

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TREBNJE



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



OBČINA TREBNJE



Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TREBNJE



VSEBINA

Zaveza k trajnostni mobilnosti
/ stran 5

Pozitivni učinki celostnega
načrtovanja prometa
/ stran 9

Proces izdelave Celostne prometne strategije
/ stran 13

Stanje in ključni izzivi urejanja
prometa v občini Trebnje
/ stran 17

Vizija razvoja
/ stran 23

Pet stebrov celostnega načrtovanja prometa
/ stran 25

Akcijski načrt
/ stran 39

Viri in literatura
/ stran 47



Mobilnost je temeljni pogoj za kakovostno bivanje, premik k trajnostnim načelom pa med drugim prispeva tudi k boljši okoljski sliki. Zato je Občina Trebnje pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije in se v ta namen prijavila na javni razpis »Celostne prometne strategije«, ki je del Operativnega programa Evropske kohezijske politike. Priprava dokumenta Celostne prometne strategije Občine Trebnje je sofinancirana s strani Evropske unije, ki bo tudi v prihodnje namenila sredstva za izvajanje ukrepov s področja trajnostne mobilnosti.

V začetku sem se tudi sam spraševal, kaj bistvenega lahko s takim dokumentom storimo na področju urejanja prometa v občini? Kaj kmalu sem ugotovil, da je veliko stvari, ki jih lahko skupaj premaknemo, najprej predvsem tako, da spremenimo naše ustaljene navade v prometu in da vsak od nas razmišlja, kako izboljšati mobilnost in

uporabljati okoljsko sprejemljivejše načine mobilnosti.

V načrtovanje Strategije je bilo vključeno veliko število ljudi, tako preko anket in intervjujev, kot tudi sodelovanja na delavnicah, ali pri snovanju končnega dokumenta. Tudi pripravljalci Strategije so na podlagi analiz, ki so bile narejene, hitro ugotovili, da je osnova v spremembi navad, da pa je prav tako treba urediti mirujoči promet, omogočiti uporabo kolesarskih poti, pa tudi povečati uporabo vozil na alternativni pogon. Proces izdelave je trajal deset mesecev, zajemal pa je vse relevantne dejavnosti in dejavnike v naši občini. Ob tej priložnosti se vsem zahvaljujem za sodelovanje.

Občani ste kot ključne izzive urejanja prometa izpostavili:

- Nevarnosti za hojo in kolesarjenje zaradi neurejene infrastrukture in hitrosti vozil, zato malo ljudi hodi in kolesari.
- Premajhen delež uporabe

javnega potniškega prometa.

- Središče mesta je večinoma namenjeno avtomobilom namesto ljudem.

Prav je, da se vsak posameznik poskusi obnašati čim bolj trajnostno in da opravi poti, ki so krajše peš, s kolesom ali na drugi strani, da razmišljamo o uporabi energetske sprejemljivejših pogonskih derivatov. Zelo pomembna je tudi uporaba javnih prevoznih sredstev. Kot skupnost pa moramo razmišljati tudi o mobilnosti najšibkejših, torej otrok in starejših občanov, ki si sami ne morejo zagotavljati prevoza za opravljanje nujnih opravkov.

Torej, na nas vseh je, da s potrpežljivostjo in odobravanjem sprejemamo uvajanje sprememb, ki bodo sledila v prihodnjih letih in svoj življenjski stil prilagodimo novim razmeram. To bo vsem skupaj prineslo boljše življenjske pogoje.

Alojzij Kastelic,
župan Občine Trebnje

1

ZAVEZA K TRAJNOSTNI MOBILNOSTI



“Odločitev, da se bomo vozili z avtomobilom, ima več posledic. Zmanjšuje razvoj javnega prevoza in priložnosti za kolesarjenje ali hojo. To je slabo tudi za naše zdravje.”

Občina Trebnje je z namenom uvajanja dolgoročnih in trajnostnih rešitev na področju urejanja prometa pristopila k projektu izdelave Celostne prometne strategije (v nadaljevanju: strategija). Cilj strategije je vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, ki bo izboljšal prometno varnost, zmanjšal onesnaževanje in povečal učinkovitost javnega potniškega prometa. Celostno urejen promet prinaša izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in boljše možnosti občine za uspešen razvoj.

Celostno načrtovanje pomeni nov pristop k načrtovanju prometa. Poudarek je na trajnostni mobilnosti, od tradicionalnega načrtovanja prometa pa se razlikuje po tem, da upošteva gospodarske, socialne in okoljske vidike razvoja. Osrednji cilji strategije so boljša dostopnost in mobilnost prebivalcev ter višja

kakovost bivanja. V nasprotju s tradicionalnimi načini priprave projektov za urejanje prometa strategija predstavlja okvir, osredotočen na javni interes in ne na interes kapitala, ki ima vse prepogosto slabe dolgoročne učinke.

Izkušnje uspešnih evropskih mest kažejo, da se je z izzivi prometa pomembno ukvarjati. Priprava strategije temelji na izkušnjah dobrih praks iz evropskih in drugih mest, ki kažejo na pomen celostnega načrtovanja prometa za uspešen razvoj, zadovoljstvo ljudi in za kakovost okolja. V središče postavlja ljudi, zato so imeli tudi pri pripravi te strategije pomembno vlogo občanke in občani, saj se kot pešci, kolesarji, uporabniki javnega potniškega prometa ali vozniki pogosto soočajo z različnimi prometnimi izzivi, s svojim znanjem in z izkušnjami pa lahko bistveno pripomorejo k iskanju ustreznih rešitev.

Vključevanje javnosti je imelo pri pripravi strategije pomembno vlogo. Odločanje o prihodnjem razvoju je zaradi vključevanja javnosti v pripravo strategije bolj transparentno, zaradi vključenosti različnih akterjev se v ospredje postavlja javni interes, rešitve pa so usklajene in tudi bolje sprejete med širšo javnostjo.

Občina je sredstva za izdelavo strategije pridobila na javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, različna sredstva za sofinanciranje ukrepov za trajnostno mobilnost pa bodo za občine s sprejeto strategijo na voljo tudi v prihodnje.

Pri pripravi strategije, ki je potekala deset mesecev, so bile upoštevane Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, 2012).

STRATEGIJA KOT IZHODIŠČE ZA IZVAJANJE

Za prihodnji razvoj mobilnosti v trajnostno smer je priprava strategije ključnega pomena. Strategija je občinski strateški dokument, ki celovito ureja lokalni promet in ki je pripravljen za celotno območje občine. Čeprav je namenjena predvsem reševanju prometnih izzivov v strnjenih urbanih naseljih, dokument naslavlja tudi problematiko zalednih naselij, predvsem pa upošteva tudi povezanost občine s sosednjimi občinami na regionalni ravni, saj se lahko le tako promet uredi celostno. Občina želi, da bi bila strategija dokument, ki je daljnoviden, pa vendar dosegljiv in realen, da bo vodil v izvedljive ukrepe.

Strategija vključuje analizo prometnih izzivov in priložnosti, vizijo razvoja prometa v

prihodnosti, strateške cilje in prioritete stebre, ki določajo ključna področja ukrepanja in konkretne ukrepe. Pomemben del strategije je akcijski načrt, v katerem so opredeljeni kratkoročni ukrepi do leta 2021 z vidika potrebnih sredstev, terminskega načrta izvedbe in odgovornosti za izvajanje. Strategija vključuje merljive cilje in kazalnike, ki bodo omogočili spremljanje uspešnosti izvajanja strategije v prihodnosti.

Premik k trajnostni mobilnosti in zaveza za resnično izvajanje zastavljene strategije pa nista le v rokah občine. Prav vsi udeleženci v prometu tvorijo prometne razmere, zato imajo tudi občani in občanke Trebnjega pri izvajanju strategije, predvsem pri spremembah potovalnih navad, še posebej pomembno vlogo.



2

POZITIVNI UČINKI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA



Celovito načrtovanje prometa pomeni nov pristop urejanja prometa, ki se v marsičem oddaljuje od tradicionalnega načrtovanja prometa. Sloni na trajnostnih načelih urejanja prostora, in sicer ob hkratnem zagotavljanju razvoja poudarja pomen kakovosti bivalnega okolja in skrbi za vključenost različnih socialnih skupin. Posledica je učinkovit in hiter promet s hkratnim minimalnim negativnim vplivom na okolje in naše zdravje.

Izkušnje nekaterih slovenskih občin, ki so že stopile na pot celostnega načrtovanja prometa, predvsem pa številni uspešni primeri iz tujine kažejo na pomembne pozitivne učinke, ki jih tak nov pristop prinese k razvoju občine. Boljša dostopnost, pozitivni učinki na kakovost bivanja in zdravje ljudi, ugodni gospodarski pogoji za razvoj, za okolje prijaznejše tehnologije pripomorejo k uspešnejšim lokalnim skupnostim.

Celostne prometne strategije prometnih težav ne rešujejo več z vidika zmogljivosti infrastrukture in storitev. Ključni preobrat je v izhodišču, da mora za doseganje večjega trajnostnega učinka razvoj

prostora in prometnic določati količino in pretočnost prometa in ne nasprotno. V ta namen se načrtovanje začne z analizo, kaj želi občina doseči, šele nato pa se začne iskati primerne ukrepe za doseganje teh ciljev. Najprej se preveri mehke ukrepe, ki ne vključujejo gradnje, če ti ukrepi ne rešijo težav zadovoljivo, pa se iščejo infrastrukturne rešitve.

Koristi naprednih prometnih sistemov se kažejo v boljših življenjskih pogojih (boljše kolesarske in peš povezave, dobro delujejo javni promet, več zelenih in odprtih površin, namenjenih druženju in preživljanju prostega časa) in izboljšanju kakovosti življenja, boljšem zdravju prebivalcev in v izboljšanju ekonomske slike območja.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Težave se rešuje z novo infrastrukturo.	Infrastruktura predstavlja le enega izmed mogočih načinov reševanja težav.
Odločanje poteka v zaprtem krogu strokovnjakov in predstavnikov občine oziroma države.	Odločitve se sprejemajo ob posvetovanju oziroma sodelovanju s prebivalci.
Bistveni cilj načrtovanja je zagotoviti hitrost in pretočnost, predvsem za avtomobilski promet.	Bistveni cilj je ljudem zagotoviti boljšo dostopnost in tako izboljšati kakovost bivanja.
Načrtuje se predvsem večje in dražje investicijske projekte.	Načrtuje se stroškovno učinkovito na način vpeljevanja postopnih izboljšav.
Načrtovanje je domena prometnih inženirjev.	V načrtovanje se vključujejo različne stroke in sektorji pa tudi javnost.
Izvedba posameznih projektov, ki redko temelji na skupni strateški presoji.	Izvedbe temeljijo na strateški presoji, ki je osredotočena predvsem na to, ali so projekti usklajeni z zastavljenimi cilji.

