



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE SEVNICA

“Sevnica krepi razvoj gospodarstva, zagotavlja dostopnost vsakomur in s čim manjšimi vplivi na okolje nudi varnost trajnostnim oblikam mobilnosti.”



Marec 2017



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE SEVNICA

sprejeta na 21. redni seji Občinskega sveta Občine Sevnica, dne 29.03.2017.

NAROČNIK:

Občina Sevnica
Glavni trg 19a
8290 Sevnica



SKRBNIK POGODBE S STRANI OBČINE SEVNICA:

Robert Kaše, univ.dipl.inž.str.

IZVAJALEC:

Savaprojekt d.d. Krško
Cesta krških žrtev 59
8270 Krško



VODJA STROKOVNE SKUPINE:

Dušan Blatnik, univ.dipl.inž.arh.

DELOVNA SKUPINA:

Tamaža Tepavčević, univ.dipl.geog.in soc.
Blaž Špiler, univ.dipl. inž.geod.
Andrej Trošt, univ.dipl.geog.
Petra Žarn, univ.dipl.inž.grad.
Damjana Pirc, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Nuša Vanič, univ.dipl.ekol.
Silvija Umek, univ.dipl.inž.grad.

PODIZVAJALEC:

PNZ d.o.o.
Vojkova cesta 65
1113 Ljubljana

DELOVNA SKUPINA:

mag. Gregor Pretnar, uni.dipl.inž.grad.
Katja Zgonec, uni.dipl.inž.grad.
mag. David Trošt, uni.dipl.inž.grad.
Matija Nose, abs.rač.

OBLIKOVANJE :

Andrej Trošt

FOTOGRAFIJE:

Andrej Trošt
Špela Podlipnik
Dušan Blatnik

TISK:

Forma Brežice d.o.o.

NAKLADA:

50 izvodov

KRAJ IN DATUM:

Krško, marec 2017



**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE SEVNICA**





1



UVOD

NAGOVOR ŽUPANA



»V naravi človeka je, da se kot posameznik in kot del skupnosti giblje v svojem bivanjskem prostoru. Način gibanja pa se skozi čas hitro spreminja. Odvisen je od razdalje, ki jo želimo premagati, od infrastrukture, ki je na

razpolago, od tehničnih zmožnosti, seveda pa tudi od namena popotovanja ter razmišljanja posameznika in družbe.

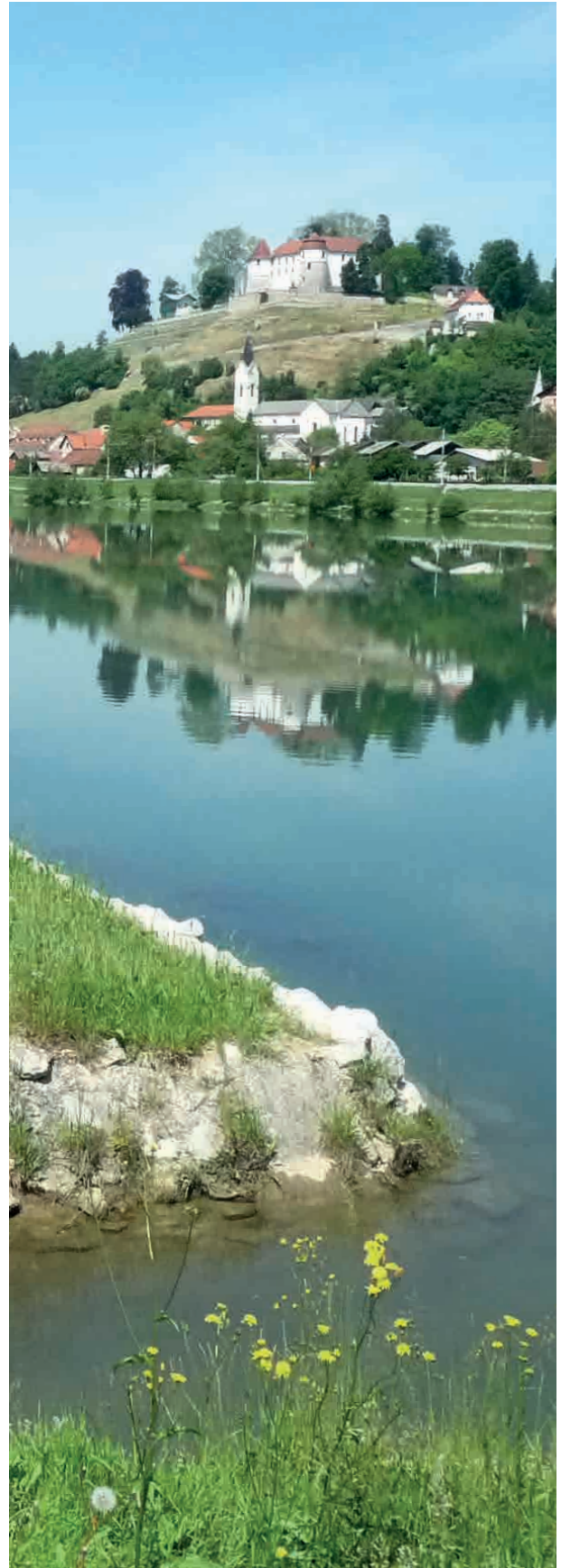
Ker je gibanje življenje, kakovost življenja pa prioriteta dela lokalne skupnosti, želimo omogočiti čim bolj kakovostne možnosti gibanja. Tudi zato je Občina Sevnica pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije, saj želimo občankam in občanom ter obiskovalkam in obiskovalcem Sevnice ponuditi še bolj kakovostne, učinkovite in raznolike načine mobilnosti, hkrati pa ohraniti promet v Sevnici na način, da zagotavlja kakovostno okolje za bivanje in prispeva h krepitvi gospodarstva.

