OBČINA BREŽICE

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BREŽICE

“Potujmo pametneje.”

April 2017

celostna prometna strategija občine brežice

EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

celostna
prometna strategija
občine brežice

Celostna prometna strategija Občine Brežice

Naročnik:

Občina Brežice, Cesta prvih borcev 18, 8250 Brežice
Odgovorna oseba Občine Brežice: Ivan Molan, Župan

Projekt vodil: Oddelek za komunalno infrastrukturo in gospodarske javne službe
Alenka Laznik, vodja oddelka
Teja Leben, vodja projekta

Delovna skupina za trajnostni razvoj Občine Brežice:

Katja Čanžar, podžupanja
Teja Leben, Oddelek za komunalno infrastrukturo in gospodarske javne službe
Katja Pongračič, Oddelek za prostor
Roman Matjašič, Oddelek za družbene dejavnosti, gospodarstvo, kmetijstvo in razvoj
Suzana Ogorevc, Oddelek za investicije, občinsko premoženje in javna naročila

Delovna skupina za izdelavo CPS Občine Brežice:

Teja Leben – Občina Brežice
Alenka Laznik – Občina Brežice
Aleš Lorber – Policijska postaja Brežice
Miran Kržan – KOP Brežice d.d. (upravljalci občinskih cest)
Gregor Novak – Medobčinski inšpektorat, Skupni prekrškovni organ
Miran Sečki – Integral Brebus Brežice d.o.o. (prevoznik v javnem potniškem)
Boris Papac – Papac s.p. (področje kolesarstva)
Ljudmila Kramar – Zdravstveni dom Brežice
Vesna Bogovič – Aktiv ravnateljev OŠ, VVZ in GŠ
Darja Mandžuka – Osnovna šola Brežice
Nataša Solomun – Društvo za cerebralno paralizo Sonček Posavje (področje gibalno oviranih)
Mateja Gerjevič – Zavod za podjetništvo, turizem in mladino Brežice
Marjetka Rangus – Fakulteta za turizem v Brežicah
Nejc Pozvek - Fakulteta za turizem v Brežicah
Janko Hrastovšek – Območje obrtno-podjetniške zbornice Brežice
Bojan Bogovič – Domtim d.d.o. (upravljavci stanovanj)

Izdelovalci:

Dušan Blatnik - Savaprojekt d.d.,
Nuša Vanič - Savaprojekt d.d.,
Blaž Špiler – Savaprojekt d.d.,
Petra Žarn – Savaprojekt d.d.,
Katja Zgonec – PNZ d.o.o.,
Marko Jelenc – PNZ d.o.o.,
Lea Ružić – PNZ d.o.o.,
Marjeta Kirn Kljajič – Nicha d.o.o..
Lidia Pavlin – Nicha d.o.o.
Manuela Varljen, dodatna strokovna svetovalka
Ana Pantelin, dodatna strokovna svetovalka

Dokument je veljaven po sprejemu na Občinskem svetu Občine Brežice. Dokument je bil potrjen na 18. redni seji Občinskega sveta Občine Brežice, dne 11. 5. 2017.

KAZALO

1. UVODNI NAGOVOR....3
NAGOVOR ŽUPANA....5

2. KAJ JE CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BREŽICE IN ČEMU JE NAMENJENA?....7
O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI....8
POTEK PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE....8
Izhodišča za pripravo dokumenta....8
Postopek izdelave....9
Vključevanje javnosti....10
Terenski ogledi in projekcije ureditev....11

3. OBSTOJEČE PROMETNO STANJE V OBČINI BREŽICE....13
PROMETNA POVEZANOST....14
SOCIO-DEMOGRAFSKI IZZIVI....15
DINAMIKA ZAPOSLOVANJA IN DELOVNE MIGRACIJE VPLIVATA NA PROMETNE TOKOVE IN OBREMENJENOST PROMETNEGA OMREŽJA....16
AVTOMOBILI ZASEDAJO DRAGOCEN PROSTOR V MESTU....17
VPLIV NA ZDRAVJE IN VARNOST PREBIVALCEV....18
AVTOMOBIL JE PREPOGOSTA IZBIRA MOBILNOSTI....18

4. KAKŠNI SO MOŽNI SCENARIJI RAZVOJA PROMETA?....21
RAZVOJ PROMETA....22
SCENARIJ NADALJEVANJA TRENDOV....22
SCENARIJ HOJE IN KOLESARJENJA....23
SCENARIJ JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA....24
SCENARIJ URAVNOTEŽENEGA TRAJNOSTNEGA PROMETA....25

5. VIZIJA RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI BREŽICE....27
VIZIJA....28

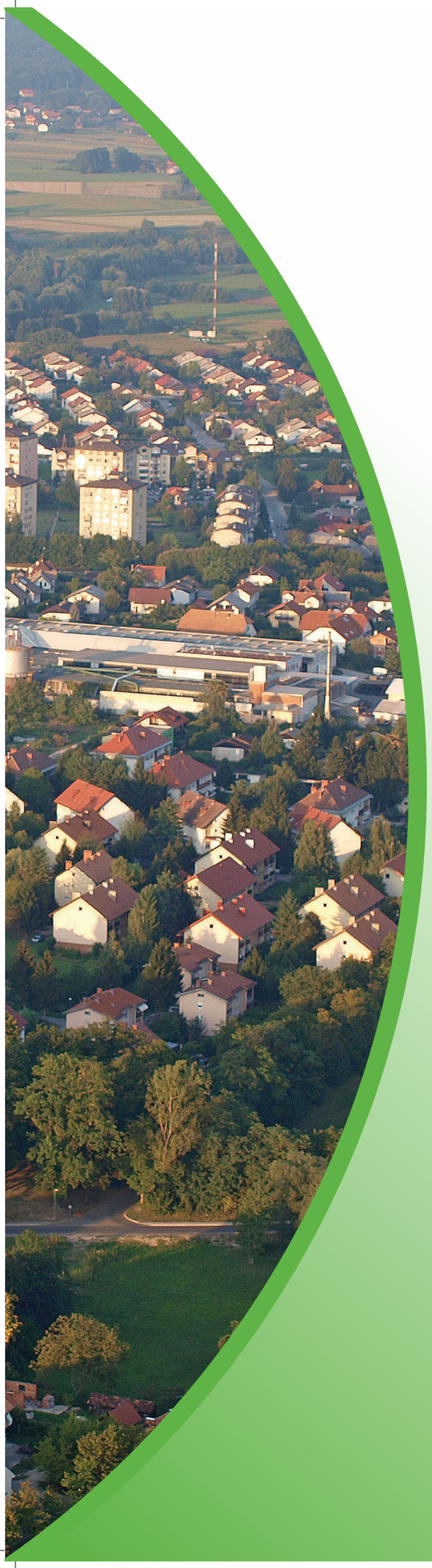
6. CILJI ZA DOSEGANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI....31
STRATEŠKI CILJI....32
OPERATIVNI CILJI IN CILJNE VREDNOSTI....32
HOJA....32
KOLESARJENJE....33
JAVNI POTNIŠKI PROMET....34
OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA....35
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE....35

7. STRATEGIJA CELOSTNO UREJENEGA PROMETA....37
STRATEGIJA....38
HOJA....38
Ključni izzivi in priložnosti na področju hoje....38
Ukrepi na področju hoje....39
KOLESARJENJE....40
Ključni izzivi in priložnosti na področju kolesarjenja....40
Ukrepi na področju kolesarjenja....41
JAVNI POTNIŠKI PROMET....42
Ključni izzivi in priložnosti na področju JPP....42
Ukrepi na področju JPP....43
OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA....44
Ključni izzivi in priložnosti na področju optimizacije motornega prometa....44
Ukrepi na področju optimizacije motornega prometa....45
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE....46
Ključni izzivi in priložnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja....46
Ukrepi na področju celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja....46

8. AKCIJSKI NAČRT....49
AKCIJSKI NAČRT....50
HOJA....50
KOLESARJENJE....52
JAVNI POTNIŠKI PROMET....53
OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA....54
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE....56
OZAVEŠČANJE IN IZOBRAŽEVANJE PREBIVALCEV....57
SKUPNE VREDNOSTI....57

9. VIRI IN LITERATURA....58

10. PRILOGE....59



UVODNI NAGOVOR

1

NAGOVOR ŽUPANA

Občina Brežice posebno pozornost namenja tako varnosti vseh udeležencev v prometu kot skrbi za urejen sistem cestne infrastrukture, ki omogoča dostop do vseh krajev naše razvejane občine. Celostna prometna strategija pomeni prvo celostno prometno analizo našega prostora in obravnava stanje v prometu ter ponuja nekatere rešitve. Občina Brežice se je odločila za izdelavo celostne prometne strategije (CPS), ker se zaveda, da je mobilnost na trajnostni način prihodnost prometa tudi v naši občini, izdelana strategija pa je tudi predpogoj za pridobivanje evropskih sredstev v novi EU perspektivi za področje prometa.

Namen tega strateškega dokumenta je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa na območju občine, ki poudarja tako reševanje prometne problematike kot zmanjšanje negativnih učinkov prometa na okolje. V ospredje se postavlja predvsem pešačenje, kolesarjenje in javni potniški promet, zaradi oddaljenosti krajev občine pa ostaja naša resničnost tudi uporaba osebnih avtomobilov, pri čemer bomo skušali doseči njegovo optimizacijo. V pripravljalni fazi dokumenta so se aktivno vključevali občani in organizacije ter institucije preko mnogih javnih razprav, prireditev, anketiranja, intervjujev, nagovarjanja in spodbujanja preko medijev kot so zloženke, sporočila v časopisih, radiu in na televiziji.

Glede na želje, potrebe in možnosti strategija določa pet stebrov razvoja prometa v prihodnosti – hojo, kolesarjenje, javni potniški promet, optimizacijo uporabe osebnih avtomobilov in trajnostno načrtovanje ter ozaveščanje. Občina Brežice bo na podlagi sprejete strategije izvajala aktivnosti za doseganje ciljev, potrebno pa bo tudi sodelovanje vseh občank in občanov. Celostna prometna strategija bo v skladu z novimi potrebami, ki se bodo porajale v prihodnje, tudi dopolnjena.

S prometno strategijo skupaj začenjamo petletno obdobje izvajanja različnih ukrepov za katere bo potrebna tudi pomoč občank in občanov – vseh udeležencev v prometu. Strategija je del razvoja občine in bo lahko učinkovita samo, če jo bomo uresničevali v sodelovanju tako Občina z občinskimi službami kot občani.

Ivan Molan,
župan občine Brežice

2

KAJ JE CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BREŽICE IN ČEMU JE NAMENJENA?

O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI (CPS)

Občina Brežice je k izdelavi Celostne prometne strategije pristopila leta 2015, ko se je prijavila na razpis Ministrstva za infrastrukturo in pridobila sredstva za izdelavo Celostne prometne strategije, katere glavni namen je spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti (pešačenje, kolesarjenje, javni potniški promet, alternativne oblike mobilnosti) na lokalni ravni. Evropska unija je namreč prepoznala problematiko naraščajočega prometa, s katero se soočajo evropska mesta, med njimi tudi slovenska mesta, in za izdelavo Celostnih prometnih strategij ter za izvedbo ukrepov, ki jih strategije določajo, namenja velik del finančnih sredstev.
Celostna prometna strategija torej predstavlja podlago za črpanje evropskih sredstev za izvedbo ukrepov na področju trajnostne mobilnosti in bo prispevala k boljši kakovosti bivanja, boljši mobilnosti vseh prebivalcev in lažji dostopnosti do delovnih mest in storitev za vse, spremembi potovalnih navad občanov, doseganju pozitivnih učinkov na okolje (izboljšanje kakovosti zraka zaradi zmanjšanja onesnaževanja in emisij toplogrednih plinov, zmanjšanje porabe energije, zmanjšanje hrupa in blaženje podnebnih sprememb), doseganju pozitivnih učinkov na zdravje prebivalcev, povečanju prometne varnosti posebej za šolske otroke in s tem povezane varne poti v šolo, boljši izkoriščenosti prometne infrastrukture in primerni za vse vrste udeležencev v prometu ter tudi za gibalno ovirane, vključevanju javnosti v proces načrtovanja prometnega sistema v občini ter zavedanju o trajnostni in ne nazadnje smotrnejši porabi občinskega proračuna - boljše upravljanje prometnega sistema pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastruktur.

Potek priprave Celostne prometne strategije

Izhodišča za pripravo dokumenta

Celostna prometna strategija Občine Brežice je izdelana na podlagi Smernic za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012) ter v skladu s Tehničnimi specifikacijami, ki so bile sestavni del javnega razpisa, in aktivnostih, ki izhajajo iz projektne naloge za izdelavo Strategije. Izdelana je za območje celotne občine Brežice, s poudarkom na mestu Brežice, in upošteva prometne tokove v regiji in širše.

Izdelavo Celostne prometne strategije občine Brežice sofinancirata Evropska unija in Republika Slovenija iz kohezijskega sklada ter Občina Brežice iz proračuna Občine.

Sestavni del Celostne prometne strategije je akcijski načrt ukrepov trajnostne mobilnosti, ki je skladen z Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

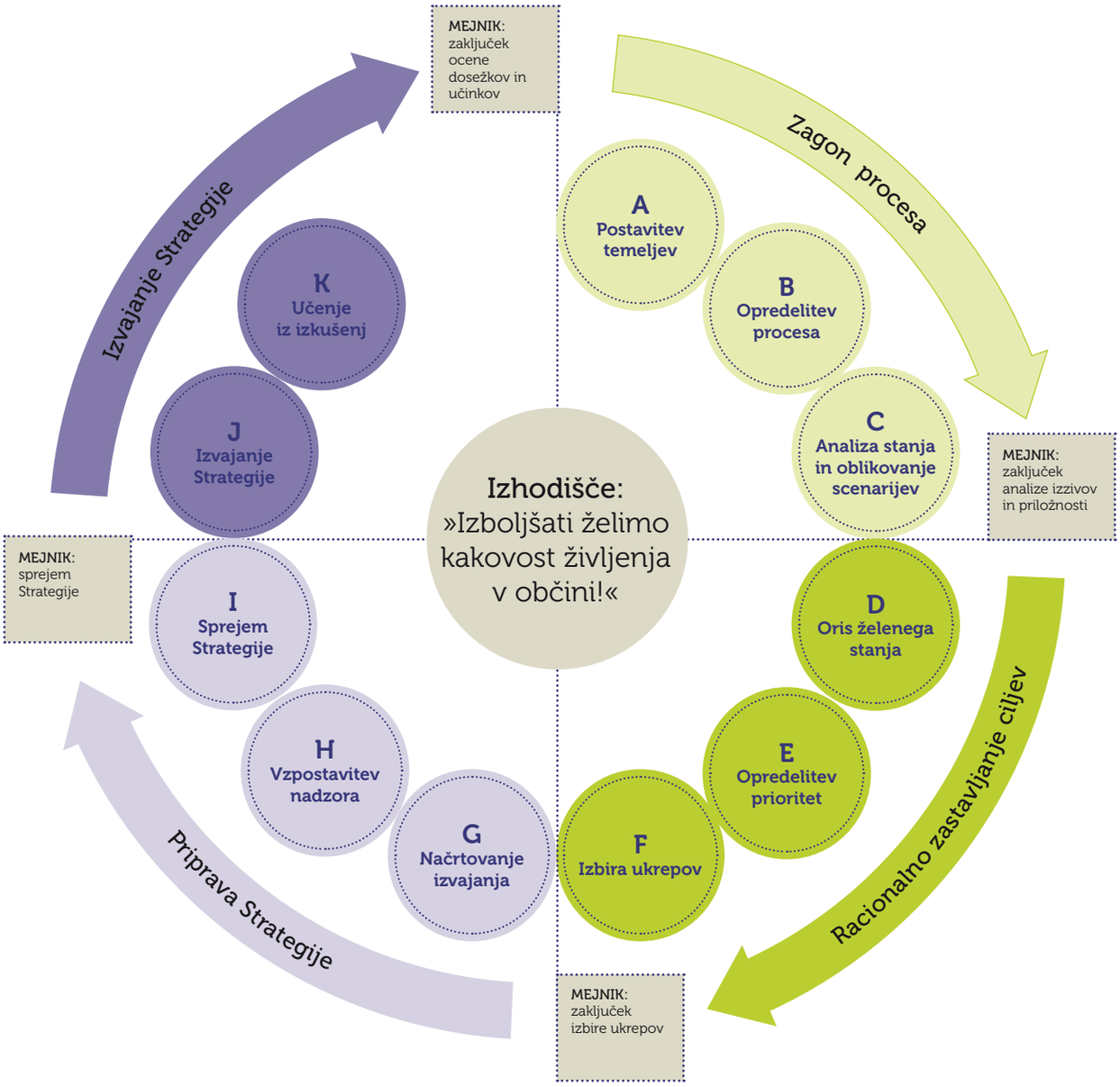
Postopek izdelave

Potek priprave Celostne prometne strategije občine Brežice se je pričel s podpisom pogodbe med Občino Brežice in izvajalcem v juniju 2016 in se je zaključil s sprejetjem strategije na Občinskem svetu.
Priprava strategije je potekala v treh fazah in devetih sklopih dejavnosti:

1. faza – Zagon procesa se je zaključila z analizo izzivov in priložnosti ter oblikovanjem scenarijev.