**Prirejeno po Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012).*

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA PRINAŠA KORISTI

Izvajanje in upoštevanje strategije pomeni začetek razvoja lokalnega prometa v smer, ki vodi do prijetnega mesta, polnega uličnega vrveža, z dobro razvitim, s hitrim in z učinkovitim javnim prometom na račun bolj izkoriščenih prometnih površin, čistejšega okolja, manj hrupa in večje prometne varnosti. Učinki, ki jih imajo ureditve prometa na lokalnih ravneh, sežejo na različna področja, predvsem na okolje, počutje in na zdravje, posredno pa kakovostno urejen promet in javni prostori, namenjeni pešcem, bistveno povečujejo varnost in zmanjšujejo število nezgod.

Celostno načrtovanje prometa ima naslednje koristi:

Boljša kakovost bivanja

Načrtuje se prednostno za ljudi in ne za avtomobile in promet. Ureja se kakovostni javni prostor, izboljšuje se varnost za vse udeležence.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Zmanjšuje se količine toplogrednih plinov, prebivalce se spodbuja k aktivnemu gibanju po vsakodnevnih poteh.

Izboljšana mobilnost in dostopnost

Zagotavlja se dobro dostopnost do različnih storitev za vse prebivalce.

Celostna obravnava mobilnosti

Načrtovanje vključuje različne oblike mobilnosti in se ne osredotoča le na nekatere.

Vključenost javnosti v procese odločanja

Javnost sodeluje pri odločitvah pa tudi pri izvajanju strategije.

Zagotavljanje trajnostnega razvoja

Usmerja se v ravnotežje med gospodarskim razvojem, kakovostjo okolja in socialno enakostjo.

Presojanje dolgoročnih učinkov stroškov in koristi urejanja prometa

Dolgoročni učinki imajo prednost pred kratkoročnimi koristmi.



3

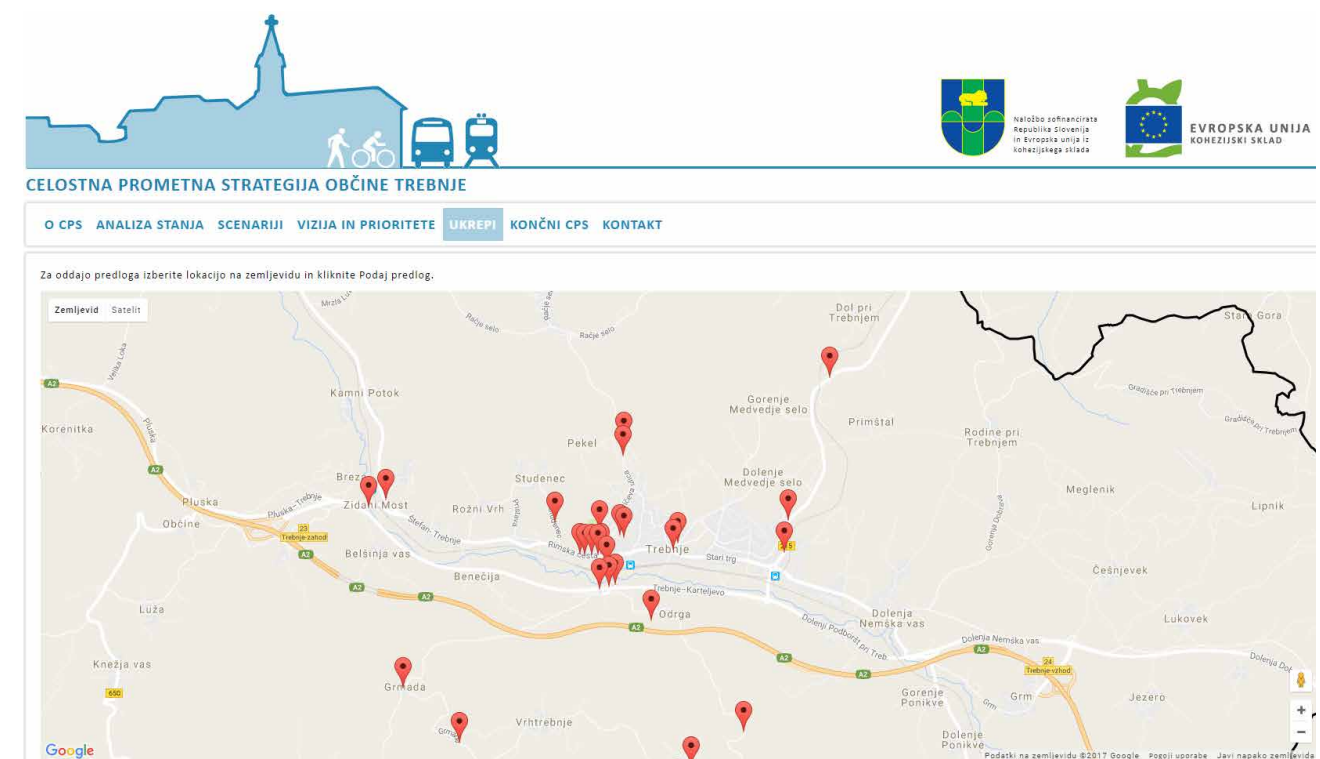
PROCES IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE



Vključevanje javnosti je ena izmed pomembnih novosti priprave Celostnih prometnih strategij. Občani in občanke Trebnjega pa tudi drugi lokalni akterji, podjetniki, zaposlovalci, predstavniki javnih ustanov, občinske uprave, krajevnih

skupnosti, vrtci in osnovne šole so imeli številne možnosti sodelovanja pri pripravi strategije. V desetih mesecih, kolikor je trajala priprava strategije, so bile izvedeni: 4 javne razprave, 3 delavnice, 1 dogodek na prostem, javnomnenjska anketa, več kot 20

poglobljenih intervjujev, več kot 80 intervjujev, izvedenih v javnem prostoru, ter spletni vprašalnik za preverjanje ciljev. Za pripravo strategije je bil oblikovan poseben spletni portal (<http://cpstrebnje.projekti.si/o-cps>).



Spletni portal (<http://cpstrebnje.projekti.si/ukrepi>)

Prednosti in pomeni vključevanja javnosti v pripravo strategije so večplastni. Po eni strani načrtovalcem omogočajo pridobivanje podatkov o specifičnih značilnostih lokalnega prometa, saj so podatki, pridobljeni od tistih, ki kraj poznajo iz vsakdanjega življenja, nenadomestljivi. Po drugi strani pa sodelovanje z javnostjo prispeva k legitimnosti strategije, ker odraža mnenja, želje in izzive, ki jih izražajo lokalni prebivalci in drugi akterji. Znano je, da če so prebivalci v pripravo strateških dokumentov vključeni že v zgodnjih fazah, bolje razumejo kontekst in temelje ukrepov ter namene in cilje, ki se jih z ukrepi zasleduje, posledica pa je večja naklonjenost ukrepom, vključenim v strategijo.

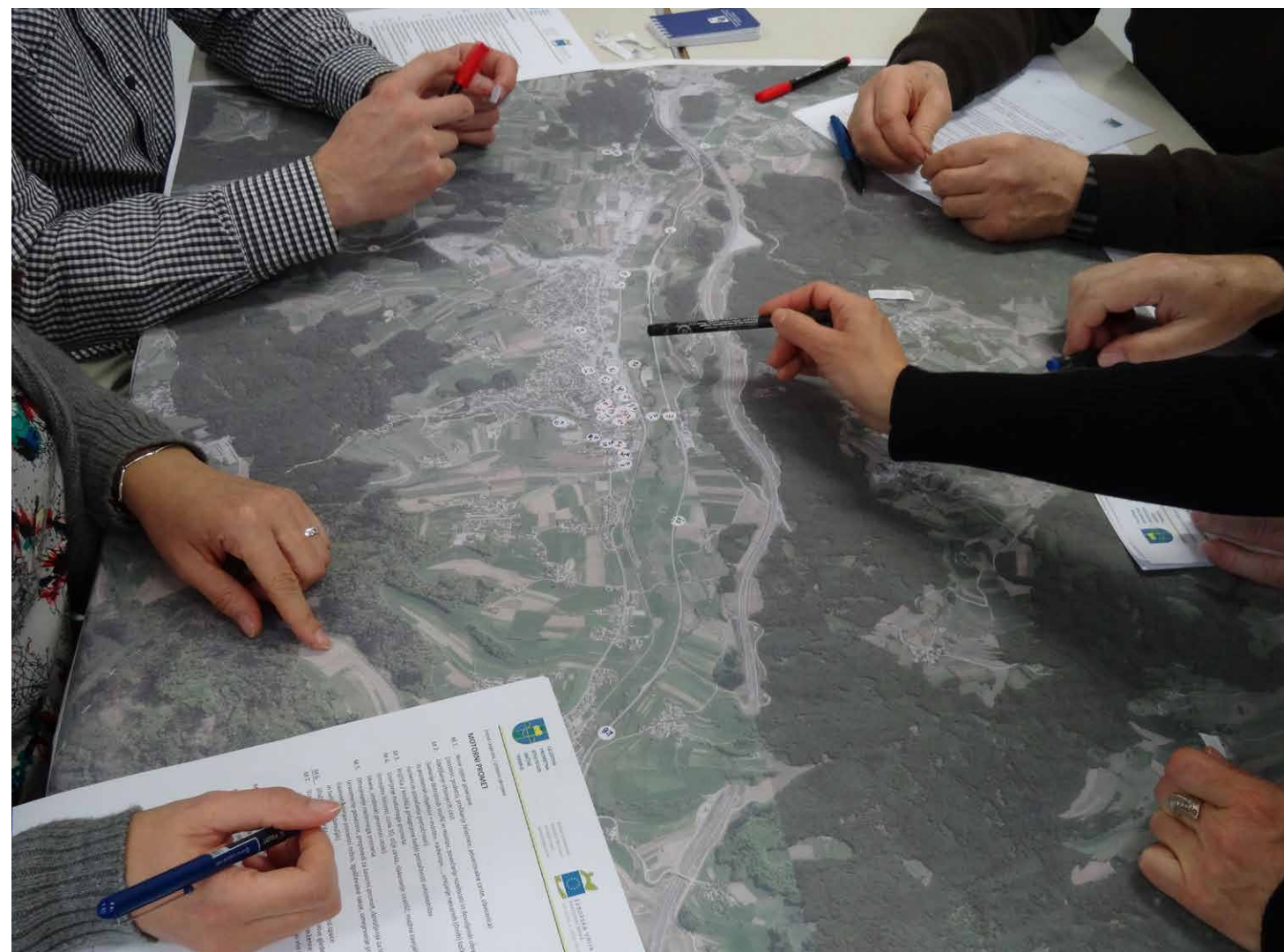
Proces oblikovanja celostnih prometnih strategij uveljavlja novo prakso pri načrtovanju, saj je bilo izpeljanih več participativnih praks z množico akterjev iz različnih krajev. Nadvse pomembno je,

da tudi izvajanje strategije v prihodnosti ljudem pokaže, da ima njihovo vključevanje v tak proces določen vpliv na urejanje prometa. Uspešnost praks vključevanja javnosti se namreč na splošno meri po stopnji upoštevanja želja vključenih (Arnstein, 1969). Pri oblikovanju celostne prometne strategije smo tako ob ustrezni strokovni presoji poskušali po najboljših močeh upoštevati želje lokalne skupnosti.

