznak, opremljenost semaforjev, dostopi do objektov ipd. (v okviru investicij)				Srednja	OB	ves čas
Nadgradnja varnih poti v šolo (kot npr. arhitekturno – urbano oblikovanje prometnih površin) v ožjih šolskih okoliših OŠ				Srednja	OB	ves čas
Informiranje prebivalcev o mreži peš povezav	100.000	30.000	70.000			
Postavitev kažipotov do ključnih ustanov in organizacij v mestu z oznako trajanja hoje do cilja				Srednja	OB	ves čas
Postavitev zemljevidov peš povezav in javnih površin za pešce (otroška igrišča, parki...) na ključnih lokacijah v mestu				Srednja	OB	ves čas
Krajinske ureditve	1.000.000	500.000	500.000			
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, Trg izgnancev...)				Visoka	OB	ves čas

5.3 KOLESARJENJE

Strateška vodila

- Izboljšati pogoje za kolesarjenje z urejanjem varnih, privlačnih, udobnih in povezanih površin za kolesarje.
- Dopolnjevati infrastrukturo in opremo za javno izposojlo koles, kolesarnice in postavitve stojal 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.

Akcijski načrt

KOLESARJENJE						
Ukrep/Aktivnost	Ocena vrednosti	Vir financiranja		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
		OB	drugi viri			
Ureditev manjkajočih in obstoječih površin za kolesarje	3.000.000	1.500.000	1.500.000			
Gradnja novih kolesarskih povezav znotraj urbanih naselij in med naselji (kot npr. na relaciji Dobova - Rigonce, Brežice – Spodnja Pohanca – Dolenja vas, Brežice – Krško, Čatež ob Savi (Budič) do starega mostu čez Krko, Cerklje - Črešnjice..., v Brežicah ob obnovi Maistrove ulice, Ceste bratov Milavcev Trga izgnancev, Brežina, Pod obzidjem, Prešemove ceste, v stari soseski Stara koloniji, Jurčičeve ulice, Šolske ulice, Vodnikove ulice..., v sklopu izvajanja faz brežiške obvoznice in urejanja Železniških postaj Brežice in Dobova...)				Visoka	OB, DRSI	ves čas
Postopna vzpostavitev mreže kolesarskih poti na obstoječih poljskih poteh in poteh ob vodotokih (kot npr. na relacijah Pišece – Globoko – Brežice – Dobova ob Gabernici, Čatež ob Savi – Terme Čatež- Ribnica – Obrežje – Slovenska vas, Dobova – Rakovec – Kapele – Župelevec – Bizeljsko – Bistrica ob Sotli, Zeleni koridor Terme Čatež – Mostec – Brežice, poti po projektu Experitage,...oziroma kolesarske povezave Sava – Krka bike)				Visoka	OB	ves čas
Obnova, prilagoditve in vzdrževanje obstoječih kolesarskih povezav ter odstranitev ovir (znižanje robnikov, odstranitev stebrov, znakov ipd.)				Srednja	OB, DRSI	ves čas
Nadgradnja urbane opreme za kolesarje	100.000	50.000	50.000			
Postavitve 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 (kot npr. ob kolesarski poti Brežice – Dobova – Rigonce ter ob novo zgrajenih kolesarskih povezavah...)				Srednja	OB	ves čas
Ureditev servisnih postajališč z osnovnim orodjem za popravilo koles in tlačilkami				Srednja	OB	ves čas
Postavitev števecv kolesarjev				Srednja	OB	ves čas
Postavitev polnilnic za električna kolesa				Srednja	OB	ves čas
Nadgradnja sistema za javno izposojlo koles	300.000	150.000	150.000			
Povezovanje sistemov javne avtomatizirane izposojanje koles med občinami in izgradnja novih izposojevalnic (regijski sistem izposoje koles) v sistemu Bržkolo				Srednja	OB, MOK	ves čas

Vzpostavitev izposoje e-koles				Srednja	OB, ZPTM	ves čas
Informiranje prebivalcev o mreži kolesarskih povezav	100.000	50.000	50.000			
Postavitev kažipotov do ključnih ustanov in organizacij v mestu in zaledju z oznako trajanja kolesarjenja do cilja				Srednja	OB	ves čas
Postavitev zemljevidov kolesarskih povezav in javnih površin za kolesarje (otroška igrišča, parki...) na ključnih lokacijah v mestu in v zaledju				Srednja	OB	ves čas
Krajinske ureditve	1.000.000	500.000	500.000			
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				Visoka	OB	ves čas

5.4 JAVNI PREVOZ

Strateška vodila

- V zalednih predelih 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 naselja odvečnega motornega prometa za dostopanje do storitvenih dejavnosti.
- Spodbujati izdelavo mobilnostnih načrtov za večje zaposlovalce in po potrebi prilagoditi ali dodati linije mestnega avtobusa.