V 2. fazi – Racionalno zastavljanje ciljev se je med drugim oblikovala vizija, opredelile so se prioritete ter določili cilji in ciljne vrednosti ter ukrepi trajnostne mobilnosti, kar je predstavljajo osnovo za določitev akcijskega načrta, ki je sestavni del te strategije.

Zadnjo – 3. fazo je predstavljala Priprava strategije, ki je zajemala načrtovanje izvajanja strategije, opredelitev spremljanja in vrednotenja strategije ter sprejem strategije na Občinskem svetu.



Vključevanje javnosti

Pomemben segment priprave Celostne prometne strategije je predstavljalo vključevanje strokovne in splošne javnosti.

Vključevanje občank in občanov občine Brežice ter ključnih deležnikov (predstavniki vzgojno izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov, policije, komunalnih storitev, medobčinskega inšpektorata, izvajalcev javnega potniškega prometa idr.) v pripravo strategije se je odvijalo skozi celoten proces. Izvedene so bile štiri javne razprave ter štiri delavnice s ključno zainteresirano javnostjo in delavnice na vseh osnovnih šolah v občini. Javnost je bila v proces priprave Celostne prometne strategije vključena tudi preko anket, intervjujev in vprašalnikov.

O pomenu celostnega načrtovanja prometa ter trajnostne mobilnosti nasploh je bila javnost informirana preko medijskih sporočil v različnih medijih in spletne strani Občine Brežice, prireditev, zloženk, razstave v pomladnih mesecih 2017 itd.. Za namen promocije trajnostne mobilnosti in z željo po čim večjem sodelovanju javnosti so bila podeljene nagrade izžrebancem, ki so sodelovali v anketi o potovalnih navadah prebivalcev občine Brežice.

Sodelovanje javnosti na javnih obravnavah.

Predstavitev CPS na javnih obravnavah.

Delavnice v osnovnih šolah na temo trajnostne mobilnosti.

Podelitev nagrad izžrebanim anketirancem.

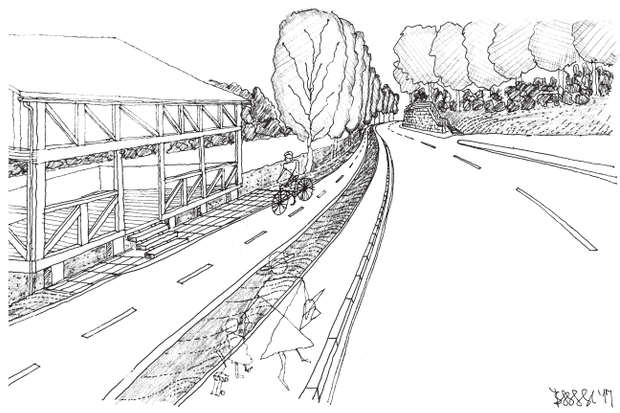
Razstava CPS v avli Upravne enote Brežice.

Terenski ogledi in projekcije ureditev

Cesta Svobode (Bizeljsko -Čatež).

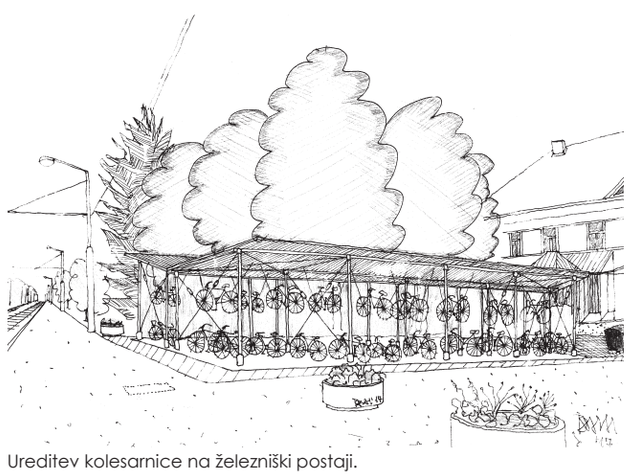
Ureditev kolesarske steze ter pločnika.

Regionalna cesta Križaj - Čatež ob Savi (Grič).

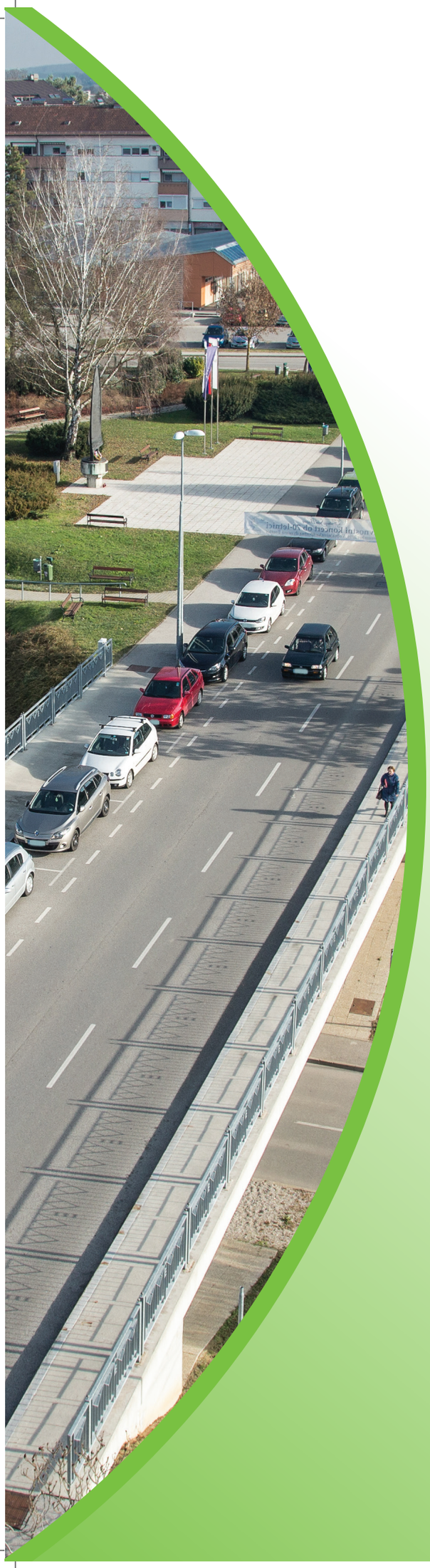


Ureditev površin za pešce in kolesarje ter počivališča.

Železniška postaja Brežice.



Ureditev kolesarnice na železniški postaji.

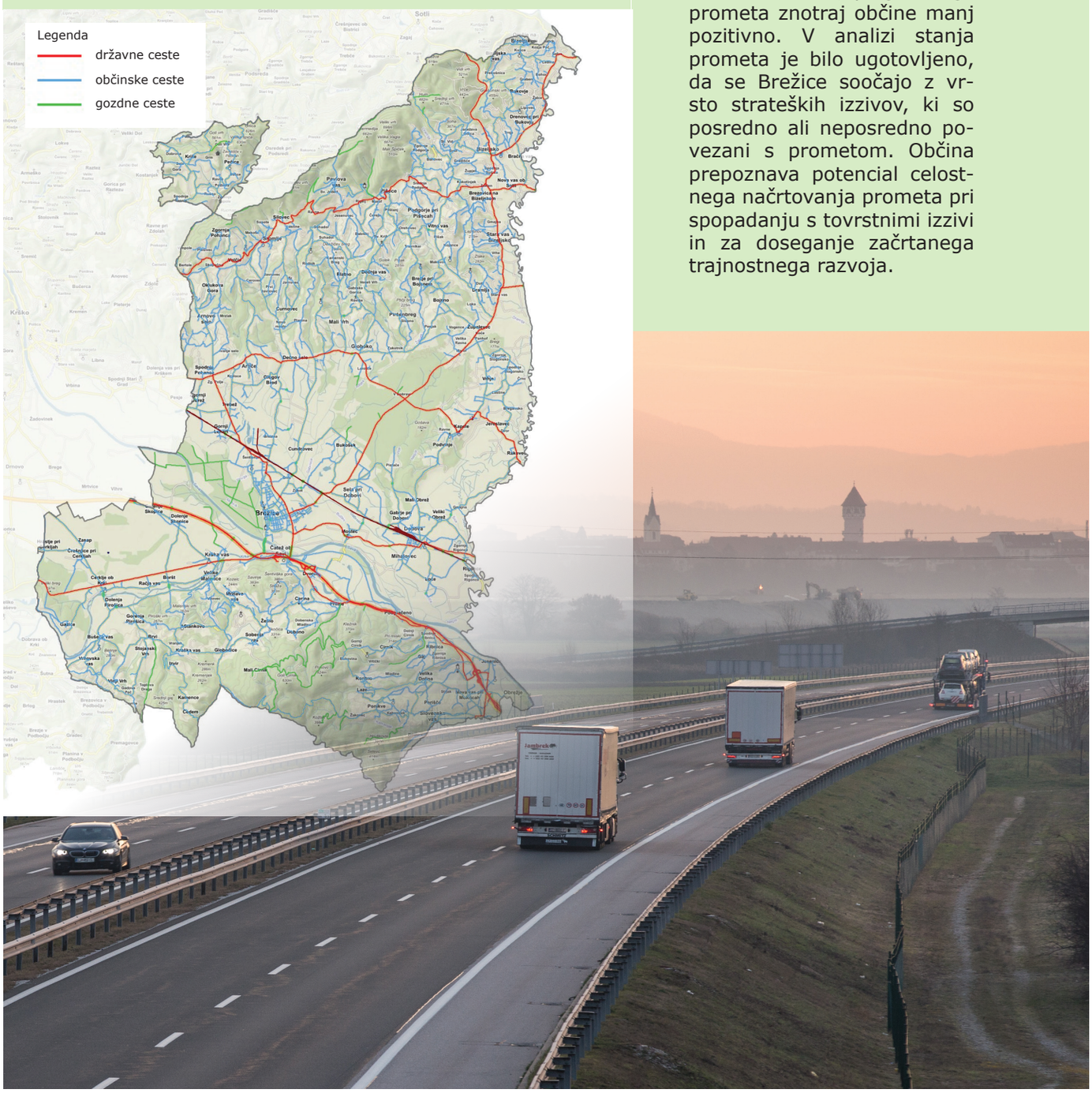


3

OBSTOJEČE PROMETNO STANJE V OBČINI BREŽICE

PROMETNA POVEZANOST

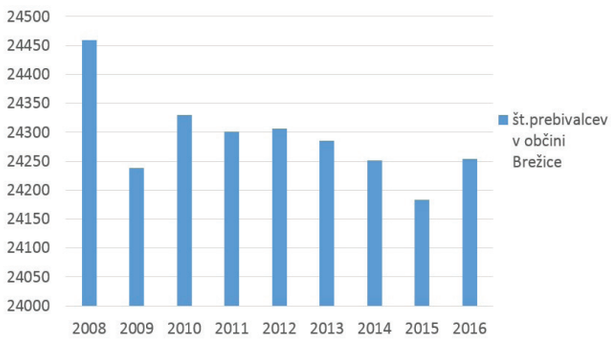
Občino Brežice označujejo na eni strani dobra povezanost na državni ravni ter na drugi strani precejšnji lokalni prometni izzivi povezani s poselitvenim vzorcem občine. Občina ima zelo pomembno geostrateško lego, saj skozi njo poteka X. panevropski cestni in železniški koridor, hkrati pa igra pomembno vlogo v čezmejnih prometnih tokovih s Hrvaško. Železniška povezava nudi dostopnost do državnih središč Ljubljane in Zagreba ter regionalnih središč, kot na primer Krškega in Celja. Brežice ležijo tudi ob slovenskem avtocestnem križu, ki zagotavljajo hitro dostopnost do vseh večjih krajev. Medtem ko je državna in regionalna povezanost torej relativno dobra, pa je stanje prometa znotraj občine manj pozitivno. V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se Brežice soočajo z vrsto strateških izzivov, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja.



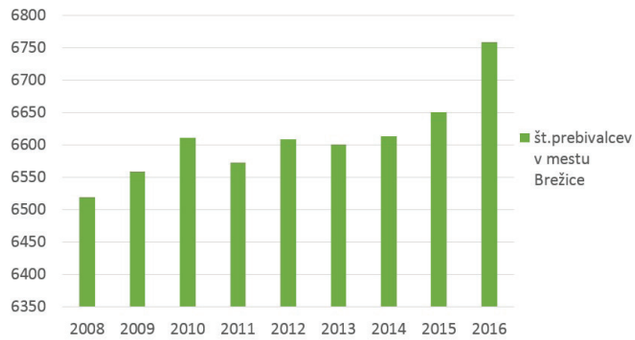
SOCIO-DEMOGRAFSKI IZZIVI

Občina Brežice ima 24.254 prebivalcev, od tega jih v mestu Brežice živi 6.759 (vir: Statistični urad RS). Število prebivalcev v občini Brežice od leta 2008 upada.

Največji upad prebivalstva je bil zabeležen med letoma 2008 in 2009, sledil je porast števila prebivalcev ter ponoven upad leta 2015. Upadanje števila prebivalstva v občini, ki je vezano na negativni naravni prirast, se od leta 2008 zmanjšuje. Leta 2008 je naravni prirast znašal -146, leta 2015 pa se je zmanjšal na -55. Število rojstev se povečuje, vendar ne preseže stopnje umrljivosti.



V občini je prisoten trend hitrega staranja populacije, ki je rezultat negativnega naravnega prirasta, priseljevanja odrasle populacije ter družbenih razmer. Indeks staranja za več kot 23 indeksnih točk presega slovensko povprečje, še višja je razlika pri ženskem delu populacije. V zadnjih letih je prisoten tudi trend negativnega selitvenega prirasta iz tujine, medtem ko je medobčinski selitveni prirast pozitiven. Delež mladih in oseb v delovno aktivni dobi je prav tako nižji od slovenskega povprečja, tako da je pričakovati, da se bo prebivalstvo še hitreje staralo. Da okolje ni prijazno za mlade, nakazuje tudi visoka stopnja brezposelnosti (13,8%



januarja 2017), ki presega slovensko povprečje (11,2% v istem obdobju). Stopnja tveganja revščine v posavski statistični regiji je bila leta 2015 druga najvišja v Sloveniji (16,1%), stopnja tveganja socialne izključenosti (21,6%) pa je tudi nad slovenskim povprečjem (19,2%). Ti podatki kažejo, da ima visok delež prebivalcev zaradi zdravstvenega ali socialnega statusa potencialne fizične ali finančne ovire z vidika mobilnosti, še posebej, če je ta odvisna od osebnega avtomobilskega prometa. To je podkrepljeno s podatkom, da je bila Slovenija po deležu izdatkov gospodinjstev za osebno mobilnost v 2015 prav v evropskem vrhu (16%).

Da bi občina povečala število prebivalstva, poleg vzvodov, kot so možnost zaposlitve in nakupa/pridobitve stanovanja, možnost izobraževanja, kakovostno preživljanje prostega časa ter kakovostna oskrba in storitve, bo pomembno vlogo igrala tudi trajnostna mobilnost. Ta namreč pozitivno prispeva k čistemu in privlačnemu bivalnemu okolju, urejenosti in modernizaciji infrastrukture ter zagotavljanju dostopnosti za vse prebivalce, kar skupaj pomeni boljšo kakovost bivanja v občini.

DINAMIKA ZAPOSLOVANJA IN DELOVNE MIGRACIJE VPLIVATA NA PROMETNE TOKOVE IN OBREMENJENOST PROMETNEGA OMREŽJA

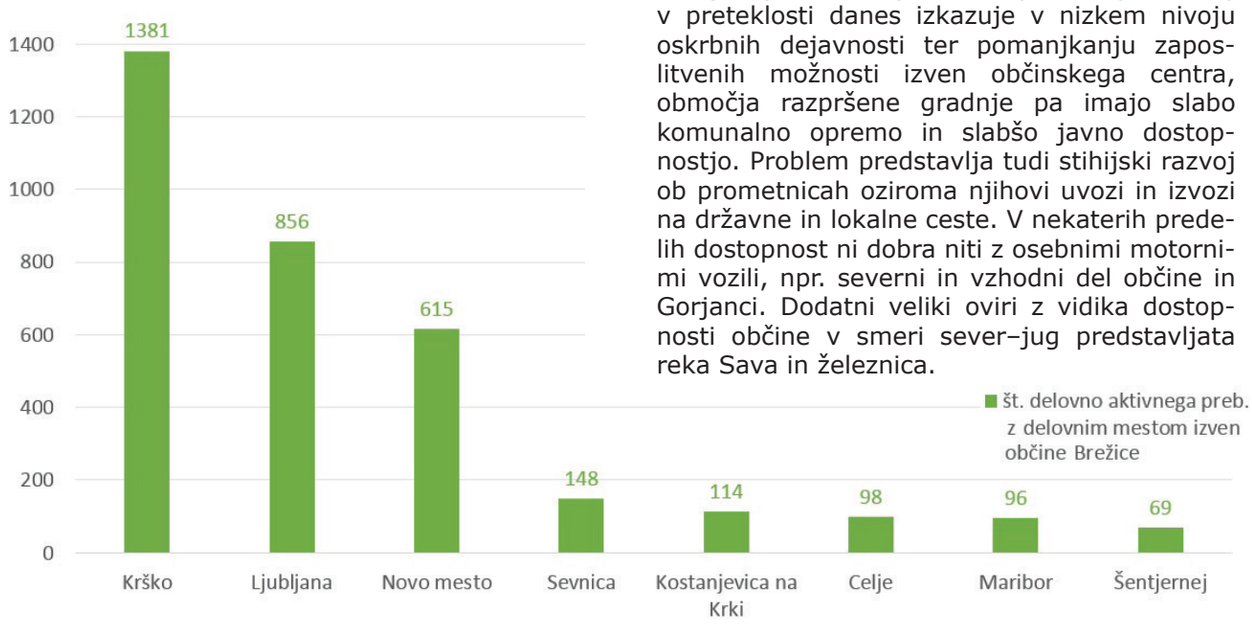
Za prebivalstvo občine Brežice so značilne dnevne migracije delovno aktivnega prebivalstva na delovna mesta znotraj in izven občine. Zaposlitvena središča so poleg Brežic tudi Krško, Sevnica, Novo mesto in druga urbana središča v Posavju. Dolga potovanja na delovno mesto obremenjujejo prometno omrežje.

