



Občinska celostna prometna strategija občine Sevnica



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA

Občinska celostna prometna strategija občine Sevnica je bila sprejeta na 22. redni seji Občinskega sveta Občine Sevnica dne 19. 3. 2025

Naročnik: Občina Sevnica, Glavni trg 19 a, 8290 Sevnica

Ožja delovna skupina Občine Sevnica:

Robert Kaše, koordinator strategije in višji svetovalec za ceste in komunalno

Jerica Lipec, direktorica občinske uprave

Roman Perčič, vodja oddelka za okolje in prostor

Neža Nemeč, višja svetovalka splošne službe

Izdelovalec:

Savaprojekt d. d., Krško

Delovna skupina izdelovalca:

Petra Žarn, vodja izdelave

Lara Fajfar

Katarina Končina

Andrej Trošt

Nuša Rožman

Tamara Tepavčević

Momir Bogdan

Milena Lučič

Damjana Pirc

Aleš Janžovnik

Ostali sodelujoči v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Sevnica:

člani širše delovne skupine (ključni deležniki) in sodelujoči na javnih razpravah, delavnicah, v anketah, intervjujih ter na drugih dogodkih.

Avtorja fotografij:

Andrej Trošt, Neža Nemeč

Oblikovanje in prelom:

Andrej Trošt

Občinsko celostno prometno strategijo Občine Sevnica sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Marec 2025

KAZALO VSEBINE

1.	UVODNI NAGOVOR	6
2.	O OBČINSKI CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI	10
2.1	RAZLOGI ZA PRIPRAVO	10
2.2	POSTOPEK PRIPRAVE	10
2.3	VKLJUČEVANJE JAVNOSTI	12
2.4	POVEZAVA Z DRUGIMI STRATEŠKIMI DOKUMENTI OBČINE SEVNICA IN S SOSEDNJIMI OBČINAMI	13
3.	STANJE, IZZIVI, DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI	18
3.1	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	18
3.2	HOJA	22
3.3	KOLESARJENJE	26
3.4	JAVNI PREVOZ	31
3.5	MOTORNI PROMET	35
4.	VIZIJA, CILJI, CILJNE VREDNOSTI TER PRIORITETE	44
4.1	VIZIJA	44
4.2	CILJI, KAZALNIKI IN CILJNE VREDNOSTI	44
4.3	PRIORITETE	46
5.	STRATEŠKA VODILA, UKREPI IN AKCIJSKI NAČRT	50
5.1	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	50
5.2	HOJA	53
5.3	KOLESARJENJE	55
5.4	JAVNI PREVOZ	58
5.5	MOTORNI PROMET	60
6.	VIRI IN LITERATURA	66



1. UVODNI NAGOVOR



1. UVODNI NAGOVOR



Promet je temelj vsake sodobne družbe. Omogoča nam dostop do dela, izobraževanja, zdravstva in drugih storitev, povezuje skupnosti ter krepi gospodarsko rast. Vendar pa nas naraščajoči prometni tokovi hkrati opozarjajo na nujnost trajnostnega upravljanja za zagotavljanje kakovostnega življenja za nas in prihodnje generacije.

Pred nami je občinska celostna prometna strategija, nov sedemletni strateški dokument, ki po svoji vsebini nadgrajuje obstoječo strategijo iz leta 2017.

Strateško načrtovanje urejanja prometa gradi temelje za načrtovanje prihodnosti v lokalni skupnosti. Prihodnosti, kjer je promet zasnovan po meri ljudi, okolja in gospodarstva. Trajnostna mobilnost nas vabi k premisleku o naših vsakodnevnih poteh – ali lahko pešočimo, kolesarimo, uporabljamo javni prevoz ali souporabljamo vozila. Takšne izbire ne prispevajo zgolj k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, temveč tudi k bolj zdravemu, varnejšemu in prijetnejšemu življenjskemu okolju.

Cilji trajnostne mobilnosti so jasni: zmanjšanje prometnih obremenitev, izboljšanje prometne varnosti, povečanje uporabe okolju prijaznih oblik prevoza in zmanjšanje negativnega vpliva na okolje. Ti cilji pa niso zgolj odgovornost občin in države, temveč vsakega posameznika. Le z medsebojnim sodelovanjem, ozaveščanjem in odločenostjo lahko dosežemo prometni sistem, ki bo deloval v korist vseh.

Naj bo ta strategija naša skupna zaveza k boljšemu jutri. S premišljenimi odločitvami in rešitvami imamo priložnost oblikovati promet, ki bo podpiral trajnostni razvoj in blaginjo za vse. Skupaj lahko naredimo korak naprej – proti zelenim mestom, čistejšemu zraku in povezani skupnosti.

Srečko Ocvirk,
župan Občine Sevnica





2. O OBČINSKI CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI



2. O OBČINSKI CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI

2.1 RAZLOGI ZA PRIPRAVO

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju: OCPS) je sedemletni strateški dokument o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa.

Občinski svet Občine Sevnica je leta 2017 sprejel prvo Celostno prometno strategijo (v nadaljevanju: CPS). V letu 2024 pa je Občina Sevnica pristopila k pripravi nove Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: OCPS), s ciljem spreminjanja potovalnih navad na območju občine Sevnica in izboljšanja pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter alternativnih oblik mobilnosti zaradi zmanjšanja obsega osebnega motornega prometa.

Razlika med prvo CPS in novo OCPS je predvsem v tem, da se je prvotna CPS osredotočala predvsem na občinsko središče, mesto Sevnica, medtem ko nova OCPS obravnava celotno območje občine. Poleg tega nova OCPS daje večji poudarek ukrepom, katerih izvedba je v pristojnosti občine, medtem ko so bili v prvotni CPS vključeni tudi ukrepi, za katere je bila odgovorna država.

Ker je problematika naraščajočega motornega prometa prepoznana tako na nacionalni ravni, kot tudi na ravni Evropske unije, je spodbujanju trajnostne mobilnosti v občinah namenjen tudi znaten del finančnih sredstev. Priprava OCPS občine Sevnica je sofinancirana iz sredstev evropske kohezijske politike iz Kohezijskega sklada in bo predstavljala podlago za črpanje evropskih sredstev za izvedbo infrastrukturnih in drugih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

OCPS občine Sevnica je pripravljen z namenom boljše izkoriščenosti prometne infrastrukture, racionalnejše rabe prostora, boljše prometne varnosti, znižanja stroškov, ki jih prebivalci in organizacije namenjajo za mobilnost, in nasploh z namenom zmanjšanja negativnih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje. Postopno zmanjševanje števila avtomobilov, izboljševanje pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza ter izboljšanje dostopnosti javnih površin za osebe z oviranostmi, pa pomembno prispeva tudi k višji kakovosti bivanja v lokalni skupnosti.

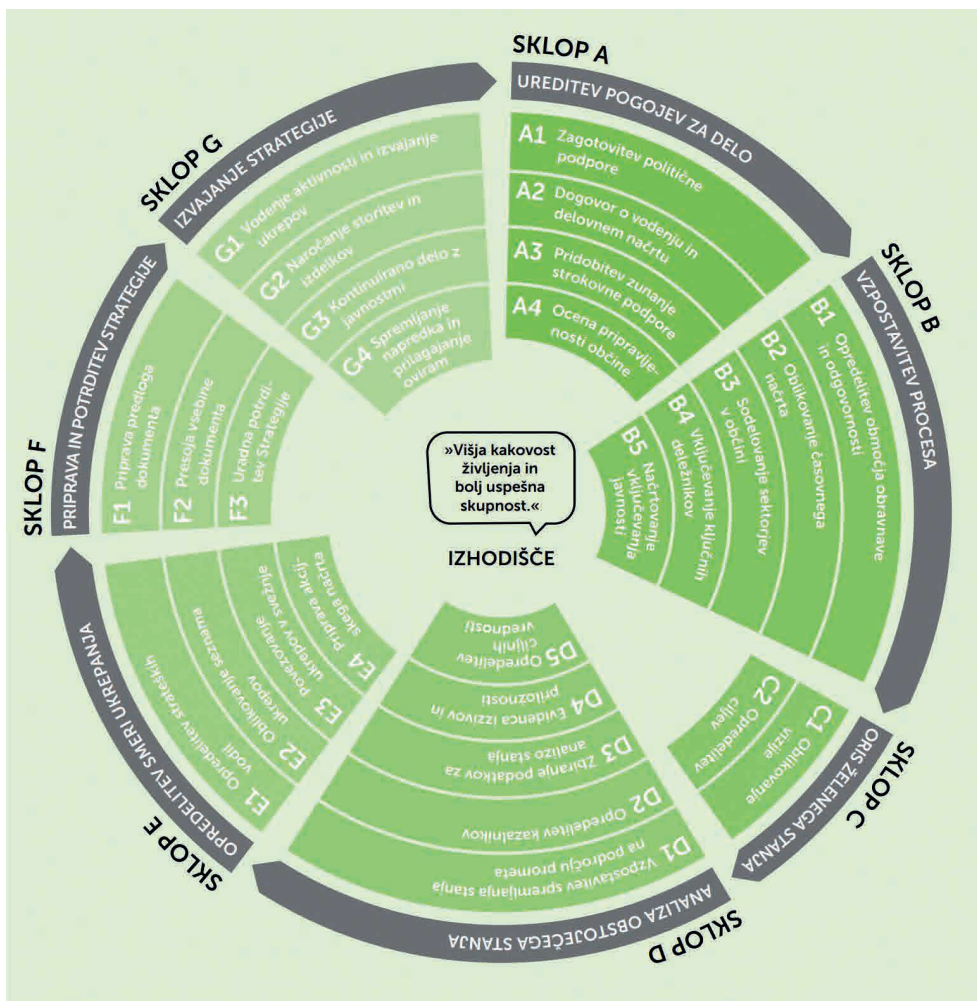
2.2 POSTOPEK PRIPRAVE

Postopek priprave OCPS je potekal skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (2023) in se je formalno začel 29. 5. 2024 s seznanitvijo Občinskega sveta Občine Sevnica o pripravi OCPS.

Priprava dokumenta je zajemala šest sklopov aktivnosti. V sklopu priprave OCPS občine Sevnica je bilo izvedenih več kot 70 korakov in 30 dogodkov z vključevanjem javnosti ali delom na terenu.

V **sklopu A – Ureditev pogojev za delo** je bila med drugim imenovana ožja delovna skupina za pripravo OCPS na Občini Sevnica, izvedena pa je bila tudi samoocena. V **sklopu B – Vzpostavitev procesa** je bila imenovana širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, ki pomembno vplivajo na promet v občini Sevnica. Ta skupina je aktivno sodelovala pri pripravi OCPS. V **sklopu C – Oris zelenega stanja** so bili oblikovani vizija in cilji, ki so bili nato razvrščeni glede na prioritete. Sklop **D – Analiza obstoječega stanja** je bil namenjen evidentiranju izzivov, priložnosti in dosežkov na področju prometa v občini. Izvedene so bile meritve izhodišnega stanja obveznih





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

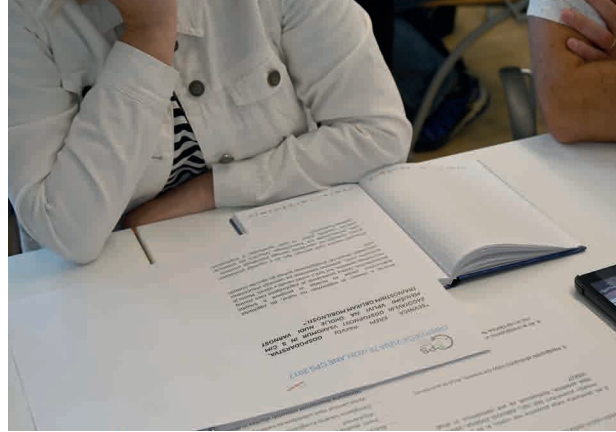
kazalnikov, pripravljen je bil načrt za spremljanje kazalnikov ter določene ciljne vrednosti. V **sklopu E – Opredelitev smeri ukrepanja in oblikovanje akcijskega načrta** so bila določena strateška vodila in ukrepi ter oblikovan akcijski načrt. **Sklop F – Priprava in potrditev OCPS** je bil osredotočen na pripravo dokumenta, njegovo usklajevanje ter formalno potrditev oziroma sprejem na Občinskem svetu Občine Sevnica.

V sklopu priprave OCPS občine Sevnica sta bili izvedeni tudi dve vsebinski presoji kakovosti, za kateri je odgovorno Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.



2.3 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Pomemben del priprave OCPS občine Sevnica je predstavljalo vključevanje javnosti, ki je eden temeljnih pristopov pri načrtovanju in uresničevanju OCPS. Prebivalci občine Sevnica in ključni deležniki, povezani s prometom v občini, so bili vključeni skozi celoten proces priprave.



Sodelovanje ključnih deležnikov pri oblikovanju vizije in ciljev ter izzivov in priložnosti

OB KAVI O PROMETU
 VABLJENI, DA SE UDELEŽITE
 JAVNIH RAZPRAV
 V SKLOPU OBLIKOVANJA NOVE
 OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE
 STRATEGIJE (OCPS)

17. JUNIJ 2024 OB 10. URI
 KONFERENČNA DVORANA
 KOMUNALE SEVNICA

18. JUNIJ 2024 OB 10. URI
 TVD PARTIZAN BOŠTANJ

20. JUNIJ 2024 OB 10. URI
 KULTURNI DOM KRME LJ

PROGRAM:
 1. Predstavitve vizije in ciljev OCPS
 2. Razprava o izzivih in priložnostih na področju mobilnosti
 3. Zbiranje pobud in predlogov s področja mobilnosti

Pobude in predloge s področja mobilnosti lahko oddate na spletnem obrazcu, ki je dostopen na občinski spletni strani in na QR kodu.

Izvedene so bile tri javne razprave (v Sevnici, Boštanju in Krmelju), dve delavnici s širšo deležniško skupino ter več delavnic in sestankov z ožjo delovno skupino. Organiziran je bil sestanek s predstavniki sosednjih občin. V okviru priprave je bilo izvedenih več kot 400 anket o stanju prometa in potovalnih navadah na območju občine ter 30 intervjujev s ključnimi deležniki. V anketi o poteh v šolo so sodelovali učenci tretjega, petega in sedmega razreda vseh osnovnih šol v občini Sevnica, medtem ko je pet večjih zaposlovalcev sodelovalo v anketi o potovalnih navadah svojih zaposlenih. Občina Sevnica je vzpostavila tudi namensko spletno mesto za zbiranje pobud občanov in predlogov rešitev.

Vabilo na javno razpravo o OCPS



Javna razprava v Krmelju



Delavnica s ključnimi deležniki

O pomenu trajnostne mobilnosti in pripravi OCPS občine Sevnica je bila javnost obveščena prek številnih medijskih objav in promocijskih gradiv. Na železniški in avtobusni postaji v Sevnici je še vedno na ogled razstava o pripravi OCPS, viziji in ciljih. V času Evropskega tedna mobilnosti je bil organiziran poseben dogodek, posvečen namenu in pomenu priprave OCPS, javnost pa je proces lahko spremljala tudi na drugih dogodkih, kot so terenski ogledi in štetje prometa.