Akcijski načrt

JAVNI PROMET						
Ukrep/Aktivnost	Ocena vrednosti	Vir financiranja		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
		OB	drugi viri			
Prilagoditve in uskladitev MPP in JPP	50.000	35.000	15.000			
Spodbujanje uskladitve vozniških redov lokalnega in medkrajevnega prometa (avtobusni in železniški promet)				Visoka	OB	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 (kot npr. do IPC Brezina, Term Čatež...)				Visoka	OB	ves čas
Ureditev avtobusnih postajališč in prehodov železniške proge	500.000	400.000	100.000			
Ureditev in posodobitev obstoječih avtobusnih postajališč oziroma nadstrešnic (prilagoditve tudi za gibalno in senzorično ovirane osebe)				Srednja	OB	ves čas

Postavitev novih avtobusnih postajališč ozirom nadstrešnic tako v mestu za mestni avtobus kot v zaledju za lokalni avtobusni promet (redno: 4 do 6 na leto ter v sklopu investicij)				Srednja	OB	ves čas
Sodelovanje pri ureditvi in obnovi glavne avtobusne postaje in železniške postaje				Visoka	OB	ves čas
Sodelovanje pri ureditvi izven nivojskih prehodov čez železniško progo				Visoka	OB	ves čas
Posodobitev avtobusov za mestni avtobus	500.000	250.000	250.000			
Postopna posodobitev voznega parka glede na okoljske standarde				Visoka	OB	ves čas
Postopna prilagoditev voznega parka za prevoz koles				Visoka	OB	ves čas
Prevozi na klic	100.000	30.000	70.000			
Zagotovitev več (električnih) vozil in voznikov za prevoz na klic (Sopotnik) ter regulacija tega področja				Visoka	OB, VGC	ves čas
Digitalizacija za spodbujanje uporabe javnega prevoza	10.000	3.000	7.000			
Boljši dostop do informacij o voznih redih ponudnikov javnega prevoza (vse na enem mestu), zlasti za ranljivejše skupine (se ureja na državnem nivoju)				Srednja	OB	ves čas
Pametna prometna vozlišča	20.000	7.000	13.000			
Prepoznavanje in razvijanje lokacij enostavnega prehajanja med različnimi oblikami mobilnosti – pametna prometna vozlišča				Visoka	OB	ves čas

5.5 MOTORNI PROMET

Strateška vodila

- Mesto Brežice postopoma razbremeniti motornega prometa za dostopanje 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.

Akcijski načrt

MOTORNI PROMET						
Ukrep/Aktivnost	Ocena vrednosti	Vir financiranja		Zahtevnost	Odgovornost	Čas izvajanja
		OB	drugi viri			
Urejanje in vzdrževanje obstoječih cest	6.000.000	4.000.000	2.000.000			
Rekonstrukcija obstoječih cest (preplastitev, sanacija poškodovanega cestišča, zagotavljanje odvodnjavanja padavinske vode iz cestišča) (npr. na vseh regionalnih cestah kot na relaciji Spodnja Pohanca – Rakovec, Bizeljsko – Brežice, Bizeljsko – Volčje, Zgornja Pohanca – Brežice, Brežice – Dobova, Čatež ob Savi – Jesenice na Dolenjskem – Obrežje-Slovenska vas, Čatež ob Savi – Cerklje ob Krki..., 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, Črešnjice, Ribnica..., v Brežicah na Maistrovi ulici, Cesti bratov Milavcev, Trgu izgnancev, Brežini..., ob izgradnji in obnovi kanalizacijskih in vodovodnih sistemov...)				Visoka	OB, DRSI	ves čas
Ureditve in vzdrževanje obcestnih elementov (košnja odvodnih jarkov in brežin, odstranitev in obrez grmovne in drevesne vegetacije)				Visoka	OB, DRSI	ves čas
Umirjanje in omejevanje prometa ter povečanje varnosti v prometu	100.000	50.000	50.000			
Izvedba umirjanja/omejevanja prometa v naseljih (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.) (kot npr. v Brežicah v Stari koloniji, med Černelčevo in Bizeljsko cesto... ter v strnjenih naseljih, kjer bo to še prepoznano)				Visoka	OB, DRSI	ves čas
Postavitev prometne signalizacije na nevarnih priključkih ali odsekih, postavitve tabel za začetek in konec naselja (kjer jih še ni), odpravljanje nepreglednih točk				Visoka	OB, DRSI	ves čas
Poostreitev nadzora hitrosti vožnje skozi naselja				Srednja	OB	ves čas
Gradnja nove infrastrukture za zagotovitev boljše prometne varnosti, dostopnosti in povezljivosti na področju trajnostne mobilnosti	50.000.000	5.000.000	45.000.000			
Spodbujanje izdelave prostorskega akta za manjkajoč odsek in sodelovanje pri izgradnji povezovalne ceste Krško – Brežice (z izven nivojskimi prehodi čez železniško progo in novim mostom preko Save)				Visoka	OB, MZI, MOPE	ves čas
Izgradnja brežiške obvoznice vključno z večnamenskimi potmi				Visoka	OB, MZI, MOPE	ves čas
Izgradnja novih cestnih priključkov na novozgrajenih cestah oziroma ob rekonstrukcijah obstoječih cest za vse vrste udeležencev v prometu (kot npr. razbremenilna cesta v IPC Brežina, navezava v OC Dobova...)				Visoka	OB	ves čas
Mirujoči promet in parkirna politika	1.000.000	800.000	200.000			
Poostreitev nadzora nad nepravilnim parkiranjem izven površin za parkiranje vozil ter na parkiranih mestih za ranljivejše skupine				Srednja	OB, SPO	ves čas
Ureditve parkirišč P+R (kot npr. Čatež ob Savi, ob ŽP in AP, na »starem sejmišču« Brežice ob Prešernovi cesti)				Visoka	OB	ves čas
Postavitev informativnih tabel o lokacijah javnih parkirnih mest/parkirišč v mestu Brežice in času dostopnosti do raznih storitev				Srednja	OB	ves čas

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
- 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