Vse več prebivalcev občine Brežice dela v ostalih občinah, saj se je delež prebivalcev, ki dela znotraj občine, zmanjšal z 62% leta 2005 na 53% leta 2015. Sicer se povečuje tudi število ljudi, ki dnevno prihajajo na delo v občino Brežice, a jih je precej manj kot občanov Brežic, ki se vozijo na delo v druge občine.

Delež prebivalstva, ki je zaposlitveno vezano na druge občine znaša dobrih 46% (3916 oseb), kar pomeni, da ljudje dnevno opravljajo daljšo pot za prihod na delovno mesto in s tem obremenjujejo prometno omrežje. Največ dnevnih delovnih migrantov se je v letu 2015 vozilo v zaposlitveno središče v Krško (1381 oseb), Ljubljano (856 oseb) in Novo mesto (615 oseb) ter v bližnja občinska središča: Sevnica (148), Kostanjevica na Krki (114), Celje (98), Maribor (96), Šentjernej (69). Iz delovnih migracij je torej razvidno, da je dnevni selitveni tok precej intenziven, še posebej motorni promet, ki danes predstavlja najpomembnejše prevozno sredstvo. Največ dnevnih migracij se torej odvija na relaciji Brežice-Krško in čeprav je med njima relativno dobra povezanost z železniškimi in avtobusnimi prevozi, se veliko večino poti opravi z avtomobili. Poleg delovnih migrantov so v proces selitev (dnevne, tedenske, sezonske) vključeni tudi drugi deležniki (študentje, upokojenci, turisti, avtoprevozniki, intervencije, dostavna vozila, itd). Znotraj občine je opazna monocentrična koncentracija delovnih mest v mestu Brežice in naselju Čatež.

Poselitev v občini je predvsem v obliki podeželskih naselij, kar pomembno vpliva na dostopnost in mobilnost. Na eni strani so območja z malo zaposlitvenimi možnostmi, majhnimi naselji, razpršeno gradnjo in zmanjševanjem prebivalstva (Bizeljsko, Gorjanci), na drugi strani pa je Krško-brežiško polje, ravninsko območje s centralnimi naselji, kjer živi skoraj 60 % vseh občanov, hkrati pa je na tem območju tudi največ zaposlitvenih možnosti – tu narašča število prebivalcev. Toda edino urbano naselje občine je mesto Brežice, kjer živi le 28 % vseh občanov, ostali prebivalci so v podeželskih ali suburbanih naseljih, kar je problematično z vidika zagotavljanja dostopnosti z javnim potniškim prometom, manjše privlačnosti pešačenja zaradi razdalj ter kolesarjenja zaradi pomanjkanja infrastrukture.

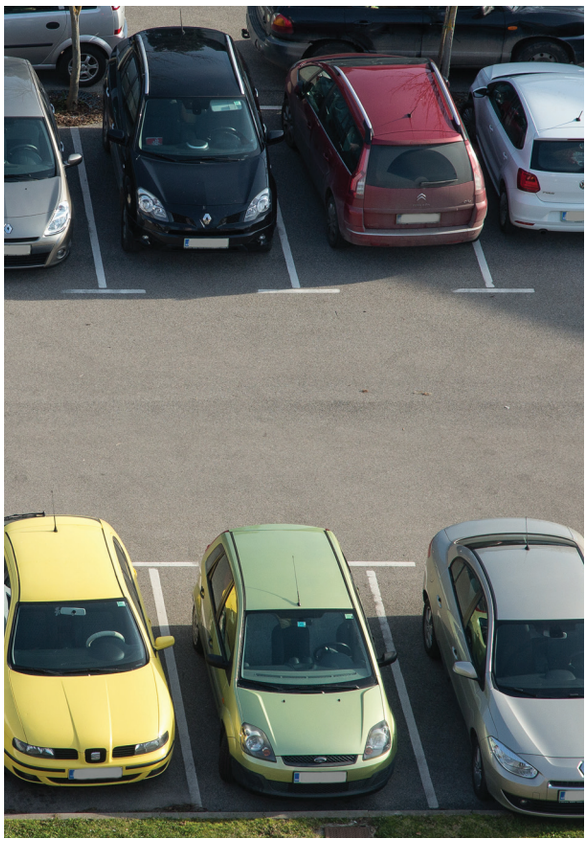
Poleg tega se stihijski razvoj omrežja naselij v preteklosti danes izkazuje v nizkem nivoju oskrbnih dejavnosti ter pomanjkanju zaposlitvenih možnosti izven občinskega centra, območja razpršene gradnje pa imajo slabo komunalno opremo in slabšo javno dostopnostjo. Problem predstavlja tudi stihijski razvoj ob prometnicah oziroma njihovi uvozi in izvozi na državne in lokalne ceste. V nekaterih predelih dostopnost ni dobra niti z osebnimi motornimi vozili, npr. severni in vzhodni del občine in Gorjanci. Dodatni veliki oviri z vidika dostopnosti občine v smeri sever–jug predstavljata reka Sava in železnica.



AVTOMOBILI ZASEDAJO DRAGOCEN PROSTOR V MESTU

Osebno vozilo prevozi v Sloveniji v povprečju 15.000 km na leto, pri čemer je povprečna hitrost vozila 20 km/h. Iz tega sledi, da je vozilo v gibanju le okrog 750 ur letno, preostali čas, pa je v mirovanju, kar pomeni, da vozilo večino časa miruje. Zato imajo površine namenjene mirujočemu prometu velik pomen.

Večina javnih parkirišč je brezplačnih. Delno plačljiva parkirišča so le v središču Brežic na delu Bizeljske ceste ter na Cesti prvih borcev v mestnem jedru, kjer je prva ura parkiranja brezplačna, vsaka naslednja pa je plačljiva. Parkirnina na teh odsekih je bila uvedena zato, ker je bila večina od 160 parkirnih mest polno zasedenih z avtomobili zaposlenih, kar pomeni, da kratkotrajno parkiranje ni bilo mogoče. Ukrep je bil delno učinkovit, saj večina zaposlenih parkira na urejenih in tudi neurejenih parkiriščih ob ulici Pod obzidjem, nekateri pa so si priskrbeli dovolilnice. Središče mesta je s parkiranimi avtomobili obremenjeno predvsem



v delovnem času med 7. in 15. uro. V popoldanskem času je v središču malo avtomobilov, ki pa so večinoma v lasti prebivalcev mestnega jedra.

Za razvoj mestnega središča je to ključen podatek, saj opozarja na to, da parkirišča v mestnem jedru zasedajo dragocen prostor za razvoj drugih dejavnosti. Trenutno so v mestu najbolj razvite dejavnosti vezane na javne storitve (Občina, Upravna enota, banke, davčna uprava ipd.), ki so aktualne le v času delovnika, popoldne pa mesto sameva. Sedanja parkirna politika v mestnem središču onemogoča razvoj drugih dejavnosti (predvsem turističnih in trgovskih), podoba pa je neprivlačna za tamkajšnje prebivalce in obiskovalce.

Po drugi strani pa je pomanjkanje parkirnih mest glavna problematika v stanovanjskih soseskah (npr. blokovskem naselju Stara kolonija, blokovskem naselju v Trnju in na Vodnikovi ulici…), kjer mirujoči promet ovira uporabo površin za pešce, saj prihaja do prepovedanega ali napačnega parkiranja na pločnikih in zelenicah. Na ta način se zmanjšuje prometna varnost pešcev v stanovanjskih soseskah, ker se zmanjšuje preglednost in sili pešce, da uporabljajo cestišča namesto pločnikov. V takih soseskah je razvoj varnega pešačenja in kolesarjenja zelo omejen, prometna varnost pa je zmanjšana tudi za vozila.

VPLIV NA ZDRAVJE IN VARNOST PREBIVALCEV

Potovalne navade, pretirano vezane na osebne avtomobile, so eden izmed elementov vse bolj sedečega življenjskega sloga, ki pripomore k večjemu tveganju za pojav različnih bolezni.

V občini je skoraj 29% otrok prekomerno prehranjenih, kar je precej nad slovenskim povprečjem (24,6%). Uporaba bolj trajnostnih oblik mobilnosti igra veliko vlogo pri izboljšanju javnega zdravja tako skozi povečano fizično aktivnost kot tudi zmanjšanjem zunanjih negativnih vplivov prometa.
Bolniških odsotnosti (v povprečju 14,5 dni na leto na delovno aktivnega prebivalca) je v občini Brežice več kot znaša slovensko povprečje (13,7). Tudi z aktivnimi potovalnimi navadami lahko pomembno vplivamo na zmanjšanje tovrstne odsotnosti z dela in vplivamo na produktivnost.
Prometna varnost se je v zadnjem desetletju izboljšala, vendar pa je poskočilo število nesreč z udeležbo kolesarjev, trend varnosti pešcev pa ostaja podoben skozi leta. Varnost v prometu, še posebej kolesarjev in pešcev, je tako eden ključnih izzivov celostne prometne strategije. Poleg tega je delež prometnih nezgod z alkoholiziranimi povzročitelji (12,9%) precej slabši od slovenskega povprečja (8,7%). V anketi v sklopu priprave Celostne prometne strategije pa se je pokazalo, da je največ ljudi nezadovoljnih ravno z nevarno in prehitro vožnjo voznikov.

AVTOMOBIL JE PREPOGOSTA IZBIRA MOBILNOSTI

Trend naraščajočih potovalnih razdalj in stopnje motorizacije ter nekonkurenčnost javnega potniškega prometa in infrastruktura, ki ne omogoča varnega pešačenja in kolesarjenja, so preko let privedli do stanja, kjer prebivalci za večino poti uporabljajo avtomobil.

Za razliko od sosednjega mesta Krško mesto Brežice nima mestnega potniškega prometa. Javni potniški promet ni prilagojen starejšim in invalidom, redne avtobusne linije so redke in so slabo zasedene. Število avtobusnih linij postopoma upada. Železnica je kljub relativno dobri povezanosti manj konkurenčna zaradi odmaknjenosti od mesta Brežice in slabše dostopnosti postajališč. V občini ni celostnega sistema ločenih stez za kolesarje. Kolesarske povezave med mestom in zaledjem in ostalimi občinami so slabe ali jih ni. Opazno je pomanjkanje pešpoti med Brežicami in zaledjem, pa tudi znotraj mesta obstajajo ceste brez pločnika. Dostopnost objektov in sosesk je za gibalno ovirane slabo urejena.
Na drugi strani je med letoma 2001 in 2015 stopnja motorizacije narasla za kar 28% (stopnja rasti na slovenski ravni v istem obdobju je bila »le« 18%), leta 2013 pa je prvič presegla slovensko povprečje. Leta 2015 je bilo v občini torej 529 avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je malo nad slovenskim povprečjem (523) (a vseeno pod motorizacijo sosednjih občin), in še naprej raste. Tak trend je privedel do perečega problema mirujočega prometa, ki se odraža v zasedenosti kakovostnih mestnih prostorov z avtomobili ter neurejenim parkiranjem v stanovanjskih soseskah v mestu.
V anketi je bilo ugotovljeno, da 9 od 10 občanov za opravljanje svojih poti na delo uporabi avtomobil. S takimi trendi se krepijo negativni vplivi prometa na kakovost življenja. Hkrati tisti, ki ne vozijo, nimajo zagotovljenih enakovrednih pogojev za mobilnost.

330
120
120

KAKŠNI SO MOŽNI SCENARIJI RAZVOJA PROMETA?

4

RAZVOJ PROMETA

Na podlagi analize stanja so bili oblikovani štirje možni scenariji razvoja prometa v občini Brežice: scenarij nadaljevanja trendov, kjer v prometu prevladujejo avtomobili, scenarij hoje in kolesarjenja, scenarij javnega potniškega prometa in scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa. Skupno drugemu, tretjemu in četrtemu scenariju je odmik od usmerjenosti v gradnjo infrastrukture in usmeritev v izvajanje naložbenih in okoljsko manj spornih in hkrati učinkovitejših ukrepov, kot so trajnostno načrtovanje mestne mobilnosti, celovita promocija hoje, izkoriščanje potencialov za kolesarjenje, privlačen javni potniški promet, smotrna raba avtomobila, optimiziran tovorni promet itd.

SCENARIJ NADALJEVANJA TRENDOV

V scenariju nadaljevanja trendov ni predviden noben dodaten ukrep na področju trajnostnega prometa. To pomeni, da v tem scenariju ostajajo ukrepi, ki so v Brežicah že v izvedbi. Strateško opredeljeni cilji so zagotavljanje pretočnosti koridorjev, glavnih mestnih cest in možnosti čim boljšega dostopa z avtomobilom v središče mesta. Prednost je dana avtomobilskim povezavam in sodobnim parkirnim prostorom, obsežnim križiščem itd. Zaradi pretežne uporabe osebnih avtomobilov javni potniški promet ni konkurenčen in zato vedno manj v uporabi. Linije se ukinjajo, frekventnost se zmanjša. Kolesarsko omrežje ostane na ravni obstoječega stanja, torej nesklenjeno in nefunkcionalno, s priložnostnim dograjevanjem. Vloga pešcev je v podrejenem položaju.

Posledice takšnega scenarija so predvsem povečanje gneče in zastojev na cestah, zlasti na vpadnih cestah v mesto kot so Bizeljska cesta, Cesta bratov Milavcev in Černelčeva cesta, povečanje potreb po parkirnih mestih predvsem v okolici javnih ustanov in v centru mesta, kar prinese nadaljnjo izgubo zelenih površin ali gradnjo garažnih hiš namesto objektov za gospodarski in turistični razvoj mesta. Prav tako se povečajo zastoji na železniških prehodih. Pretočnost se uredi šele z izgradnjo vhodne obvoznice in prehodov železniške proge, kar dodatno vpliva na kakovost bivanja v zaledju mesta. Zaradi povečane motorizacije se povečata onesnaženje zraka in tal ter hrup, kar naredi mesto manj privlačno za uporabo kolesa, za hojo ali za razvoj turistične ponudbe. Mesto je s prometnega vidika manj varno za otroke in mladino, kar ne podpira težnje k povečanju gibanja mlajših generacij. S tem scenarijem se bi negativni vplivi prometa na družbo nadaljevali.

SCENARIJ HOJE IN KOLESARJENJA

Ta scenarij predvideva povečane investicije v hojo in kolesarjenje poleg že obstoječih ukrepov, ki so del scenarija nadaljevanja trendov. Predvideni ukrepi so povečana promocija trajnostnega prometa, vključno z upravljanjem mobilnosti na ravni posameznih gospodinjstev, vlaganje v peš in kolesarsko infrastrukturo, uvedba sistema javne izposoje kolesa, vlaganje v umirjanje prometa na ključnih območjih za kolesarje in pešce, namenjanje dela površin za motorna vozila drugim uporabnikom (pešcem, kolesarjem ipd.) ter višje cene parkirnin v mestu Brežice.

Posledica takšnega scenarija je, da sta hoja in kolesarjenje prepoznana kot zdrava načina mobilnosti, ki pripomoreta k čistejšemu in prijetnejšemu okolju in sta del vsakodnevnega življenja. Prebivalci občine se za opravljanje kratkih poti (pot na delo, v šolo, po popoldanskih opravkih) bolj pogosto odločijo za hojo ali kolesarjenje namesto vožnje z avtomobilom. Zaradi tega so izpusti onesnaževalcev iz motoriziranega dela prometa, število prometnih nesreč ter delež uporabe avtomobila manjši kot v scenariju nadaljevanja trendov. Izmed alternativnih scenarijev predvideva največje zmanjšanje potovalnih razdalj zaradi prostorske politike in najboljše razmerje med javnimi izdatki in prihodki, saj so investicije v hojo in kolesarjenje cenejše in pogosto celo stroškovno bolj učinkovite kot investicije v ostale prometne načine.