Del razstave pri Železniški postaji Sevnica ter stojnica o pripravi OCPS na eni izmed prireditev Občine Sevnica

2.4 POVEZAVA Z DRUGIMI STRATEŠKIMI DOKUMENTI OBČINE SEVNICA IN S SOSEDNJIMI OBČINAMI

Povezava z drugimi strateškimi dokumenti v občini

OCPS občine Sevnica je usklajena z drugimi strateškimi dokumenti občine, ki so prav tako osredotočeni na trajnostni razvoj in spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Strategija razvoja turizma, ki je v postopku novelacije, se osredotoča na ustvarjanje čistega, zdravega in prijetnega bivalnega okolja ter na razvoj kakovostne in trajnostne osnovne ter turistične infrastrukture.

Tudi Strategija razvoja športa sledi podobnim načelom, saj si prizadeva za povečanje dostopnosti do kakovostne športne rekreacije za vse občane, kar je tesno povezano z večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Varstvo okolja je neločljivo povezano s prometnim načrtovanjem. Občinski program varstva okolja predvideva izboljšanje kakovosti zraka ob prometnicah in v mestnem središču z zmanjšanjem emisij, ki izvirajo iz prometa.

Strategija za mlade, ki je trenutno v procesu posodobitve, poudarja pomen trajnostne lokalne mobilnosti mladih. Ključne usmeritve vključujejo izboljšanje kolesarske infrastrukture, vzpostavitev mreže za izposajo koles ter finančne spodbude za organizacije, ki zagotavljajo prevoz mladih iz oddaljenih območij.

Lokalni energetske koncept občine Sevnica do leta 2031 dodatno podpira trajnostno mobilnost. Njegovi cilji vključujejo zmanjšanje porabe energije v prometu, spodbujanje uporabe sonaravnih prevoznih sredstev na krajših razdaljah, promocijo javnega prevoza ter osveščanje prebivalcev o ekonomski in ekološki varčni vožnji.

Občinski prostorski načrt (OPN), ki je temeljni prostorski dokument občine, stremi k zagotavljanju dobre povezanosti naselij s prometnim omrežjem ter z regijami in sosednjimi občinami, vključno z navezavo na avtocesto. Med cilji OPN so tudi vzpostavitev pogojev za razvoj humanih oblik gibanja, zagotavljanje neoviranega dostopa do javnih objektov in površin za funkcionalno ovirane osebe, spodbujanje trajnostne rabe prostora, vzpostavitev varnih peš in kolesarskih poti ter nadgradnja javnega potniškega prometa.

V letu 2024 so potekale tudi aktivnosti za pripravo strategij, ki sta usmerjeni v izboljšanje pogojev za bivanje in delo oseb z oviranostmi za pridobitev naziva »Invalidom prijazna občina« in v izboljšanje pogojev za življenje starejših. Oba dokumenta obravnavata tematiko mobilnosti, s poudarkom na analizi in iskanju rešitev za družbeni skupini, ki poleg najmlajših veljata za najranljivejši tudi v kontekstu prometa in mobilnosti. Priprava dokumentov bo zaključena v letu 2025.

Povezava s sosednjimi občinami

Občina Sevnica je s sosednjima posavskima občinama Krško in Radeče povezana prek glavne ceste G1-5 Celje–Zidani Most–Radeče–Boštanj–Krško, ki predstavlja glavno prometno os občine, prek regionalne ceste Breg–Sevnica–Brestanica ter prek železniške proge Zidani Most–Dobova, ki je del evropskega transportnega omrežja (X. panevropski koridor). S sosednjimi občinami v jugovzhodni Sloveniji je povezana predvsem prek regionalnih cest v smeri Mokronoga in Škocjana ter prek sekundarnega kraka dolenske železnice Trebnje–Sevnica. S sosednjimi občinami v Savinjski regiji pa je občina Sevnica povezana prek regionalnih cest v smeri Planine in Jurkloštra.



Občine se soočajo z nekaterimi skupnimi izzivi, ki so značilni tudi za druge slovenske občine. Med te izzive sodita na primer prevlada motornega prometa in slabša razvitost javnega prevoza.

Ob začetku priprave OCPS občine Sevnica so se občine dogovorile, da bodo še naprej sodelovale na področju celostnega prometnega načrtovanja na regionalni ravni ter pri zadevah skupnega interesa. Ena izmed teh je vzpostavitev regionalnih kolesarskih povezav, ki so skozi občino Sevnica načrtovane v smeri proti Krškemu, Planini pri Sevnici in Mokronogu.





2. STANJE, IZZIVI, DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI



3. STANJE, IZZIVI, DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

3.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Stanje in izzivi

CPS, ki je bila pripravljena leta 2017, predstavlja temelj za načrtovanje in upravljanje prometa v občini. Rezultati samoocene Občine Sevnica kažejo, da se ozaveščenost prebivalcev o trajnostni mobilnosti povečuje, hkrati pa zaznava priložnosti za izboljšave in nadgradnje.

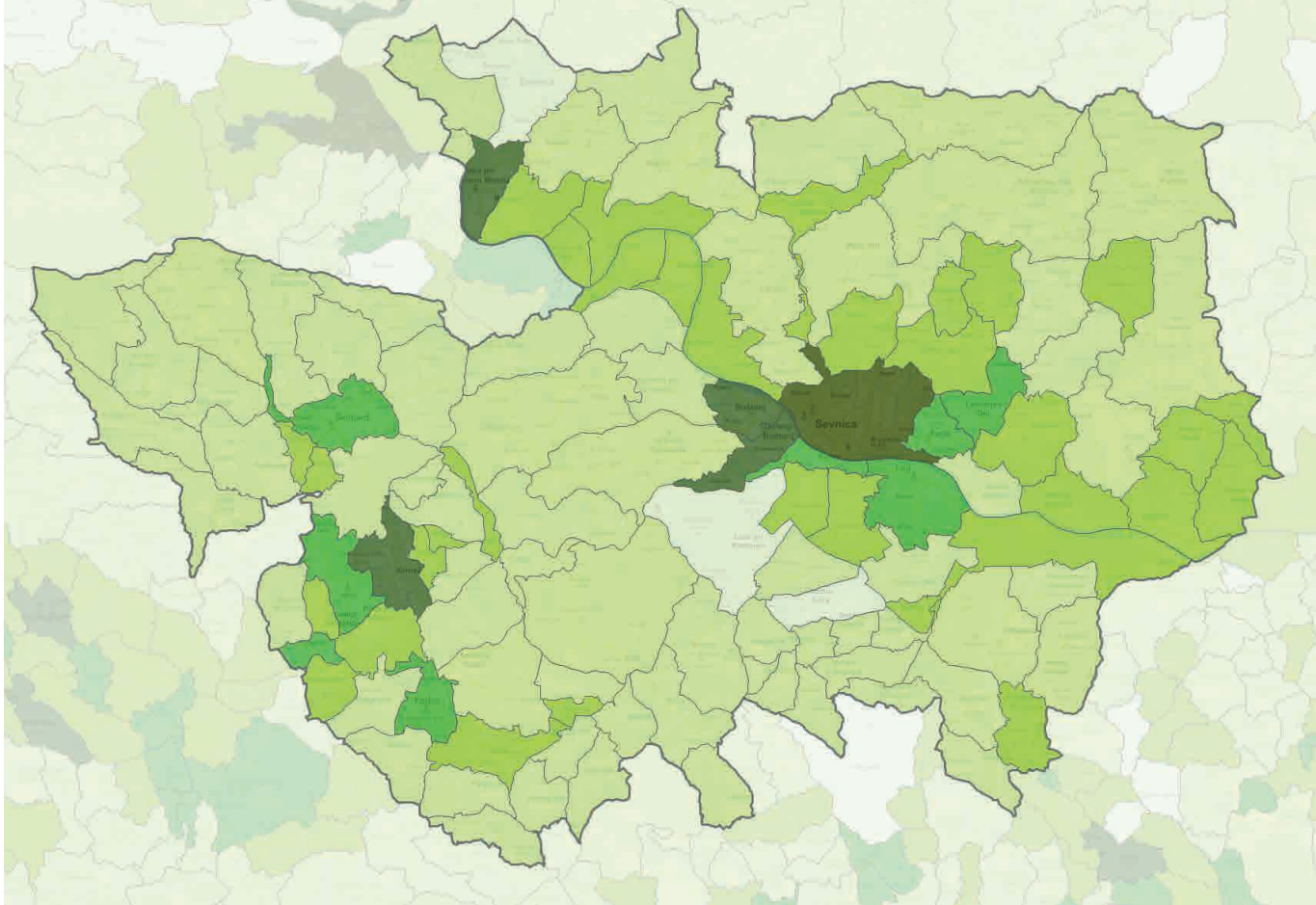
Pregled obstoječega stanja infrastrukture za nemotorizirane oblike mobilnosti v občini Sevnica kaže, da je bila ta v preteklosti načrtovana in projektirana predvsem ob upoštevanju minimalnih standardov, pogosto zgolj kot dodatek prometni infrastrukturi za motorna vozila. To se odraža v ozkih pločnikih in kolesarskih pasovih, označenih neposredno na vozišču, ki pešcem in kolesarjem ne zagotavljajo zadostne stopnje varnosti, privlačnosti in udobja. Prav tako primanjkuje kolesarskih in pešpoti, ki bi bile fizično ločene od motornega prometa, pa tudi zelenih pasov in drugih elementov, ki bi prispevali k večji privlačnosti infrastrukture za nemotorizirane udeležence.



Za izboljšanje trenutnega stanja in dosego zastavljenih ciljev je nujno uvesti celostno načrtovanje, ki bo nemotorizirane udeležence v prometu obravnavalo kot enakovredne, obenem pa sledilo sodobnim smernicam in dobrim praksam na področju oblikovanja prometne infrastrukture.

Eden ključnih razlogov za pomanjkanje korenitejših sprememb na področju celostnega prometnega načrtovanja so tudi finančne omejitve. Poleg tega se občina na izvedbeni ravni sooča z izzivi, kot so neusklajenost ukrepov z drugimi sektorji (na primer s področja upravljanja z vodami in obvodnega prostora), odvisnost od državne infrastrukture, ki poteka skozi občino, in podobno. Pojavili so se tudi izzivi pri pridobivanju podpore javnosti za ukrepe, ki so usmerjeni v zmanjšanje števila brezplačnih parkirnih mest v središču Sevnice. Splošna ocena Občine je, da prebivalci težko sprejemajo spremembe, ki so usmerjene k optimizaciji avtomobilskega prometa. Ukrepom trajnostne mobilnosti so naklonjeni predvsem takrat, kadar ti ne ovirajo ali spreminjajo njihovih vsakodnevnih navad.

Razpršena poselitev ostaja eden glavnih izzivov celostnega prometnega načrtovanja v občini Sevnica, saj zahteva, da se načrtovanje prilagaja predvsem motornemu prometu. Sevnica z Boštanjem predstavlja glavno središče poselitve. Največja gostota prebivalstva je v dolinah reke Save in Mirne, medtem ko širše območje zaznamuje podeželska, gričevnata pokrajina. Občina ima 119 naselij, vendar v občinskem središču živi le četrtnina prebivalcev. Gostota poselitve je 1,6-krat nižja od slovenskega povprečja, kar skupaj z razvojem cestnega omrežja, nekonkurenčnostjo javnega prevoza, daljšimi potovalnimi razdaljami in večjo stopnjo motorizacije vodi v vse pogostejšo uporabo osebnih vozil.



V občinskem središču Sevnica, ki predstavlja gravitacijsko središče številnih okoliških naselij, celostno prometno načrtovanje otežuje programska razdrobljenost mesta in državna infrastruktura, ki poteka skozi Sevnico. Del centralnih dejavnosti se izvaja v starem mestnem jedru na vzhodu, drugi del pa v novejšem, zahodnem delu mesta. Oba dela povezuje državna cesta Breg–Sevnica–Brestanica, ki je precej obremenjena z motornim prometom in okoli katere se mesto funkcionalno orientira. Visok delež osebnega motornega prometa dodatno spodbuja razpoložljivost večinoma brezplačnih parkirišč v mestu.

Gostota prebivalstva na območju občine Sevnica (vir: Občina Sevnica)

Kljub temu da Sevnica leži ob reki Savi, ki ima pomembno ambientalno vrednost, pa glavna železniška proga Zidani Most–Dobova in državna cesta predstavljata fizično bariero v prostoru. Industrijska cona, ki se nahaja med reko in novejšim delom mesta, dodatno omejuje dostopnost obvodnega prostora. Ta bi ob boljši povezavi s centralnim delom Sevnice lahko postal privlačen prostor za kolesarjenje in hojo. Trenutno ta del mesta predstavlja manj privlačno zaledje urbanega območja, a se bo dostopnost izboljšala z nadgradnjo železniške postaje Sevnica. Kot izziv velja izpostaviti še povezanost med Sevnico in Boštanjem, ki skupaj tvorita urbanistično celoto, pri čemer je Boštanj prav tako pomembno središče s centralnimi in industrijskimi dejavnostmi.

Velik izziv za celostno prometno načrtovanje predstavlja staranje prebivalstva v občini Sevnica. Čeprav je ta trend prisoten tudi drugod po svetu, podatki za občino Sevnica kažejo na izrazito povečanje deleža starejših oseb. Med letoma 2017 in 2024 se je število oseb, starejših od 65 let, povečalo za 21 % (s 3435 leta 2017 na 4167 leta 2024), medtem ko je skupno število prebivalcev naraslo le za 0,92 %. Glede na literaturo, ki navaja, da med 33 % in 40 % populacije ne sme ali ne more voziti ter da je tretjina prebivalcev mobilnostno ovirana, se pred Občino Sevnica odpirajo pomembni izzivi na področju socialne vključenosti in zagotavljanja dostopnosti.

Dosežki

Občina Sevnica je na področju celostnega prometnega načrtovanja dosegla pomembne uspehe, ki dokazujejo njeno zavezanost k spodbujanju okolju prijaznih oblik prevoza in varnega prometa.