Dobra povezanost se na tak način zagotavlja v osrednjem poselitvenem delu in z vsemi naselji v občini. Mesto je tako lahko dostopno vsem, posebno pozornost pa namenjamo vključevanju ranljivejših skupin ter zmanjševanju potreb po uporabi osebnih vozil.

S sprejetjem celostne prometne strategije bo v ospredju prometni sistem, ki nudi varnost, v katerem so na prvo mesto postavljeni pešci, kolesarji ter uporabniki javnega avtobusnega in železniškega potniškega prometa. Na voljo je potencial zelenih mestnih potez, ki nas vse spodbujajo k trajnostnim oblikam mobilnosti.

Kot taka bo strategija sodobno oblikovan dokument, ki upošteva in nadgrajuje obstoječe strateške dokumente mesta in tudi regije, ter nadgrajuje dosedanje delo na področju infrastrukturnega načrtovanja. Ni samo dokument, temveč je proces, s katerim si lokalna skupnost zastavi učinkovito zaporedje potrebnih ukrepov na področju urejanja prometa.«

Srečko Ocvirk,
župan Občine Sevnica



KAZALO

1. UVOD.....	5
NAGOVOR ŽUPAN.....	6
2. KAJ JE CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE SEVNICA IN ČEMU JE NAMENJENA?.....	9
2.2 O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI.....	10
2.3 PRIČETEK IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE.....	10
2.4 POTEK DELA CPS.....	11
3. ZAKAJ JE POMEMBNO SPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V NAŠI OBČINI IN KAJ Z NJO PRIDOBIMO?.....	15
3.1 TRAJNOSTNA MOBILNOST.....	16
4. VIZIJA IN CILJI CELOSTNO UREJENEGA PROMETA V OBČINI SEVNICA.....	19
4.1 VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI.....	20
4.2 OPERATIVNI CILJI IN CILJNE VREDNOSTI.....	21
5. PET STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.....	23
5.1 MOBILNOST V OBČINI SEVNICA.....	24
5.2 KOLESARJENJE.....	26
5.2.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za kolesarje.....	26
5.2.2 Ključni izzivi in priložnosti na področju kolesarjenja.....	27
5.2.3 Ukrepi na področju kolesarjenja.....	28
5.3 HOJA.....	30
5.3.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za pešačenje.....	30
5.3.2 Ključni izzivi in priložnosti na področju hoje.....	31
5.3.3 Ukrepi na področju hoje.....	32
5.4 JAVNI POTNIŠKI PROMET.....	34
5.3.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za JPP	34
5.3.2 Ključni izzivi in priložnosti na področju JPP.....	36
5.3.3 Ukrepi na področju JPP.....	37
5.4 OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA.....	38
5.3.3 Ukrepi na področju optimizacije motornega prometa.....	39
5.4 TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA.....	40
5.3.3 Ukrepi na področju trajnostnega načrtovanja prometa.....	40
6. AKCIJSKI NAČRT.....	43
VIRI IN LITERATURA.....	49



2

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



O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI (CPS)

Ministrstvo za infrastrukturo je v letu 2015 objavilo razpis za izdelavo Celostnih prometnih strategij, katerih glavni namen je spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti (pešačenje, kolesarjenje, javni potniški promet, alternativne oblike mobilnosti) na lokalni ravni.

Evropska unija je namreč prepoznala problematiko naraščajočega prometa, s katero se soočajo ne le evropska, temveč tudi slovenska mesta, in za izdelavo Celostnih prometnih strategij ter za izvedbo ukrepov, ki jih strategije določajo, namenja velik del finančnih sredstev. Celostna prometna strategija torej predstavlja

podlago za črpanje evropskih sredstev za izvedbo ukrepov na področju trajnostne mobilnosti in bo prispevala k privlačnosti in kakovosti mestnega okolja, dvigu kazalcev zdravja, večji dostopnosti za vse prebivalce, učinkovitejšemu izpolnjevanju zakonskih obveznosti in reševanju težav z onesnaževanjem zraka, zmanjševanju zasebnih izdatkov za prevoz ter k boljšemu dostopu do sredstev Evropske unije. Strategija bo prispevala k izboljšanju pogojev za trajnostne oblike mobilnosti in posledično vplivala na potovalne navade prebivalcev.

Pričetek izdelave Celostne prometne strategije

Občina Sevnica je v mesecu marcu 2016 podpisala pogodbo z Ministrstvom za infrastrukturo za izdelavo Celostne prometne strategije (CPS), ki je strateški dokument za vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa na območju občine Sevnica.