Zgodnejše faze priprave strategije so obravnavale analizo stanja, predvsem pa izzive na področju prometa. Prva javna razprava je bila namenjena evidentiranju ključnih problemov z vseh področij mobilnosti – hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa pa tudi mirujočega in motornega prometa. Izkazala se je želja udeležencev po izboljšanih pogojih za trajnostno mobilnost, saj se je kar 73 % izpostavljenih izzivov nanašalo na področja hoje, kolesarjenja in javnega potniškega

prometa. Vzporedno so potekali intervjuji z akterji in intervjuji v javnem prostoru, ki so odkrivali poglobljen pogled na značilnosti prometa v kraju. Druga javna razprava je bila namenjena izbiri strateških ciljev. Na teh temeljih je bila organizirana delavnica za pripravo vizije ter s pomočjo različnih podatkov in deležnikov oblikovana vizija razvoja, obravnavana na tretji javni razpravi. Na podlagi zastavljenih strateških ciljev in vizije so bili oblikovani operativni cilji, na katerih so bili utemeljeni tudi ukrepi. Predloge podrobnih ukrepov za izboljšanje trajnostne mobilnosti so imeli udeleženci zadnje javne razprave ter obiskovalci spletnega portala. Z namenom vključevanja čim širše javnosti v proces izdelave strategije smo stališča javnosti preverjali še z javnomnenjsko anketo, ki je omogočila kvantitativno analizo večjega števila podatkov (anketo je ustrezno rešilo več kot 200 občanov Trebnjega).

“Sodelovanje z javnostjo prispeva k legitimnosti strategije, ker odraža mnenja, želje in izzive, ki jih izražajo lokalni prebivalci in drugi akterji.”



4

STANJE IN KLJUČNI IZZIVI UREJANJA PROMETA V OBČINI TREBNJE



“Središče Trebnjega obiše večina anketiranih (69 %) zelo pogosto – nekajkrat tedensko, vendar pa se jih večina (68 %) v središče Trebnjega pripelje z osebnim avtomobilom, sami ali kot sopotniki v avtomobilu.”

Občina Trebnje je del osrednje Slovenije, natančneje srednje Dolenjske. Ima ugodno prometno lego, saj skozi občino Trebnje potekajo daljinska železniška povezava nacionalnega pomena (Ljubljana–Trebnje–Novo mesto), regionalna železniška povezava (Trebnje–Sevnica) in daljinska cestna povezava mednarodnega pomena (Ljubljana–Novo mesto–Brežice–Zagreb), ki je del mediteranskega evropskega koridorja Ten-T. Ne glede na ugodno lego ob železniški progi in možnosti vzpostavitve dobrih avtobusnih povezav pa je večina prevoza še vedno vezana predvsem na osebni motorni promet.

Glavno povezavo občine Trebnje s preostalimi regijskimi središči (Ljubljana, Novo mesto) predstavlja avtocestna povezava, ki povezuje Ljubljano z Obrežjem. Avtocestna povezava je bila končana v letu 2010 in od takrat prevzema ključno vlogo pri mobilnosti občanov Trebnjega. Promet po avtocesti skozi leta narašča; vsako leto ga je za približno 5 % več, v letu 2015 pa je avtocestne odseke v občini Trebnje dnevno prevozilo od 21.000 do 27.000 vozil.

Poleg avtocestnega koridorja poteka skozi občino Trebnje tudi nekaj regionalnih državnih cestnih povezav. Te povezave skupaj z avtocesto predstavljajo hrbtenico prometnega omrežja v občini in glavne povezave z okoliškimi občinami ter regionalnimi središči. Prometa na teh cestah ni veliko; še največ vozil uporablja cesto Trebnje–Mirna in staro hitro cesto (Pluska–Trebnje), kjer število doseže od 5.000 do 7.000 vozil dnevno. Čeprav prometa na cestah ni veliko, pa je ta od leta 2010 v porastu, število vozil pa se je na cestah v petih letih povečalo za približno 17 %.

Problemi v povezavi s prometnimi ureditvami, ki jih

zaznavajo občani Trebnjega, so v veliki meri vezani predvsem na slabo delujoč javni potniški promet, na pomanjkanje varnih poti za kolesarjenje in hojo, pomanjkanje parkirišč za prestopanje in preobremenjenost središča Trebnjega z motornimi vozili v prometnih konicah. Strategija si bo zato prizadevala za izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost, predvsem izboljšanje delovanja javnega prevoza z združevanjem železniške in avtobusne postaje z intermodalno točko, ter umejevanje motornega prometa v središču. Posebno pozornost se bo namenilo najranljivejšim uporabnikom, otrokom, starostnikom in osebam z oviranostmi.



KLJUČNI IZZIVI UREJANJA PROMETA V TREBNJEM

Nevarni pogoji za hojo in kolesarjenje zaradi neurejene infrastrukture in hitrosti vozil

Večje količine in prevelike hitrosti motornih vozil pa tudi pomanjkljiva infrastruktura ogrožajo varno pešačenje in kolesarjenje. Kaže se preobremenjenost mestnega jedra z motornimi vozili, predvsem v prometnih konicah. Kljub preusmeritvi tranzitnega (predvsem tovarnega) prometa na regionalno cesto je v prometnih konicah v mestnem jedru še vedno velika koncentracija motornih vozil. Tranzitni tovarni promet skozi središče je sicer prepovedan, osrednja cesta pa se občasno že zapira za prireditve, vendar je osrednja mestna cesta še vedno v veliki meri največkrat uporabljena pot v smeri vzhod–zahod. Dodatne nevarnosti predstavljajo dotrajane lokalne in regionalne ceste in nekatere mestne ulice oziroma poti v vaseh. Hoja in kolesarjenje torej nista varni zaradi neustrezno urejenih oziroma pomanjkljivih površin, ampak sta pešačenje in kolesarjenje neprijetna tudi zaradi onesnaženega zraka z izpuhi motornih vozil in hrupa v mestnem jedru. Poleg neustreznih

prostorskih pogojev pa k nevarnim razmeram prispevajo tudi udeleženci v prometu z neustreznimi prometnimi navadami. Večkrat so na primer zaznane prekoračitve hitrosti, izstopajo kršitve v območju pri Euroteku (Bič) in v okolici osnovnih šol (Trebnje in Veliki Gaber). Pri OŠ Trebnje intervjuvanci poudarjajo, da vozniki avtomobilov v jutranjem času uporabljajo tudi intervencijsko površino in tako ogrožajo pešce. Podobno velja tudi za parkirišče pred CIK, kjer vozniki avtomobilov ovirajo oziroma ogrožajo pešce.



“Največ vprašanim, kar 78 %, se zdi pri načrtovanju prometa najpomembnejše upoštevati varnost ljudi.”



“65 % vprašanih bi bilo prevoz z osebnim avtomobilom do drugih mestnih središč pripravljenih nadomestiti z javnim potniškim prometom, če bi bil ta hitrejši, 49 % pa tudi, če bi jim ustrezala ura prevoza, oziroma 35 %, če bi bil ta na voljo.”

Malo ljudi uporablja javni potniški promet

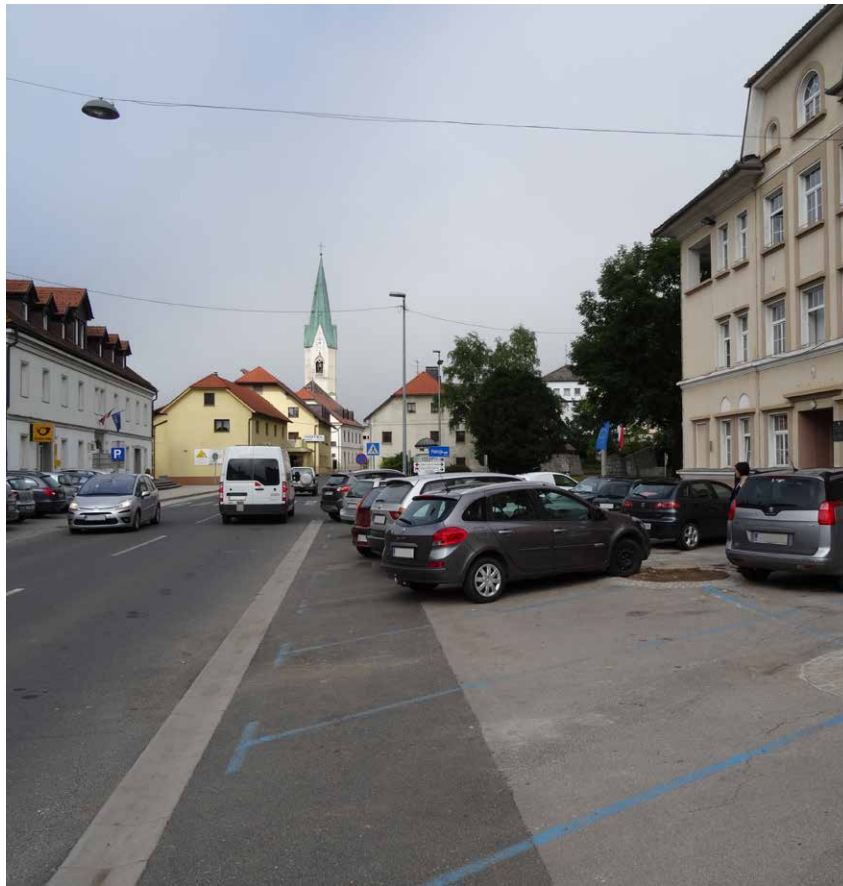
Največ vprašanih v anketi za svoje vsakodnevne poti po občini in zunaj nje uporablja osebni avtomobil. V središče Trebnjega se pripelje z avtomobilom kar 68 % vprašanih. Tudi v sosednja središča se večina anketiranih pripelje z avtomobilom – v Žužemberk 53 %, Sevnico 53 %, Ljubljano 90 %, v Novo mesto pa kar 95 % vprašanih. Zelo malo jih za obisk teh krajev uporablja javni potniški promet, še največ v Ljubljano, in sicer samo 4 % vprašanih. Poglavitni razlogi za slabo koriščenje