Leta 2017 je prejela priznanje za aktivno sodelovanje v projektu Evropski teden mobilnosti, v kategoriji nemestnih občin. V letu 2019 pa se je Občina Sevnica uvrstila med pet finalistk izbora za najbolj aktivne občine Evropskega tedna mobilnosti, kar potrjuje njeno prizadevanje za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

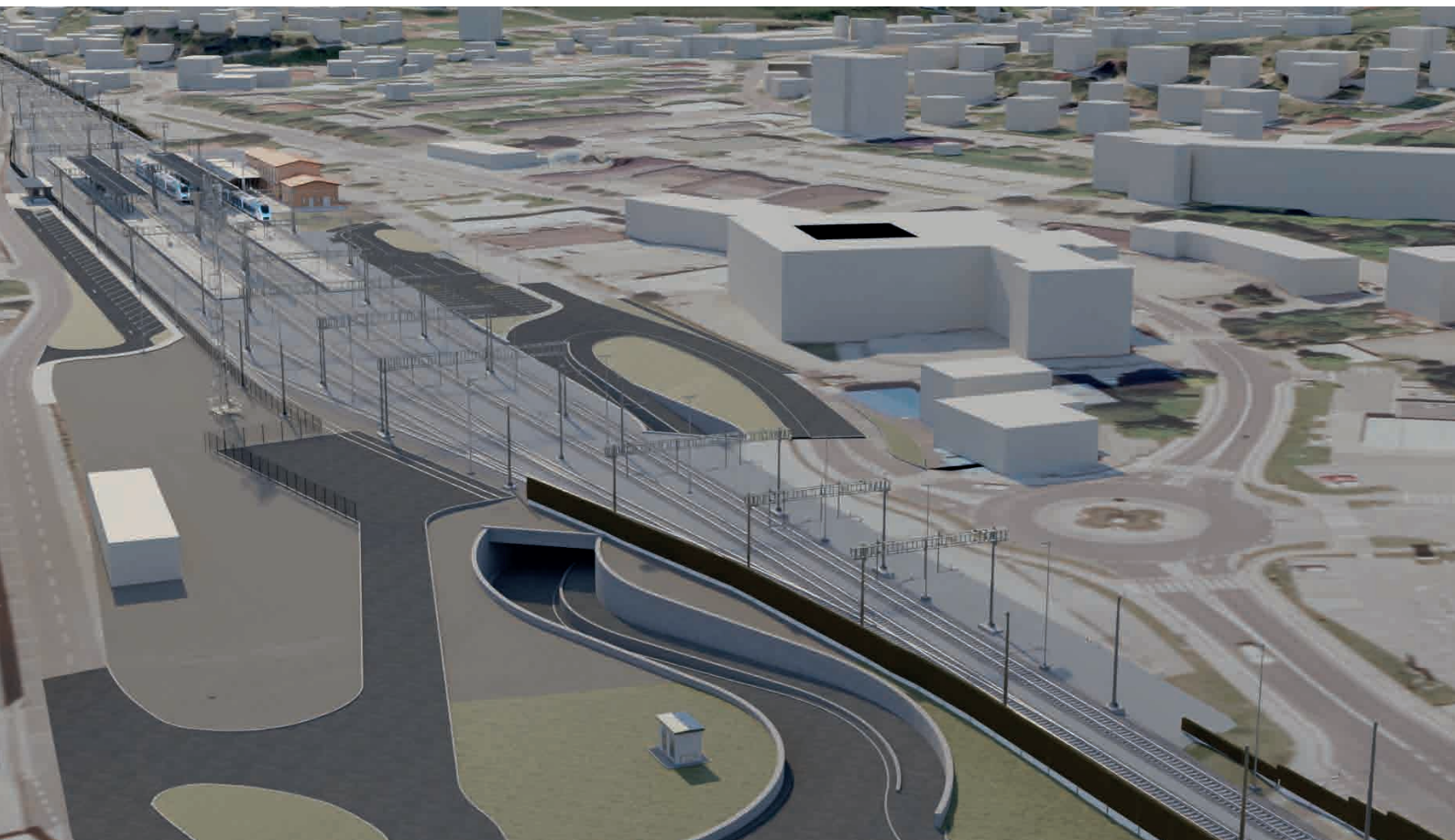
Pomemben dosežek na regionalni ravni je sodelovanje v projektu kolesarskega popotovanja S kolesom ob Savi, ki povezuje kraje od Radeč do Brežic. S tem projektom Občina krepi sodelovanje s sosednjimi Občinami, ki je pri celostnem prometnem načrtovanju posebej pomembno.

Na državni ravni se Občina Sevnica aktivno vključuje v pomembne infrastrukturne projekte. Med njimi izstopajo umeščanje državnih kolesarskih povezav ob vodotokih Sava, Mirna in Sevnica, nadgradnja Železniške postaje Sevnica ter nadgradnja podvoza pod trebanjsko železnico v Boštanju. Kljub temu, da gre za projekte v pristojnosti države, bodo ti pomembno zaznamovali lokalno okolje ter omogočili boljšo povezanost in dostopnost prebivalcem občine Sevnica.

Poleg infrastrukturnih dosežkov se Občina Sevnica zavzema za ozaveščanje mladih o pomenu trajnostne mobilnosti in prometne varnosti. V osnovnih šolah v občini Sevnica potekajo številne akcije, kot so tekmovanje "Kaj veš o prometu" in projekt "Policist Leon", ki mlade izobražujejo o varnosti v prometu in spodbujajo odgovorno obnašanje na cestah.

Občina Sevnica tako s celovitim pristopom združuje infrastrukturne izboljšave z ozaveščevalnimi akcijami o pomenu trajnostne mobilnosti ter uspešno sodeluje pri projektih na regionalni in državni ravni.

*Projekt nadgradnje
Železniške postaje
Sevnica-multimodalno
prometno središče
Sevnica (vir: SŽ –
Projektivno podjetje
Ljubljana d.d.)*



Priložnosti

Občina Sevnica že dosega pomembne rezultate na področju celostnega prometnega načrtovanja, kljub temu, pa se zaveda, da prostor za izboljšave še obstaja.

Ena ključnih priložnosti je organizacija več ozaveščevalnih akcij o pomenu trajnostne mobilnosti. Redne kampanje, ki bi promovirale prednosti trajnostne mobilnosti, bi pripomogle k spreminjanju potovalnih navad občanov.

Prav tako Občina Sevnica priložnost za izboljšave vidi v bolj aktivnem vključevanju javnosti v procesu celostnega prometnega načrtovanja. S povečanjem participacije prebivalcev in različnih deležnikov bi lahko Občina pridobila še več dragocenih povratnih informacij ter zagotovila, da so prometne rešitve resnično prilagojene potrebam prebivalcev. Pogostejše javne razprave, delavnice in ankete bi lahko še okrepile sodelovanje med Občino, občani in načrtovalci.

Boljša povezanost med prostorskim in prometnim načrtovanjem je še eno pomembno področje za izboljšave. Uspešno celostno prometno načrtovanje zahteva tesno usklajenost med oblikovanjem prostora in prometnimi rešitvami, kar bi omogočilo bolj premišljeno urejanje območij za pešce, kolesarje in javni prevoz. V tem pogledu je smiselno poglobljati znanje in kompetence tako zaposlenih na področju prometnega in prostorskega načrtovanja na Občini, kot tudi zaposlenih v prostorsko načrtovalskih in projektantskih podjetjih.

Zaradi privlačne lege ob vodotokih Sava, Mirna in Sevnica je na območju občine Sevnica velik potencial za nadaljnji razvoj peš in kolesarskih povezav, v navezavi na turizem, šport ter rekreacijo. Občina Sevnica v prihodnosti pričakuje porast števila turistov. Kot ključno priložnost za zmanjšanje prometnega in okoljskega vpliva prepoznava spodbujanje trajnostnih oblik prihoda obiskovalcev, zlasti preko železniškega prometa. Poleg tega vidi priložnosti v prilagoditvah in razvoju novih možnosti trajnostnega prevoza znotraj občine, ki bi turistom omogočile udobno in okolju prijazno mobilnost med posameznimi znamenitostmi. S tem želi občina zmanjšati obremenjenost cestnega prometa, omejiti izpuste škodljivih emisij ter prispevati k ohranjanju kakovosti lokalnega okolja in infrastrukture.

Lega občine Sevnica ob glavni železniški progi Zidani Most–Dobova, pa predstavlja priložnost za boljšo integracijo železniškega prevoza z drugimi oblikami javnega prevoza ter s tem boljšo povezanost z okoliškimi kraji.



3.2 HOJA

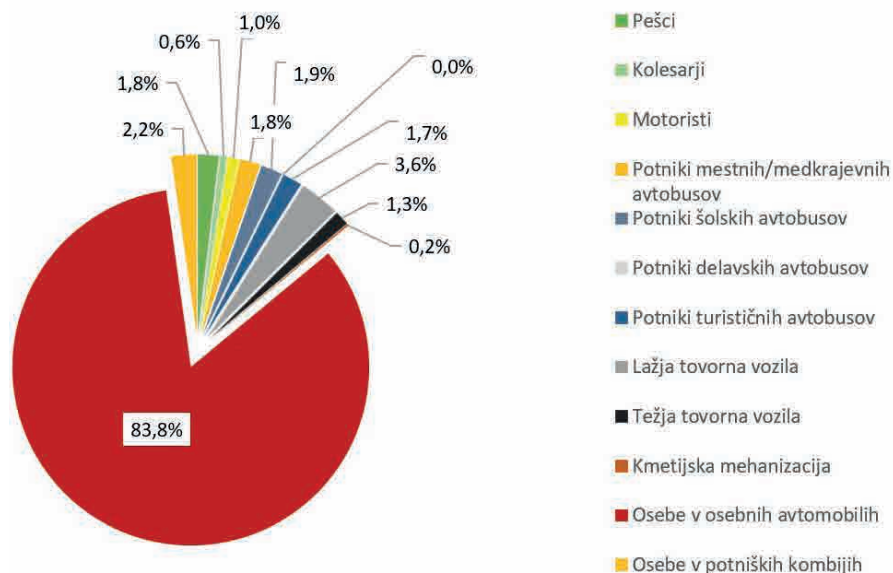
Stanje in izzivi

Občina Sevnica se sooča z nekaterimi izzivi na področju hoje, ki lahko vplivajo na potovalne navade, zdravje prebivalcev in prometno varnost.

Podatki NIJZ za leto 2024 kažejo, da je zdravstveno stanje prebivalcev na nekaterih področjih slabše od slovenskega povprečja. Delež prekomerno prehranjenih otrok znaša 31,1, kar presega slovensko povprečje (24,95). Povprečna bolniška odsotnost traja 22,52 dni na leto (slovensko povprečje je 21,65 dni). Umrljivost zaradi raka v občini Sevnica znaša 176,08 na 100.000 prebivalcev, kar je več od slovenskega povprečja (146,51). Spodbuden pa je podatek, da se je od leta 2018 umrljivost zaradi raka v občini Sevnica znižala.

Prometna varnost pešcev v občini Sevnica ostaja pomembna skrb. Čeprav Policijska postaja Sevnica ne beleži smrtnih prometnih nesreč s pešci, je med leti 2017 in 2023 v povprečju 2,6 pešca letno vključenih v prometne nesreče. To nakazuje na smiselnost izvedbe nadaljnjih ukrepov za zagotavljanje varnosti pešcev.

Kljub obstoječi infrastrukturi za pešce je delež ljudi, ki hodijo, nizek. Rezultati kordonskega štetja prometa iz leta 2024 kažejo, da peš potuje le 1,8 % oseb, medtem ko kar 83,8 % ljudi uporablja osebni avtomobil.



Rezultati kordonskega štetja prometa na treh lokacijah v Sevnici in Boštanj

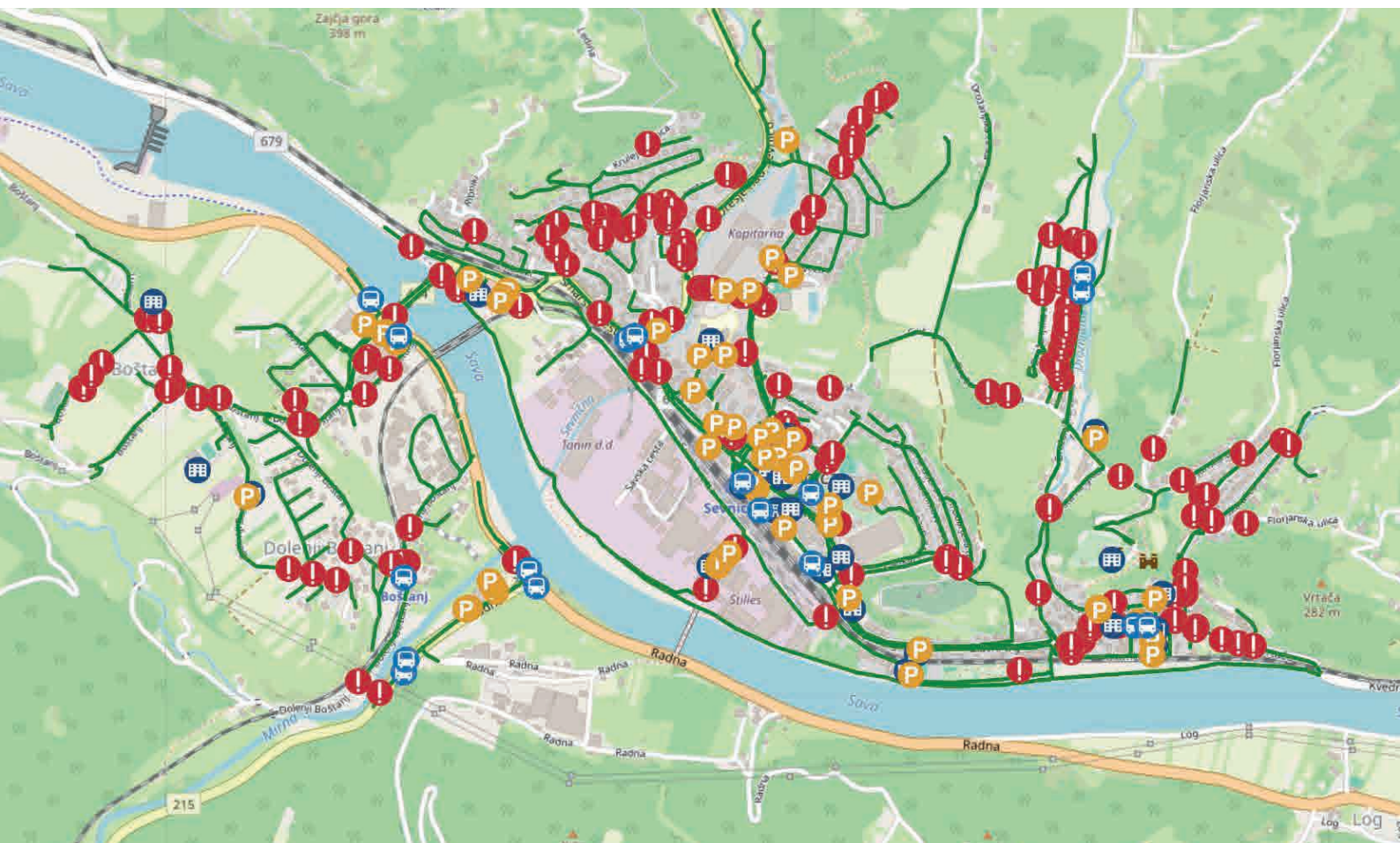
Nizek delež hoje je bil zabeležen tudi v okviru ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev, saj le 14,8 % otrok pride v šolo peš. Največji delež otrok, ki prihajajo peš, je v Osnovni šoli Sava Kladnika Sevnica (26 %), najmanjši pa v osnovni šoli na Blanci (6 %).

K nizkemu deležu pešcev v šolah lahko pripomorejo tudi nevarni odseki šolskih poti. Osnovne šole v občini Sevnica imajo izdelane prometno varnostne načrte, ki vključujejo ukrepe za večjo varnost na šolskih poteh in označujejo nevarne točke, slabo preglednost križišč, pomanjkljive talne označbe, itd. Občina in Osnovne šole sicer izvajajo varne alternative za hojo osnovnošolcev, a posamezni ukrepi še niso v celoti zaživel. K izboru potovalnega načina osnovnošolcev sicer ne pripomore le urejena infrastruktura, ampak tudi oddaljenost bivališč od osnovnih šol, razgibana konfiguracija terena, spremenjen življenjski slog družin, večja skrb glede varnosti otrok, navade ljudi, splošno prepričanje o priročnosti in varnosti vožnje ter drugi dejavniki, ki jih je treba upoštevati, ko govorimo o potovalnih navadah osnovnošolcev v občini Sevnica.