Vseeno pa zaradi velikega števila dnevnih migracij in večjih potovalnih razdalj ta scenarij brez izboljšanja javnega potniškega prometa nima največjega potenciala za zmanjšanje uporabe avtomobila.

SCENARIJ JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Ta scenarij predvideva predvsem povečane investicije v javni potniški promet in omejevanje avtomobilskega prometa. Ne daje pa pozornosti nemotoriziranemu prometu (hoji in kolesarjenju). Predvideni ukrepi so povečana promocija trajnostnega prometa, vključno z upravljanjem mobilnosti na ravni posameznih gospodinjstev, širjenje avtobusnega omrežja, investicije v okolju prijazne avtobuse, uvedba integrirane vozovnice za ves javni potniški promet, višje cene parkiranja v mestu ipd.

Posledica takega scenarija je konkurenčnost javnega potniškega prometa avtomobilskemu prometu, saj je sodoben, dostopen, učinkovit in prilagojen poselitvenemu vzorcu. Investicije v javni promet so večje kot v ostale načine potovanja. Javni promet je prepoznan kot najbolj pomembna in dostopna oblika mobilnosti za opravljanje vsakodnevnih poti za vse prebivalce ne glede na socialni status, kraj bivanja ali zdravstveno stanje. Zaradi tega je dostopnost glavnih destinacij v občini za vse skupine prebivalcev boljša.

Ta scenarij nakazuje največje povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa; tudi na račun nemotoriziranega prometa. Z večjo uporabo javnega potniškega prometa se zmanjša količina onesnaževalcev zraka in tal, poveča se prometna varnost zaradi zmanjšanja avtomobilskega prometa in izboljša se razmerje med javnimi prihodki in izdatki.

SCENARIJ URAVNOTEŽENEGA TRAJNOSTNEGA PROMETA

Ta scenarij predvideva investicije tako v javni potniški promet kot tudi hojo in kolesarjenje poleg že obstoječih ukrepov, ki so del scenarija nadaljevanja trendov. Oba sistema trajnostnega prometa se razvijata enakomerno z namenom, da se zagotovi kakovostno dostopnost vsem prebivalcem ne glede na socialni status ali zdravstveno stanje. Prioritete načrtovanja so ravno obratne kot v scenariju nadaljevanja trendov, kjer ima absolutno prednost avtomobil, pešec in kolesar pa sta potisnjena v ozadje.

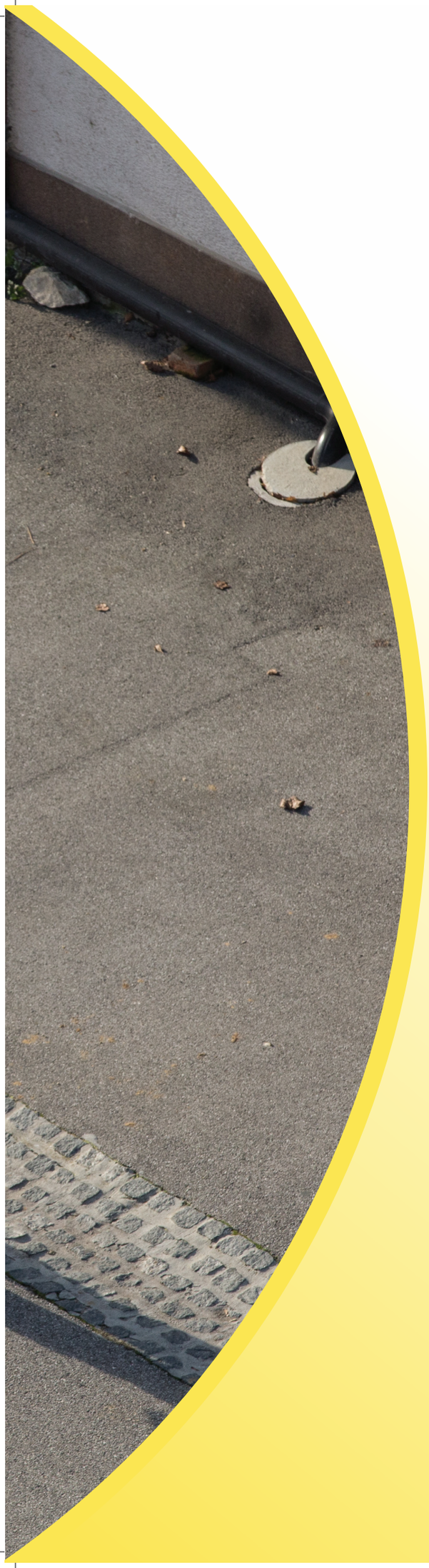
V tem scenariju se predvideva povečana promocija trajnostnega prometa, vključno z upravljanjem trajnostne mobilnosti na ravni posameznih gospodinjstev, vlaganje v peš in kolesarsko infrastrukturo, širjenje omrežja avtobusnega potniškega prometa, investicije v okolju prijazne avtobuse, vlaganje v umirjanje prometa, širitev con plačljivih parkirišč in višje cene parkiranja, širitev omrežja električnih polnilnic za avtomobile, uvedba integrirane vozovnice za ves javni potniški promet ipd.

Ocenjuje se, da je ta scenarij najbolj optimalen zaradi najboljšega vpliva na okolje in prometno varnost ter pozitivnega vpliva povečanja uporabe javnega potniškega prometa ter zmanjšanja avtomobilskega prometa. Zaradi razpršene in redke poselitve v občini Brežice, avtomobil še vedno igra pomembno vlogo, toda ob izboljšanem javnem potniškem prometu v mestu pomembnost te vloge upada. Hoja in kolesarjenje prispevata k pozitivnim učinkom predvsem v strnjenih naseljih oziroma v mestu in ožjem zaledju (povezava mesta z Mostecem, Čatežem ob Savi, Krško vasjo, Spodnjo Pohanco, Artičami, Bukoškom in drugimi bližjimi naselji), kjer se prepleta vsa prometna infrastruktura (tudi javni potniški promet in uporaba osebnih avtomobilov).

Scenariji jasno kažejo, da je v občini Brežice treba najti ravnotežje med ukrepi, ki spodbujajo različne oblike trajnostnega prometa (hoja, kolesarjenje in javni potniški promet) in vzpostaviti prometna vozlišča, kjer je možno kombinirati vse (oziroma najmanj dva) prometne načine in s tem zagotoviti časovno in stroškovno najbolj optimalno dnevno potovanje občanov.

Hkrati je smiselno na določenih območjih (zlasti v okolici šol, vrtcev, centra mesta) omejevati avtomobilski promet ter povečati promocijo trajnostne mobilnosti s t.i. mehkimi ukrepi (informiranje in komuniciranje z javnostjo, organiziranja storitev in koordinacija aktivnosti kot so prireditve, izobraževanja ipd.).

Ker bo avtomobilski promet v prihodnosti še vedno zelo pomemben, se tudi vlaganje v infrastrukturo za osebna in javna vozila na alternativni pogon kaže v scenarijih kot ukrep, ki bi pomembno prispeval h kakovosti bivanja v občini Brežice.



VIZIJA RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI BREŽICE

5

VIZIJA

Občina Brežice bo vzpostavila uravnotežen prometni sistem, ki bo zadovoljil potrebe ljudi, podjetij in okolja. Privlačnost bivanja v občini 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.

S celostnim prometnim načrtovanjem bodo v občini Brežice med drugim nastajala tudi **pametna prometna vozlišča** oziroma lokacije v občini, kjer se bodo združevale in povezovale različne vrste prometa (pešpoti, kolesarske steze, javni potniški promet, železniški promet, parkirišča). Prometna vozlišča se bodo s svojo infrastrukturo v nadaljevanju povezovala s sosednjimi občinami.
Za doseganje boljše kakovosti bivanja in doseganje hitrejšega prehoda na trajnostno mobilnost bo treba razvijati **pet strateških stebrov prometnega razvoja (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, optimizacija motornega prometa, celostno prometno načrtovanje in ozaveščanje).** Stebri se med seboj povezujejo in dopolnjujejo, vsem pa je skupen odmik od tradicionalnega načrtovanja prometa, ki je osredotočeno na gradnjo prometne infrastrukture prilagojene osebnim avtomobilom, ter usmeritev v učinkovite, okolju bolj sprejemljive izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočene na človeka.

• Spodbujanje hoje kot zdravega in na krajše razdalje hitrega načina potovanja

Hoja predstavlja zdrav in na krajše razdalje (do dva kilometra) hiter način potovanja. Z dodatno ureditvijo peš površin v mestu ter ureditvijo površin, ki bodo omogočale peš povezavo z zaledjem in med vasmi, se bo izboljšala varnost pešcev. Z izboljšanjem kakovosti prometne infrastrukture in z njeno prilagoditvijo starejšim, gibalno oviranim ter slepim in slabovidnim osebam bo zagotovila pogoje, da bo čim več prebivalcev krajše poti opravljalo peš. S spodbujanjem in promocijo hoje med prebivalci bo hoja prepoznana kot zdrav in trajnosten način potovanja po mestu.

• Spodbujanje kolesarjenja kot alternativa avtomobilu na kratke in srednje dolge razdalje

Občina Brežice bo postala občina z urejenim kolesarskim sistemom poti in stez, ki bodo kolesarjem omogočale enostavno in varno gibanje po mestu Brežice ter varno povezavo z zaledjem in med naselji. Kolesarske poti in steze bodo jasno označene, urejena bodo parkirna mesta za kolesa. Na prometnih vozliščih bo možno enostavno prehajanje iz koles na javni potniški promet, avtomobil ali pešačenje. Na določenih mestih bo možna izposoja koles. Kolesa bo na daljše razdalje možno prevažati tudi z avtobusom ali vlakom. Tako bo kolesarjenje v občini Brežice varno in privlačno, sčasoma pa bo postalo tudi enakovreden način potovanja. Občina Brežice bo istočasno spodbujala kolesarjenje kot alternativo avtomobilu na krajše in srednje dolge razdalje (do pet kilometrov) s predstavitvami različnih načinov uporabe koles ter dodatkov za kolesa (prikolic za prtljago, prikolic za otroke ipd.). Spodbujala bo uporabo koles pri mlajših prebivalcih kot način potovanja v šolo ali na popoldanske aktivnosti.

• Oblikovanje privalčnega javnega potniškega prometa

Ureditev javnega potniškega prometa bo v občini Brežice temeljila na preučitvi potreb o vzpostavitvi in oblikovanju sodobnega, učinkovitega in poselitvenim vzorcem prilagojenega javnega potniškega prometa. Z umeščanjem kombiniranih prometnih platform ob glavne avtobusne in železniške postaje se bo povečevala privlačnost uporabe javnega potniškega prometa. Z ureditvijo avtobusnih postajališč se bodo izboljšali prometna varnost ter pogoji za uporabo javnega potniškega prometa (kombinacija oziroma združevanje potovalnih skupin: zaposleni, šolarji, upokojenci…).

• Optimizacija motornega prometa

Z opazovanjem potovalnih navad občanov in s ciljem povečevanja varnosti, skrbi za zdravje ljudi in okolja, krepitev gospodarstva, se bo postopoma prilagajala prometna politika v občini. Umirjanje motornega prometa tako v mestu Brežice kot v ostalih naseljih bo doprineslo k številnim pozitivnim učinkom. V prvi vrsti se bo povečala prometna varnost prebivalcev občine Brežice in obiskovalcev turističnih krajev. Ob postopnem omejevanju motornega prometa v mestu Brežice se bo oživljalo mestno središče z umeščanjem novih in promoviranjem obstoječih vsebin v mestnem jedru, kar bo pozitivno vplivalo na prebivalce Brežic kot tudi turiste. Z ureditvijo pametnih prometnih vozlišč se bodo parkirne razmere v mestnem jedru izboljšale, saj bodo parkirne obremenitve minimalne, prav tako pa se bodo tudi zmanjšali negativni učinki motornega prometa. S celostnim pristopom se bodo zmanjšali negativni vplivi tovornega prometa. Zaradi razpršenosti naselij je avtomobil velikokrat edino možno prevozno sredstvo do glavne prometnice ali večjega vaškega središča, zato bo Občina promovirala in spodbujala okolju prijaznejša osebna motorizirana prevozna sredstva in kombiniran način potovanja.

• Vzpostavitev celotnega prometnega načrtovanja in ozaveščanje

Občina Brežice je s pristopom k izdelavi Celostne prometne strategije že naredila prvi korak k vzpostavitvi celostnega prometnega načrtovanja. Občina bo na podlagi uvedenih orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti skrbela za redno spremljanje ter vrednotenje kazalcev stanja potovalnih navad. Spremljanje potovalnih navad občanov bo dalo vpogled v potrebe in želje občanov in na ta način zagotavljalo optimalno uporabo vzpostavljene in načrtovane infrastrukture. Finančna sredstva za izboljšave bo pridobivala iz evropskih sredstev vezanih na trajnostno mobilnost, v katere se bo aktivno vključevala (samostojno oziroma v povezavi na regionalni/državni/evropski ravni), oziroma jih bo zagotavljala iz drugih virov. S promocijo celostnega prometnega načrtovanja bo Občina naredila velik korak k spreminjanju potovalnih navad ter postopnemu prehodu na trajnostne oblike mobilnosti. Vzgoja in izobraževanje o potovalnih navadah se prične že v vrtcu in osnovni šoli ter spremlja občane skozi vsa nadaljnja obdobja.

BREŽICE
1
PERON
1
TIR
Dobova
312-104

CILJI ZA DOSEGANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

6

STRATEŠKI CILJI

Na podlagi vizije so bili izoblikovani naslednji strateški cilji:

- **Spodbujati razvoj gospodarstva in turizma**
- **Prispevati k čistem okolju in zdravem življenjskem slogu**
- **Povečati prometno varnost**
- **Povečati dostopnost za ranljivejše skupine**
- **Zmanjšati uporabo osebnih vozil**
- **Zagotoviti učinkovit javni potniški promet in povezave zaledja z mestom**

OPERATIVNI CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Strateški cilji so bili v procesu priprave celostne prometne strategije nadgrajeni z operativnimi cilji in ciljnimi vrednostmi, ki so v nadaljevanju zapisani po posameznih strateških stebrih. Za vsakega od ciljev oz. ciljnih vrednosti so bili v sklopu priprave strategije določeni kazalci in evidentirani izhodiščni podatki, tako da bo možno spremljanje učinkov.

HOJA

Cilji	Ciljne vrednosti
Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev.	Zmanjšati število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah, za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2013 – 2015.
Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš.	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti do leta 2030. Odpraviti ključne problematične točke za pešce do leta 2022.
Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Prilagoditi ključne točke v širšem središču mesta Brežice gibalno in senzorično oviranim do leta 2022.
Povečati delež hoje.	Povečati delež hoje v šolo v mestu Brežice za 10% do leta 2026 Povečati delež hoje na delo na 5% do leta 2026. Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok na slovensko povprečje do leta 2022.

KOLESARJENJE

Operativni cilji	Ciljne vrednosti
Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev.	Zmanjšati število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2013 – 2015.
Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom.	Vzpostaviti in označiti ključne kolesarske povezave v mestu (med pomembnejšimi generatorji prometa) in vsaj eno kolesarsko povezavo z zaledjem do leta 2022. Zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob ključnih javnih zgradbah in novogradnjah do leta 2022.
Povečati delež kolesarjenja.	Povečati delež kolesarjenja v šolo za 7 % do leta 2026. Povečati delež kolesarjenja na delo s 4 % na 6 % do leta 2026. Izboljšati telesni fitnes otrok do leta 2022.
Povečati privlačnost kolesarskih poti.	Celovito urediti vse štiri tematske kolesarske poti do leta 2027. Olajšati dostop do koles prebivalcem in obiskovalcem občine.

Foto: Arhiv MC Brežice

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Operativni cilji	Ciljne vrednosti
Povečati uporabo javnega potniškega prometa.	Povečati število potnikov v avtobusnem prometu za 10 % do leta 2022 glede na leto 2015. Povečati število potnikov v železniškem prometu za 4 % do leta 2022 glede na leto 2016. Povečati delež uporabe javnega potniškega prometa za poti na delo na 4 % do leta 2026.
Povečati varnost in kakovost avtobusnih postajališč.	Urediti vsaj 5 avtobusnih postajališč na leto v skladu z minimalnimi standardi.
Izboljšati kakovost ponudbe javnega potniškega prometa.	Uvesti mestni in primestni potniški promet. Povečati konkurenčnost javnega potniškega prometa z vidika potovalnih časov, obsega omrežja in časovnih intervalov v primerjavi z osebnimi avtomobili do 2022.
Izboljšati integracijo med različnimi oblikami javnega potniškega prometa.	Izboljšati avtobusno povezavo do železniške postaje Brežice. Prilagoditi vozni park javnega potniškega prometa za prevoz koles.
Izboljšati dostopnost javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Prilagoditi avtobuse in postajališča gibalno oviranim.

OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Operativni cilji	Ciljne vrednosti
Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	Zmanjšati stopnjo motorizacije za 1 % do leta 2022 glede na leto 2015. Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo z 90 % na 85 % do leta 2026.
Povečati prometno varnost v motornem prometu.	Zmanjšati število poškodovanih v prometnih nesrečah na 1.000 prebivalcev z 1,3 na 1,0 do leta 2022.
Izboljšati parkirne razmere.	Sprejeti in začeti izvajati trajnostno parkirno politiko do leta 2020.
Umiriti motorni promet.	Izvesti celovito umirjanje prometa v vsaj enem območju do 2022.

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE

Operativni cilji	Ciljne vrednosti
Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa.	Od leta 2017 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.
Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa.	Zagnati Celostno prometno strategijo v letu 2017 ter jo revidirati in prenoviti vsakih pet let. Pri pripravi prostorskih aktov upoštevati načela trajnostnega prometnega načrtovanja.
Spremeniti načrtovalske prioritete.	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2022, ki bodo bolj uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi. Od leta 2017 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti.
Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti.	Do leta 2020 vzpostaviti sistem spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov.
Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad.	Od leta 2017 izvesti vsaj eno ozaveščevalno akcijo na temo trajnostne mobilnosti na leto. Sprejeti in zagnati izvajanje mobilnostnega načrta za vsaj eno šolo in eno dodatno javno ustanovo v občini Brežice do leta 2022.
Integrirati prometno načrtovanje z načrtovanjem zračnega prometa v občini.	Pri načrtovanju prometa od leta 2017 naprej upoštevati vlogo in pomen letališča Cerklje ob Krki.

Brežice d.o.o.
CONA
P
Cesta prvih borcev

7 STRATEGIJA CELOSTNO UREJENEGA PROMETA

STRATEGIJA

Strategija celostno urejenega prometa zajema pet strateških stebrov: hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, optimizacija motornega prometa ter celostno prometno načrtovanje in ozaveščanje.
Ob upoštevanju ključnih izzivov in priložnosti so po posameznih področjih določeni ukrepi, ki jih je možno izvesti v petletnem obdobju in bodo prispevali k uresničitvi zastavljene vizije in k dosegu zastavljenih ciljev.

HOJA

Ključni izzivi in priložnosti na področju hoje

Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje. Uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od/do postajališča javnega potniškega prometa, od/do parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v strnjenih naseljih kot so Brežice in v turistično privlačnih območjih.

Predpogoj za varno hojo je primerna infrastruktura. V Brežicah ni območij samo za pešce (razen v ožjem okolišu Osnovne šole Brežice). Vse ulice so dostopne za motorni promet; v najboljšem primeru so omejene za dostop za prebivalce ali dostavo. V samem središču (na delu Ceste prvih borcev od Občine do Posavskega muzeja), so pogoji za hojo relativno dobri, saj je na voljo obojestranski pločnik s prilagoditvami za gibalno ovirane in drevesa na enem delu ulice, ki nudijo zaščito pred soncem ter izboljšajo privlačnost okolja. Vseeno pa je privlačnost za hojo v središču mesta zmanjšana zaradi velikega števila parkiranih avtomobilov na glavni ulici in pomanjkanja dreves vzdolž celotne ulice (ulica je urejena skladno s pogoji kulturnega varstva, ni prostega režima urejanja).

Izven strogega središča mesta je mreža pločnikov ponekod nesklenjena, v zaledju pa pločnikov za povezavo med naselji ni. Visoki robniki brez klančine so v vseh naseljih bolj pravilo kot izjema, kar povzroča nevšečnosti ne samo invalidom, temveč vsem z ovirano mobilnostjo kot so osebe z otroškimi ali nakupovalnimi vozički, starejši itd. V stanovanjskih soseskah so pogosto opaženi zaparkirani pločniki, zaradi česar so pešci prisiljeni hoditi po cestišču. Kultura udeležencev v prometu vpliva na samo odvijanje prometa, saj npr. zaparkirani pločniki prispevajo k zmanjšanju pešačenja. Posebej varnostno ranljiva so območja, kjer se v promet vključujejo ranljivejše skupine npr. okolica šol in vrtcev in okolica Doma starejših občanov v Brežicah. Zemljevidov in oznak pešpoti ni.

Hoja je v občini Brežice za namen vsakodnevnega načina potovanja na delovno mesto, v šolo ali vrtec po popoldanskih opravkih malo uporabljena. Po mnenju prebivalcev je razlog v tem, da ni primerne infrastrukture za pešačenje, da imajo dnevno veliko prtljage in da se jim običajno zelo mudi. Prav tako opozarjajo na nevarno in prehitro vožnjo voznikov osebnih in drugih vozil, ki prehitro vozijo znotraj naselij in s tem ogrožajo pešce, ki hodijo ob ali po cesti tam, kjer ni primerne infrastrukture.

Velik izziv predstavlja približanje hoje prebivalcem v času, ko sta za prebivalce občine čas in varnost velika faktorja pri odločanju za potovalni način. Optimalna razdalja za dnevno uporabo hoje je dva kilometra. Razdalja od gradu v Brežicah do sodišča na Trgu izgnancev je okoli 500 metrov, kar v obe smeri predstavlja dober

kilometer hoje. Okoli kilometer je dolga tudi pot od knjižnice Brežice do naselja Marof oziroma malo več do naselja Trnje. Ker v povprečju človek hodi s hitrostjo pet kilometrov na uro, takšno pot prehodi v 12 minutah. Z ustrezno parkirno politiko v mestu in ožjem zaledju ter možnostjo kombiniranega načina potovanja hoja po mestu in v ožjem zaledju za zdravega človeka ne bi smela biti nadloga, ampak priložnost za ohranjanje dobrega zdravja in vitalnosti ter za prispevanje h kakovostnejšem bivanjskem okolju. Majhnost mesta Brežice je pri uporabi hoje prednost, ki jo je smiselno izkoristiti, saj se največkrat zgodi, da krajše razdalje prej prehodimo kot prevozimo, če upoštevamo, da je treba pri vožnji vedno najti tudi ustrezen parkirni prostor.

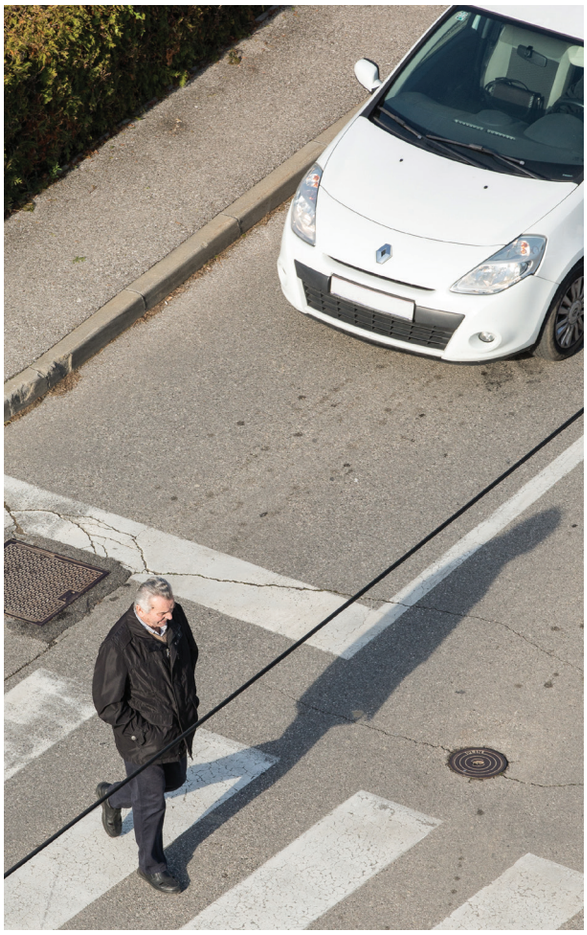
Mesto je treba prilagoditi, da bo varno tudi za gibalno in senzorno ovirane. Pregled infrastrukture je pokazal, da je na splošno dostopnost za ljudi z omejeno mobilnostjo v urbanih območjih slabše urejena. Večina pločnikov ob glavnih cestah nima urejenih prehodov z znižanimi klančinami, na semaforjih ni zvočnih signalov za slepe. Večina pločnikov ni v takem stanju, da bi bilo nanje primerno namestiti taktilne oznake za slepe. Marsikje ni urejenih klančin za dostop do stavb za gibalno ovirane. Za dobro dostopnost za gibalno ovirane je poskrbljeno predvsem ob stavbah javnih ustanov.

Ukrepi na področju hoje

Ključni predpogoj za povečanje hoje v mestu Brežice oziroma v ožjem zaledju je ustrezna infrastruktura (pločniki, pešpoti, varni prehodi za pešce ipd.). Zato sta kot ključna ukrepa strategije prepoznana **gradnja nove infrastrukture in izboljšanje obstoječe za zagotovitev prometne varnosti pešcev.** Gradnjo pločnikov in vzpostavitev pešpoti se načrtuje tako za mesto kot naselja v zaledju ter kot povezave med naselji zlasti v ožjem zalednem območju mesta Brežice. Velik poudarek se nameni **varnosti pešcem v okolici šol in vrtcev ter ob zdravstvenih ustanovah**, pri čemere se išče rešitve v izboljšanju in umeščanju novih prehodov za pešce, svetlobni signalizaciji, ukrepih za umirjanje prometa, osvetlitvi ipd.

Za lažjo uporabo in boljšo orientacijo v prostoru se ob peš poteh in stezah postavijo **oznake/smerokazi,** ki informirajo pešca o smeri peš infrastrukture in časovni oddaljenosti cilja.

Mesto je treba ustrezno prilagoditi tudi gibalno in senzorno oviranim osebam. Zagotoviti je treba varne površine za gibanje vseh občanov.



Po izdelavi registra neprimernih površin in prehodov se bo pristopilo k **povečevanju števila klančin za dostop do javnih ustanov in spodbujanje postavitve klančin pri ostalih ponudnikih storitev.** Prav tako se bo pristopilo k **prilagoditvi visokih robnikov** tako ob prehodih za pešce kot tudi ob parkirnih mestih za invalide. Na nekaterih odsekih mesta se pojavljajo arhitektonske ovire (razsvetljava na pločniku, parkirani avtomobili), ki onemogočajo varno gibanje vsem pešcem, zlasti pa gibalno in senzorno oviranim. Arhitektonske ovire se bodo postopoma odstranjevale. Za zagotavljanje večje varnosti slepih in slabovidnih oseb, bo izveden načrt poti po mestu, kjer bodo dodani **zvočna signalizacija in taktilne oznake.**

Preko izdelave študij se bo obravnavalo dva predela v mestu, ki sta z vidika spodbujanja pešačenja (in kolesarjenja) zelo pomembna; in sicer staro mestno jedro Brežic ter ožje območje brežiške šole in vrtca (območje med Maistrovo ulico, Černelčevo ulico, Bizeljsko cesto in Ulico Pod obzidjem). **Območji se bosta pilotno uredili kot coni namenjeni predvsem pešcem in kolesarjem.**

KOLESARJENJE

Ključni izzivi in priložnosti na področju kolesarjenja

Kolesarjenje predstavlja poleg zdravega načina rekreacije tudi vrsto prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje probleme s parkiranjem. V urbanih naseljih omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih ekonomskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov se kolesarjenje ponovno vključuje v prometni sistem, kjer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva vse večjo vlogo in pomen.

Kolesarjenje je v občini Brežice bolj razvito v smislu rekreacije. Kot potovalni način na delo, v šole in po popoldanskih opravkih pa precej manj. Po mnenju prebivalcev je temu tako predvsem zaradi neizgrajene oziroma nepovezane kolesarske infrastrukture. Znotraj mesta so namreč kolesarske površine omejene. Kolesarska infrastruktura v mestu Brežice je občasno prisotna, praviloma je nesklenjena, ponekod celo nevarna. Steze pogosto izginejo ali se nevarno združijo s cestiščem, pogosti so previsoki in za vožnjo neudobni robniki, poti niso označene. Kolesarskih parkirišč je malo in so večinoma neprimernega tipa, saj ne omogočajo varne in udobne priklenitve koles. Na železniški in avtobusni postaji kolesarskih stojal ni, tako da je intermodalnost otežena. Pozitivno je, da so kolesarske steze v krožiščih praviloma dobro izvedene, vendar so omejene samo na krožišča, saj se kmalu za njimi končajo.

Namenske kolesarske infrastrukture v preostalem delu občine Brežice ni (razen manjšega dela kolesarskih stez v Dobovi, ki so nastale ob izvedbi podhoda pod železniško progo). Obstajajo tematske kolesarske poti (ki praviloma niso označene na terenu), namenjene rekreativcem

in turistom, ki potekajo po obstoječi cestni infrastrukturi ali poljskih poteh. Najdaljša kolesarska pot je krožna Brežiška kolesarska pot, ki poteka po obrobju brežiške občine in je dolga 97 kilometrov. Obstajajo še Artiška sadjarska kolesarska pot, ki večinoma vodi po ravnini (celotna pot je asfaltirana) ter kolesarske poti Skrivnosti rjavorumenega peska (56 km), Orlovska tura (49 km), Potep po deželi cvička (26 km) in Prisluhnimo šumenju mokriških gozdov (31 km) - štiri ture različnih težavnostih stopenj, ki so speljane mimo večine naravne, kulturno-zgodovinske in etnološke dediščine.

Znotraj mesta oziroma v ožjem zaledju (naselja v ravninskem delu občine v radiju pet kilometrov od centra mesta) bi s primerno zgrajeno infrastrukturo in primerno urbano opremo za parkiranje koles kolesarjenje postalo zelo zanimivo, saj je potovanje s kolesom hitro in ekonomično. Razen začetnega vložka v nakup kolesa in občasnega servisa, je kolesarjenje poleg hoje najcenejša oblika potovanja. Uporaba kolesa je večji izziv v zaledju mesta oziroma odročnejših krajih, kjer občina Brežice iz ravninskega obsavskega dela preide v hriboviti svet Gorjancev in Kozjanskega. V teh predelih se kolesa uporabljajo le za krajše položnejše poti med naselji.

Glede na to, da je občina Brežice v velikem delu položna, zraven pa tudi zelo turistično usmerjena, je smiselno kolesarjenju nameniti več pozornosti in ga spodbujati tako za vsakodnevno uporabo za pot na delo, v šolo ali po popoldanskih opravkih kot tudi priložnost za razvoj turizma in dostopnost turističnih lokacij po celotni občini.

Ukrepi na področju kolesarjenja

Da bi kolesarjenje v občini dobilo večji pomen, je treba najprej zagotoviti ustrezno infrastrukturo. Zato sta se kot glavna ukrepa za spodbujanje kolesarjenja v mestu in bližnjem zaledju mesta prepoznala **gradnja nove infrastrukture ter povezovanje in nadgradnja obstoječe.** Prav tako se bo pristopilo k iskanju učinkovitih in optimalnih rešitev za umirjanje prometa in sprememb prometnega režima, ki bodo omogočali **varno mešanje koles in motornih vozil** na območju mesta Brežice. Pri-

stopilo se bo k odpravljanju nevarnih točk za kolesarjenje (prilagoditev robnikov, nepravilno zaključevanje kolesarskih stez ipd.). Ob gradnji oziroma obnovi infrastrukture se bo poskrbelo tudi za vso potrebno spremljajočo opremo kot so večje število **kolesarskih stojal** na ključnih točkah v mestu in ostalih naseljih (ob javnih ustanovah, trgovskih centrih, športnih objektih, tržnici idr.), **pokrite kolesarnice** na prometnih vozliščih (ob železniških postajah, glavni avtobusni postaji in nekaterih posameznih avtobusnih postajah v naseljih), k**olesarska počivališča, servisna stojala** ipd.

Za lažjo uporabo in boljšo orientacijo v prostoru se ob kolesarskih poteh in stezah postavijo **oznake/smerokazi**, ki informirajo kolesarje o smeri kolesarske infrastrukture in časovni oddaljenosti cilja.

Za spremljanje trendov uporabe kolesa v mestu se postavijo **števci za štetje kolesarjev.**

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Ključni izzivi in priložnosti na področju javnega potniškega prometa

Javni potniški promet je nedvomno prihodnost vsakodnevnih potovanj. Njegova kakovost je že danes eden pomembnejših kazalcev razvitosti in kakovosti bivanja države, regije ali mesta. Ob primerno razvitem javnem potniškem prometu v drugih evropskih državah mlade generacije že ugotavljajo, da lahko brez avtomobilov živijo ceneje in udobneje, ker je javni potniški promet praviloma hitrejši, cenejši in varnejši od osebnega avtomobila, kar s seboj prinese vrsto ekonomskih, okoljskih in socialnih koristi.

Skozi občino Brežice potekajo medkrajevno-primestne avtobusne linije, katerih glavni prevoznik je Integral Brebus Brežice d.o.o., ki ima primarno vlogo na teritoriju občine Brežice in delu Posavja ter Dolenjske. Poleg tega prevoznika opravljata prevoze tudi Izletnik Celje d.d. (proti Krškem in ostalim regijskim središčem), prevoze med Brežicami in Novim mestom opravlja pa tudi Arriva Dolenjska in Primorska.