javnega potniškega prometa, ki jih uporabniki največkrat navajajo, so: neobstoječe avtobusne povezave med večjimi naselji v občini, dotrajana železniška povezava in zastareli vlaki, katerih posledica je nekakovostno in časovno predolgo potovanje ter pomanjkanje parkirišč v bližini železniške in avtobusne postaje. Pomanjkljive so informacije o prevozih – voznih redih na avtobusnih postajališčih, pomanjkljive pa so tudi možnosti za prevoze občanov, ki ne uporabljajo osebnih vozil, predvsem do vsakodnevnih storitev (zdravstveni dom, trgovina itn.). Intervjuji kažejo, da šolski prevozi delujejo

precej dobro in prepeljejo kar nekaj učencev. Pri tem se šolski prevozi ne koristijo kot javni prevozi. Uporabniki tudi ocenjujejo, da obstoječi javni prevoz v tem trenutku ni dobra alternativa osebnemu avtomobilu, vendar se vsaj železniški javni promet dolgoročno kaže kot zanimiv način javnega prevoza. Iz intervjujev sklepamo, da javni potniški promet še največ uporabljajo mladi za obisk izobraževalnih ustanov v večjih središčih (Ljubljana, Novo mesto, Ivančna Gorica). Z javnim potniškim prometom je trenutno nezadovoljnih 55 % vprašanih v anketi.

Javni prostor v središču naselja je večinoma namenjen avtomobilom namesto ljudem

Središče Trebnjega je lahko dostopno z osebnim avtomobilom. Tudi parkirišča, ki so urejena tako, da zasedejo večino odprtih površin v naselju, zagotavljajo občanom predvsem dober dostop z avtomobili, vendar ureditve, ki so namenjene predvsem avtomobilom in ne pešcem ter kolesarjem, odvrčajo ljudi od vsakodneвне hoje in kolesarjenja, saj se v javnem prostoru ne počutijo varno in udobno. Netrajnostne navade prebivalcev kot posledica načrtovanja javnega prostora je mogoče z ureditvami, ki so bolj po meri ljudi kot po meri avtomobilov, spremeniti. S površinami, urejenimi za ljudi, prispevajo k občutku prijetnosti in živosti kraja. Cilj občine je, da bi se večji del središča mesta Trebnje razbremenil prometa in parkiranih vozil ter namenil pešcem pa tudi prijetnemu javnemu prostoru, parkiranje pa bi zagotovili na za to primernejših mestih, na primer v podzemnih garažah oziroma parkiriščih »Parkiraj in se pelji« (v nadaljevanju P&R). Dodatno zadrego z mirujočim



prometom predstavljajo tudi zaposleni, ki na delo potujejo v druge kraje. Različna območja v središču in zunaj središča tako večji del delovnega dne zasedajo avtomobili. Težave s takšnim parkiranjem so tudi na nekaterih lahko dostopnih in neurejenih zbirnih točkah državnega cestnega omrežja (npr. pod mostovi).

“38 % vprašanih podpira, da naj bo cilj načrtovanja prometa čim več prijetnih javnih prostorov po meri človeka.”

Malo ljudi hodi in kolesari

Netrajnostne navade prebivalcev, premalo pešačenja in kolesarjenja so v Trebnjem povezani z neurejenimi površinami za pešce in kolesarje (nepovezanost teh površin, kar je posebej pereče v povezavi z varnimi potmi v šolo, oziroma pomanjkanje teh površin predvsem med primestnimi naselji in mestom). Površine, ki ne zagotavljajo varnih in prijetnih dostopov vsem, tudi starejšim, otrokom, gibalno oviranim in drugim osebam z oviranostmi, odvrčajo ljudi od hoje in kolesarjenja. V službo se z avtomobilom (sami ali kot sopotniki) na primer pripelje kar 71 % vprašanih v anketi.

Kar nekaj intervjuvanih je izrazilo določeno skrb nad ogroženostjo pešcev. Predvsem sta bila poudarjena neustrezna urejenost ter pomanjkanje prehodov in pločnikov. Intervjuji kažejo, da je pešačenja v Trebnjem sorazmerno malo; obiskovalci in zaposleni v javnih ustanovah do teh ustanov prihajajo z avtomobilom, tudi tisti, ki sicer bivajo v bližini. Množična uporaba avtomobilov predstavlja grožnjo za pešce – to velja predvsem za okolico šol, vrtcev in drugih ustanov.

V Trebnjem je tudi kolesarjenja zelo malo; večina intervjuvanih prebivalcev navaja, da je kolesarjenje nevarno, saj kolesarskih stez skoraj ni in upajo na nove, urejene kolesarske povezave. Predvsem mladi poudarjajo pomen in potencial kolesarjenja, saj pogosto nimajo vozil ali izpita oziroma nočejo voziti avtomobila (npr. v nočnem času). Kot glavno kolesarsko smer, na katero se lahko navezuje sekundarno kolesarsko omrežje, velja poudariti prometnice v smeri vzhod–zahod, ki bi lahko prevzele turistično-rekreativno kolesarjenje in tudi določen del dnevnih poti v službo, šolo ali po opravkih.

“55 % vprašanih navaja, da poti na krajših razdaljah (do 1 km) že zdaj opravljajo peš in ne z avtomobilom. 37 % vprašanih pravi, da bi namesto prevoza z avtomobilom poti na kratkih razdaljah opravili peš, če bi bile te bolj urejene (široki pločniki, boljša osvetlitev).”



5

VIZIJA RAZVOJA



“Trebnje bo s premišljenim in trajnostnim načrtovanjem prometa postalo občina, v kateri bo vsakodnevno pešačenje in kolesarjenje varno in prijetno. Veliko pozornosti bomo posvečali boljšim prometnim povezavam tako znotraj občine kot tudi s pomembnejšimi regionalnimi središči ter tako prispevali k boljšim pogojem za bivanje in razvoj gospodarstva. Aktivno bomo pristopili k izboljšanju javnega potniškega prometa ter stremeli k hitrim in h kakovostnim avtobusnim in železniškim povezavam znotraj občine in s pomembnejšimi regionalnimi središči. S tem bomo prispevali k spreminjanju potovalnih navad in manjši uporabi avtomobila.

Središče Trebnjega bo oblikovano po meri človeka. Poudarek bo na urejanju kakovostnega javnega prostora za pešce in kolesarje, raznovrstne dejavnosti pa bodo v Trebnje privabliale ljudi s celotnega območja občine in širše.

Trebnje bo občina z varnimi in zdravimi pogoji za bivanje, z visoko stopnjo socialne vključenosti posameznikov in skupin, kar bo zagotavljalo prijetno in kakovostno življenje vseh prebivalcev.”

Vizija skupnega razvoja prometa v občini Trebnje izhaja iz izvedenih javnih razprav, delavnic, intervjujev in anket. Vizija prometnega razvoja je podlaga za dolgoročno in trajnostno načrtovanje prometa v občini Trebnje. Poudarek vizije razvoja prometa temelji na zagotavljanju optimalnih pogojev za mobilnost in dobro povezanost občine, pa naj bo to z uporabo trajnostnih oblik osebnega prevoza, uporabe javnega potniškega prometa ali kolesarjenja in pešačenja. Urejanje trajnostne mobilnosti pa vizija neločljivo povezuje tudi z razvojem na nekaterih drugih pomembnih in s prometom povezanih področjih, kot so urejen in udoben javni prostor, regionalno povezovanje in visoka stopnja socialne vključenosti.

6

PET STEBROV CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA



Izhodišča za načrtovanje trajnostne mobilnosti v občini, izhajajoč iz obstoječega stanja in ugotovljenih izzivov, se nanašajo na vse vrste mobilnosti, cilj pa je predvsem izboljšati dostopnost in urejati prostor po meri ljudi. Največ pozornosti se tako namenja zagotovitvi varnosti v prometu za vse udeležence, predvsem za ranljivejšo skupino (otroke, starostnike in osebe z oviranostmi). To je mogoče doseči z novimi in izboljšanimi ureditvami za pešce, predvsem v bližini javnih ustanov. Več pozornosti bo treba nameniti tudi izboljšanim pogojem za kolesarjenje po vsakodnevnih opravkih. Urediti je treba poti v naseljih in med naselji (npr. v smeri Temeniške doline, na katero bi se lahko navezovala druge kolesarske povezave) z vso spremljajočo infrastrukturo. Na področju javnega prometa je treba vzpostaviti dobro delujoč sistem potniškega prometa, ki bi pokrival zaledje občine in omogočal hitre povezave do drugih regionalnih središč. Velik potencial za doseganje tega cilja je v funkcionalni povezanosti železniške in avtobusne postaje ter ureditvi spremljajočega

zbirnega središča P&R in varnega kolesarskega parkirišča. Za boljšo povezanost Trebnjega prek nekdanje H1 in avtoceste bi bilo treba urediti več cestnih povezav in preurediti obstoječa križanja. Cilj je tudi urediti za ljudi prijaznejše in živahno mestno središče, za kar bo potrebna preusmeritev tranzitnega in mirujočega prometa iz naselja, to pa bi morala spremljati tudi aktivna parkirna politika ter dosledno kaznovanje kršilcev prometnega in parkirnega režima.

Prioritetni stebri razvoja trajnostne mobilnosti v Trebnjem so predstavljeni v nadaljevanju.

Prvi steber: Večja varnost za vse

Drugi steber: Dobro delujoč javni potniški promet

Tretji steber: Kakovostni javni prostori

Četrty steber: Več ljudi hodi in kolesari

Peti steber: Boljše povezave na glavne prometne tokove v regiji za uspešen razvoj občine in

Podporni steber trajnostne mobilnosti: Promocijske in ozaveševalne akcije.

I. STEBER: VEČJA VARNOST ZA VSE

“93 % vprašanim se zdi v občini Trebnje pomembno izboljšati varnost za pešce. 91 % vprašanim se zdi pomembno izboljšati varnost za kolesarjenje.”