Celostna prometna strategija občine Sevnica je izdelana na podlagi Smernic za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012) ter v skladu s Tehničnimi specifikacijami, ki so bile sestavni del javnega razpisa oziroma pogodbe za izdelavo Celostne prometne strategije med Občino in izvajalcem.

CPS vzpostavlja trajnostni prometni sistem, ki zagotavlja kvalitetno dostopnost do bivališč, delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometno varnost, zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije, povečuje učinkovitost in zmanjšuje stroške potniškega in tovornega prometa ter izboljšuje privlačnost in kakovost okolja. Celostno urejen promet prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

Dokument CPS na prvo mesto v prometu postavlja pešce, kolesarje, javne prevoze in šele za tem osebni avto.

Izdelavo Celostne prometne strategije Občine Sevnica sofinancirata Evropska unija in Repub-

lika Slovenija iz kohezijskega sklada ter Občina Sevnica.

Sestavni del CPS je akcijski načrt ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

CPS občine Sevnica je razdeljena v več faz, in sicer:

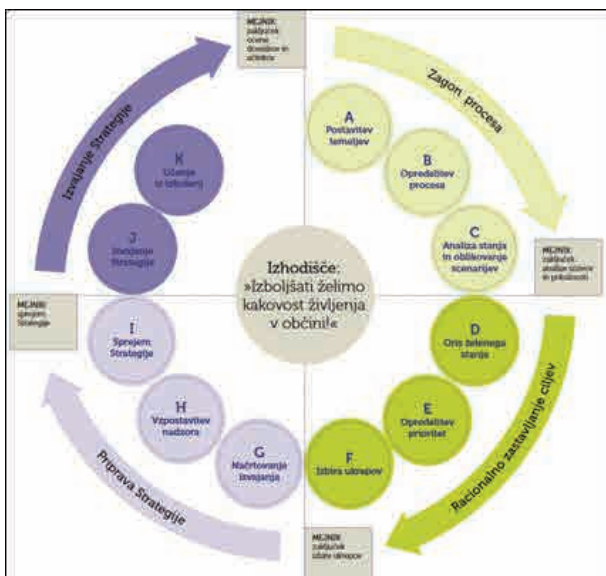
- 1.faza: POSTAVITEV TEMELJEV (A, B)
- 2.faza: ANALIZA STANJA (C)
- 3.faza: OPREDELITEV VIZIJE in IZBIRA UKREPOV (D, E, F)
- 4.faza: NAČRTOVANJE IZVAJANJA CPS, VZPOSTAVITEV NADZORA in SPREJEM (G,H,I)

Skladno s Terminkim planom so se v maju 2016 na prvem delovnem sestanku že srečali člani ožje delovne skupine – t.i. Strokovno projektna skupina in različni akterji v občini, ki bodo s svojim znanjem, izkušnjami in dosedanja vloga v sistemu prometa pomembno pripomogli k naboru učinkovitih ukrepov za izboljšave v celotnem sistemu prometa v občini Sevnica.

Naslednji korak je bilo formiranje širše delovne skupine, v katero so bili imenovani predstavniki ključne in zainteresirane javnosti (predstavniki policije, svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, vzgojno-izobraževalnih ustanov, gospodarstva, zdravstvenih ustanov, javnega avtobusnega in železniškega prometa, kolesarskih društev ipd.).

Potek dela CPS

Delo na projektu CPS je potekalo v obliki ses-tankov, delavnic, anket, intervjujev, javnih razprav, prireditvijo na prostem in podobno. Širša zainteresirana javnost je bila pozvana, da aktivno sodeluje v procesu nastajanja CPS, kjer vsak deležnik s svojega področja izpostavi teme, ki naj jih dokument obravnava. S tem namenom se je pridobilo izboljšanje stanja na področjih, ki so bili izziv te naloge.



Izhodišča na področju prometa v občini in izpostavljene ključne teme, ki naj jih CPS obravnava, so bila med drugimi zlasti:

- razvojna oviranost zaradi odmaknjenosti od glavnih državnih cestno-prometnih smeri,
- železniško omrežje ne izpolnjuje potreb modernega gospodarstva,
- navezave po obstoječem državnem cestnem omrežju so dotrajane in prometno-tehnično zastarele,
- obstajajo še določeni prometno kritični odseki loklanih cest, ki jih je potrebno modernizirati,
- neustrezno urejeno območje železniškega vozlišča v Sevnici,
- slaba povezanost stanovanjskega in industrijskega dela Sevnice – predvsem zaradi pomanjkanja varnih železniških prehodov,
- industrijsko območje zapira pot do vodnih in obvodnih površin reke Save, ob kateri so zaradi gradnje hidroelektrarn v večji meri dobro utrjene brežine reke, ki pa niso ustrezno izkoriščene,
- nepovezljivost prostora na obeh bregovih Save - slaba prometna povezanost Sevnice in Boštanja,
- preobremenjenost glavne – mestne osi,
- neustrezna prometna ureditev starega mestnega jedra Sevnice,
- slaba pretočnost starega mestnega jedra,
- Sevnica nima odprtih površin, ki bi bile namenjene zbiranju ljudi v prostem času,
- neustrezno urejene površine za pešce oziroma njihovo pomanjkanje,
- pomanjkanje parkirnih mest v občinskem središču in v središčnih delih naselij z javnimi funkcijami,
- neustrezna ureditev varnih peš in kolesarskih dostopov do postaj in postajališč javnega potniškega prometa,
- slabo urejen javni potniški promet – pomanjkanje linij z gostejšo frekvenco, predvsem v jutranjih in popoldanskih konicah,
- pomanjkanje varnih kolesarskih in peš poti – urejene so samo v centru Sevnice,
- neustrezna povezanost kolesarskih poti na območju občine in slaba navezanost na državno kolesarsko omrežje,
- neugodna dostopnost gospodarskih dejavnosti,
- obstoječa infrastruktura je neprijazna do pešcev in kolesarjev, zato so prebivalci za prevozno sredstvo prisiljeni uporabljati avtomobile,
- slabe potovalne navade prebivalcev, ki vse večji delež poti opravljajo z osebnim avtom in vse manj hodijo, kolesarijo ali uporabljajo javni potniški promet,
- uvajanje sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti...

Izdelane so bile vse štiri zgoraj omenjene faze od t.i. **Analize stanja**, ki je zajemala preveritve prostorskih aktov, izvedbenih projektov, strategij, evropskih direktiv s tega področja, demografskih analiz in analiz delovnih in šolskih migracij, ki so povezane s prometom, gospodarskih trendov, okoljske vključitve - zlasti kar se tiče trajnostne mobilnosti, izvedba štetja prometa, prognoza prometa za občinsko

središče do leta 2030 – kot novelacija prometne študije, prometni model, analiza prometne varnosti, ipd. Na osnovi tega so se izdelali scenariji prometa v smislu trajnostne mobilnosti, in sicer scenarij nadaljevanja obstoječih trendov, scenarij hoje in kolesarjenja, scenarij javnega potniškega prometa ter scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa.



Terenski ogledi v fazi analize stanja

Druga faza - **opredelitev vizije ter izbira ukrepov** je vključevala cel spekter dogodkov, ki so bili namenjeni ozaveščanju prebivalcev občine glede trajnostne mobilnosti – od Evropskega tedna mobilnosti v mesecu septembru, okrogle mize, anket ter podelitve nagrad za sodelujoče v anketi, intervjujev do razstave na Glavnem trgu na temo trajnostne mobilnosti.

Vključevanje javnosti je pomemben segment pri pripravi Celostne prometne strategije občine Sevnica, saj predstavlja enega glavnih temeljev priprave strategije prav participatorni pristop. Vključevanje občank in občanov občine ter ključnih deležnikov (večjih generatorjev prometa in drugih subjektov, ki so pomembno povezani s prometom v občini) se je v pripravi strategije odvijalo skozi celoten proces. O pomenu celostnega načrtovanja prometa ter trajnostne mobilnosti nasploh je bila javnost informirana preko več medijskih sporočil v lokalnem časopisu (Dolenjski list, Grajske novice,...), preko internetne strani na Občini Sevnica (www.obcina-sevnica.si), zloženek, razstav, itd.



Dogodki v okviru Evropskega tedna mobilnosti

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



Okrogla miza z mladimi



Anketiranje na temo trajnostne mobilnosti



Podelitev nagrad občanom, ki so sodelovali pri anketiranju



Odprtje kolesarnice pred OŠ v Sevnici



Delavnica z ožjo in širšo delovno skupino, sestanki



Javne obravnave



Ljubljana

312-133

MDC

2014

3

**ZAKAJ JE
POMEMBNO
SPODBUJANJE
TRAJNOSTNE
MOBILNOSTI
V NAŠI OBČINI
IN KAJ Z NJO
PRIDOBIMO?**



TRAJNOSTNA MOBILNOST

Izkušnje uspešnih evropskih mest in tudi že pri nekaterih slovenskih mestih kažejo, da je celostno načrtovanje prometa ključnega pomena za razvoj gospodarstva, varnost in zdravje ljudi. Celostni pristop in razvoj prometa prinaša prebivalcem raznovrstne pozitivne učinke na različnih področjih. Močno vpliva na stroške prevozov, zmanjševanje onesnaženosti zraka, večjo družbeno povezanost, dinamiko zaposlovanja in delovnih migracij, ki spreminjajo prometne tokove, zlasti pa na prometno varnost ter zdravje prebivalcev.

Za prihodnji razvoj mobilnosti, v smislu vključevanja njenih trajnostnih oblik, je zato pripravljena strategija ključnega pomena. To je proces in pot h kakovostnemu in celostnemu urejanju prometa.



V nasprotju s tradicionalnimi načini priprave projektov za urejanje prometa strategija predstavlja okvir, osredotočen na javni interes. Celostna prometna strategija je občinski dokument, ki celovito ureja lokalni promet in je pripravljen za celotno območje občine Sevnica, vendar prednostno obravnava območje občinskega središča, ki generira največ prometa. Sevnica predstavlja središče z največ prebivalci in kot središče občine tudi največ različnih dejavnosti, ima zato v strategiji osrednjo vlogo z največ načrtovanimi ukrepi, saj je Sevnica tipično lokalno središče z veliko tranzitnega prometa in s preobremenjenostjo glavne – mestne osi.