Trenutno Integral Brebus opravlja prevoze na 78 linijah primestnega prometa, ki so namenjene dnevni migraciji učencev, dijakov in delavcev. Z avtobusi družbe se na linijah primestnega prometa dnevno prepelje v šolo in iz šole ter na delo in z dela nekaj tisoč potnikov. V medkrajevnem prometu izvajajo 13 avtobusnih linij, ki povezujejo Brežice, Novo mesto in Ljubljano. Linije medkrajevnega prometa so delno namenjene potrebam dnevne migracije srednješolske mladine – predvsem v delu relacije med Brežicami in Novem mestu. Za potrebe študentske populacije ter ostalih uporabnikov prevozov pa so zanimive linije do Ljubljane.

Osnova avtobusnih linij javnega potniškega prometa je primerna prometna infrastruktura z ustreznimi cestami in postajališči. V občini Brežice je 109 parov avtobusnih postajališč (iz anket je razvidno, da ima kar 68% prebivalcev avtobusno postajališče od doma oddaljeno do 500 metrov, kar pomeni manj kot deset minut hoje), od katerih so nekatera ustrezno opremljena z oznakami, nadstrešnicami in voznimi redi, večina pa jih ne dosega ali komaj dosega minimalne standarde. Občina je že aktivno pristopila k posodabljanju in opremljanju avtobusnih postajališč po celotni občini.

Uporaba železniškega prometa je v občini Brežice usmerjena predvsem v medobčinsko potovanje (Brežice – Krško – Sevnica in naprej proti Ljubljani, Mariboru itd.). Znotraj občine se železniški promet ne uporablja veliko, saj ima samo dve postaji (Brežice in Dobova). Železniška postaja Brežice je od centra mesta precej oddaljena in zato nezanimiva za vsakodnevno uporabo med naseljema. Železniški promet v občini Brežice ima predvsem potencial pri raz-

voju medkrajevnega prometa in sicer z razvojem prometnih vozlišč, kjer je možno varno in hitro kombiniranje več prevoznih sredstev.

Glede na rezultate ankete o potovalnih navadah prebivalcev, kjer so anketiranci problematiko avtobusnega prevoza postavili relativno nizko (nižje od problematike infrastrukture za hojo, kolesarjenje, gibalno in senzorno ovirane ter nižje od problema prehitre in nevarne vožnje), se da o uporabi avtobusnega prevoza sklepati, da prebivalcem avtobusni prevoz, ob možnosti redne in pogoste uporabe osebnih avtomobilov, ne predstavlja privlačne alternative ter o njej niti ne razmišljajo. Največji izziv je torej ureditev avtobusnega prometa v občini na način, da bo postal privlačen za prebivalce in da bo omogočal delno nadomestitev osebnega avtomobila. Pri čemer je treba razvijati tudi storitve za dostop do informacij o javnem potniškem prometu (npr. aplikacije, načrtovalci poti itd.) in ozaveščati javnost o pomenu uporabe javnega prometa.

Ker je turistična dejavnost ena od treh najpomembnejših gonilnih sil gospodarskega razvoja občine in tako prepoznana kot dejavnost z velikim potencialom za gospodarski razvoj občine Brežice, je nujno javni potniški promet prilagoditi tudi v smeri večje dostopnosti turističnih lokacij.

Ukrepi na področju JPP

Ker je v občini Brežice mreža javnega potniškega prometa že nastavljena, se bo usmerilo ukrepe v **izboljšanje frekvenc in/ali podaljšanje linij medkrajevnega avtobusa v ključne smeri,** na primer proti Bizeljskem, Kozjanskem, Dobovi, Veliki Dolini, Cerkljam ob Krki in Krškem. Poleg rednih linij se lahko vzpostavijo linije, ki delujejo na klic, torej predhodno napovedana potreba po uporabi avtobusa na določenih linijah (predvsem odročnejša naselja).

Da bi bil javni potniški promet čim bolj ljudem in okolju prijazen, se bo pristopilo k **prilagoditvi avtobusnih voznih parkov.** Postopno se bo prilagodilo vozne parke ter postajališča gibalno in senzorično oviranim osebam, nekateri avtobusi se bodo prilagodili za prevoz koles. Prav tako bo treba poskrbeti za doseganje okoljskih standardov.

Da bi avtobusni promet postal privlačnejši se bodo postopoma **uredila vsa avtobusna postajališča v občini** z najmanj minimalnimi zahtevami za urejeno postajališče (talne oznake in prometni znaki) oziroma z nadstrešnicami, sedeži in voznim redom. Občina bo v sklopu urejanja avtobusnih postaj podala pobudo **za prilagoditev glavne avtobusne postaje za gibalno in senzorno ovirane osebe** ter preverila možnost sodelovanja s Slovenskimi železnicami pri **urejanju železniške postaje** (npr. čakalnica, kolesarnica, čakalnica za avtobus, parkirišča itd.). V sklopu izboljšav javnega potniškega prometa bo Občina podala pobudo za **izboljšanje kakovosti železniških povezav** (npr. frekvenca, vozni parki ipd.) ter **avtobusnih povezav do železniške postaje Brežice.**

Predvsem pa je treba poskrbeti, da se bodo različni potovalni načini lahko ustrezno medsebojno povezovali v tako imenovanih **prometnih vozliščih**, kjer je možno kombinirati več načinov potovanja.

OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Ključni izzivi in priložnosti na področju optimizacije motornega prometa

Trenutno je dostop do samega središča Brežic z osebnim vozilom dober in neomejen, saj glavna ulica Cesta prvih borcev omogoča vožnjo skozi središče mesta. Prav tako nemoteno potekajo vsi prometni tokovi v in iz mesta po drugih vpadnicah v mesto npr. Bizeljska cesta, Černelčeva cesta s Pleteršnikovo ulico, Cesta bratov Milavcev in Dobovska cesta. Motorni promet je v mestu omejen v redkih primerih. Prometna ureditev omejuje promet motornih vozil glede nosilnosti (prepoved tovornega prometa), hitrosti (cona 30 km/h in cona 40 km/h), smeri vožnje (enosmerne ceste) ali dostopa (na primer samo za stanovalce). V okolici šole je urejeno tudi območje umirjenega prometa.

Skoraj polovica gospodinjstev v občini Brežice ima dva avtomobila. Le 9% vprašanih nima avtomobila, 19% gospodinjstev ima en avtomobil, 18% tri in 7% štiri ali več. Zaradi povečane motorizacije, večjega deleža dnevnih migracij iz občine ter trendov suburbanizacije se je povečal tudi delež uporabe avtomobila, s čimer se krepijo negativni vplivi motornega prometa na družbo. Za pot na delo kar 90 % prebivalcev uporablja avtomobil. Mnogo od teh poti je krajših od pet kilometrov, ki so lahko premagljive peš ali s kolesom.

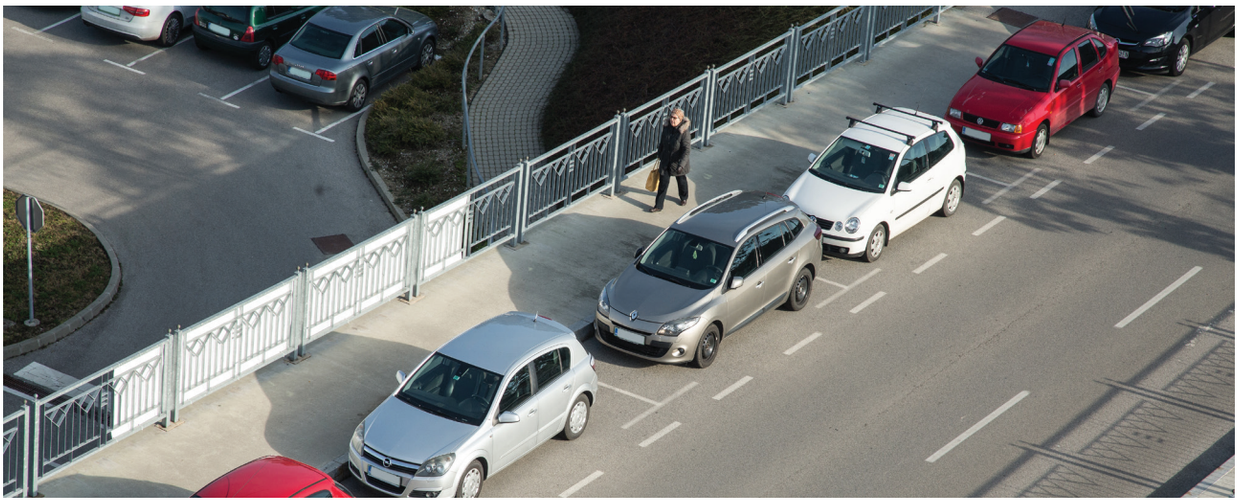
Z večjo uporabo avtomobilov so se pojavili tudi parkirni izzivi, predvsem v središču mesta Brežice (staro mestno jedro, parkirišča Pod obzidjem, Bizeljska cesta, okolica šol in vrtcev, okolica zdravstvenih ustanov...). Prav tako se kaže parkirna stiska v stanovanjskih soseskah (Trnje, Stara kolonija, Vodnikova ulica, Maistrova ulica idr.).

Pojavljajo se konflikti med uporabniki, težave se pogosto preslikajo tudi na pešce in kolesarje zaradi nepravilnega parkiranja. Prostor, ki bi lahko bil namenjen zelenim površinam in javnim prostorom, je zasičen z mirujočim prometom. Parkiranje v mestu je več ali manj brezplačno, plačilni parkirni režim pa je uveden le v starem mestnem jedru.

Delež izdatkov gospodinjstev za mobilnost v Sloveniji znaša 16 % oziroma skoraj eno tretjino več sredstev, kot odštejejo gospodinjstva držav Evropske unije, kar nas uvršča na 1. mesto med državami EU. To povečuje socialno neenakost, saj so prebivalci, ki si ne morejo privoščiti avtomobila, zapostavljeni in neenakovredno obravnavani pri prometnem načrtovanju.

Po podatkih iz ankete v okviru Celostne prometne strategije je razvidno, da prebivalce moti predvsem hitra in nevarna vožnja voznikov, pomanjkanje parkirnih mest v mestu, neurejena parkirišča ob bolnišnici Brežice, zastoji na prehodih čez železniško progo in nezadostno izvajanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem in prehitro vožnjo.

Priložnosti vezane na optimizacijo motornega prometa so predvsem v zmanjšanju uporabe avtomobilov, in hkrati z razvojem hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa.



Ukrepi na področju optimizacije motornega prometa

Ker je trenutno glavni način potovanja uporaba osebnih avtomobilov, bo treba za bolj uravnotežen trajnostni način pristopiti k optimizaciji motornega prometa, kar v prvi vrsti predstavlja **vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja v mestu Brežice** oziroma **sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike** (npr. cena, časovne omejitve, število parkirnih mest, dimenzije, usklajevanje parkirne politike z lastniki večjih parkirnih površin ipd.). Ena izmed možnosti je uvedba tako imenovanega »park and ride« oziroma »parkiraj in se pelji« sistema na vzhodnem obrobju mesta Brežice. Tak sistem bi bil predvsem namenjen razbremenjevanju mesta z avtomobili zaposlenih v središču mesta, v izobraževalnih in zdravstvenih ustanovah. Pri parkirni politiki je treba pozornost usmeriti tudi v stanovanjska naselja ter preučiti možnosti uvedbe enosmernega režima s parkiranjem na ulici v Stari koloniji – Gubčeva, Cankarjeva, Župančičeva, Gregorčičeva ulica ter v soseski Trnje. Da bi parkirna politika lahko delovala, je treba **poostriti tudi nadzor nad prekrškarji (oz. prekrški).**

V sklopu celostnega urejanja mirne cone okoli osnovne šole in vrtca v Brežicah bo Občina pristopila **k izvedbi krožišča na križanju med Maistrovo in Černelčevo ulico** in s tem

omogočila varno vodenje za vse tipe udeležencev v prometu in povečanje prometne varnosti na tem območju.

Ključno pri vzpostavljanju trajnostne mobilnosti v občini je tudi **ravnanje s tovornim prometom,** ki prihaja v mesto in ostala naselja. Občina bo pristopila k razbremenjevanju cest s tovornim prometom s pomočjo optimizacije dostave z uvedbo posebnega tovornega režima v sklopu ureditve starega mestnega jedra oziroma omejitvijo tranzitnega prometa skozi mesto skladno z gradnjo vzhodne obvoznice in gradnjo drugega industrijskega tira v Brezini.

Občina bo k izboljšanju kakovosti bivanja investirala v **nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb** in pospešila vzpostavitev mreže električnih polnilnic.

Na medobčinskem nivoju se bo še naprej vlagalo v iskanje rešitve za **umestitev in izvedbo Vrbinske ceste** med Brežicami in Krškim.

Za lažje spremljanje dogajanja v prometu bo Občina **vzpostavila register nevarnih točk v cestnem omrežju** (npr. nepregledni odseki zaradi previsokih živih mej, neprimerni robniki na prehodih za pešce, neprimerne priključitve kolesarskih stez ipd.). Na podlagi registra, ki ga bodo lahko dopolnjevali tudi občani, bo Občina lažje pristopala k odpravljanju registriranih nevarnih točk in s tem zagotavljala večjo varnost v prometu.

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE

Ključni izzivi in priložnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja

V Sloveniji večina pristojnosti upravljanja mestnega prometa sloni na lokalni oziroma občinski ravni. Doslej so razvojni in prostorski akti nadomeščali prometne strategije, pri čemer so ti pogosto obravnavali samo prometno infrastrukturo, ne pa prometnega sistema in njegovega upravljanja kot celote, kar je glavni namen celostne prometne strategije.

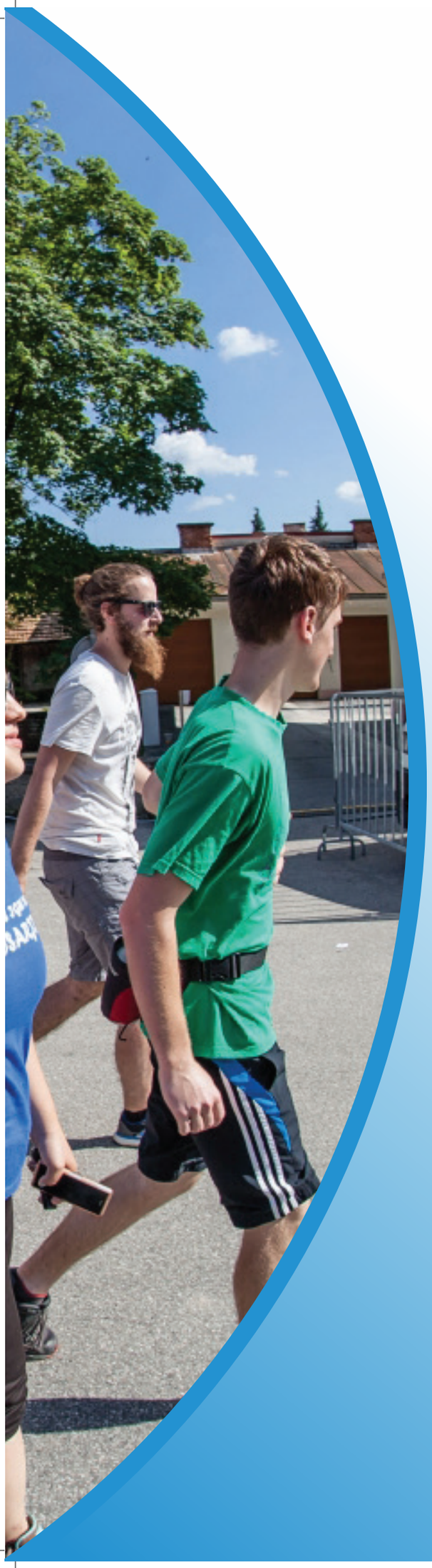
Eden izmed izzivov na področju učinkovitega trajnostnega načrtovanja je tudi vključevanje javnosti, ki je večinoma vezano le na zakonsko določene javne razgrnitve, dejstvo pa je, da projekti zares živijo le, če so vanje vključene potrebe uporabnikov. Izziv predstavlja tudi koncept upravljanja mobilnosti skozi prostorsko politiko. Možnosti za izboljšanje učinkovitosti prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa so lahko na primer vezane na: oceno vplivov novih razvojnih projektov na prometni sistem, vrednotenje učinkov projektov in ukrepov, maksimalne parkirne standarde, vezane na raven dostopnosti območja z javnim potniškim prometom itd.

Poleg razmišljanja o infrastrukturnih ukrepih bi tudi t.i. »mehki« ukrepi, kot so izobraževanje, promocija, ozaveščanje in spodbude, lahko pripomogli k spremembi potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev. Eden izmed potencialov za spreminjanje potovalnih navad ljudi je uporaba argumentov zdravja v akcijah ozaveščanja.