Večja varnost za vse udeležence v prometu – za najranljivejše, pešce, kolesarje pa tudi motorni promet – je temeljni cilj trajnostnega prometnega načrtovanja. Načrtovanje za trajnostno mobilnost in večjo uporabo do okolja in človeka prijaznih načinov premikanja v prostoru ni mogoče brez zagotavljanja zadostne stopnje prometne varnosti. Večjo varnost v prometu je mogoče doseči z zagotavljanjem primernih pogojev za kolesarjenje in pešačenje na več načinov. Nova, prenovljena, predvsem pa varna in udobna infrastruktura tudi za pešce in kolesarje je temelj zagotavljanja varnosti ranljivejšim udeležencem v prometu, izboljšanje varnosti pa lahko dosežemo tudi z zmanjšanjem prometa ali manjšo količino prometa na določenih odsekih.

STRATEŠKI CILJI

Manjše hitrosti motornih vozil v naseljih

Z zagotavljanjem manjših hitrosti motornega prometa v naseljih se izboljšuje varnost motornega prometa pa tudi drugih, ranljivejših udeležencev v prometu. Za doseganje večje varnosti je najprej treba vzpostaviti register problematičnih točk in sistematično pristopiti k njihovem urejanju. Tako bo občina v prihodnje za manjše hitrosti poskrbela z gradnjo fizičnih ukrepov pa tudi s prometno signalizacijo in z nadzorom kršitev. Poseben poudarek bo občina namenila urejanju prometnih in drugih javnih površin v središču Trebnjega, na Golievem trgu in v bližnji okolici.

Varna infrastruktura za pešce in kolesarje

Nova oziroma prenovljena infrastruktura za pešce in kolesarje je temelj za varno in posledično tudi udobno ter brezskrbno pešačenje in kolesarjenje. Za varno uporabo kolesa in boljše pogoje za kolesarjenje bo občina poskrbela z gradnjo kolesarske in peš infrastrukture na potrebnih mestih, zagotavljanjem varnih šolskih poti po celotni občini pa tudi z rekonstrukcijami obstoječih prometnih površin in njihovim boljšim vzdrževanjem.

Zmanjšanje tranzitnega prometa

Tranzitni promet v Trebnjem obremenjuje nekatere ceste in območja poselitve bolj, kot je to

potrebno, in bolj, kot bi si prebivalci teh območij želeli. Razlogi za to so različni – od iskanja hitrejših in bolj neposrednih poti do izogibanja zastojem na avtocesti pa tudi koriščenja starih, preverjenih poti v prostoru, ki so jih vozniki navajeni. Ne glede na vzrok pa tranzitni promet predstavlja večje prometne obremenitve ter posledično zmanjšano varnost na nekaterih cestah in naseljih v občini. Zato bo občina Trebnje v prihodnosti z gradnjo nekaterih novih prometnic in s pametnim načrtovanjem ukrepov umirjanja in vodenja prometa težila k zmanjšanju takšne vrste prometa in izboljšanju prometne varnosti pa tudi kakovosti javnega prostora.

Manj motornega prometa v naseljih

Manj prometa na nekaterih cestah, ki jih uporabljajo tudi drugi, ranljivejši udeleženci v prometu, pomeni izboljšanje prometne varnosti za vse. Motorni promet v naseljih je posledica različnih dejavnikov; lahko je posledica tranzitnega prometa, turizma, različnih dejavnosti (trgovine, restavracije, lokali, javne ustanove) in podobno. Problematiko tranzitnega prometa občina Trebnje naslavlja v samostojnem strateškem cilju, medtem ko bo za zmanjšanje prometa zaradi drugih dejavnikov poskrbela s smiselnim umeščanjem, z urejanjem in s številom parkirnih mest ter z zagotavljanjem alternativnih možnosti, kot so kolesarske in peš povezave glavnih dejavnosti v prostoru.



Ureditev kritičnih (črnih) točk

Kritične oziroma nevarne točke v prometnem omrežju pogosto odvrčajo prebivalce od uporabe alternativnih prevoznih sredstev. Za večjo varnost vseh udeležencev v prometu bo občina poskrbela z različnimi akcijami in ukrepi, del tega pa bosta tudi analiza kritičnih točk v prometnem omrežju občine ter strukturiran pristop k urejanju specifičnih situacij in nevarnih točk v prostoru. Posebno pozornost

bo namenila varnim križanjem prometne infrastrukture, urejenim in varnim preходом za pešce in zagotavljanju varnih poti v šolo.

II. STEBER: DOBRO DELUJOČ JAVNI POTNIŠKI PROMET

“75 % vprašanim se zdi pomemben ukrep, da je treba povečati frekvenco javnega prevoza in/ali urnike prilagoditi potrebam občanov (avtobusov in vlakov). 74 % vprašanim se zdi pomembno izboljšati prostorsko pokritost občine z javnim prevozom, 68 % pa tudi, da je javni promet treba bolje povezati z drugimi vrstami prometa (P&R, kolesarnica ob postajah).”

Zanesljiv, udoben in hiter javni potniški promet je za prevoz večjega števila ljudi energetske in okoljsko najučinkovitejši način mobilnosti. Je edina vrsta mobilnosti, ki zagotavlja enakovredne možnosti premikanja za vse udeležence, tudi najmlajše, starejše, gibalno ali kako drugače ovirane. Učinkovit javni prevoz se mora zagotavljati znotraj občine pa tudi med občino in regionalnimi središči zunaj nje. Javni prevoz je lahko uspešen le kot kombinacija različnih vrst javnega prevoza, ki delujejo kot usklajena in potrebam posameznikov prilagojena celota. Hkrati je za spodbujanje uporabe javnega prevoza pomembno, da je dostop do infrastrukture javnega prevoza čim bolj preprost, hiter, varen in udoben ter da tudi v tem pogledu omogoča kombiniranje različnih prevoznih sredstev.



STRATEŠKA CILJA

Urejanje pogojev za sopotništvo in intermodalnost

Dober, zanesljiv in za uporabnika prilagojen javni potniški promet temelji na koriščenju vseh vrst in možnosti prometa, zato je pomembno, da se zagotovijo pogoji za takšno uporabo. Občina bo v ta namen izboljšala povezanost avtobusnega in železniškega prometa v skupnem, intermodalnem vozlišču, ki bo omogočalo lažje kombiniranje različnih vrst javnega prevoza, zagotavljalo optimalne pogoje za parkiranje in prestop na javni prevoz, hkrati pa bo za prebivalce Trebnjega dobro dostopno tudi peš in s kolesom. Poleg tega se bo občina z regijskim sodelovanjem in dogovorom s Slovenskimi železnicami in avtobusnimi prevozniki trudila zagotoviti tudi boljšo uporabniško izkušnjo pri koriščenju javnega prevoza.

Boljša povezanost občine z vsemi vrstami javnega prevoza – tudi s sosednjimi občinami

Za boljšo povezanost občine bo občina Trebnje skrbela tudi s promocijo in z boljšo ponudbo javnega prevoza. Tako bodo imeli vsi občani in občanke boljše možnosti mobilnosti in dostopanja do trgovin, javnih ustanov in do drugih storitvenih dejavnosti v občini pa tudi zunaj meja občine.



Zastavljeni cilj se bo občina poleg klasičnih javnih prevozov trudila izpolniti tudi z urejanjem varnih in udobnih postajališč javnega prevoza, možnostjo koriščenja šolskih prevozov za vse prebivalce ter z zagotavljanjem voznega parka in storitev prevoza na klic. Občina bo tudi preverila in uskladila možnosti in pogoje za vzpostavitev skupnih (avtobusnih) prevozov za zaposlene do večjih zaposlovalcev v sosednjih regijskih središčih.

III. STEBER: KAKOVOSTNI JAVNI PROSTORI

“62 % vprašanim se zdi pomembno v središču kraja uvesti oziroma povečati območje za pešce (peš cono).“

Premik od tradicionalne k trajnostni mobilnosti, ki prednost daje pešačenju, kolesarjenju in javnemu prevozu pred osebnim motornim prometom, ima lahko pomemben prispevek k bolj zdravemu okolju in kakovosti bivanja. Kakovostni javni prostor je prostor, ki ni namenjen vožnji ali parkiranju avtomobilov in je pomemben del trajnostne mobilnosti, hkrati pa močno prispeva k spremembam potovalnih navad prebivalcev.

S tem se spodbuja tudi drugačen življenjski slog prebivalcev, ki je manj orientiran na uporabo avtomobilov in bolj na trajnostne oblike prometa. Pešačenje ali kolesarjenje na delo in po vsakodnevnih opravkih ima pomembne koristi za zdravje prebivalcev, saj se vsakodnevno več gibljejo, in tudi za povečanje družabnih stikov. Izkušnje dobrih praks iz tujine kažejo na to, da se ob urejanju javnega prostora, namenjenega pešcu, izboljša tudi ekonomska slika območja, več ljudi koristi lokalno ponudbo (trgovinic, lokalov in drugih ponudnikov), mesto pa postane zanimivo za prebivalce in obiskovalce.

STRATEŠKI CILJI

Bolj umirjen promet v naseljih

Z zagotavljanjem manjših hitrosti motornega prometa v naseljih se izboljšuje varnost motornega prometa in tudi drugih, ranljivejših udeležencev v prometu, hkrati pa se emisije škodljivih plinov in hrupa močno zmanjšajo. Za doseganje bolj umirjenega prometa v naseljih je najprej treba vzpostaviti register problematičnih točk in sistematično pristopiti k njihovem urejanju. Tako bo občina v prihodnje za manjše hitrosti poskrbela z gradnjo fizičnih ukrepov pa tudi s prometno signalizacijo, primernimi rekonstrukcijami obstoječih cest v naseljih in z nadzorom kršitev.

Urejanje režima parkiranja v središču (omejevanje in nadzor)

Parkiranje in možnost parkiranja sta močna dejavnika izbire prevoznega sredstva. Če je

na cilju na voljo prosto, časovno neomejeno in brezplačno parkirno mesto, bo zelo težko doseči povečanje uporabe trajnostnih prevoznih sredstev in izboljšanje kakovosti javnega prostora, hkrati pa bo količina prometa negativno vplivala tudi na navade tistih, ki že zdaj uporabljajo kolo ali pešačijo. Poleg tega je v Trebnjem veliko (javnih) parkirnih mest zasedenih z dolgotrajnim parkiranjem – z delovnim prebivalstvom, ki se vozi v službo zunaj občine in ki koristi skupne prevoze, ali z delovnim prebivalstvom, ki ima delovno mesto v Trebnjem. Za reševanje te problematike bo občina pristopila k urejanju parkirnih mest na primernejših točkah, hkrati pa bo aktivno pristopila k vzpostavitvi in urejanju parkirnega režima v središču Trebnjega ter bo njegovo spoštovanje po uveljavitvi tudi dosledno nadzirala.