Za njen učinkovit in okolju ter prebivalcem prijazen razvoj prometa je ključnega pome-

na učinkovita povezanost med posameznimi deli občinskega središča, ki ga reka Sava ter železnica danes razmejujeta in delita, torej večja povezanost prostora na obeh bregovih Save, ki bo vključeval trajnostne oblike prometa in s tem poskrbel za večjo prometno povezanost Sevnice in Boštanja; ravno tako danes industrijsko območje v središču zapira pot do vodnih in obvodnih površin reke Save, ob kateri pa so, zaradi gradnje hidroelektrarn, v večji meri dobre utrjene brežine, ki pa žal niso ustrezno izkoriščene in tu je potencial za vzpostavljanje boljših oblik trajnostne mobilnosti. Izhodišče je zaznati tudi v slabi povezanosti stanovanjskega in industrijskega dela Sevnice – predvsem zaradi pomanjkanja varnih železniških prehodov in podhodov, neustrezne prometne ureditve



in slabe pretočnosti starega mestnega jedra, ravno tako je mesto brez odprtih površin, ki bi bile namenjene zbiranju ljudi v prostem, času ter neustrezno urejene površine za pešce oziroma njihovo pomanjkanje, neustrezna ureditev varnih peš in kolesarskih dostopov do postaj in postajališč javnega potniškega prometa, ki bi lahko občinsko središče usmerila v ne samo lokalno, temveč tudi v regionalno vozlišče in s tem pripomogla k spremembi vzorcev potovalnih navad, saj bi si prebivalci lahko kot alternativo avtomobilu za dnevne migracije do delovnega mesta za pot omislili javni potniški promet. Ta pa je slabo urejen, saj je veliko pomanjkanje linij z gostejšo frekvenco, predvsem v jutranjih in popoldanskih konicah, železniško omrežje pa ne izpolnjuje potreb modernega gospodarstva.

ZAKAJ JE POMEMBNO SPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V NAŠI OBČINI IN KAJ Z NJO PRIDOBIMO?

Poleg tega se Sevnica srečuje z razvojno oviranostjo zaradi odmaknjenosti od glavnih državnih cestno-prometnih smeri, z zastarelimi in prometno-tehnično dotrajanimi navezavami na obstoječe državno cestno omrežje, na prometno kritične odseke lokalnih cest, ki jih je potrebno modernizirati, saj ne izpolnjujejo varnosti v promeu. Torej tudi pri povezanosti z ostalimi naselji v občini Sevnica so v ospredju strategije in načrtovalski ukrepi, s katerimi se bodo načrtovale varnejše kolesarske poti in pešpoti na območju občine, ki bodo izboljšale navezanost na državno kolesarsko omrežje.

Strategija predstavlja način ukrepanja, zlasti pa se kaže kot odgovor na spremembe v smislu trajnostne mobilnosti, kajti obstoječa infrastruktura je neprijazna do pešcev in kolesarjev, zaradi česar so prebivalci za prevozno sredstvo prisiljeni uporabljati avtomobile, hkrati pa so na splošno v občini prisotne slabe potovalne navade prebivalcev, ki vse večji delež poti opravljajo z osebnim avtom in vse manj hodijo, kolesarijo ali uporabljajo javni potniški promet.

Spodbujanje trajnostne mobilnosti predstavlja pomemben mejnik v zavesti posameznikov, saj s spremembami potovalnih navad spreminjamo tudi vpliv na okolje. Posledično odvisnost od avtomobila povzroča prometne zastoje in povečano onesnaževanje zraka s hrupom in emisijami škodljivih plinov in delcev.

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

Uporaba bolj trajnostnih oblik mobilnosti igra veliko vlogo pri izboljšanju zdravja, tako skozi povečano fizično aktivnost kot tudi skozi zmanjšanje zunanjih negativnih vplivov prometa.



SEVNICA





4

VIZIJA IN CILJI CELOSTNO UREJENEGA PROMETA V OBČINI SEVNICA

VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

V procesu priprave Celostne prometne strategije je bila oblikovana vizija celostno urejenega prometa, ki predstavlja osnovo za določitev ciljev ter ukrepov in se glasi:

"SEVNICA KREPI RAZVOJ GOSPODARSTVA, ZAGOTAVLJA DOSTOPNOST VSAKOMUR IN S ČIM MANJŠIMI VPLIVI NA OKOLJE NUDI VARNOST TRAJNOSTNIM OBLIKAM MOBILNOSTI."

Promet v Sevnici je organiziran na način, da zagotavlja kakovostno okolje za bivanje in prispeva h krepitvi gospodarstva. Dobra povezanost je zagotovljena tako znotraj občinskega središča kot tudi z vsemi naselji v občini. Mesto je dostopno vsem, posebno pozornost pa namenja vključevanju ranljivejših skupin ter zmanjševanju potreb po uporabi osebnih vozil.