Ukrepi na področju celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja

Pri prometnem načrtovanju je treba upoštevati vsa načela celostnega prometnega načrtovanja na način, da se povzamejo ukrepi, ki so predvideni s Celostno prometno strategijo, pri čemer se strategija prenovi vsakih pet let. Za lažje načrtovanje se **vzpostavi sistem spremljanja potovalnih navad** (pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega potniškega prometa in voznikov) in učinkov investicij ter ukrepov. Za večjo učinkovitost ukrepov se pripravi **mobilnostne načrte za večje generatorje prometa** (zdravstveni dom in bolnišnica, šole, večja podjetja....) in ostale študije in projekte, ki bodo prispevali k hitrejši tranziciji v trajnostno mobilnost. Na primer izdelava zasnove in izvedba pilotnega projekta **zaprtja dela starega mestnega jedra za motorni promet**. Uvesti aktivnosti za spodbujanje pešačenja med otroci (npr. **programi za varno pot v šolo**: pešbus, bicivlak, prometna kača ipd.), preučiti možnosti za spremenjen prometni režim za pešce in kolesarje na odsekih trenutno odprtih za motorni promet, izdelati študijo glede **vzpostavitve avtomatiziranega sistema izposoje koles** (upravičenost, možne lokacije) in nato njegova vzpostavitev. Izdelava študije možnih **kolesarskih povezav v zaledju** (tudi po nekategoriziranih poteh, kot so: poljske poti, makadami, javne poti) in nato njihova ureditev predvsem na relacijah Cerklje ob Krki-Krška vas-Terme Čatež-Grad Mokrice, Brežice-Trnje-Mostec-Dobova ob Savi, Brežice-Bukošek, Brežice-Gornji Lenart-Pohanca-Artiče-Dečno selo in Brežice-Krško. Kolesarske trase po projektu Sava-Krka bike (ob Krki, Savi in Sotli) tvorijo hrbtenico kolesarskega (državnega) omrežja, na katerega se bodo navezovale lokalne kolesarske povezave.

Foto: Luka Rudman



AKCIJSKI NAČRT

8

AKCIJSKI NAČRT

Na podlagi vizije, strateških ter operativnih ciljev in ciljnih vrednosti je bil izoblikovan akcijski načrt za obdobje 5 let od sprejema Celostne prometne strategije. Akcijski načrt zajema nabor ukrepov, predvidene stroške posameznih sklopov ukrepov, odgovornost za izvedbo posameznega ukrepa ter roke za izvedbo.
Nabor ukrepov omogoča doseganje zadanih ciljev. Kateri ukrepi oziroma kombinacija ukrepov, se bo izvajala tekom posameznega leta je odvisno od razpoložljivih finančnih sredstev (predviden proračun Občine in sredstva iz posameznih evropskih in slovenskih razpisov) ter od rezultatov spremljanja potovalnih navad občanov.
Spremljanje izvajanja akcijskega načrta bo v naslednjih petih letih izvajala Občina preko (za ta namen) razvitih orodij.

HOJA

Ukrep/Aktivnost	Ocena skupne vrednosti	Vir financiranja		Odgovornost	Čas izvajanja					
		OB	drugi viri		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gradnja nove infrastrukture	**1.000.000**	**500.000**	**500.000**							
Gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselja Brežic.				OB						
Razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav med Brežicami in zaledjem(do naselij Bukošek, Mostec, Krška vas, Gornji Lenart, Spodnja Pohanca…) ter med naselji.				OB, DRSI						
Gradnja manjkajočih pločnikov ob cestah znotraj naselij.				OB						
Ureditev neformalnih bližnjic za pešce (na primer Cesta svobode-Bizeljska cesta, Stiplovškova-Aškerčeva ulica…).				OB						
Izboljšanje infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti pešcev	**50.000**	**20.000**	**30.000**							
Ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa (ob postajah javnega potniškega prometa, zdravstvenega doma in bolnišnice, gradu ter trgovin).				OB						
Povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij (v okolici šol in vrtcev, zlasti pri Osnovni šoli Brežice).				OB						
Izboljšanje javne razsvetljave ob prehodih za pešce.				OB, DRSI						
Izboljšanje infrastrukture za izboljšanje privlačnosti za pešačenje	**100.000**	**30.000**	**70.000**							
Posodobitev, zamenjava ali dokup urbane opreme (klopi, koši za smeti itd.).				OB						
Večji poudarek na rednem vzdrževanju, zlasti v zimskem času.				OB						
Umestitev in namestitev kažipotov s časovnimi oznakami do središča Brežic, železniške in avtobusne postaje, gradu in drugih turističnih točk.				OB						
Ozelenitev ob peš poteh ali stezah (drevoredi).				OB						

Legenda kratic:
OB - Občina Brežice
DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
SŽ - Slovenske železnice

Ukrep/Aktivnost	Ocena skupne vrednosti	Vir financiranja		Odgovornost	Čas izvajanja					
		OB	drugi viri		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorno ovirane osebe znotraj naselij	**30.000**	**10.000**	**20.000**							
Klančine z umeščanjem podestov (npr. v parku pri domu upokojencev in ob avtobusni postaji...), manjši nakloni klančin, varovanja z ograjo, robniki, pravilno osvetljevanje, izogibališča.				OB						
Znižanje pločnikov na prehodih za pešce za nivojsko prečenje (npr. v Brežicah križišče Ceste svobode in Bizeljske ceste, Černelčeve in Maistrove ulice, Maistrove in Šolske ulice, pred železniško postajo na Cesti bratov Cerjak...).				OB, DRSI						
Znižanje robnikov ob začetku pešpoti znotraj stanovanjskih sosesk (npr. med Bizeljsko cesto in Šolsko ulico).				OB						
Odstranitev arhitektonskih ovir (npr. parkirana vozila v stanovanjskih soseskah, javna razsvetljava na pločniku v ulici Pod obzidjem).				OB						
Označitev s taktilnimi oznakami in zvočno signalizacijo za slepe in slabovidne.				OB						

KOLESARJENJE

Ukrep/Aktivnost	Ocena skupne vrednosti	Vir financiranja		Odgovornost	Čas izvajanja					
		OB	Drugi viri		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gradnja nove infrastrukture	**250.000**	**50.000**	**200.000**							
Gradnja manjkajočih površin za kolesarje na območju mesta Brežice.				OB,DRSI						
Gradnja lokalnega kolesarskega omrežja v zaledju.				OB,DRSI						
Umirjanje prometa in sprememba prometnih režimov za varno mešanje koles in motornih vozila na območju mesta Brežice (na primer Dobovska cesta-Cesta prvih borcev-Trg izgnancev-Černelčeva cesta-Pleteršnikova ulica-Maistrova ulica-Pod obzidjem...).				OB						
Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti kolesarjev	**20.000**	**6.000**	**140.000**							
Obnova obstoječih kolesarskih površin in prilagoditev nevarnih točk za kolesarje v mestu Brežice (previsoki robniki v križiščih, nevarni prehodi s kolesarskih stez na cesto – npr. Maistrova ulica, Bizeljska cesta, Cesta svobode, Cesta prvih borcev itd.).				OB, DRSI						
Kolesarska parkirišča	**10.000**	**3.000**	**7.000**							
Postavitev parkirišč za kolesa, (npr. stojala za kolesa, nadstrešnice) zlasti ob javnih objektih in na zaposlitvenih lokacijah v Brežicah kot so železniška postaja Brežice, avtobusna postaja Brežice, Gimnazija Brežice, Srednja ekonomska šola, občina in upravna enota, knjižnica, stadion, tržnica, mladinski center, pošta, Posavski muzej, dom upokojencev, pokopališče, bolnišnica, zdravstveni dom, Intermarket, Tuš center) ter na primerljivih lokacijah v ostalih naseljih.				OB						
Vzpostavitve avtomatiziranega sistema izposoje koles										
Ureditev večjih postajališč in avtobusne postaje Brežice s parkirišči za kolesa.				OB, lastnik avtobusne postaje Brežice						
Kolesarnice v blokovskih naseljih.				OB						
Izboljšanje privlačnosti kolesarjenja	**10.000**	**3.000**	**7.000**							
Kolesarska počivališča ob rekreacijskih poteh.				OB						
Označitev obstoječih kolesarskih povezav na terenu (šest tematskih kolesarskih poti).				OB						
Servisna stojala.				OB						
Števec kolesarjev v mestu Brežice.				OB						
Informativne table, spletne aplikacije in zemljevidi kolesarskih poti.				OB						
Kažipoti s časovnimi oznakami do središča Brežic, železniške in avtobusne postaje, gradu in drugih turističnih točk.				OB						

Legenda kratic:
OB - Občina Brežice
DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
SŽ - Slovenske železnice

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Ukrep/Aktivnost	Ocena skupne vrednosti	Vir financiranja		Odgovornost	Čas izvajanja					
		OB	Drugi viri		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Frekventnost in številčnost avtobusnih linij	**70.000**	**20.000**	**50.000**							
Izboljšanje frekvenc in/ali podaljšanje linij medkrajevnega avtobusa v ključne smeri, na primer proti Dobovi, Bizeljskem, Kozjanskem, Veliki Dolini, Krškem in Cerkljam ob Krki.				OB, avtobusni prevoznik						
Uvedba prevoza na klic v območja brez ustreznih povezav z javnim potniškim prometom.				OB						
Prilagoditev avtobusnih voznih parkov	**220.000**	**88.000**	**132.000**							
Postopna prilagoditev voznih parkov ter postajališč gibalno in senzorno oviranim osebam.				OB, avtobusni prevoznik	do leta 2022					
Postopna prilagoditev voznih parkov glede na okoljske standarde.				OB, avtobusni prevoznik						
Postopna prilagoditev voznih parkov za prevoz koles.				OB, avtobusni prevoznik						
Izboljšanje avtobusnih postajališč in postaj	**30.000**	**9.000**	**21.000**							
Postopno urejanje postajališč v skladu vsaj z minimalnimi standardi (talna oznaka, prometni znak).				OB						
Postopna ureditev vseh neurejenih postajališč v mestu Brežice in glavnih postajališč v ostalih naseljih z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi.				OB						
Podati pobudo lastnikom za prilagoditev avtobusne postaje Brežice in njene okolice gibalno in senzorično oviranim.				OB						
Integracija prometnih načinov	/									
Vključitev vseh trenutnih in bodočih prevoznikov v sistem enotne vozovnice Integrirani javni potniški promet.				OB, avtobusni prevoznik, SŽ						
Izboljšanje avtobusne povezave do železniške postaje Brežice.				OB, avtobusni prevoznik						
Izboljšanje železniškega prometa	/									
Pobuda Slovenskim železnicam za izboljšanje kakovosti železniških prevozov (npr. frekvenca, vozni park itd.).				OB						
Preveritev možnosti sodelovanja s Slovenskimi železnicami pri ureditvi železniške postaje (npr. kolesarnica, čakalnica za avtobus, parkirišče itd.)				OB, SŽ						

OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Ukrep/Aktivnost	Ocena skupne vrednosti	Vir financiranja		Odgovornost	Čas izvajanja					
		OB	Drugi viri		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Celovito urejanje parkiranja	**30.000**	**9.000**	**21.000**							
Vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja v mestu Brežice (parkirni standardi, navodila za izvedbo, preverjanje direktne in indirektne prometne obremenitve mestnega omrežja pri umeščanju novih dejavnosti v prostorskih aktih).				OB						
Sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike v mestu Brežice (npr. cena, časovne omejitve, število parkirnih mest, dimenzije, usklajevanje parkirne politike z lastniki večjih parkirnih površin, preučitev možnosti za sistem P+R na vzhodnem obrobju Brežic v svežnju ukrepov z ukrepom območja za pešce in vzhodne obvoznice).				OB						
Ureditev parkiranja v stanovanjskih območjih (preučitev možnosti uvedbe enosmernega režima s parkiranjem na ulici v Stari koloniji – Gubčeva, Cankarjeva, Župančičeva, Gregorčičeva ulica ter v soseski Trnje).				OB, lastniki zemljišč v stanovanjskih soseskah						
Poostren nadzor nad kršitvami parkiranja.				OB						
Ureditev parkirišča za avtodome.				OB						
Prilagoditev robnikov pločnikov ob parkiriščih za gibalno ovirane osebe.				OB						
Zagotovitev zadosti parkirnih mest za invalide.				OB						
Ukrepi celovitega umirjanja prometa	**80.000**	**50.000**	**50.000**							
Pilotna ureditev celovitega umirjanja prometa na širšem območju OŠ in vrtca Brežice in zdravstvenega doma (območje omejeno s Černelčevo cesto, Maistrovo ulico, Bizeljsko cesto in Jurčičevo/Vodnikovo ulico). Ukrep bi zajemal znižanje hitrosti motornega prometa na vseh ulicah v soseski na 30 km/h ali manj, preureditev uličnega prostora z zožitvami, mini krožišča, namenske prostori za parkiranje, hitrostne grbine, javno razsvetljavo, svetlobno signalizacijo v naseljih, enosmerne režime itd.).				OB						
Izvedba pilotnega projekta zaprtja dela starega mestnega jedra za motorni promet.				OB						
Umirjanje prometa v okolici ostalih osnovnih šol v občini.				OB						
Poostren nadzor nad prekoračenimi hitrostmi (zlasti v okolici šol in vrtcev).				OB						
Umestitev krožišča na Križanje med Črnelčevo ulico in Maistrovo ulico.				OB						
Razbremenitev cest s tovornim prometom	**100.000**	**50.000**	**50.000**							
Optimizacija dostave z uvedbo posebnega tovornega režima v sklopu ureditve starega mestnega jedra.				OB	do leta 2022					
Gradnja drugega industrijskega tira v Brezini.				OB, SŽ, zainteresirani vlagatelji...						
Omejitev tranzitnega prometa skozi mesto skladno z gradnjo vzhodne obvoznice.				OB						

Legenda kratic:
OB - Občina Brežice
DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
SŽ - Slovenske železnice

Ukrep/Aktivnost	Ocena skupne vrednosti	Vir financiranja		Odgovornost	Čas izvajanja					
		OB	Drugi viri		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Okolju prijazen promet	**30.000**	**15.000**	**15.000**							
Nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb.				OB						
Vzpostavitev omrežja električnih polnilnic.				OB						
Taxi služba	**500**	**250**	**250**							
Ureditev parkirnih mest za taksi službe v mestu Brežice.				OB						
Vzhodna obvoznica	**500**	**500**								
Izločanje tovornih vozil (parkiranje) na vpadnice na robu mesta (npr. Čatež, Šentlenart, Bukošek itd.).				OB, DRSI	odvisno od dinamike izvedbe državnega projekta					
Vezava gradnje obvoznice na zagotovitev kakovostnih kolesarskih in pešpoti.				OB, DRSI						
Vrbinska cesta severno od mesta Brežice	**/**									
Preveritev umeščanja trase.				OB, DRSI	odvisno od dinamike izvedbe državnega projekta					
Ukinitev nivojskih križanj cest in železnic.				OB, DRSI						
Register nevarnih točk v cestnem omrežju	**1.000**	**500**	**500**							
Vzpostavi se register nevarnih točk v cestnem omrežju				OB						

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Ukrep/Aktivnost	Ocena skupne vrednosti	Vir financiranja		Odgovornost	Čas izvajanja					
		OB	Drugi viri		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Prometno načrtovanje	**5.000**	**2.500**	**2.500**							
Vrednotenje in prenova Celostne prometne strategije vsakih pet let.				OB						
Ob pripravi prostorskih aktov naj se upoštevajo načela celostnega prometnega načrtovanja na način, da se povzamejo ukrepi, ki so vezani na prostorsko načrtovanje.				OB						
Vzpostavitev sistema spremljanje potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega potniškega prometa in voznikov) in učinkov investicij ter ukrepov.				OB						
Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost.				OB						
Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (zdravstveni dom in bolnišnica, šole, večja podjetja).				OB						
Sodelovanje pri EU projektih na temo trajnostne mobilnosti.				OB						
Projekti in študije	**20.000**	**6.000**	**14.000**							
Izdelava zasnove pilotnega projekta zaprtja dela starega mestnega jedra za motorni promet.				OB						
Aktivnosti za spodbujanje pešačenja med otroki (npr. skozi mobilnostne načrte in programi za varno pot v šolo: pešbus, bicivlak, prometna kača ipd.).				OB, vrtci in šole						
Preučitev možnosti za spremenjen prometni režim za pešce in kolesarje na odsekih trenutno odprtih za motorni promet.				OB						
Izdelava študije glede vzpostavitve avtomatiziranega sistema izposoje koles (upravičenost, možne lokacije).				OB						
Izdelava študije mestnega avtobusnega prometa (zajema upravičenost, postajališča, frekvenco, linije, ceno vozovnic, vozni park, možnost integracije sistemov javnega potniškega prometa (uskladitev voznih redov in linij avtobusnega in železniškega prevoza) in integracije šolskega prevoza v sistem rednega linijskega avtobusnega prevoza itd.) ter izvedba. Za vsako mestno linijo se načrtuje do enoletni pilotni projekt (čas trajanja pilotnega projekta se lahko prilagodi), ki je osnova za vzpostavitev nove linije. Ključne točke naj bi bile avtobusna postaja, železniška postaja in postajališče pri gimnaziji ter (Terme) Čatež.				OB, avtobusni prevoznik						
Izdelava študije lokalnih kolesarskih povezav v zaledju (tudi po nekategoriziranih poteh (poljske poti, makadami, javne poti)) npr.: Cerklje ob Krki-Krška vas-Terme Čatež-Grad Mokrice, Brežice-Trnje-Mostec-Dobova ob Savi, Brežice-Bukošek, Brežice-Gornji Lenart-Pohanca-Artiče-Dečno selo, Brežice-Krško…				OB						
Preučitev možnosti za okrepitev rečnega prometa pri Brodu na Mostecu.				OB						

Legenda kratic:
OB - Občina Brežice
DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
SŽ - Slovenske železnice

OZAVEŠČANJE IN IZOBRAŽEVANJE PREBIVALCEV

Ukrep/Aktivnost	Ocena skupne vrednosti	Vir financiranja		Odgovornost	Čas izvajanja					
		OB	Drugi viri		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Vsaj dve promocijski, izobraževalni in ozaveščevalni akciji letno na temo:	**10.000**	**3.000**	**7.000**							
pešačenja, kolesarjenja, javnega potniškega prometa, odgovorne rabe avtomobila, car sharinga, izdelave načrtov peš in kolesarskih poti do posameznih točk, varnosti v prometu, otrok in trajnostne mobilnosti ipd.				OB, zunanji izvajalci						

SKUPNE VREDNOSTI

Ocena skupne vrednosti ukrepov po akcijskem načrtu Celostne prometne strategije Občine Brežice je 2.067.000 eur na leto (za petletno obdobje), pri čemer je predviden delež iz občinskega proračuna 875.750 EUR letno (42,4% vse ocene), preostanek v višini 1.191.250 EUR letno (57,6% vse ocene) pa predstavljajo predvidena evropska ali državna sredstva, za katera bomo kandidirali (oz. sredstva drugih morebitnih razpisov). Ocenjena sredstva predstavljajo stroške dela, analiz, študij, raziskav, projektnih dokumentacij, investicij in vzdrževanja, izvajanja pilotnih projektov, postavitve naprav in opreme, obveščanja in ozaveščanja javnosti in promocije, tudi stroške urejanja lastniških stanj in podobno, kar je natančneje opisano v akcijskem načrtu. Po potrebi je možno zagotoviti tudi dodatno delovno mesto za čas izvajanja ukrepov po sprejetju Celostne prometne strategije, v kolikor bi Občina uspešno kandidirala na razpisih za sofinanciranje ukrepov. Pričakujemo, da bo izvedba ukrepov vplivala tudi na razvoj gospodarstva, predvsem turizma, ter da bo z izvajanjem ukrepov vzpodbujeno nastajanje novih delovnih mest.