Zapiranje površin za motorni promet (več površin za pešce, kolesarje)

Odsotnost avtomobilov na določenih območjih pomembno

prispeva h kakovosti javnega prostora. Tako urejen prostor močno pripomore k spreminjanju potovalnih navad prebivalcev, hkrati pa omogoča prijetnejše pešačenje in kolesarjenje, zato ima pomembne koristi za družabno življenje pa tudi zdravje prebivalcev. Ti se vsakodnevno več gibljejo, družabni stiki se izboljšajo, izkušnje dobrih praks iz tujine pa kažejo na to, da ob urejanju javnega prostora, namenjenega pešcu, mesto postane zanimivejše za prebivalce in obiskovalce. Občina bo za spodbujanje uporabe pešačenja in kolesarjenja ter vzpostavljanja kakovostnega javnega prostora v središču Trebnjega, na Golievem trgu, uredila pilotno območje, ki bo prvenstveno namenjeno pešcem in kolesarjem.

Zmanjšanje poti, opravljenih z avtomobilom (spreminjanje potovalnih navad)

Sprememba potovalnih navad je posledica vseh že prej naštetih strateških ciljev in ukrepov, s katerimi bo občina Trebnje te cilje izpolnjevala. Tako bo za spreminjanje potovalnih navad prebivalcev občina poskrbela z omogočanjem alternativnih možnosti – od nove kolesarske in peš infrastrukture do boljših pogojev za javni potniški promet. Hkrati z omogočanjem alternativnih možnosti pa bo določen poudarek tudi na omejevanju in urejanju motornega prometa, posebno v središču Trebnjega.



Urejanje parkirišč na primernih lokacijah

Mirujoči promet je pogosto moteč dejavnik, ki pomembno prispeva k slabši kakovosti in manjši uporabi javnega prostora, varnosti pešcev in kolesarjev ter koriščenju alternativnih prevoznih načinov. V Trebnjem je veliko parkirnih mest zasedenih z dolgotrajnim parkiranjem vozil, katerih vozniki se v obliki skupnih voženj vozijo na delo v druge občine in regijska središča. Občina bo za takšno

obliko parkiranja in uporabnikov zagotovila možnost parkiranja na primernejših in dobro dostopnih prestopnih točkah v bližini glavnih prometnic in naselij, ki omogočajo dober in hiter dostop do regijskih središč z uporabo javnega potniškega prometa in skupnih voženj v avtomobilu. Tako bo središče Trebnjega namenjeno obiskovalcem in prebivalcem, hkrati pa bo zaradi manjše količine parkiranih avtomobilov prijetnejše za preživljanje prostega časa, pešačenje in za kolesarjenje.

IV. STEBER: VEČ LJUDI HODI IN KOLESARI

“S površinami za pešce med naselji je nezadovoljnih 59 % vprašanih v anketi. Z rekreativnimi potmi je nezadovoljnih 47 % vprašanih. 65 % vprašanih podpira ukrep, da je treba hitrost avtomobilskega prometa na nekaterih cestah in v središču občine zmanjšati.”

Hoja in kolesarjenje sta primarna pa tudi najbolj zdrava in za okolje sprejemljiva načina premikanja. Poleg prednosti, ki jih imata za posameznika zaradi večje fizične aktivnosti, več pešcev in kolesarjev v javnem prostoru poveča tudi privlačnost za druženje in srečevanje, manjša pa učinkovitost in hitrosti motornega prometa. Prednosti se zaveda tudi vedno več načrtovalcev in odločevalcev, zato sta hoja in kolesarjenje v večini mest, ki spodbujajo trajnostne oblike mobilnosti, najbolj poudarjena. Bistveno je, da se ureditve prilagajajo potrebam pešcev in kolesarjev, tako da je to varno, učinkovito in prijetno.



STRATEŠKI CILJI

Boljši pogoji za varno pešačenje in kolesarjenje

Varnost se zagotavlja z analizo, načrtovanjem in z gradnjo varnih prehodov, podhodov in prečkanj pa tudi s prenovo obstoječe infrastrukture. Širitev obstoječih površin za pešce in kolesarje skupaj z gradnjo manjkajočih poti ter ukrepi za umiranje motornega prometa na najbolj izpostavljenih delih zagotavljajo sklenjeno mrežo varnih in udobnih površin za pešačenje in kolesarjenje.

Izboljšanje infrastrukture za kolesarje

Cilj občine je urediti kolesarske povezave znotraj krajev (npr. urediti kolesarsko mrežo znotraj mesta, predvsem v smeri šol in mestnega jedra ter javnih ustanov) in med kraji (npr. ločeni pasovi ali urejanje varnih poti na vozišču) pa tudi širše – zunaj občine (npr. Mirna, Ivančna Gorica itn.). Urejanje vključuje gradnjo kolesarnic, tudi z namenom urejanja intermodalnih točk in večje uporabe različnih prevoznih sredstev, predvsem v povezavi z uporabo javnega prevoza. V sodelovanju z regijo in

državo si bo občina prizadevala za ureditev daljinskih kolesarskih poti.

Izboljšanje infrastrukture za pešce

Cilj občine je izboljšati pogoje za pešačenje, predvsem v središču mesta, pa tudi do javnih ustanov in šol. Središče mesta se v največji mogoči meri nameni pešcem. Urejanje vključuje širitev ali gradnjo novih pločnikov pa tudi več javnega prostora, namenjenega pešcem. Poleg urejanja peš poti v naseljih pa je za turistični razvoj občine pomembno tudi urejanje rekreativnih in turističnih pešpoti.

Univerzalna dostopnost za vse (gibalno, senzorno ovirane, starejše ...)

Univerzalna dostopnost je način urejanja prostora, ki upošteva vse uporabnike. Posebna pozornost je namenjena najranljivejšim skupinam uporabnikov, kot so: starejši, gibalno ali senzorno ovirani, otroci ali ljudje s pripomočki oziroma z vozički. Univerzalno načrtovanje upošteva različne potrebe, prostor pa ureja brez grajenih ovir in vzpostavlja prostor, ki je dostopen vsem ter je hkrati varen in prijeten.

V. STEBER: BOLJŠE POVEZAVE NA GLAVNE PROMETNE TOKOVE V REGIJI ZA USPEŠEN RAZVOJ OBČINE

"Z vzdrževanjem cest je nezadovoljnih 56 % vprašanih v anketi."

Strateška lega občine Trebnje omogoča dobro povezanost z regionalnimi središči, kot sta Novo mesto in Ljubljana, pa tudi s sosodnjim Zagrebom. Takšno lego v širšem slovenskem prostoru izkorišča veliko podjetij, ki so za svoje delovanje izbrala občino Trebnje. Bližina avtoceste in s tem dobre navezave na širše slovensko (in hrvaško) območje pa tudi možnost izkoriščanja železniškega prevoza so dejavniki, ki govorijo v prid gospodarskemu razvoju občine Trebnje. Da bi bile prednosti dobre lege v prostoru v popolnosti izkoriščene, je treba izboljšati prometne navezave gospodarskih lokacij na glavno prometno (avtocestno) in železniško omrežje.

STRATEŠKI CILJI

Hitrejše, bolj neposredne cestne povezave zaledja s središčem in z AC

Za občino Trebnje je značilna precej razpršena zasnova gospodarskih lokacij, ki predstavljajo svojevrsten izziv za urejanje optimalne dostopnosti, ki bi omogočil dobre delovne pogoje in širjenje dejavnosti. Občina bo za urejanje te problematike uredila nekatere odseke prometnega omrežja, ki bodo zagotavljale bolj neposredne in hitrejše povezave z zaledjem občine ter s tem ustvarjale boljše pogoje za razvoj

gospodarstva. Prav tako bo občina v prihodnje skrbela za smiselno in prostorsko premišljeno umeščanje gospodarskih dejavnosti v prostor.

Bolj varne cestne povezave v občini

Razvejano cestno omrežje v občini Trebnje in dotrajana vozišča pomenijo v urejanju trajnostne mobilnosti in zagotavljanju varnosti dodaten izziv. V ta namen se bo občina z rekonstrukcijami, ukinjanjem črtnih točk, izboljšanjem preglednosti, s preplastitvijo in z dobro nosilnostjo voziščne konstrukcije še naprej trudila zagotavljati varne povezave na obstoječem cestnem omrežju.

Izboljšanje povezav javnega prevoza z zaledjem

Javnemu prevozu kot enemu najučinkovitejših prevoznih sredstev daje Občina Trebnje posebno pozornost. V ta namen bo urejala prestopne točke za sopotništvo, spodbujala bo prevoznike k usklajenemu voznemu redu in izboljšanju frekvenc prevozov, ki bodo po meri uporabnikov. Občina se bo po svojih močeh trudila tudi pri organizaciji skupnih avtobusnih prevozov do večjih zaposlovalcev ter regionalnih središč, predvsem do Novega mesta in Ljubljane.



PODPORNI STEBER: PROMOCIJSKE IN OZAVEŠČEVALNE AKCIJE

Trajnostne oblike mobilnosti, ki spodbujajo več hoje in kolesarjenja ter pogostejšo uporabo javnega prevoza pred osebnimi vozili, imajo več pozitivnih učinkov. Ne samo da izboljšujejo okolje, manjšajo probleme zaradi prevelikih količin vozil na cestah, ampak predvsem spreminjajo tudi družbene prakse in pozitivno vplivajo na zdravje. Znano je namreč, da so ljudje, ki več vsakodnevno hodijo in kolesarijo, bolj fizično aktivni, s čimer se zmanjšujejo tveganja za različna obolenja in kronične bolezni. Ljudje, ki za svojo pot uporabljajo peš in kolesarske poti ali javni potniški promet, pa imajo dokazano več možnosti za naključna srečanja z drugimi sokraji, kar prispeva k boljši vključenosti in občutku pripadnosti. Za doseganje večje stopnje uporabe trajnostne mobilnosti in spreminjanje navad prebivalcev so v začetnih fazah pomembne predvsem promocijske in ozaveševalne akcije. Ozaveščanje, izobraževanje in spodbujanje dobre prakse pripomore k izboljšanju stanja na vseh izpostavljenih prioritetnih stebrih.