Tudi pri zaposlenih v občini Sevnica je zaznan nizek delež hoje, saj po podatkih iz anket le 5 % zaposlenih v službo prihaja peš. Ta trend je lahko deloma tudi posledica rasti delovnih migracij, saj se je število delovno aktivnih oseb, ki prihajajo v občino Sevnica iz drugih občin, povečalo za skoraj 30 % med letoma 2015 in 2023.

Arhitektonske in druge ovire otežujejo mobilnost ranljivim skupinam. Iz pregledovalnika dostopnosti prostora za ranljive skupine, ki uporabnikom omogoča brezplačen vpogled in prenos prostorskih podatkov o mobilnosti ter dostopnosti zunanjega grajenega prostora za gibalno ovirane, slepe in slabovidne, gluhe in naglušne ter starejše osebe, je razvidno, da na območju naselij Sevnica in Boštanj obstajajo arhitektonske ovire. Zato bi bilo smiselno več pozornosti nameniti izboljšanju stanja na tem področju.

Izsek iz pregledovalnika dostopnosti za ranljive skupine (vir: Javni pregledovalnik dostopnosti prostora)





Terenski ogledi kažejo, da so v večjih naseljih občine zgrajeni pločniki, vendar si občani želijo tudi ureditev površin za pešce na manjkajočih odsekih. Posebej so na primer izpostavili odseke med Radno in Boštanjem, Radno in Logom, ob cesti na Dobravo, med Gabrijelami in Poljem, Hinjčami in Govejim Dolom, Krmeljem in Šentjanžem, Šentjanžem in Glinom ter Šentjanžem in Hinjami, v naselju Log, v naselju Podboršt, na Velikem Cirkniku (do pokopališča) ter na drugih odsekih. Občani so prav tako opozorili na nevarne odseke na šolskih poteh, pomanjkanje con umirjenega prometa, pomanjkljivo prometno signalizacijo, javno razsvetljava ter potrebo po širših pločnikih in varnejših prehodih za pešce. Izziv predstavljajo tudi nivojski prehodi čez glavno železniško progo, ki bodo urejeni ob prenovi železniške postaje Sevnica.

Čeprav infrastruktura za pešce v večjih naseljih že obstaja, pa ta večinoma ni oblikovana s sodobnimi rešitvami in privlačno podobo (na primer v smislu ozelenjenih ulic in trgov, parkletov, urejenih na mestih, kjer so bili prvotno parkirani avtomobili ter skupnih prometnih površin, itd.). Občina še nima izdelane celovite zasnove infrastrukture za hojo in povezanih ukrepov (načrt umirjanja prometa), ki bi predstavljala temelj za konkretne ukrepe.

Izziv Občine v prihodnje torej ne bo le, kako dograjevati infrastrukturo za pešce glede na izvore in cilje potovanja, temveč tudi, kako jo izboljšati, da bo privlačnejša, udobnejša, varnejša, povezana in neposredna. Le takšna infrastruktura bo v povezavi z ozaveščanjem spodbujala ljudi k pešačenju.

Dosežki

Občina Sevnica je v okviru prizadevanj za spodbujanje trajnostne mobilnosti od leta 2017 izvedla vrsto projektov za spodbujanje hoje, s čimer je bistveno izboljšala varnost in udobje pešcev na različnih območjih.

V občinskem središču je Občina Sevnica med drugim izvedla: ureditev pločnikov na relacijah Kvedrova cesta–Železniška postaja Sevnica, Trg svobode–Prvomajska ulica, na Cesti na Dobravo (od Petrola in iz smeri Osnovne šole Sava Kladnika Sevnica), med trgovskim objektom Lidl in Hermanovo cesto. Prav tako pa je bil dokončan pločnik na Planinski ulici ter izvedene površine za pešce v sklopu krožišča in nadvoza v Šmarju.

Izven občinskega središča so bili urejeni pločniki na relaciji Boštanj–Železniška postaja Boštanj–Osnovna šola Boštanj–Tinca, v Pijavicah, v Velikem Cirkniku, v Lončarjevem Dolu ter na Vrhu pri Boštanju. Krajši odsek pločnika je bil prav tako urejen pri cerkvi v Boštanju.

Dodatno je bila potrjena projektna naloga za vzpostavitev večnamenske povezave, ki bo potekala od Radeč do Dobove in bo namenjena tudi pešcem. S tem bo še izboljšana povezljivost v regiji.

Priložnosti

Kljub dosedanjim dosežkom se Občina Sevnica zaveda, da obstajajo številne priložnosti za nadaljnje izboljšanje pogojev za hojo. Ena ključnih priložnosti je boljša ozaveščenost ljudi o pomenu gibanja, ki prispeva ne le k izboljšanju zdravja in dobrega počutja, temveč tudi k zmanjšanju prometnih obremenitev in onesnaževanja okolja. Hoja je ena najučinkovitejših in najbolj dostopnih oblik trajnostne mobilnosti, saj zmanjšuje odvisnost od avtomobilov, spodbuja bolj zdrave življenjske navade ter prispeva k večji povezanosti skupnosti.

Občina Sevnica vidi priložnosti za spodbujanje hoje tudi v gradnji bolj vabljive infrastrukture, v vzpostavitvi območij prijaznega prometa ter v boljših ureditvah za ranljivejše skupine prebivalcev, kot so starejši in gibalno ovirani. Poleg tega Občina prepoznava potencial v ustvarjanju novih peš povezav, zlasti na območju ciljev, ki se nahajajo v časovnem radiju 15 min, torej na razdaljah okoli 1 km.



3.3 KOLESARJENJE

Stanje in izzivi

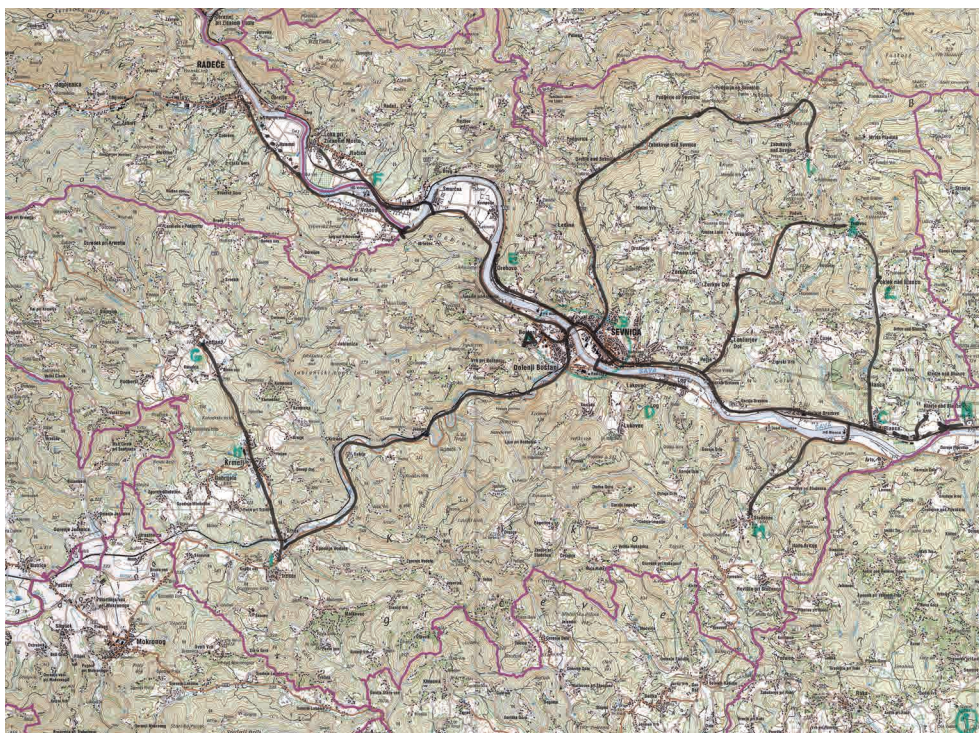
Kolesarska infrastruktura je delno vzpostavljena v občinskem središču. Ob Kvedrovi cesti je urejena obojestranska kolesarska steza, ob pomembnejših javnih objektih, kot so zdravstveni dom, železniška in avtobusna postaja ter šole, pa so zagotovljene kolesarnice, klančine za kolesarje in gibalno ovirane osebe. Kljub tem izboljšavam, pa še vedno obstajajo manjkajoči odseki ter točke in arhitektonske ovire, ki ovirajo varno in udobno mobilnost kolesarjev ter gibalno oviranih oseb. Dosedanji ukrepi so razpršeni, zato je treba oblikovati celovito zasnovo infrastrukture za kolesarjenje ter povezanih področij, kot so hoja in umirjanje prometa.



Podobno kot pri infrastrukturi za pešce je tudi pri urejanju površin za kolesarjenje Občina Sevnica doslej sledila predvsem načelu neposrednosti in racionalne rabe prostora. Manj pozornosti je bilo namenjene privlačnosti kolesarskih povezav (na primer z urejanjem zelenic ali drevoreda ob kolesarskih poteh). Ker kolesarske povezave potekajo ob državnih cestah (Radeče–Boštanj, Boštanj–Planina, Breg–Sevnica–Brestanica) in niso ločene od glavnih prometnic z zelenimi pasovi, so zaradi velike količine motornega prometa ter posledičnega hrupa in onesnaževanja zraka manj privlačne za kolesarjenje.

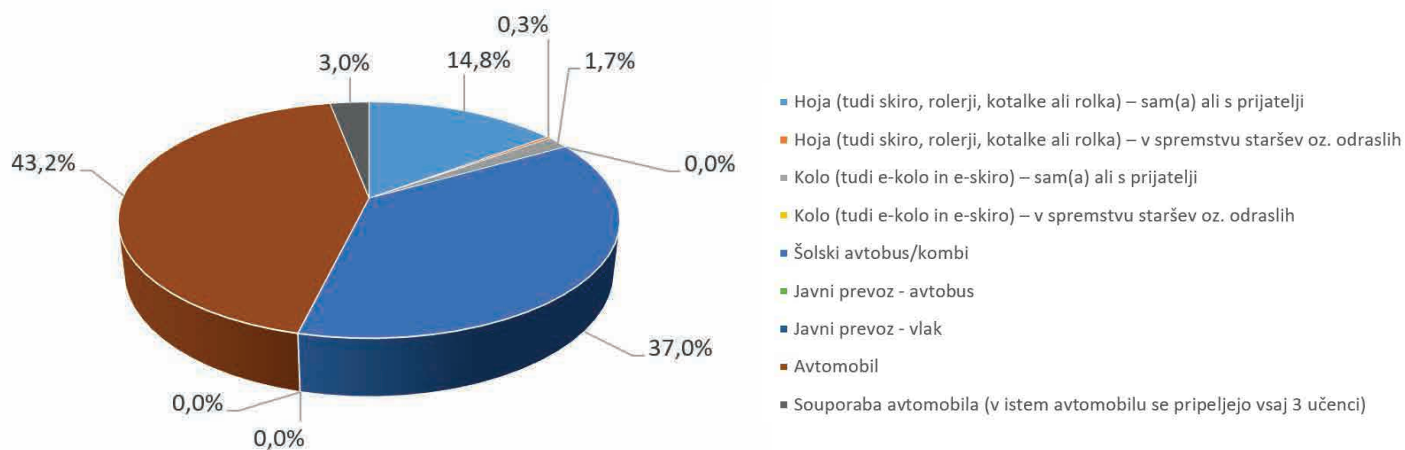


Prebivalci občine pogrešajo manjkajoče povezave, na primer ob dolinah rek Mirne, Sevnične in Save, ter med Boštanjem in Sevnico, Boštanjem in Logom, Sevnico in Orehovim, Šentjanžem, Krmeljem in Tržiščem. Prav tako predlagajo razširitev sistema izposoje koles z možnostjo povezovanja s sosednjimi občinami, odstranitev arhitektonskih ovir izboljšanje prometne signalizacije in javne razsvetljave, ipd. Razgibana konfiguracija terena in velike razdalje otežujejo vsakodnevno uporabo kolesa, zato ponekod niti ni smiselno graditi kolesarske infrastrukture oziroma bi bila ta namenjena predvsem športu in rekreaciji.



Predlogi ključnih deležnikov za ureditev kolesarskih povezav

Podatki iz kordonskega štetja prometa kažejo, da s kolesom v Sevnici oziroma Boštanju potuje le 0,6 % oseb. Med osnovnošolci kolesari zgolj 1,7 %, pri čemer kolesarjenje beležijo le v osnovnih šolah Boštanj, Blanca, Krmelj in Sevnica. Anketa pri petih večjih zaposlovalcih v občini je pokazala, da čeprav tretjina zaposlenih potuje manj kot 5 km do službe, kolesari le 2 %.



V občini Sevnica v šolo kolesari le 1,7 % učencev (vir: anketa o potovalnih navadah osnovnošolcev, 2024)

Prednostni izziv Občine Sevnica je tudi prometna varnost. Podatki Policijske postaje Sevnica o prometnih nesrečah med letoma 2017 in 2023 kažejo, da je bilo v povprečju v prometne nesreče vključenih 7,4 kolesarja letno. Smrtnih žrtev med kolesarji na srečo ni bilo. V večini primerov so bili povzročitelji prometnih nesreč prav kolesarji, kar dodatno izpostavlja potrebo po ureditvi varnih površin za kolesarjenje.

V anketi za splošno javnost, v kateri je sodelovalo več kot 400 občanov, so bili vsi vidiki, povezani s kolesarjenjem, ocenjeni slabše od ureditev za pešce. 58 % anketirancev je izrazilo nezadovoljstvo s trenutnimi pogoji za kolesarjenje, pri čemer je treba dodati, da na (ne)priljubljenost kolesarjenja zagotovo vplivajo tudi razgibana konfiguracija terena na območju občine Sevnica, neugodne vremenske razmere, dolge razdalje, prometna kultura, ki daje prednost uporabi avtomobila ter drugi dejavniki. Podobni rezultati so bili zabeleženi tudi v anketi iz leta 2017, kjer so občani najpogosteje izražali željo po izboljšanju stanja na področju kolesarskega prometa kot načina prevoza.



Občane najbolj motijo slabi pogoji za kolesarjenje (vir: anketa za splošno javnost, 2024)



Dosežki

Občina Sevnica je od sprejema prve CPS dosegla pomembne rezultate pri spodbujanju kolesarjenja.

V letu 2023 je bil v Sevnici vzpostavljen sistem izposoje koles, ki omogoča prebivalcem in obiskovalcem enostaven dostop do koles ter spodbuja kolesarjenje kot trajnostno obliko prevoza.



Poleg tega so bile na območju občine Sevnica izvedene številne infrastrukturne izboljšave za zagotavljanje varnega kolesarjenja. Med njimi izstopajo kolesarske ureditve na mostu čez Savo, nadvozu v Šmarju, pri Lidlu in na Prvomajski ulici v Sevnici. Te ureditve so prispevale k večji varnosti kolesarjev in izboljšanju stanja v občinskem središču.

Med pomembnejše dosežke sodi tudi namestitev kolesarnic pri skoraj vseh osnovnih šolah v občini Sevnica, kar spodbuja kolesarjenje med učenci in njihovimi starši. Edina izjema je osnovna šola v Krmelju, kjer je namestitev kolesarnice še načrtovana.



Občina je prav tako poskrbela za pokrite kolesarnice pri drugih javnih ustanovah v Sevnici, kar omogoča varno in zaščiteno shranjevanje koles ter povečuje udobje uporabnikov.