Občinski delež v višini 875.750 EUR letno predstavlja povprečni seštevek skupne vrednosti proračunskih postavk za infrastrukturo (investicije v pločnike, kolesarske steze,...) in ostalih ureditev v prometu (urbana oprema, avtobusna postajališča, vzdrževanje, študije ipd.) zadnjih nekaj let, kar pomeni, da se vložek Občine v tovrstne dejavnosti ne povečuje glede na obstoječa predvidena sredstva. Se pa ta sredstva lahko »obogatijo« s sredstvi EU in RS, oziroma sredstvi morebitnih tematskih razpisov ter je na tak način možno izvesti več začrtanega iz akcijskega načrta.

9. VIRI IN LITERATURA

Pri izdelavi Celostne prometne strategije Občine Brežice so bili uporabljeni naslednji viri in literatura:

- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, december 2014
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, julij 2015
- Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost-smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012)
- Gradivo s seminarja za izdelovalce celostnih prometnih strategij (Ministrstvo za infrastrukturo in Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, oktober 2014)
- http://urban-transport-roadmaps.eu/ (orodje za strateško modeliranje v katerem so bili testirani scenariji)
- Regionalni razvojni program regije Posavje 2014-2020 (RRA Posavje, marec 2015)
- Občinski prostorski načrt občine Brežice (Locus d.o.o., Domžale, avgust 2014)
- Urbanistični načrti mesta Brežice, naselja Bizeljsko, naselja Dobova, naselja Cerklje Ob Krki (Locus d.o.o., Domžale, avgust 2014)
- Strokovne podlage za prostorsko umestitev kolesarskih povezav na območju hidroelektrarn Brežice in Mokrice ter na območju celotne občine Brežice (Omega Consult Ljubljana, maj 2008)
- Prometna študija Občine Brežice za potrebe izdelave prostorskih aktov Občine Brežice (UL, FGG, Prometno-tehniški inštitut, Ljubljana, februar 2008)
- Nevarni odseki šolskih poti učencev, katerih prebivališče je od osnovne šole oddaljeno manj kot štiri kilometre (Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Brežice, februar 1997)
- Videosnemanje kategoriziranih občinskih cest v Občini Brežice in zajem podatkov o oceni poškodo vanosti cest (DFG Consulting d.o.o., Ljubljana, avgust 2015)
- Državne kolesarske povezave Sava — Krka bike (D2, D5, G17, G19), strokovne podlage (BPI d.o.o., MB in ZMAS SI d.o.o., Brežice, september 2014)
- Študije variant prometne ureditve priključkov na Cesti svobode - osrednji del, prometna študija (UL, FGG, Prometno-tehniški inštitut, Ljubljana, november 2015)
- Kolesarski promet v Občini Brežice, Bypad, Bicycle policiy audit (UM, FG, Inštitut prometnih ved, ž Maribor, avgust 2009)
- Strategija razvoja in trženja turizma turistične destinacije Brežice za obdobje 20072013 (Zavod za podjetništvo in turizem Brežice, januar 2008)
- Priključevanje območja prostorske enote Marof-Karell na državno cesto R 1-219 na odseku 1242 Bizeljsko-Čatež v naselju Brežice – semaforizacija (Appia d.o.o., Ljubljana, marec 2004)
- Prometna študija Brežice (Omega Consult d.o.o., Ljubljana, september 1993 z novelacijami 1995 in 1997)
- Obdelava podatkov štetja prometa na lokalnih cestah v občini Brežice z oceno PLDP (Omega Consult d.o.o., Ljubljana, september 1997)
- SURS, Si-Stat podatkovni portal: http://pxweb.stat.si/pxweb/dialog/statfile2.asp
- Hanson, S. (1995). The Geography of Urban Transportation. New York: Guilford Press
- Košir, U., 2009. Analiza dostopnosti prebivalcev do javnih dejavnosti z avtobusnim potniškim prometom. Diplomska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, FGG, 72. str.
- Slovenska kolesarska mreža. Dostopno na spletnem naslovu: http://kolesarji.org/vsebine/kolesarska-infrastruktura
- Trajnostna mobilnost v praksi-zbornik dobrih praks (Inštitut za politike prostora, oktober 2016)
- Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva. Mobile2020. Dostopno na spletnem naslovu: http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_si/downloads/Mobile_prirocnik_small_01.pdf
- Navodila za projektiranje kolesarskih površin. Dostopno na spletnem naslovu: http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Stran_navodila_in_vzorci/kolesarji_prelom_web_06-2012.pdf
- Publikacija Okolje, promet in zdravje. Dostopno na spletnem naslovu http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/ETM_publikacija_2016.pdf
- Publikacija Mobiliziraj se-javni prevoz za vse. Dostopno na spletnem naslovu http://focus.si/files/Publikacije/mobiliziraj_se_JPP__.brosura_tisk.pdf
- Predlog za revitalizacijo javnega potniškega prometa v Sloveniji. Dostopno na naslovu http://www.focus.si/files/revitalizacija_javni%20prevoz_Vlacic_05032009_final.pdf
- AJPES, Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve. Dostopno na spletnem naslovu: http://www.ajpes.si/

10. PRILOGE

- Zloženka za odrasle
- Zloženka za otroke

celostna prometna strategija občine Brežice

Kaj je celostna prometna strategija?

Celostna prometna strategija - CPS je strateški dokument občine, s katerim Občina Brežice prispeva k urejanju prometa po načelih trajnostne mobilnosti, ki poudarja razvoj javnega potniškega prometa, peš prometa in kolesarjenja.

Kaj je trajnostna mobilnost in zakaj je pomembna?

Vodilo trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh občanov po mobilnosti/premikanju in obenem zmanjšati motorni promet. Temelji na večanju uporabe okolju prijaznih načinov premikanja, kot so hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa.

Z novimi prometnimi ukrepi želimo doseči zmanjševanje onesnaževanja okolja in porabe naravnih virov, prispevati k boljšemu zdravju vseh občanov ter spodbuditi razvoj gospodarstva.

savaprojekt krško

OBČINA BREŽICE

EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Samo za avto delamo 1/3 leta!

Primer izračuna uporabe avtomobila:

- strošek nakupa avtomobila	9.900 eur
- uporaba avtomobila	5 let
- vrednost avtomobila ob prodaji	4.500 eur
- letni strošek registracije	130 eur
- letni strošek zavarovanja avtomobila	260 eur
- letni strošek servisov	400 eur
- letni strošek menjave pnevmatik	300 eur
- letni strošek vinjete	110 eur
- letni strošek parkiranja	50 eur
- število prevoženih kilometrov	20.000
- povprečna poraba	5,5 l/100 km
- cena goriva	1,302 eur/l

Letni strošek avtomobila skupno znaša **3.760 eur (313 eur/mesec).** Slovenec s povprečno plačo 1.020 eur neto za svoj avto dela 3,69 meseca na leto, kar je več kot **9 delovnih dni na mesec** oziroma skoraj **2 dni na teden.**

Več informacij o CPS na www.brezice.si
Lahko nam pišite na teja.leben@brezice.si ali cps.brezice@savaprojekt.si

VIZIJA

Občina Brežice bo vzpostavila **uravnotežen prometni sistem,** ki bo zadovoljil potrebe občanov, podjetij in okolja. Privlačnost bivanja v občini bo zagotavljala z upoštevanjem **načel trajnostne mobilnosti**, ki v ospredje postavlja zmanjšanje uporabe avtomobila ter kot alternativo ponuja trajnosti prijaznejše potovalne navade: spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa.

celostna prometna strategija občine Brežice

KOLESARJENJE

Več prostora za ljudi
Kolo potrebuje do 12-krat manj prostora kot parkirano vozilo.

Hitro do cilja
Kolo je dobra alternativa uporabi avtomobila za krajše razdalje do 5 km.

Varčujemo denar
Kolo je dostopno širšemu krogu uporabnikov in ekonomično za vzdrževanje.

Zdrav duh v zdravem telesu in zdravo okolje
Kolesarjenje je odličen način, da v natrpanem urniku najdemo čas za gibanje.
Uporaba kolesa ohranja naš zrak čistejši in mesto bolj zeleno.

S kolesarjenjem ostajamo vitki
Ženska, ki tehta 55 kg, pri zmernem kolesarjenju v eni uri porabi približno 230 kalorij.

Kolesarjenje je bolj brezskrbno od vožnje z avtomobilom
S kolesarjenjem se izognete gneči na cestah, ni vam treba iskati parkirnega mesta.
Zagotavlja intenzivnejše in bolj zdravo doživljanje okolja.

HOJA

Hoja je temelj mobilnosti
Vsaka naša aktivnost se začne in konča s hojo.

Ne onesnažuje okolja
Za hojo potrebujemo le lastno energijo.

Pozitivno vpliva na zdravje
Zmanjšuje simptome depresije, znižuje krvni tlak, izboljšuje splošno počutje, zmanjšuje stres, zmanjšuje tveganja srčnih obolenj ipd.

Najbolj učinkovit način potovanja na krajše razdalje
Brez prometnih zamaškov, brez iskanja parkirnega mesta, največja svoboda mobilnosti.

Optimalna dostopnost
Do dva kilometra.

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Čistejši zrak
Uporaba javnega potniškega prometa vpliva na zmanjšanje izpustov CO2 ter zmanjšuje pritisk na okolje ter zdravje.

Manjši prometni zamaški, manj nesreč, manj stresa
Med potjo z javnim prevozom se lahko zaposlimo s prijetnejšimi mislimi, kot so prometni zastoji. Naš dan se lahko začne brez nepotrebnega stresa.

Večja varnost
Pot v šolo s sredstvi javnega prevoza je 7-krat bolj varna od vožnje z avtomobilom.

Javni prevoz nam vrača ulice
Javni prevoz zmanjšuje potrebo po novih parkiriščih in vedno širših cestah, ki požirajo otroška igrišča, parke, drevesa, pločnike, kolesarske steze, prostore za druženje.

Dostopen vsem
Javni prevoz preprečuje mobilnostno diskriminacijo in je cenovno ugodnejši od uporabe osebnega avtomobila.

Družaben prevoz
Možnost druženja med vožnjo.

savaprojekt krško

OBČINA BREŽICE

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BREŽICE

EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

S CPS dosegamo večjo varnost v prometu.

Občina Brežice pripravlja Celostno prometno strategijo (CPS), ki poudarja pešačenje, kolesarjenje, javni potniški promet ter zmanjšuje uporabo osebnih motornih vozil.

CPS upošteva trajnostno mobilnost.

Način potovanja	Intenzivnost onesnaženja pri prevozu ene osebe
osebni avtomobil	●●●●●●●●●●●●●●●●
vlak	●●●
avtobus	●●●
kolo	/
hoja	/

Vir: Trajnostna mobilnost - Priročnik za učitelje v srednjih šolah

Vreme - nadloga ali izziv?

Tudi v dežju, vetru in snegu se da hoditi in kolesariti. Le primerno se moramo opremiti:

- **topla oblačila in obutev (kapa, rokavice, vetrovka, bunda, škornji…)**
- **dežni plašč, dežnik**
- **rezervna oblačila**

Varnost v prometu

- Uporaba **čelade**, kadar smo na kolesu, rolerjih, rolki, skiroju…
- Za hojo in kolesarjenje uporabljamo za to namenjene površine **(pločniki, kolesarske steze ali poti)**
- Uporaba **odsevnikov** (trakovi, jopiči, rutke, kape in podobno) kadar hodimo ali se vozimo s kolesom in podobnimi prevoznimi sredstvi
- Uporaba **varnostnega pasu** v avtomobilu ali avtobusu
- Med premikanjem **ne uporabljamo telefonov** in ostalih elektronskih naprav

KAJ JE TRAJNOSTNA MOBILNOST?

Vodilo trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti/premikanju in obenem zmanjšati motorni promet. Temelji na večanju uporabe okolju prijaznih načinov premikanja, kot so hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa. Z novimi prometnimi ukrepi želimo doseči zmanjševanje onesnaževanja okolja in porabe naravnih virov, prispevati k boljšemu zdravju vseh ljudi ter spodbuditi razvoj gospodarstva.

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet vključuje različne oblike prevozov: avtobusni prevoz, prevoz z vlakom, ladijski prevoz, prevoz s taksijem in podobno. Kadar je učinkovit, lahko v kratkem času prepelje največ ljudi. Je dostopen za vse in rešuje veliko težav v prometu.

SKIRO, ROLKA, ROLERJI IN DRUGI NAČINI POTOVANJA

Rolke, rolerji in podobno so za trajnostno mobilnost zelo pomembni. Če se le da jih ob uporabi hoje, kolesa ali javnega potniškega prometa uporabljajmo čim več.

HOJA

Človek bi za hojo okoli sveta rabil 347 dni. V 20 minutah naredimo približno 2.000 korakov. Hoja zmanjšuje stres in pripomore k boljšemu učnemu uspehu.
En par športnih copat zdrži približno 800 km poti. Povprečna hitrost hoje je 5 km/h.

KOLO

Na svetu je več kot 1 bilijon koles, kar je dvakrat več kot je avtomobilov.
Na 1 parkirno mesto za avtomobil lahko parkiraš 10 koles.
Vzdrževanje kolesa v enem letu stane 20x manj kot vzdrževanje avtomobila.
Danes so vedno bolj popularna električna kolesa, ki olajšajo potovanje na daljše razdalje.

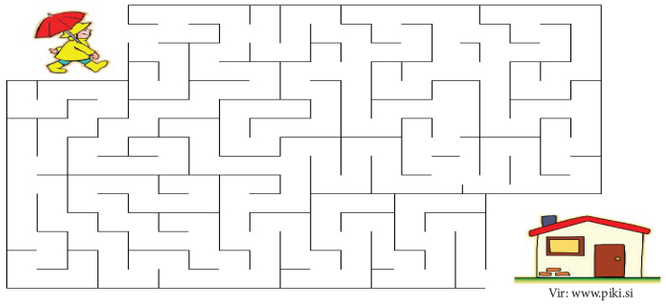
KAJ LAHKO SAM STORIM, DA BOM TRAJNOSTNO MOBILEN?

Izdelaj si urnik načinov potovanja na posamezne aktivnosti.

	PON	TOR	SRE	ČET	PET	SOB	NED
šola							
izvenšolske dejavnosti (glasbena šola, treningi, krožki)							
obisk prijatelja							
po opravkih							
drugo							

● kolo ● peš ● JPP

Poišči pot domov.



Vir: www.piki.si

OBLIKOVANJE:
Andrej Trošt

FOTOGRAFIJE:
Andrej Trošt
Dušan Blatnik
Nuša Vanič

TISK:
Forma Brežice d.o.o.

NAKLADA:
200 izvodov

KRAJ IN DATUM:
Krško, Brežice, maj 2017

EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

savaprojekt krško

EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OBČINA BREŽICE

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.