SVEŽNJI UKREPOV ZA PROMOCIJSKE IN OZAVEŠČEVALNE AKCIJE

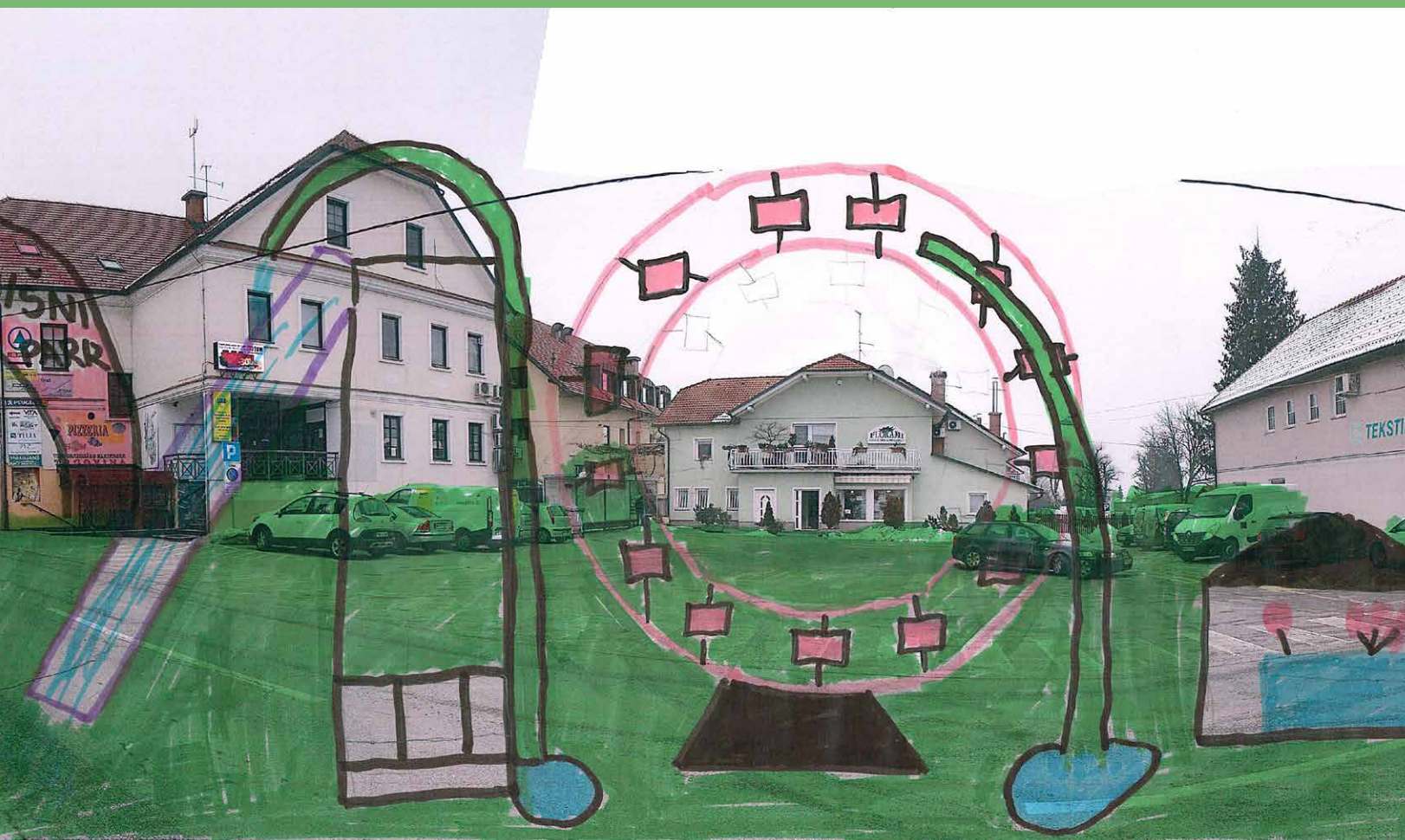
- Promocija varne vožnje in ozaveščanje o posledicah prevelike hitrosti.
- Promocija (varnega) pešačenja in kolesarjenja otrok z organizacijo dogodkov (peš-bus, bici-vlak, prometna kača ipd.).
- Spodbujanje in promocija javnega prevoza in kombiniranega načina potovanja (v okviru preostalih promocijskih aktivnosti).
- Aktivnosti za promocijo in večjo uporabo/sprejemanje izvedenih ukrepov (npr. za parkiranje).



Peš-Bus: je pešanje v šolo v organizirani obliki. Vodstvo prevzame odrasel ali starejši otrok. Na poti so označene postaje, na katerih se skupini priključijo novi otroci. Skupina skupaj pripešači v šolo. Poudarek je na varnem pešačenju. Več: <http://zdravsolar.si/>.

Bici-Vlak: je organizirana skupina učencev s spremstvom, ki po stalnih poteh in rednem urniku kolesarijo v šolo. Bici-vlak omogoča, da se v šolo zakonito vozijo tudi učenci, ki še nimajo kolesarskega izpita. Več: <http://zdravsolar.si/>.

Prometna kača: je igra, ki na zabaven način spodbuja uporabo trajnostnih načinov mobilnosti med učenci. Na povezavi je dostopen film o prometni kači: <http://www.trafficsnakegame.eu/game/how-it-works/>.



STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V TREBNJEM

- I Večja varnost za vse*
- II Dobro delujoč javni potniški promet*
- III Kakovostni javni prostori*
- IV Več ljudi hodi in kolesari*
- V Boljše povezave na glavne prometne tokove v regiji za uspešen razvoj občine*
- VI Podporni ukrepi za izvajanje trajnostne mobilnosti*

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
I, III	Določitev problematičnih mest, na katerih prihaja do nevarnih situacij	500 EUR/leto, občina in drugi viri (DRSI, policija idr.)	Občina (vodi register), KS, DRSI, policija, redarstvo, Svet za preventivo v cestnem prometu, OS	2018
I, III, IV	Vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. vertikalna in horizontalna signalizacija, cone 30 ali 10)	3.000 EUR/leto, občina in drugi viri (RS)	Občina, KS	2019
I, III, IV	Ureditev Golievega trga (ureditev javnega prostora, preureditev prometnega režima, varne poti za pešce in kolesarje itn.)	840.000 EUR, občina in drugi viri (EU)	Občina	2021
I, III, IV	Vzpostavitev grajenih (fizičnih) ukrepov za zmanjšanje hitrosti (grbine, šikane, zožitve, tlakovanje, majhni zavijalni radiji, sredinski otoki itn.)	5.000 EUR/leto, občina in drugi viri (RS)	Občina, KS	2021

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
I, III, IV	Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejene hitrosti v Trebnjem (npr. določitev lokacij: Goliev trg, nova železniška in avtobusna postaja, obstoječa avtobusna postaja itn. in določitev režimov, npr. dovoljene hitrosti, časovna opredelitev režima itn.)	3.000 EUR, občina in drugi viri	Občina, AMD	2018
I, III, IV	Dosledno izvajanje nadzora kršitev na problematičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in s policijo)	2.000 EUR/leto, občina	Občina, redarstvo, policija	Kontinuirano
I, III, IV	Poostriti nadzor v okolici VIZ prek celotnega leta	1.000 EUR/leto, občina in drugi viri (RS, KS, EU)	Občina, redarstvo, policija	Kontinuirano
I, IV, V	Vzdrževanje (preglednost, vegetacija, pluženje ...)	300.000 EUR/leto, občina	Občina, KP	Kontinuirano
I, III, IV	Prenove obstoječe infrastrukture za hojo: širitve pločnikov, obnove obstoječih pločnikov, tlakovanja trgov ...	30.000 EUR/leto, občina in drugi viri (KS, RS, EU)	Občina, KS	Kontinuirano
I, III, IV	Zagotovitev sklenjene mreže peš in kolesarskih poti: gradnje novih odsekov, dograditve manjkajočih odsekov (posledično spremembe uličnih profilov), ožvitev poti, ločenih od glavnih cest, gradnje novih poti, ločenih od cest ...	1,000.000 EUR v 5 letih, občina in drugi viri (KS, RS, EU)	Občina, KS	Kontinuirano
I, IV	Ureditev javne razsvetljave na mestih, na katerih poteka peš ali kolesarska povezava	300.000 v 5 letih, občina in drugi viri (KS)	Občina, KS	2021
I, IV	Dograditev manjkajočih odsekov varnih šolskih poti v središču in zaledju Trebnjega, ureditev varnih dostopov do vrtcev	5.000 EUR/leto, občina in drugi viri (KS)	Občina, šole, vrtci	2021
I, IV	Ureditev varne peš poti Studenec – OŠ Trebnje	30.000 EUR, občina in drugi viri	Občina	2021
I, III, IV	Odprava nevarnih mest za pešce in kolesarje	15.000 EUR/leto, občina in drugi viri (KS, EU)	Občina, RS, KS	Kontinuirano

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
I, III, IV, V	Rekonstrukcije križišč z elementi umirjanja hitrosti in zagotavljanja čim boljše varnosti za vse udeležence v prometu (majhni zavijalni radiji, sredinski otoki, varno vodenje kolesarjev in pešcev, dvignjena križišča, smiselno zastavljena krožna križišča ...)	500.000 EUR v 5 letih, občina in drugi viri (KS, RS, EU)	Občina, KS	Kontinuirano
I, IV, V	Rekonstrukcije odsekov cest za povečanje varnosti za vse uporabnike ceste	2,000.000 v 5 letih, občina in drugi viri (RS)	Občina, RS	Kontinuirano
I, IV, V	Gradnja novih cest – zahodni priključek (izven nivojsko navezovanje med regionalnima cestama R2 445 in R3 652)	300.000 občina, 3,000.000 država, občina in drugi viri (RS)	Občina, RS	2021
I, III, IV, V	Gradnja novih cest (povezav), ki bi omogočila razbremenjevanje središča (npr. t. i. severna obvoznica, za katero se izdela idejni projekt, umesti v izvedbeni del OPN, se gradi postopoma glede na širitev dejavnosti)	SP, idejni projekt: 15.000 EUR, občina in drugi viri (RS)	Občina, RS	Izdelava SP in umestitev v OPN: do leta 2021; izvedba: dolgoročno
I, II, III, IV, V	Gradnja razbremenilne ceste: Temeniška pot–Goliev trg ob železnici	Vrednost, določena na podlagi projektne dokumentacije, občina in drugi viri	Občina	2027
I, II, III, IV, V	Gradnja razbremenilne ceste: cesta Temeniška pot–Mercator	Dolgoročno, občina in drugi viri	Občina	Dolgoročno
I, III, IV, V	Manj parkirišč v središču naselij, urejena parkirišča na obrobju in prestopnih točkah za sopotništvo (najmanj 150 PM, npr. viadukt na Prijateljevi cesti proti Trimu Trebnje, pri Motelu ob hitri cesti itn.)	200.000 EUR na 5 let, občina in drugi viri (RS, EU)	Občina	2021
I, III, IV, V	Gradnja novih kolesarskih povezav v zaledju (npr. Trebnje–Mirna, Trebnje–Ivančna Gorica, zunaj obstoječih cest)	Dolgoročno, občina in drugi viri (RS, EU)	Občina, RS	Dolgoročno