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

Na podlagi vizije so bili izoblikovani naslednji strateški cilji:

- **Zmanjšati odvisnost od motornega prometa**
- **Z ozaveščanjem spremeniti potovalne navade ljudi**
- **Izkoristiti potencialne za kolesarjenje in hojo**
- **Zagotoviti kakovostno povezanost mesta in vseh naselij v občini zlasti z izboljšanjem uporabe JPP**
- **Obvladovati tranzit**
- **Povečati prometno varnost**
- **Krepiti gospodarstvo**
- **Povečati privlačnost in kakovost okolja ter izboljšati pogoje za aktiven način življenja**



Operativni cilji in ciljne vrednosti

Strateški cilji so bili po posameznih prometnih stebrih nadgrajeni z operativnimi cilji in s ciljnim vrednostmi, ki so v nadaljevanju zapisani po posameznih prometnih stebrih: kolesarjenje, hoja, javni potniški promet, optimizacija motornega prometa ter trajnostno načrtovanje in ozaveščanje.

KOLESARJENJE	HOJA	JAVNI POTNIŠKI PROMET	OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA	TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
S cilji in ukrepi na področju kolesarjenja želimo zlasti izboljšati pogoje za kolesarjenje, parkiranje koles, povečati delež kolesarjenja, povečati prometno varnost ter občutek varnosti kolesarjev.	S cilji in ukrepi na področju hoje želimo zlasti prispevati k povečanju deleža hoje, povečati prometno varnost in dostopnost za vse skupine prebivalcev.	S cilji in ukrepi na področju javnega potniškega prometa želimo zlasti povečati uporabo javnega potniškega prometa, izboljšati kakovost oz. učinkovitost mestnega javnega potniškega prometa, izboljšati integracijo med različnimi potovalnimi načini in izboljšati dostopnost za ranljivejše skupine prebivalcev.	S cilji in ukrepi na področju optimizacije motornega prometa želimo prispevati k umirjanju motornega prometa, spodbuditi bolj odgovorno rabo avtomobilov, zmanjšati odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov, zmanjšati negativni vpliv parkiranja (na izrabo prostora, okolje...), prispevati k povečanju prometne varnosti in razbremenitvi prometa.	S cilji in ukrepi na področju trajnostnega načrtovanja prometa želimo zlasti prispevati k spremembi potovalnih navad prebivalcev, pa tudi k spremembi načrtovalskih prioritet.







5

PET STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

MOBILNOST V OBČINI SEVNICA

Mobilnost in prometni tokovi potekajo v občini po razvejani prometni mreži državnih in lokalnih cest. Preko območja občine potekajo pomembne prometne povezave državnega pomena. Osrednja cestna povezava v občini je državna cesta G1-5 na relaciji Celje-Zidani Most-Radeče-Boštanj-Krško. Nanjo se z mostom preko Save iz smeri Sevnica priključuje regionalna cesta R-II Orešje/Sevnica - Planina in iz smeri Mokronoga regionalna cesta R-I Trebnje-Mokronog-Boštanj.

Glavno smer železniških povezav na 10. evropskem prometnem koridorju pa tvori železnica med Ljubljano in Zagrebom s pomembno postajo v Sevnici.

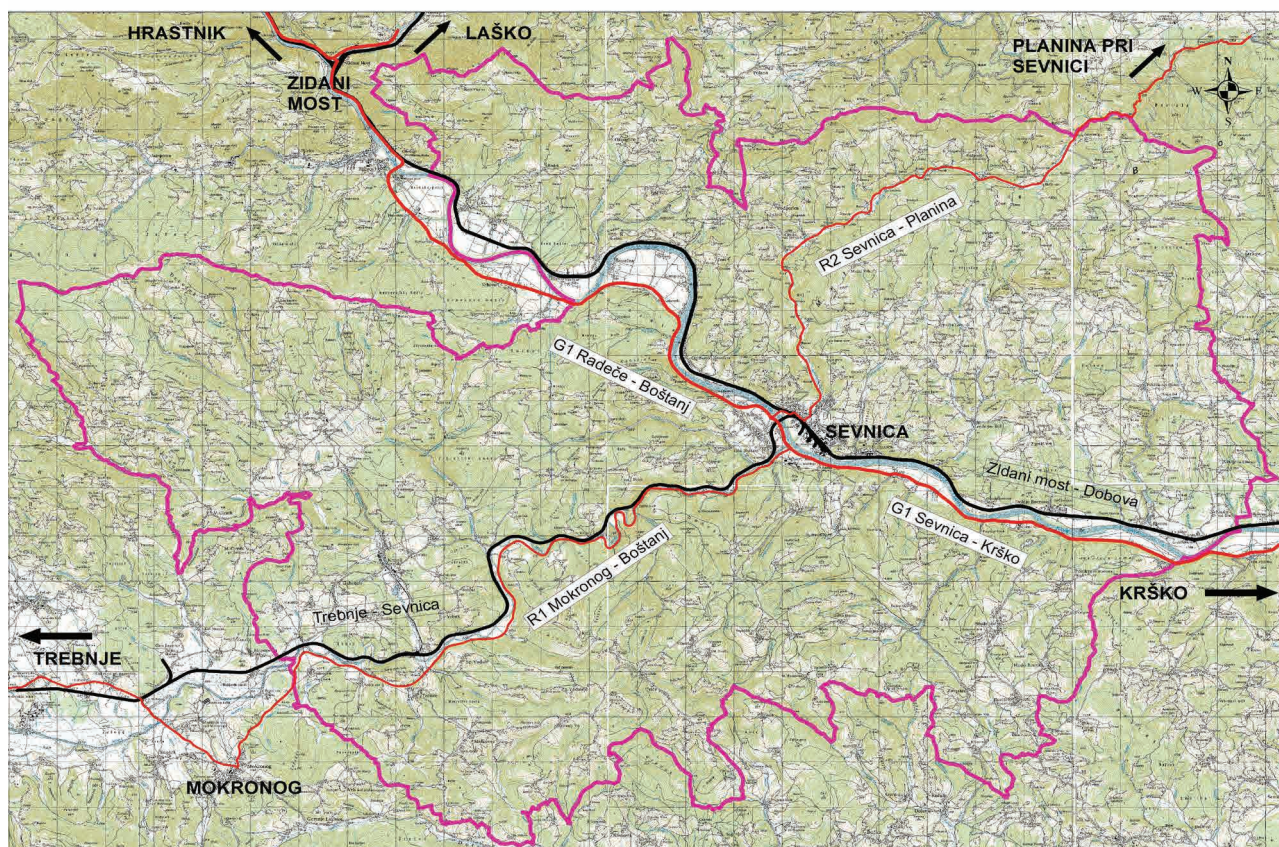
Ti prometnici zagotavljata primarno prometno povezanost občine z drugimi območji v državi. Nanju se navezujejo sekundarne prometne smeri regionalnega značaja, železniška proga Trebnje-Sevnica po dolini Mirne in cestne povezave v smeri Krškega, Jurkloštra in Planine pri Sevnici na levem bregu Save ter v smereh