Ti dosežki so pomembni koraki k spodbujanju trajnostne mobilnosti v občini Sevnica, saj omogočajo varnejše, bolj dostopne in udobne možnosti za kolesarjenje. Vse to pozitivno vpliva na kakovost življenja prebivalcev ter prispeva k zmanjšanju prometnih obremenitev in emisij.

Priložnosti

Občina Sevnica prepoznava priložnosti za nadaljnje spodbujanje kolesarjenja, ki lahko pomembno prispeva k trajnostni mobilnosti v občini.

Prva priložnost je izboljšanje infrastrukturnih pogojev za kolesarjenje, pri čemer je smiselno graditi infrastrukturo, ki bo vabljiva in ne bo zgolj v funkciji povezovanja posameznih glavnih izhodišč in ciljev poti. Zaradi razgibanega terena in večjih razdalj v občini je smiselno nadgrajevati kolesarsko infrastrukturo predvsem v Sevnici in v drugih urbanih središčih občine.

Druga priložnost je povezovanje različnih vrst kolesarske infrastrukture. Občina lahko poveže turistično in rekreacijsko infrastrukturo ter infrastrukturo za dnevne migracije. Takšna povezanost bi povečala prilagodljivost in učinkovitost kolesarjenja za različne namene. Spodbujanje integracije s sistemom javnega prevoza, kot je omogočanje prevoza koles na avtobusih in vlakih, pa lahko poveča fleksibilnost in dostopnost ter prispeva k večjemu številu kolesarjev, ki uporabljajo kombinirane oblike prevoza.

Kot ključne za spodbujanje kolesarjenja, pa Občina prepoznava izobraževalne in ozaveščevalne kampanje o koristih kolesarjenja in varni rabi površin za kolesarje. Takšne kampanje vključujejo na primer informacije o varnostnih ukrepih, prednostih kolesarjenja za zdravje in okolje ter načinih vključevanja kolesarjenja v vsakodnevno življenje.



3.4 JAVNI PREVOZ

Stanje in izzivi

Sevnica predstavlja pomembno vozlišče železniškega in avtobusnega prometa, saj leži na dvotirni progi Zidani Most–Dobova ter kraku dolenjske železnice Trebnje–Sevnica. Železniška postaja Sevnica, locirana v središču mesta, potrebuje prenovo, ki je že načrtovana v sklopu multimodalnega prometnega vozlišča Sevnica.



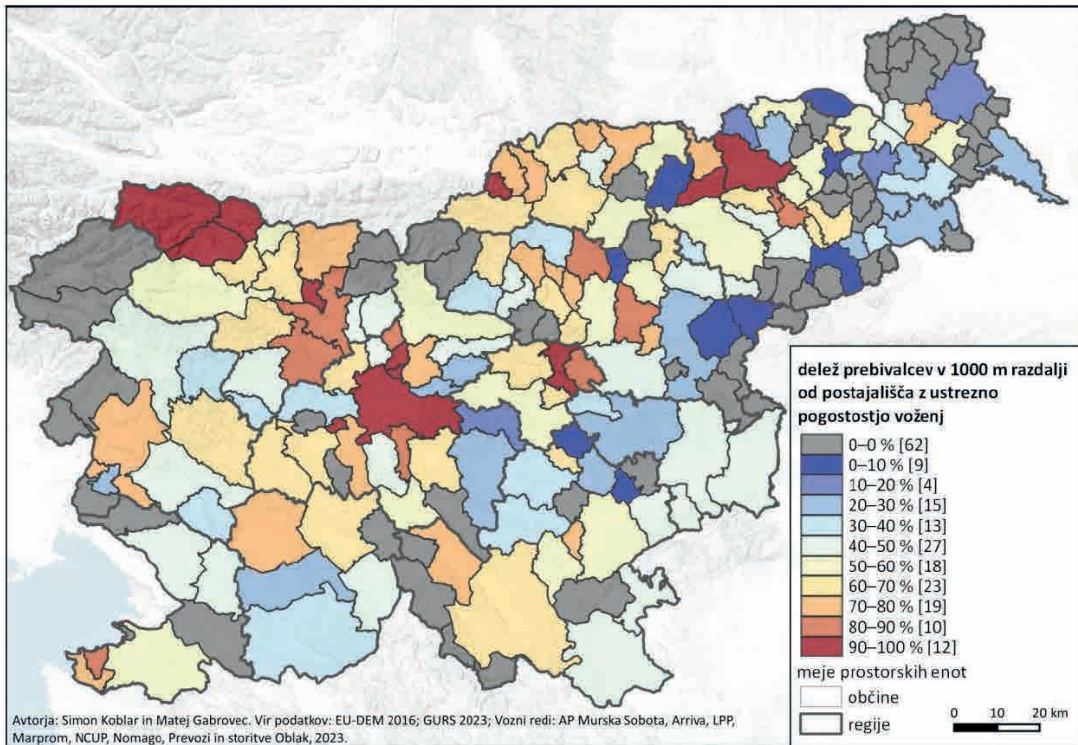
Leta 2019 je bila obnovljena glavna avtobusna postaja, ki se nahaja ob železniški. V občini Sevnica je osem železniških postaj in 136 avtobusnih postajališč. Ob državnih cestah so avtobusna postajališča ponekod pomanjkljivo opremljena, kar negativno vpliva na uporabo avtobusnega prevoza.

Glavne infrastrukturne pomanjkljivosti vključujejo neustrezne nivojske prehode do peronov in čez železniške tire ter arhitektonske ovire za gibalno ovirane osebe.

Podatki iz Analize dostopnosti javnega prometa za leto 2023¹ kažejo, da v občini Sevnica le 10 do 20 % prebivalcev v 1000 m razdalji nima postajališča javnega potniškega prometa.

Po drugi strani pa podatki iz te analize kažejo, da ima le od 20 do 30 % tistih prebivalcev občine Sevnica, ki živijo v 1000 m oddaljenosti od postajališča JPP na voljo tudi ustrezno pogostost voženj.

¹ Koblar idr., 2024



Delež prebivalcev v 1000 m razdalji od postajališča z ustrežno pogostostjo voženj (vir: Analiza dostopnosti javnega prometa za leto 2023¹)

Ankete in delavnice so razkrile, da občani pogrešajo več linij javnega prevoza in pogostejše vožnje, hkrati pa so zadovoljni z razvejanostjo postajališč in brezplačnim mestnim avtobusom Sevnica–Boštanj. Želijo si boljše usklajenosti voznih redov med avtobusi in vlaki, integracijo šolskih in javnih prevozov ter konkurenčnejše cene.

Razpršenost in nizka gostota poselitve predstavljata poseben izziv, saj na teh območjih vzpostavitev javnega prevoza ni gospodarsko vzdržna. Rešitve vključujejo preproste prestopne iz osebnih prevoznih sredstev v javni promet ali alternativne oblike mobilnosti.

Dodatni izziv predstavlja tudi integracija šolskih in javnih prevozov, za kar si Občina Sevnica prizadeva že dalj časa. Za šolske prevoze Občina Sevnica ugotavlja, da so kapacitete le polovično zasedene, prav tako so slabo zasedeni tudi javni avtobusi, zato je integracija smiselna.

Po podatkih iz kordonskega štetja prometa avtobusni prevoz uporablja le 5,5 % prebivalcev. Ankete med zaposlenimi kažejo, da v službo z vlakom potuje le 1 % zaposlenih, z avtobusom pa skoraj nihče. Kljub temu, da Občina Sevnica za šolske prevoze namenja znaten del finančnih sredstev, šolske prevoze uporablja le 37 % osnovnošolcev, največ na OŠ Blanca (48 %), najmanj pa na OŠ Boštanj (23 %). Javni prevoz (vlak in avtobus) za šolske poti ne uporablja nihče.



Javni prevoz za pot na delo uporablja 1 % anketiranih zaposlenih (vir: Anketa pri petih zaposlovalcih v občini Sevnica, 2024)

Kljub povezavam z Ljubljano, Zasavjem, Dolenjsko in Hrvaško se število odpravljenih potnikov na železniških postajah v občini zmanjšuje. Iz železniške postaje Sevnica je bilo leta 2021 odpravljenih 235.256 potnikov, leta 2023 pa le še 211.418. Izjemo predstavljata postaji Tržišče in Pijavice, kjer je število odpravljenih potnikov naraslo.

Železniška postaja	2021	2022	2023
Blanca	28.173	17.631	17.474
Sevnica	235.256	226.575	211.418
Breg	28.168	12.278	12.823
Loka	28.012	20.397	14.318
Boštanj	4.335	1.309	2.243
Jelovec	3.140	4.524	284
Tržišče	3.430	3.834	4.839
Pijavice	2.690	4.450	4.646

Število odpravljenih potnikov po postajah v notranjem železniškem prometu (vir: Slovenske železnice, 2024)

Občina Sevnica se torej sooča z izzivom, kako spodbuditi uporabo javnega prevoza, pri čemer je v veliki meri odvisna tudi od pomoči države, saj so pristojnosti Občine pri urejanju javnega prevoza omejene.



Dosežki

Občina Sevnica je od leta 2017 dosegla več pomembnih mejnikov na področju javnega prevoza.

Eden ključnih dosežkov je uspešno sodelovanje pri projektu multimodalnega prometnega vozlišča Sevnica, ki vključuje gradnjo novega podvoza pod železniško progo Zidani Most–Dobova. Projekt predvideva varnejši dostop do peronov, izgradnjo novega sodobnega postajnega objekta ter vzpostavitev podvoza. Ob Industrijski coni Sevnica bo zgrajeno dodatno parkirišče P+R, ukinitvev nivojskih prehodov, pa bo prispevala k večji prometni varnosti.



Multimodalno središče Sevnica (vir: SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d.d.)

Leta 2017 je Občina uvedla sistem brezplačnih prevozov za starejše, imenovan Sopotnik, ki osebam nad 65 let omogoča lažji dostop do osnovnih storitev in s tem izboljšuje kakovost njihovega življenja. Poleg tega je bila razširjena linija mestnega avtobusa v Boštanju, kar povečuje dostopnost javnega prevoza za lokalno prebivalstvo.

Občina je uredila tudi novo avtobusno postajališče na Kvedrovi cesti, z namenom zmanjševanja uporabe osebnih vozil.

Priložnosti

Občina Sevnica vidi možnosti za nadgradnjo in razvoj javnega prevoza, kar bi še dodatno okrepilo trajnostno mobilnost in izboljšalo dostopnost za vse prebivalce.

Ena ključnih priložnosti je izboljšanje obstoječega javnega prevoza, zlasti v smislu povečanja frekvence prevozov ter boljše usklajenosti med različnimi oblikami javnega prevoza (železniški, avtobusni, šolski).

Pomembna priložnost je tudi izboljšanje dostopnosti javnega prevoza do bolj oddaljenih in zalednih naselij v občini, pa tudi za ranljivejše skupine prebivalcev, kot so starejši, otroci in gibalno ovirane osebe. To bi prispevalo k večji vključenosti teh skupin v lokalno skupnost in izboljšalo kakovost njihovega življenja.

Med pomembne priložnosti spadajo tudi ukrepi za spodbujanje uporabe javnega prevoza ter boljša obveščenost o ponudbi. Prebivalci so v procesu priprave OCPS izpostavili, da bi z dostopnejšimi informacijami o linijah javnega prevoza tega uporabljali pogosteje.

Občina Sevnica se zaveda, da je za vzpostavitev učinkovitega javnega prevoza potrebna ureditev te tematike na regionalni in državni ravni. Celovito urejanje javnega prevoza ovira razdelitev pristojnosti med državo in Občino, saj Občina na podeželju nima pooblastil za organizacijo javnega prevoza. Usklajevanje lokalnih prizadevanj z državnimi politikami in pobudami bi omogočilo večje finančne in logistične možnosti za razvoj učinkovitega in uporabniku prijaznega javnega prevoza na lokalni ravni.

V prihodnjem obdobju bo Občina Sevnica raziskala možnosti združevanja obstoječih šolskih prevozov in javnega prevoza, kar bi racionaliziralo stroške financiranja šolskih prevozov, hkrati pa povečalo dostopnost javnega prevoza znotraj občine z navezavo na »državni javni prevoz«.

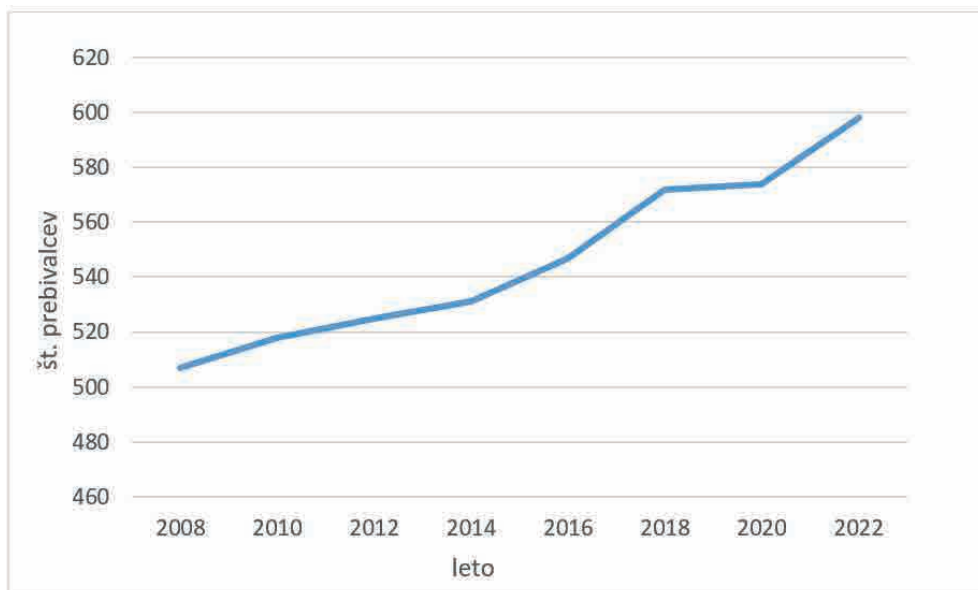
3.5 MOTORNI PROMET

Stanje in izzivi

V preteklih desetletjih je prometno načrtovanje v Sloveniji, vključno z Občino Sevnica, močno poudarjalo razvoj osebnega motornega prometa. Povečanje dnevnih delovnih migracij zlasti v občino (od leta 2017 se je delež delovnih migracij v občino Sevnica povečal za skoraj 30 %), razpršena poselitev ter nižja gostota prebivalstva, so skupaj z nekonkurenčnostjo javnega prevoza, naraščajočimi potovalnimi razdaljami in večjo stopnjo motorizacije privedli do tega, da vse več prebivalcev sevniške občine na svojih poteh uporablja osebna vozila.

Stopnja motorizacije, merjena kot število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev, vztrajno narašča in je že presegla slovensko povprečje. Leta 2022 je bilo v občini Sevnica 598 avtomobilov na 1000 prebivalcev, medtem ko slovensko povprečje znaša 571.