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
I, III, IV, V	Gradnja novih kolesarskih povezav v mestu (npr. ob železnici, povezava s središčem Trebnjega, povezava intermodalne točke idr.) in preveritev možnih potekov trase (npr. sharrow, ločen kolesarski pas, kolesarska steza, skupni prometni prostor itn.)	250.000 EUR na 5 let, občina in drugi viri (RS, EU)	Občina	2021
I, II, III	Nakup električnih koles in električnih vozil	30.000 na 5 let, občina in drugi viri (EU)	Občina	2021
I, III, V	Strategija umeščanja križišč in krožnih križišč v prometno omrežje in urbano okolje	5.000 EUR, občina	Občina	2018
II, V	Podpora občine za vzpostavitev hitrih (neposrednih) linij vlaka in avtobusa (npr. LJ–ZG)	/	Občina, AP, SŽ	Vzpostavljene hitre povezave do leta 2027
II, V	Spodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami	/	Občina, sosednje občine, ponudniki prevozov AP, SŽ	Usklajeni vozni redi do leta 2027
II, V	Podpora pri zagotavljanju optimalnih voznih redov potniških vlakov	/	Občina, SŽ	2027
II,V	Enotna, tj. integrirana vozovnica za ves JPP	/	RS, SŽ	2021
II, V	Lažji in ugodnejši nakup vozovnic JPP (v povezavi z intermodalnim vozliščem)	Občina in drugi viri (AP, SŽ)	Občina, AP, SŽ	2021
I, II, III, IV, V	Ureditev varnih peš poti do postajališč (v okviru intermodalne točke – urediti peš povezave, zunaj mesta urediti pločnike do postajališč za prevoz šoloobveznih otrok)	Sredstva so predvidena v postavki za gradnjo peš povezav: 1.000.000 EUR v 5 letih, občina in drugi viri (KS, RS, EU)	Občina, KS	2021
II, V	Okrepiti (regijsko) sodelovanje s SŽ in z avtobusnim prevoznikom	/	Občina, okoliške občine, AP, SŽ	2021

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
II, IV, V	Doseči dogovor z izvajalci JPP glede možnosti prevoza koles	/	Občina, okoliške občine, AP, SŽ	2023
I, II, III, IV, V	Ureditev intermodalnega vozlišča v središču Trebnjega (povezava avtobusnega in železniškega prometa, P & R, izvedba kolesarnic in varnega ter udobnega dostopa s kolesom in peš)	2.000.000 EUR (ocena stroška v celoti), občina in drugi viri (RS, EU)	Občina	2021
II, III, V	Integracija šolskih prevozov	Zagonski stroški: 50.000 EUR, občina in drugi viri (RS)	Občina, AP, RS	2021
II, III, V	Prevozi na klic ter prehod na čisti vozni park in njihova promocija (poskusno z zaposlitvijo iz javnih del z električnimi avtomobili)	50.000 EUR (nakup avtomobila), občina in drugi viri (RS, EU)	Občina	2024
II, V	Izdelava strokovnih podlag za ureditev avtobusnih postajališč	10.000 EUR, občina	Občina	2019
II, V	Ureditev novih postajališč	100.000 EUR, občina in drugi viri (RS, EU, KS)	Občina, KS, AP	2021
II, V	Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč (npr. urbana oprema, varnost, dostopnost za gibalno ovirane ...)		Občina, KS, AP	2021
I, III, IV	Dosledno izvajanje nadzora kršitev parkirnega režima	Sredstva so predvidena v postavki za izvajanje nadzora: 2.000 EUR/leto, občina	Občina, redarstvo	Kontinuirano
I, III, IV	Izvajanje parkirne politike (časovno omejeno parkiranje, plačljivo parkiranje ...)	/	Občina	2026
I, III, IV	Izdelava strokovnih podlag ter vključevanje in informiranje javnosti pri vzpostavljanju parkirnega režima	Izdelava SP: 5.000 EUR, občina	Občina	2020
I, III, IV	Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kakovostni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje ...)	Za kratkoročno obdobje so sredstva predvidena v postavki za ureditev Golievega trga: 40.000 EUR, občina in drugi viri (RS, EU)	Občina	Kontinuirano

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
I, III, IV	Manj javnih parkirnih mest v Trebnjem (v povezavi s parkirno politiko in preoblikovanjem prostora)	Občina, RS, EU	Občina	Dolgoročno
I, III, IV, V	Vzpostavitev prometne signalizacije za vodenje prometa do parkirnih mest	Financiranje ukrepa je upoštevano pri gradnji in vzdrževanju prometne infrastrukture, občina in drugi viri (RS)	Občina, RS	2025
I, IV, V	V sodelovanju z regijo in državo doseči vzpostavitev državnih daljinskih kolesarskih povezav	100.000 EUR v 5 letih, občina in drugi viri (RS, EU)	Občina, RS	2021
II, IV, V	Kolesarnice, parkirišča za kolesa – popis mest za postavitev in zasnova umestitve v prostor	SP: 2.000 EUR, občina in drugi viri (RS, EU)	Občina, KS	2018
II, IV, V	Kolesarnice – postavitev skladno z izdelanimi strokovnimi podlagami (glavna železniška in avtobusna postaja, osnovne šole, UE in občine ...)	10.000 EUR na kolesarnico, občina in drugi viri (RS, EU)	Občina	2021
I, III, IV	Strokovne podlage za ureditev in urejanje varnih prehodov za pešce (dvignjeni prehodi, javna razsvetljava, zagotavljanje preglednosti, označbe ...)	SP: 2.000 EUR Gradnja: 16.000 EUR na prehod, občina in drugi viri (KS, RS)	Občina, AMD, KS	2018
I, IV	Opredelitev varnih pešpoti za vse (gibalno in senzorno ovirani, mamice z vozički, starejši ...)	SP: 10.000 EUR, občina	Občina, DSO	2024
I, IV	Uporaba taktilnih oznak	Gradnja: 500.000 EUR, občina	Občina	2026
I, IV	Načrtovanje poti brez grajenih ovir (arhitektonske ovire, kontejnerji, prometni znaki ...)	/	Občina	2023
I, IV, V	Preureditev nadvoza čez železnico in R2-448 (vključno s površinami za pešce in kolesarje)	500.000 EUR, občina	Občina, RS	2021

Stebri	Svežnji ukrepov	Viri sredstev (ocena investicije)	Nosilec izvajanja	Rok izvedbe
I, II, III, IV, V	Smiselno in preišljeno prostorsko umeščanje gospodarskih dejavnosti (ob sprejemanju OPN)	Študija za utemeljitev 3. razvojne osi in priključek na vzhodni priključek AC iz obrtne in industrijske cone Trebnje: 20.000 EUR, občina	Občina	Kontinuirano
II, V	Podpora občine pri vzpostavljanju povezav za uporabo JPP za zaposlene v regijskih središčih (Krka, UKC LJ ...)	Promocija, kampanja: 5.000 EUR za 3 leta, občina, gospodarski subjekti	Občina, gospodarski subjekti, SŽ, AP	2021
VI, I	Promocija varne vožnje in ozaveščanje o posledicah prevelike hitrosti	1.000 EUR letno, občina in drugi viri (RS)	Občina, redarstvo, policija, OŠ, SPV	Kontinuirano
VI, I, IV	Promocija (varnega) pešačenja in kolesarjenja otrok z organizacijo dogodkov (peš-bus, bici-vlak, prometna kača ...)	Organizacijska podpora občine, drugi viri (šole, AMD, SPVCP ...)	Občina, šole, SPV	Kontinuirano
VI, II, V	Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanj (v okviru drugih promocijskih aktivnosti)	Sredstva so predvidena v okviru drugih promocijskih aktivnosti, občina, SŽ, AP, RS, EU	Občina, AP, SŽ	Kontinuirano
VI, III, IV	Aktivnosti za promocijo in večjo uporabo/ sprejemanje izvedenih ukrepov (za parkiranje)	1.000 EUR na ukrep, občina, RS, EU	Občina	Kontinuirano



Arnstein, Sherry R. (1969): A Ladder of Citizen Participation. Journal of the American Planning Association, Vol. 35, No. 4.

Karta prometnih obremenitev (2014): Direkcija RS za infrastrukturo. http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/.

Občinski prostorski načrt občine Trebnje (2016). Uradni list RS, št. 50/2013.

Plevnik, A. (2016): Okolje, promet in zdravje. Naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor – Agencija RS za okolje in Ministrstvo za infrastrukturo, izdelovalec: UIRS.

Regionalni razvojni program za obdobje 2014–2020 v razvojni regiji Jugovzhodna Slovenija (2015). Razvojni center Novo mesto. URL: http://www.rc-nm.si/Portals/0/RRP%202014-2020%20oddan/RRP_JVSLO_2014-2020_marec%202015.pdf.

Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012). Ministrstvo za infrastrukturo.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004). Ur. l. RS 76/04. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj.



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



OBČINA TREBNJE



Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TREBNJE

Naročnik:
Občina Trebnje
Goliev trg 5
8210 Trebnje

Št. projekta: 7992

Izvajalca:
LUZ, d.d.
Verovškova ulica 64
1000 Ljubljana

RRA LUR
Tehnološki park 19
1000 Ljubljana

Ljubljana, april 2017

Delovna skupina na občini:
Alojzij Kastelic, župan Občine Trebnje
Franci Starbek, vodja Oddelka za okolje, prostor
in infrastrukturo – skrbnik pogodbe
Janja Fink
Vida Šušterčič

Vodja strokovne skupine: Karla Jankovič, univ.
dipl. inž. kraj. arh., LUZ, d.d.

Izdelovalci:

LUZ, d.d.
Klemen Milovanović, univ. dipl. inž. grad.
Dr. Petra Vertelj Nared, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Urška Kranjc, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Uršula Longar, univ. dipl. inž. grad.
Tomaž Blaž, univ. dipl. inž. grad.
Tina Verbič, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Sergej Hiti, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Kaja Lipuš, dipl. geograf. (UN)
Tanja Murko, dipl. kraj. arh. (UN)

RRA LUR

Dr. Aidan Cerar, univ. dipl. soc.
Gaja Trbižan, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Katja Butina, univ. dipl. ekon.
Barbara Boh, univ. dipl. soc.
Matej Gojčič, univ. dipl. inž. arh.
Urša Kisovec, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Likovna dela: učenci 6., 7., 8. razredov Osnovne
šole Trebnje

Slikovno gradivo: LUZ, d.d., in RRA LUR



RRA LUR