Novega mesta, Trebnjega in Radeč na desnem bregu Save.

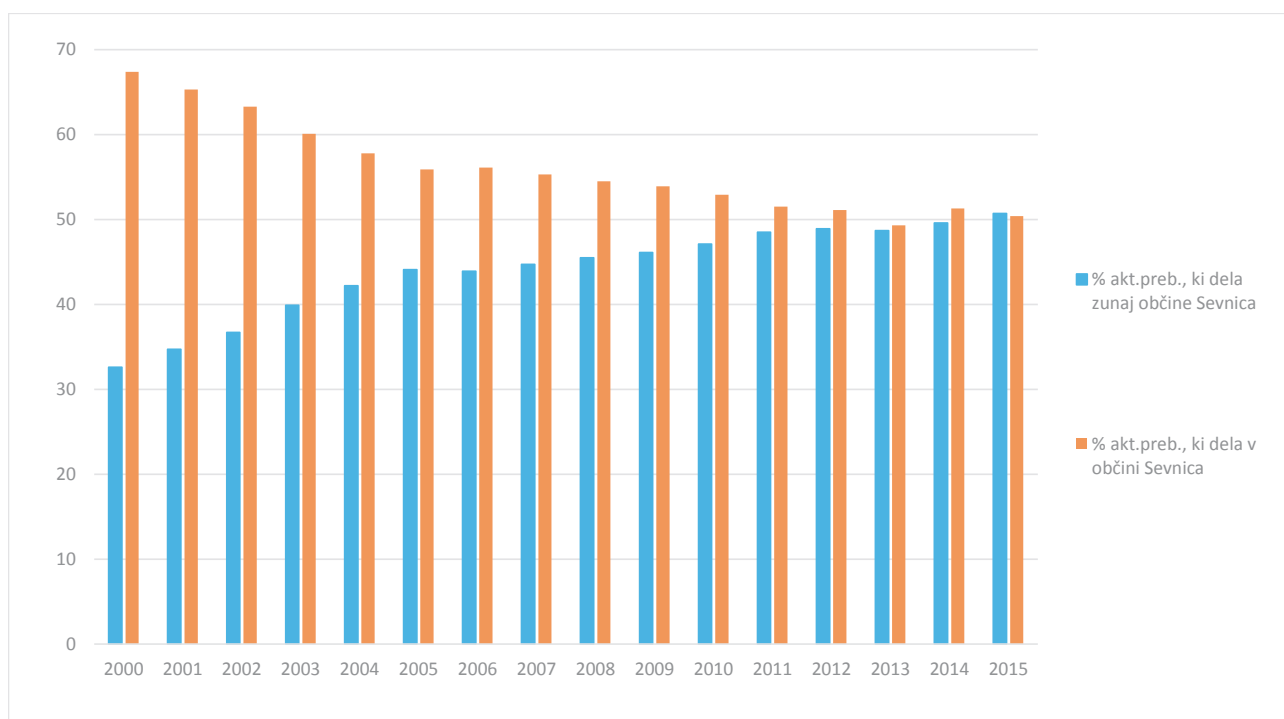
Na območju občine je 626 km občinskih cest ter 95 km državnih cest. Skoraj vse lokalne ceste (98%) so asfaltirane, javnih poti je asfaltiranih približno 80%.