Stopnja motorizacije oziroma število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev v občini Sevnica (vir: SURS, zajem podatka 2024)

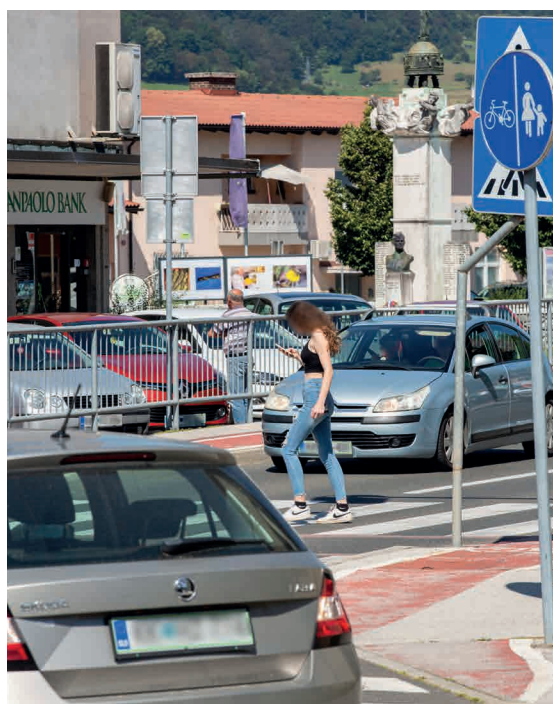
Anketa za splošno javnost je pokazala, da se z avtomobilom v službo ali po opravkih večinoma vozi le ena oseba, na rekreacijo in druženje pa z avtomobilom običajno potujeta dve osebi. Da je avtomobil glavno prevozno sredstvo potrjujejo tudi rezultati kordonskega štetja prometa, kjer kar 83,8 % vseh potovanj opravijo z osebnimi avtomobili, povprečna zasedenost vozil pa znaša zgolj 1,3 potnika.

Podobni rezultati so bili zabeleženi tudi pri anketi med zaposlenimi pri petih večjih zaposlovalcih v občini, kjer se kar 71 % zaposlenih vozi na delo sami, dodatnih 19 % pa ima v avtu še sopotnika.



Kljub organiziranim šolskim prevozom se 43,2 % osnovnošolcev v šolo pripelje z avtomobilom, pri čemer se dodatne 3 % učencev vozi skupaj s še najmanj dvema drugima učencema v istem vozilu.

Takšen trend je privedel tudi do povečanih izzivov glede urejanja mirujočega prometa, saj avtomobili zasedajo kakovostne urbane površine, ki bi lahko bile namenjene drugim, bolj mestotvornim dejavnostim ali odprtim bivalnim površinam. K temu pripomorejo tudi ugodni pogoji za uporabo avtomobilov.



V mestu Sevnica je na voljo 1278 parkirnih mest, od tega je 176 mest na območjih modrih con, kjer je prva ura parkiranja brezplačna, vsaka nadaljnja pa stane 0,7 centov. Po podatkih ankete ima kar 86 % anketirancev na voljo brezplačno parkirno mesto doma ali v neposredni bližini, 75 % pa ga ima parkirno mesto zagotovljeno tudi v bližini delovnega mesta. Ta številka je sicer nižja kot leta 2017, ko je brezplačno parkirišče v bližini delovnega mesta imelo kar 83 % vprašanih.



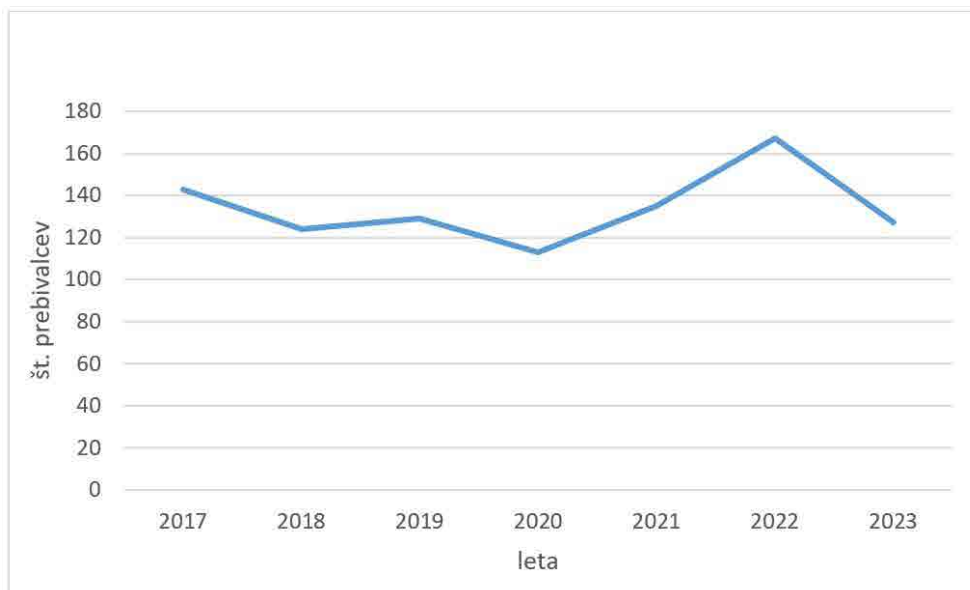
Zaradi dobro urejenih cestnih povezav je pretočnost prometa v občini dobra. Po drugi strani pa slabši pogoji za trajnostne oblike mobilnosti, kot so slabša povezanost z zalednimi območji ter manj privlačne kolesarske in peš površine, ki potekajo ob prometno obremenjenih cestah, prebivalce še naprej spodbujajo k uporabi avtomobila. Anketa med zaposlenimi je pokazala, da kar 13 % tistih, ki imajo do delovnega mesta manj kot 2 km, na delo vseeno prihaja z avtomobilom.

Tovrstni trendi krepijo negativne vplive prometa na kakovost življenja, zmanjšujejo možnosti za razvoj javnega prevoza ter omejujejo priložnosti za kolesarjenje in hojo.

Izzivi na področju prometne varnosti vključujejo nivojske prehode čez železniško progo Zidani Most–Dobova ter proti Dolenjski, prekoračitve hitrosti na posameznih odsekih in gost promet v bližini osnovnih šol, Zdravstvenega doma Sevnica ter na območju drugih javnih ustanov (na primer občinske stavbe v starem mestnem jedru Sevnica). Občani opozarjajo še na posamezne nevarne odseke, kot je na primer pri Gramatu v Boštanju.



Občinski program varnosti (v katerem so opredeljena izhodišča za zagotavljanje varnosti prebivalcev občine Sevnica, na področjih, za katere je pooblaščen redarstvo) za leto 2023 kaže, da se število kršitev zaradi prekoračitev hitrosti, nepravilnega parkiranja in kršitev prometne signalizacije v zadnjih letih bistveno ne spreminja. Leta 2021 je bilo zabeleženih 466 prekrškov, leta 2022 426, leta 2023 pa celo nekoliko več, in sicer 472 prekrškov. Podatki Policijske postaje Sevnica prav tako kažejo, da se število prometnih nesreč v zadnjih letih bistveno ni spremenilo. Na področju prometne varnosti tako še vedno obstaja prostor za izboljšave, predvsem v smislu izboljšanja prometne kulture in discipline.



Število prometnih nesreč v zadnjih sedmih letih na območju občine Sevnica (vir: Policijska postaja Sevnica, 2024)

Kljub dobrim pogojem za uporabo avtomobila v občini Sevnica, so občani v anketi izrazili nezadovoljstvo z razpoložljivostjo parkirišč. To predstavlja izziv za občino pri morebitnih preureditvah parkirišč v druge rabe prostora, saj prebivalci že zdaj menijo, da parkirišč primanjkuje. Skoraj polovico anketirancev moti pomanjkanje parkirišč, hkrati pa izražajo nezadovoljstvo zaradi prehitre in nevarne vožnje ter si želijo območij prijaznega prometa, varnih prometnih povezav in boljše povezave do avtoceste (tretja razvojna os).

Glavni izziv Občine Sevnica tako predstavljajo upravljanje parkiranja, umirjanje prometa ter usklajevanje različnih interesov v prostoru. Občina se zaveda, da je sočasno z ukrepi na področju hoje, kolesarjenja in javnega prometa za racionalnejšo rabo avtomobilov potrebna tudi ustrezna parkirna politika. Prakse drugih mest namreč kažejo, da se ob zadostni ponudbi (brezplačnih) parkirnih mest potovalne navade ljudi bistveno ne spreminjajo. Zaradi razdrobljenosti dosedanjih ukrepov je treba izvesti celovito zasnovo umirjanja prometa ter parkirno politiko, kar bo osnova za nadaljnje ukrepanje.

Dosežki

Občina Sevnica je od leta 2017 dosegla pomembne rezultate na področju optimizacije motornega prometa z namenom spodbujanja trajnostne mobilnosti. Ena ključnih pridobitev je ureditev P+R parkirišča pri Železniški postaji Sevnica, ki omogoča brezplačno parkiranje do 12 ur za uporabnike javnega potniškega prometa. Ta ukrep spodbuja uporabo javnega prevoza in zmanjšuje potrebo po vožnji z osebni avtomobili.



Poleg tega je Občina Sevnica v zadnjih letih razširila območja plačljivega parkiranja v Sevnici in uvedla podražitve parkirnine. Da bi poenostavila plačevanje, je vzpostavila tudi sistem mobilnega plačevanja parkirnin EasyPark, kar omogoča sodobno in enostavnejšo izkušnjo uporabnikom parkirnih mest.

Z namenom razbremenitve prometnih tokov v središču Sevnice je Občina uredila novo parkirišče na obrobju mesta, Pod Vrtačo. V središču mesta je bilo uvedeno plačljivo parkiranje, kar spodbuja zmanjšano uporabo osebnih vozil v urbanem območju.

Za povečanje prometne varnosti in zmanjšanje hitrosti vožnje je Občina Sevnica na več lokacijah izvedla ukrepe za umirjanje prometa, kar prispeva k boljši varnosti in kvalitetnejšemu bivanju v lokalnem okolju.



Priložnosti

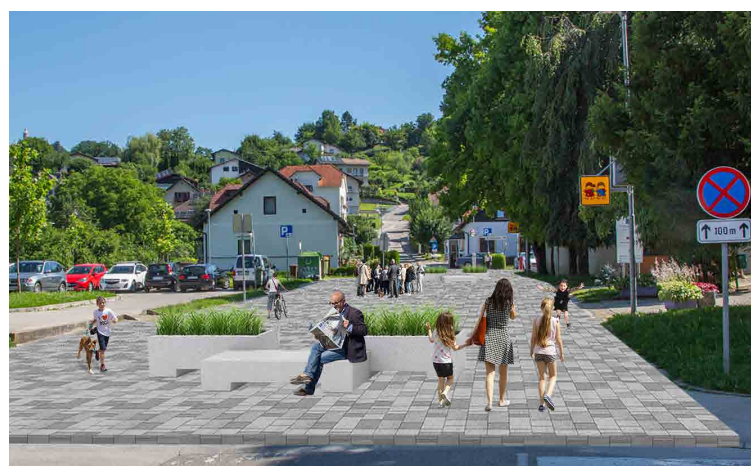
Občina Sevnica prepoznava priložnosti za nadaljnjo optimizacijo motornega prometa in zmanjšanje njegovega vpliva na okolje, s čimer bi dodatno prispevala k trajnostni mobilnosti.

Ena od pomembnih priložnosti je učinkovito upravljanje parkiranja, zlasti v mestu Sevnica. Priložnosti se kažejo tudi v vzpostavitvi novih območij prijaznega prometa, skozi katera ne poteka tranzitni promet, lokalni promet je umirjen, površine pa prilagojene za aktivno mobilnost. Preoblikovanje površin mirujočega prometa (parkirišča) v druge namene, denimo za zelene površine ali javne prostore, bi prav tako pripomoglo k večji kvaliteti urbanega okolja.

Občina priložnosti vidi tudi v izvajanju mehkih ukrepov za zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov. Spodbujanje souporabe vozil, organizacija ozaveščevalnih akcij o bolj odgovorni rabi avtomobilov ter spodbujanje alternativnih načinov prevoza bi zmanjšali potrebo po lastništvu avtomobilov in pogostosti njihove uporabe. Takšni ukrepi bi pomembno prispevali k zmanjšanju prometnih obremenitev in izboljšanju kakovosti življenja v občini.



Primer možne preureditve prostora Ob Trgu svobode v novem delu mesta, kjer je danes urejeno parkirišče



Primer možne preureditve prostora ob Osnovni šoli Sava Kladnika Sevnica



Primer možne preureditve prostora na Glavnem trgu v starem mestnem jedru



4. VIZIJA, CILJI, CILJNE VREDNOSTI TER PRIORITETE



4. VIZIJA, CILJI, CILJNE VREDNOSTI TER PRIORITETE

4.1 VIZIJA

Občina Sevnica sledi viziji, ki si jo je zastavila že v okviru priprave prve CPS v letu 2017. V sklopu priprave nove OCPS občine Sevnica je bila vizija le nekoliko nadgrajena in se glasi.

Sevnica krepi razvoj družbenega življenja in gospodarstva, zagotavlja dostopnost vsakomur in s čim manjšimi vplivi na okolje nudi varnost vsem udeležencem v prometu, s poudarkom na trajnostnih oblikah mobilnosti.

Promet v Sevnici je organiziran na način, ki zagotavlja kakovostno okolje za bivanje in prispeva h krepitvi družbenega življenja ter gospodarstva. Dobra povezanost je zagotovljena tako znotraj občinskega središča kot tudi z vsemi naselji v občini in v navezavi na sosednje občine. Mesto je dostopno vsem, posebna pozornost pa se namenja vključevanju ranljivejših skupin ter zmanjševanju potreb po uporabi osebnih vozil. Zagotavlja se omejitev tovornega prometa v mestnem naselju ter vodenje tovornega prometa za potrebe gospodarstva.

Prometni sistem nudi varnost, kjer so v ospredje postavljeni pešci, kolesarji ter uporabniki javnega potniškega prometa - tako avtobusnega kot železniškega. Izkorišča tudi potencial zelenih mestnih potez, ki ljudi spodbujajo k trajnostnim oblikam mobilnosti.

4.2 CILJI, KAZALNIKI IN CILJNE VREDNOSTI

Občina Sevnica bo uresničevanje zastavljene vizije spremljala preko petih obveznih nacionalnih ciljev ter dveh dodatnih ciljev, ki sta bila oblikovana v sodelovanju s ključnimi deležniki.

Vplive celostnega prometnega načrtovanja bo Občina Sevnica merila preko:

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

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



Cilji Občine Sevnica	Kazalniki, ki najbolj naslavlajo posamezen cilj	Ciljne vrednosti za obdobje 2025–2031
1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, zlasti ranljivejših skupin (s sistemsko ureditvijo te problematike).	Delež prometnih nesreč, v katerih so vključeni pešci in kolesarji. (manj prometnih nesreč pomeni večjo varnost)	Zmanjšanje števila kolesarjev in pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah za 20 % do leta 2031 (glede na povprečje let 2017–2023, ko je bilo v prometne nesreče vključenih 7,4 kolesarja in 2,6 pešca).
2. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini. (več uporabnikov avtobusnega prevoza pomeni bolj dostopen prometni sistem)	Povečati delež oseb, ki potujejo z avtobusom iz 5,5 % na 7 % do leta 2031.
3. Boljša in učinkovitejša povezanost naselij s središčem občine, s poudarkom na trajnostni mobilnosti.	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini. (več uporabnikov avtobusnega prevoza in več kolesarjev pomeni boljšo povezanost)	Povečati delež oseb, ki potujejo z avtobusom in s kolesom iz 6,1 % na 10 % do leta 2031.
4. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti (tudi z združevanjem več dejavnosti na isti lokaciji).	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo. (več uporabnikov javnega prevoza, več kolesarjev in pešcev med zaposlenimi pomeni tudi izboljšano dostopnost)	Povečati delež kolesarjev in pešcev ter uporabnikov javnega prevoza med zaposlenimi iz 8 % na 10 % do leta 2031.
5. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo. (manjši delež otrok, ki v šolo pridejo z avtomobili lahko vpliva na zdravje in aktivnost te skupine prebivalcev)	Zmanjšati delež otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih iz 46 % na 36 % do leta 2031.
6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo (z učinkovitejšo povezavo do gospodarskih središč).	Dolžine poti na delo. (krajše poti lahko pomenijo tudi okrepljeno lokalno gospodarstvo)	Zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo vozijo več kot 30 km iz 20 % na 17 %.
7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini. (manj ljudi, ki se prevažajo v osebni avtomobilih pomeni manj emisij) Povprečna letna koncentracija emisij v zrak iz prometa.	Zmanjšati delež potnikov v osebnih avtomobilih iz 83,8 % na 80 % do leta 2031. Zmanjšati letno koncentracijo emisij v zrak iz prometa za 0,5 % glede na predhodno meritev.
8. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih. (več otrok, ki v šolo prihaja brez spremstva staršev-zlasti v smislu, da jih starši ne vozijo v avtomobilih-pomeni da je življenje v skupnosti kakovostno in izboljšano)	Zmanjšati delež otrok, ki v šolo prihajajo v spremstvu staršev oziroma odraslih (zlasti tistih, ki se pripeljejo v avtomobilih) iz 46,5 % na 36 % do leta 2031.
9. Večja ozaveščenost ljudi o pomenu trajnostne mobilnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (več uporabnikov javnega prevoza med zaposlenimi, več kolesarjev in pešcev med zaposlenimi pomeni tudi boljšo ozaveščenost). Delež osnovnošolcev in delež zaposlenih, ki prepoznajo koristi trajnostne mobilnosti ali aktivno sodelujejo v izobraževalnih in ozaveščevalnih dejavnostih na to temo.	Povečati delež kolesarjev in pešcev ter uporabnikov javnega prevoza med zaposlenimi iz 8 % na 10 % do leta 2031. Povečati delež osnovnošolcev in delež zaposlenih, ki prepoznajo koristi trajnostne mobilnosti ali aktivno sodelujejo v izobraževalnih in ozaveščevalnih dejavnostih na to temo za 1 % glede na predhodno meritev.

4.3 PRIORITETE

Pri razvoju prometnega sistema se bo Občina osredotočala zlasti na tri prioritete, ki izhajajo iz vizije, izzivov in dosežkov.

Te prioritete so: varnost, dostopnost in boljša povezanost. Občina Sevnica bo prednostno obravnavala ranljivejše skupine tako na področju varnosti, kot tudi dostopnosti. Mednje sodijo otroci, saj le 17 % v šolo prihaja peš ali s kolesom, ter starejši, katerih delež (nad 65 let) se je v zadnjih sedmih letih povečal za več kot 20 %. V to skupino spadajo tudi pešci in kolesarji, ki predstavljajo zgolj 2,4 % vseh udeležencev v prometu, kot kažejo podatki o štetju prometa. Na področju povezanosti bo Občina Sevnica dala poudarek na povezovanje občinskega središča z zalednimi naselji, kjer živi kar tri četrtine vseh prebivalcev občine ter na izboljšanje povezav znotraj občinskega središča Sevnica in z Boštanjem.







5. STRATEŠKA VODILA, UKREPI IN AKCIJSKI NAČRT



5. STRATEŠKA VODILA, UKREPI IN AKCIJSKI NAČRT

5.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Strateško vodilo

Priprava prostorskih aktov bo sledila načelom celostnega prometnega načrtovanja, tako da bosta prostorsko in prometno načrtovanje medsebojno usklajena. Pri načrtovanju in projektiranju infrastrukture za nemotorizirane oblike mobilnosti Občina ne bo sledila le minimalnim zahtevanim standardom, temveč k čim bolj varni, privlačni in udobni infrastrukturi. Pri načrtovanju bo zagotovljeno sodelovanje z drugimi deležniki na medobčinski, regionalni in državni ravni. Poseben poudarek bo namenjen ozaveščevalnim akcijam z namenom spremembe potovalnih navad, pri čemer bo Občina spremljala izvajanje in učinke OCPS.

Ukrepi

Na področju celostnega prometnega načrtovanja bo Občina Sevnica zastavljene viziji, ciljem in strateškim vodilom v prvi vrsti sledila z izvajanjem OCPS in spremljanjem učinkov. Ker je OCPS sedemletni strateški dokument, je v letu 2032 načrtovana tudi priprava nove strategije oziroma posodobitev obstoječe.

Občina Sevnica bo pripravljala prostorske akte skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Z vsaj enim večjim generatorjem prometa bo pripravila mobilnostni načrt, ki izbrani večji ustanovi pomaga urejati prometno dostopnost in s tem skušala vsaj delno vplivati na potovalne navade zaposlenih (po podatkih iz anket 91 % zaposlenih na delo prihaja z avtomobilom). Občina bo izvajala mehke ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti, ki vključujejo ozaveščevalne in nagradne akcije, kot je npr. nagrada za šolo, ki bo na podlagi rezultatov ankete o potovalnih navadah učencev dosegla največji napredek.

Občina bo še naprej sodelovala tudi pri evropskih, državnih in regionalnih projektih celostnega prometnega načrtovanja, zlasti pri tistih, ki so povezani s prioritetami občine.



Akcijski načrt

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Sveženj A1: Izvajanje in spremljanje učinkov OCPS, (pre)nova OCPS					
Spremljanje enotnih kazalnikov izvajanja učinka in enotnega kazalnika izvedbe OCPS ter obveščanje javnosti z namenom spodbujanja trajnostne mobilnosti.	srednja	Občina Sevnica (lahko v sodelovanju z zunanjim izvajalcem)	I. 2025–2031 (letno do 15. marca za preteklo leto)	v okviru rednega dela občinske uprave	Občina Sevnica
(Pre)nova OCPS občine Sevnica čez sedem let, s poudarjenim vključevanjem javnosti.	srednja	Občina Sevnica, oddelek za okolje in prostor, ožja delovna skupina za pripravo OCPS	I. 2032	40.000 EUR	Občina Sevnica (30 %), RS, EU (70 %)
Sveženj A2: Priprava prostorskih aktov skladno z načeli trajnostne mobilnosti in priprava mobilnostnih načrtov					
Priprava prostorskih aktov (in projektne dokumentacije), skladno z načeli trajnostne mobilnosti, s poudarkom na varnosti, privlačnosti in udobnosti infrastrukture za nemotorizirane oblike mobilnosti.	srednja	Občina Sevnica	I. 2025–2031	v okviru priprave prostorskih aktov oziroma projektne dokumentacije	Občina Sevnica ali zasebni investitorji
Priprava mobilnostnega načrta za vsaj enega večjega generatorja prometa (prednostno Zdravstveni dom Sevnica) v središču Sevnice v sedmih letih.	srednja	Občina Sevnica, izbrani generator prometa	I. 2026/2027	10.000 EUR	Občina Sevnica in izbrani generator prometa (30 %), RS (70 %)
Sveženj A3: Ozaveščevalne in nagradne akcije o pomenu trajnostne mobilnosti					
Izvedba ozaveščevalnih dogodkov o pomenu trajnostne mobilnosti.	srednja	Občina Sevnica (lahko v sodelovanju z javnimi in vzgojno-izobraževalnimi zavodi)	I. 2025-2031	v okviru rednega dela občinske uprave	Občina Sevnica
Nagrada za šolo, ki bo na podlagi rezultatov ankete o potovalnih navadah učencev dosegla največji napredek.	majhna	Občina Sevnica	I. 2025-2031 (enkrat letno)	1.000 EUR/leto	Občina Sevnica

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Sveženj A4: Sodelovanje pri projektih EU in RS					
<p>Priloga dokumentacije za sofinanciranje občinskih in medobčinskih, državnih in drugih projektov na ravni EU in RS.</p>	srednja	Občina Sevnica	I. 2025–2031	100.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 % upravičenih stroškov)
Sveženj A5: Specialne aktivnosti, povezane s trajnostnim prometom					
<p>Načrtovanje prostora za izvajanje zračnega prometa.</p>	velika	Občina Sevnica, v sodelovanju z RS	I. 2025–2031	v okviru priprave prostorskih aktov in projektne	Občina Sevnica



5.2 HOJA

Strateško vodilo

V urbanih območjih občine Sevnica se bodo izboljševali pogoji za hojo z urejanjem varnih, udobnih, privlačnih in povezanih površin za pešce, glede na izvore in cilje potovanj. Posebna pozornost bo namenjena ranljivejšim udeležencem v prometu, z umirjanjem prometa pa bo izboljšana tudi prometna varnost pešcev. Z ozaveščanjem o koristih hoje bo ta postala bolj priljubljena oblika mobilnosti, ki bo prispevala tudi k izboljšanju zdravja prebivalcev.

Ukrepi

Na področju hoje bo Občina Sevnica urejala manjkajoče površine za pešce in obnavljala obstoječe. Poskrbela bo za ureditev varnih prehodov za pešce ter izvedbo infrastrukturnih prilagoditev za ranljive skupine. To vključuje odstranitev arhitektonskih ovir, namestitve taktilnih oznak, izboljšanje dostopov do objektov, nadgradnjo varnih šolskih poti in druge ukrepe za ranljive skupine.

Za povečanje deleža hoje bo Občina skrbela tudi z ukrepi za povečanje privlačnosti in udobja peš površin ter postopno vzpostavljala več površin, namenjenih pešcem. Promocijo hoje bo spodbujala z uporabo sodobnih tehnologij in drugimi ukrepi na področju digitalizacije.

Akcijski načrt

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Sveženj B1: Ureditev manjkajočih in obstoječih površin za pešce					
Izdelava strokovne podlage-celovite zasnove infrastrukture za hojo in povezanih ukrepov (načrt umirjanja prometa).	srednja	Občina Sevnica	I. 2025/2026	strošek v sklopu izdelave SD OPN 10 Občine Sevnica (obvezna strokovna podlaga po ZCPN)	Občina Sevnica
Gradnja površin za pešce (pločnikov, peš povezav in drugih ureditev za pešce) znotraj urbanih naselij oziroma med naselji; prednostno v sklopu nadgradnje Železniške postaje Sevnica, v sklopu projekta križišče in pločnik Radna, peš povezav Boštanj-Sevnica ter Tržišče-Krmelj.	velika	Občina Sevnica, RS (MZI) (na območju državne infrastrukture)	I. 2025-2031	100.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 % upravičenih stroškov)

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Ureditev varnih prehodov za pešce čez ceste in železniško progo; prednostno ureditve v sklopu nadgradnje Železniške postaje Sevnica, podvoz s podhodom v Boštanju.	velika	Občina Sevnica, RS (MZI) (na območju državne infrastrukture)	I. 2025-2031	50.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 % upravičenih stroškov), če gre za del obsežnejših projektov vzpostavitve peš povezav
Obnove oziroma vzdrževanje obstoječih površin za pešce.	srednja	Občina Sevnica	I. 2025-2031	30.000 EUR/leto	Občina Sevnica
Sveženj B2: Ureditve za ranljive skupine					
Prilagoditve obstoječe infrastrukture za ranljive skupine, kot npr. odstranitev arhitektonskih ovir, taktilne oznake, opremljenost semaforjev, dostopi do objektov, ipd.	srednja	Občina Sevnica	I. 2025-2031	30.000 EUR/leto	Občina Sevnica
Nadgradnja varnih šolskih poti; prednostno OŠ Sava Kladnika Sevnica in OŠ Krmelj.	srednja	Občina Sevnica, osnovne šole, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu občine Sevnica	I. 2025-2031	5.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %), če gre za novo infrastrukturo za pešce
Sveženj B3: Povečanje udobnosti in privlačnosti površin za pešce					
Namestitev urbane opreme, zasaditve, pitniki, smetnjaki, igrala, kažipoti, vodni elementi, klopi, otroška igrišča, itd.	majhna	Občina Sevnica	I. 2025-2031	50.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %), če gre za povečanje udobnosti in privlačnosti površin za pešce
Občasna, začasna in trajna preureditev površin za motorni promet v površine za pešce in kolesarje (npr. pri OŠ Sevnica, na Trgu svobode, na Glavnem trgu).	srednja	Občina Sevnica	I. 2026-2031	1.000 EUR/leto	Občina Sevnica
Sveženj B4: Digitalizacija za spodbujanje hoje					
Uvedba sodobnih tehnologij za spodbujanje hoje (npr. interaktivne table, digitalne kampanje za spodbujanje hoje ali odzivna prometna signalizacija, itd.).	srednja	Občina Sevnica	I. 2025-2031	10.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %), če gre za optimizacijo prometa v mestih

5.3 KOLESARJENJE

Strateško vodilo

V urbanih območjih se bo nadgrajevalo obstoječo ter vzpostavljalo novo kolesarsko infrastrukturo. Ta ne bo osredotočena le na povezanost, neposrednost in varnost kolesarskih povezav, temveč tudi na njihovo privlačnost in udobje. Izven urbanih središč in v povezavi s sosednjimi občinami bo infrastruktura prilagojena različnim vrstam kolesarjenja – tako za dostop do turističnih točk, kot za rekreacijo in dnevne migracije. Z dodatnimi kampanjami za spodbujanje kolesarjenja se bo to uveljavilo kot pomemben način prevoza.

Ukrepi

V okviru spodbujanja kolesarjenja bo Občina Sevnica urejala nove in obnavljala obstoječe kolesarske povezave, pri čemer bo posebno pozornost namenila njihovi privlačnosti. Razširila bo sistem izposoje koles Sevnčan ter s promocijskimi akcijami spodbujala njegovo uporabo.

Občina bo nadaljevala z urejanjem podporne infrastrukture za povečanje varnosti in privlačnosti kolesarjenja. To vključuje urejanje dodatnih parkirišč za kolesa ob javnih ustanovah in drugih generatorjih prometa, vzpostavitev kolesarskih servisnih točk, namestitve urbane opreme in polnilnic za električna kolesa ter izvajanje podobnih ukrepov.

Občina Sevnica bo uporabljala digitalne metode za spodbujanje kolesarjenja ter izvajala druge ukrepe s področja digitalizacije.



Akcijski načrt

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Sveženj C1: Ureditev kolesarskih povezav					
Izdelava strokovne podlage-celovite zasnove infrastrukture za kolesarjenje ter povezanih področij, kot so hoja in umirjanje prometa.	srednja	Občina Sevnica	I. 2025/2026	strošek v sklopu izdelave SD OPN 10 Občine Sevnica (obvezna strokovna podlaga po ZCPN)	Občina Sevnica
Gradnja novih kolesarskih povezav znotraj urbanih naselij oziroma med naselji, upoštevajoč državno kolesarsko mrežo in s poudarkom na privlačnosti kolesarskih povezav (prednostno v sklopu projekta kolesarske povezave D2 ob reki Savi, R27 Boštanj-Sevnica, na relaciji Tržišče-Krmelj in v sklopu nadgradnje Železniške postaje Sevnica.	velika	Občina Sevnica, RS (MZI) (na območju državne infrastrukture)	I. 2025/2031	300.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 % upravičenih stroškov)
Ureditev varnih prehodov za kolesarje čez železniško progo (prednostno v sklopu nadgradnje Železniške postaje Sevnica in kolesarske povezave D2 ob reki Savi).	velika	Občina Sevnica, RS (MZI)	I. 2025-2031	50.000 EUR/leto oziroma strošek v okviru širših državnih projektov	Občina Sevnica, RS, EU (80 % upravičenih stroškov)
Obnova oz. prilagoditev obstoječih kolesarskih povezav.	srednja	Občina Sevnica	I. 2025-2031	30.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 % upravičenih stroškov)
Sveženj C2: Sistem za izposoje koles Sevnčan					
Širitev sistema izposoje koles Sevnčan in nadgradnja sistema, tako da bo kompatibilen s sosednjimi občinami (tudi v navezavi na turistične in rekreacijske točke); prednostno v Boštanju.	srednja	Občina Sevnica	I. 2025-2031	50.000 EUR	Občina Sevnica, RS, EU (80 % upravičenih stroškov)
Promocijske akcije za spodbujanje uporabe sistema Sevnčan.	majhna	Občina Sevnica	I. 2025-2031 (enkrat letno)	500 EUR/leto	Občina Sevnica

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Sveženj C3: Urejanje ostale infrastrukture za povečanje varnosti in privlačnosti kolesarjenja					
Dodatna parkirišča za kolesa (kolesarnice, nadstrešnice) ob javnih ustanovah in drugih večjih generatorjih prometa (prednostno pri OŠ Krmelj, Zdravstvenem domu Sevnica ...)	srednja	Občina Sevnica, javne ustanove oz. drugi večji generatorji prometa	I. 2025-2031	10.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 % upravičenih stroškov)
Vzpostavitev podporne infrastrukture za kolesarje (npr. kolesarske servisne točke, prometna signalizacija in oprema, urbana oprema, polnilnice za električna kolesa itd.).	majhna	Občina Sevnica	I. 2025-2031	3.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %), če gre za ukrepe za udobnost in privlačnost kolesarskih povezav
Sveženj C4: Digitalizacija za spodbujanje kolesarjenja					
Uvedba sodobnih tehnologij za spodbujanje kolesarjenja (npr. prikaz obstoječe in načrtovane kolesarske infrastrukture, števec, servisnih točk ali digitalne platforme za načrtovanje poti, ipd.).	srednja	Občina Sevnica	I. 2025-2031	10.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %), če gre za optimizacijo prometa v mestih



5.4 JAVNI PREVOZ

Strateško vodilo

Javni prevoz se bo izboljšal predvsem z integracijo različnih oblik prevoza in povečanjem pogostosti voženj. V zalednih predelih občine Sevnica, kjer klasičen javni prevoz zaradi nizke gostote prebivalstva ni smiseln, bodo spodbujene alternativne oblike prevoza, kot so sopotništvo in prevoz na klic. Te rešitve bodo še posebej ranljivim skupinam omogočile boljši dostop do storitev. Izboljšana bo dostopnost do informacij o ponudbi javnega prevoza, izvedene bodo promocijske aktivnosti, tako da bo javni prevoz v Sevnici ponovno pridobil na veljavi.

Ukrepi

Ukrepi na področju javnega prevoza vključujejo povečanje frekvence avtobusnih prevozov in uskladitev voznih redov. Občina bo posodabljala obstoječa avtobusna postajališča ali, kjer bo to potrebno, gradila nova. Prav tako bo aktivno sodelovala pri izvedbi multimodalnega prometnega vozlišča na območju Železniške postaje Sevnica. Gre sicer za državni projekt, ki pa je tesno povezan z lokalnim okoljem in bo pomembno vplival na promet v Sevnici, zato je sodelovanje Občine ključno (tudi z izdelavo posameznih strokovnih podlag).



Za zagotavljanje dostopa ranljivih skupin, zlasti starejših od 65 let, katerih delež se je v zadnjih sedmih letih povečal za več kot 20 %, bo Občina spodbujala sopotništvo in podporo prevozom na klic. Podporo uporabi javnega prevoza bo zagotavljala tudi s pomočjo digitalnih orodij in tehnologij.

Za spodbujanje uporabe alternativnih goriv bo Občina namenila sredstva za nakup brezemisijских vozil, prilagojenih potrebam ranljivih skupin.

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Sveženj D1: Povečanje frekvence avtobusnih prevozov, uskladitev voznih redov					
Povečanje frekvence lokalnega avtobusnega prometa, uskladitev voznih redov lokalnega in medkrajevnega prometa, upoštevajoč delovne čase v podjetjih in ustanovah ter v navezavi na železniški promet.	velika	Občina Sevnica	I. 2025-2031	50.000 EUR/leto	Občina Sevnica
Pobude za povečanje frekvenc obstoječih medkrajevnih avtobusnih in železniških povezav.	majhna	Občina Sevnica	I. 2025-2031	v okviru rednega dela občinske uprave	Občina Sevnica

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Študija optimizacije medkrajevnega avtobusnega prometa in integracija sistemov javnega prevoza, vključno s šolskimi in delavskimi prevozi (število in lokacije postajališč, potek linij).	velika	Občina Sevnica, DUJPP, izvajalci javnega prevoza	I. 2026/2027	2.000 EUR/leto (prispevek Občine)	Občina Sevnica, DUJPP
Sveženj D2: Posodobitev obstoječih postaj(ališč) javnega prevoza ter gradnja novih					
Posodobitev ali gradnja avtobusnih postajališč, prilagoditve za ranljivejšo skupino.	srednja	Občina Sevnica, RS (MZI) na območju državnih cest	I. 2025-2031	50.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %)
Sodelovanje pri izvedbi multimodalnega prometnega vozlišča območja Železniške postaje Sevnica.	velika	Občina Sevnica	I. 2025-2031	strošek je ovrednoten v okviru celotne investicije multimodalnega prometnega vozlišča območja železniške postaje Sevnica	RS, EU, Občina Sevnica
Sveženj D3: Prevozi na klic, sopotništvo					
Spodbujanje sopotništva pri nudenju prevozov ter podpora prevozom na klic.	srednja	Občina Sevnica, lahko v sodelovanju z javnimi zavodi	I. 2025-2031	10.000 EUR/leto	Občina Sevnica, EU (80 %)
Sveženj D4: Digitalizacija za spodbujanje uporabe javnega prevoza					
Podpora rabi javnega prevoza, vključno s prevozi na klic (npr. pomoč starejšim, boljši dostop do informacij o voznih redih, linijah javnega prevoza, enostavno prehajanje med različnimi oblikami mobilnosti in drugi ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti, prikazovalniki voznih redov, itd.).	srednja	Občina Sevnica, lahko v sodelovanju z javnimi zavodi	I. 2025-2031	10.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %)
Sveženj D5: Spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih, prilagoditve za ranljivejšo skupino					
Nakup ali prilagoditev brezemisijevih vozil javnega prevoza, prilagoditve za ranljive skupine.	velika	Občina Sevnica, izvajalci javnega prevoza	I. 2025-2031	300.000 EUR	Občina Sevnica, RS, EU (80 %)

5.5 MOTORNI PROMET

Strateško vodilo

Z umirjanjem in omejevanjem prometa v središčih naselij (zlasti v Sevnici), z boljšim upravljanjem parkiranja ter z izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti bo visok delež osebnega motornega prometa postopoma upadal. Odgovornejša raba avtomobilov, zlasti na krajših poteh, bo dosežena tudi z izvedbo kampanj in ozaveščevalnih akcij. Za zagotovitev prometne varnosti in izboljšanje povezljivosti s sosednjimi regijami se bo obnavljala in dograjevala cestna infrastruktura.

Ukrepi

Občina Sevnica bo na področju motornega prometa izvajala ukrepe za umirjanje in omejevanje prometa. To v prvi vrsti vključuje izdelavo načrta, ki bo celovito reševal zasnovo umirjanja prometa in parkirno politiko, poostreitev nadzora hitrosti ter izvedbo drugih ukrepov za umirjanje oziroma omejevanje prometa v središčih naselij. Ukrepi na področju motornega prometa zajemajo tudi gradnjo premostitvenih objektov za zagotavljanje prometne varnosti, boljše dostopnosti in povezljivosti ter vzdrževanje občinskih cest z namenom zagotavljanja prometne varnosti.

Občina bo spodbujala načrtovanje tretje razvojne osi med avtocestama A1 (Celje–Lopata) in A2 (Novo mesto), saj je zlasti z Dolenjsko preko javnega prevoza slabo povezana.

Med ukrepi je na primer tudi izvedba novega P+R parkirišča pri železniški postaji Sevnica, ureditev parkirišč za spodbujanje sopotništva ter načrtovanje ustreznih površin za mirujoči tovorni promet.

Preko digitalnih tehnologij bo Občina nudila podporo rabi sopotništva, medsosedske pomoči, souporabe vozil, ipd. Prav tako bo Občina izvajala ukrepe za spodbujanje uporabe alternativnih goriv, kar vključuje namestitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture za polnjenje brezemisijevih vozil ali nakup tovrstnih vozil za potrebe izvajanja javnih služb.



Akcijski načrt

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Sveženj E1: Umirjanje in omejevanje prometa					
Izdelava celovite zasnove oz. načrta umirjanja prometa in parkirne politike ter območij prijaznega prometa	srednja	Občina Sevnica	I. 2025/2026	10.000 EUR/študijo	Občina Sevnica
Poostren nadzor hitrosti in prikazovalne table hitrosti.	srednja	Občina Sevnica, Policijska postaja Sevnica, Medobčinski inšpektorat	I. 2025–2031	5.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %)
Izvedba umirjanja/omejevanja prometa v središčih naselij (kot npr. znižanje hitrostnih omejitev, preurejanje ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti, omejevanje dostopa za osebna vozila v okolici šol, talne označbe, sprememba prometnega režima, omejitev tovornega prometa skozi staro mestno jedro, itd.).	velika	Občina Sevnica, RS (MZI) na območju državne infrastrukture	I. 2027–2031	50.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %)
Sveženj E2: Gradnja nove infrastrukture, obnove in ureditev obstoječih cest, odsekov ali priključkov za zagotovitev boljše prometne varnosti, dostopnosti in povezljivosti					
Gradnja premostitvenih objektov za zagotovitev prometne varnosti in boljše dostopnosti ter povezljivosti (prednostno v sklopu nadgradnje Železniške postaje Sevnica); vzdrževanje občinskih cest za zagotovitev prometne varnosti.	velika	Občina Sevnica, RS (MZI) na območju državne infrastrukture	I. 2025-2031	stroški niso vrednoteni posebej, saj so del investicij na državni infrastrukturi oziroma 500.000 EUR/leto za obnove občinskih cest	RS (MZI), Občina Sevnica
Spodbujanje načrtovanja tretje razvojne osi in mreže državnih cest, ki povezujejo občino Sevnica s sosednjimi regijami.	srednja	Občina Sevnica	I. 2025–2031	v okviru rednega dela občinske uprave	Občina Sevnica

Ukrepi	Zahtevnost izvedbe	Odgovornost za izvedbo	Roki za izvedbo	Okvirni strošek	Viri financiranja
Sveženj E3: Ukrepi s področja mirujočega prometa					
Postopno izvajanje ukrepov za zmanjšanje mirujočega prometa v središčih naselij.	velika	Občina Sevnica	I. 2027-2031	50.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %)
Ureditev novih P+R parkirišč (npr. pri železniški postaji Sevnica) in parkirišč za spodbujanje sopotništva.	velika	Občina Sevnica	I. 2025-2031	30.000 EUR/leto oziroma strošek v okviru širših državnih projektov	Občina Sevnica
Načrtovanje ustreznih površin za tovorni mirujoči promet v okviru gospodarskih con.	srednja	Občina Sevnica, gospodarske družbe	I. 2025-2031	v okviru priprave prostorskih aktov	Občina Sevnica, gospodarske družbe
Sveženj E4: Digitalizacija za optimizacijo motornega prometa					
Podpora rabi sopotništva, medsoseške pomoči in souporabi vozil ali digitalizacija za optimizacijo parkiranja (prosta parkirišča, usmerjevalne table), ipd.	srednja	Občina Sevnica, lahko v sodelovanju z javnimi zavodi	I. 2025-2031	10.000 EUR/leto	Občina Sevnica, RS, EU (80 %)
Sveženj E5: Ukrepi za spodbujanje uporabe alternativnih goriv					
Postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture za polnjenje brezemisijevih vozil.	srednja	Občina Sevnica, lahko v sodelovanju z javnimi zavodi	I. 2025-2031	5.000 EUR/polnilno postajo	Občina Sevnica
Nakup brez emisijevih vozil za potrebe izvajanja javnih služb.	velika	Občina Sevnica, izvajalci javnih služb	I. 2025-2031	40.000 EUR	Občina Sevnica, izvajalci javnih služb, RS, EU (80 %)



SLUŠNI APARATI
BREZ BATERIJ.
SLUŠNAHER



6. VIRI IN LITERATURA



6. VIRI IN LITERATURA

- Analiza dostopnosti javnega potniškega prometa s prepoznavanjem glavnih vrzeli v njegovi ponudbi, Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti, Geografski inštitut Antona Melika, december 2019.
- Analiza dostopnosti javnega prometa za leto 2023, Urbanistični inštitut RS in Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti, Geografski inštitut Antona Melika, februar 2024.
- Analiza izvajanja šolskih prevozov v občini Sevnica, Občina Sevnica, maj 2024.
- Celostna prometna strategija občine Sevnica, sprejeta na 21. redni seji Občinskega sveta Občine Sevnica, dne 29. 3. 2017.
- Kazalniki zdravja v občini Sevnica, Nacionalni inštitut za javno zdravje, zajem podatkov julij 2024.
- Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Ministrstvo za infrastrukturo, junij 2021
- Ocena izvajanja občinskega programa varnosti občine Sevnica za leto 2023, Medobčinski inšpektorat - Skupni prekrškovni organ občinskih uprav občin Bistrica ob Sotli, Brežice, Krško, Radeče in Sevnica, januar 2024.
- Podatki Slovenskih železnic o številu odpravljenih potnikov z dne 6. 8. 2024.
- Projekt nadgradnja železniške postaje Sevnica in gradnja novega podvoza pod železniško progo št. 10 d.m. Dobova-Ljubljana, SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d.d.
- Prometno varnostni načrti osnovnih šol Sava Kladnika Sevnica, tržišče, Krmelj, Blanca, Šentjanž in Ane Gale v Sevnici, dostopni na: <https://solskepoti.avp-spv.si/>.
- Slovenske statistične regije in občine v številkah, Statistični urad Republike Slovenije, zajem podatkov julij 2024.
- Statistični podatki o občini Sevnica, Občina Sevnica, junij 2022.
- Varnostne razmere na območju občine Sevnica-pregled stanja v letu 2023, policijska postaja Sevnica, maj 2024, dopolnitev gradiv julij 2024.
- Zemljevid evidentiranih ovir na območju Sevnice in Boštanja, Javni pregledovalnik dostopnosti prostora, zajem podatkov julij 2024.