Občani za svoje poti večinoma še vedno uporabljajo osebna motorna vozila (okoli 76% anketiranih v anketi strategije). Poleg dnevnih poti po občini Sevnica, ki zajemajo slabo polovico delovno aktivnega prebivalstva, so v občini prisotne dnevne migracije v druge občine po Sloveniji. Največ dnevnih delovnih migrantov se je v letu 2015 vozilo v zaposlitveno središče v Ljubljano (936 oseb) in Krško (541 oseb) ter v bližnja občinska središča: Novo mesto (401), Brežice (164), Trebnje (163), Celje (117), Šentrupert (118), Radeče (102), Mokronog (92), Mirna (73), Laško (49), Hrastnik (38), itd.

Iz delovnih migracij je torej razvidno, da je dnevni selitveni tok precej intenziven, še posebej motorni promet, ki danes predstavlja najpomembnejše prevozno sredstvo.



Glavne infrastrukturne osi v občini Sevnica



Zaradi pomanjkanja delovnih mest v domači občini se zmanjšuje delež zaposlenih in povečuje delež dnevniških migracij v zaposlitvena središča izven sevniske občine.

Velike količine osebne prometa, zlasti tranzitnega, in pomanjkanje pogojev za varno hojo in kolesarjenje ter povezanost občinskega središča na obeh bregovih Save in obeh železniških prog ter povečati uporabo javnega potniškega prometa so ključni izzivi načrtovanja trajnostne mobilnosti. Izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost se zato nanaša na ukrepe, ki bodo po eni strani pripomogli k pogostejši izbiri kolesarjenja, pešačenja in uporabi javnega prevoza za vsakodnevne poti, po drugi strani pa vplivali na zmanjšanje motornega prometa, zlasti tranzitnega.

Prioritetni stebri trajnostne mobilnosti izhajajo iz ključnih ugotovitev analize stanja na področju prometa v občini Sevnica, intervjujev o stanju prometa v občini, viziji in o ukrepih, okroglih miz, javnih obravnav, anket ter iz ukrepov, ki so bili načrtovani znotraj Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, Regionalnem razvojnem programu regije Posavje ter Občinskem prostorskem načrtu ter mnenj občanov občine Sevnica.

Strategija celostno urejenega prometa zajema pet prometnih področij: hojo, kolesarjenje, javni potniški promet, optimizacija motornega prometa ter trajnostno načrtovanje in ozaveščanje.



KOLESARJENJE

Kolo predstavlja za okolje najsprejemljivejšo in najprijaznejšo obliko mobilnosti prebivalstva. V primerjavi z ostalimi prevoznimi sredstvi ima kolo številne prednosti, ki jih pre malo izkoriščamo. Je enostavno in ekonomično za vzdrževanje, za lastnika ni prevelika finančna obremenitev, uporabniku omogoča večji radij gibanja kot pešačenje, pri krajših razdaljah uspešno nadomešča uporabo avtomobila, predvsem v bližini in znotraj naselij, zagotavlja svobodnejšo in učinkovitejšo izrabo prostega časa in intenzivnejše, bolj zdravo doživljanje okolja. Kolesarjenje kot alternativa motornemu prometu pomeni tudi manjše stroške. Ne samo s stališča posameznika, ampak tudi s stališča celotne družbe. Iz ekonomskega in socialnega vidika se kaže velik delež privarčevanega denarja. Investicije v kolesarsko infrastrukturo so od deset do dvajsetkrat manjše kot investicije v infrastrukturo za motorni promet, parkirni prostor za osebno vozilo pa je v primerjavi s kvalitetnim prostorom za shranjevanje koles do petnajstkrat dražji.



Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za kolesarje

Z Zakonom o cestah je kolesarjenje dovoljeno na državnih, regionalnih in lokalnih cestah, kjer je kolesar enakovreden udeleženec v prometu. Vendar v praksi je kolesar mnogokrat v podrejenem položaju in bolj izpostavljen nevarnostim motornega in tovornega prometa. Tudi zaradi omenjene ogroženosti in pomanjkanja varnosti se pre malo ljudi odloča za kolesarjenje. Zato je treba zagotoviti kolesarsko infrastrukturo (tako daljinske povezave kot znotraj naselij), ki bo prostorsko ločena od motornega prometa in bo izboljšala varnost kolesarjev.

Kolesarjenje je čista oblika trajnostnega prometa, ki bo v prihodnosti dobilo vedno večjo veljavo. Privlačnost prostora za kolesarje se bo z izpostavitvijo infrastrukture povečala in spremenile se bodo potovalne navade lokalnega prebivalstva. V občini v večini ni zgrajene posebne infrastrukture, namenjene kolesarjem. Izjema je le območje Kvedrove ceste, kjer je na delih novogradenj poleg pločnika zgrajena tudi obojestranska kolesarska steza.

Prisotni pa sta dve kolesarski poti, ki sta namenjeni predvsem rekreativnemu kolesarstvu, tj. makadamska pot na levem bregu Save, na desnem bregu Save pa od Kompolja in do krožišča Boštanj.

Ključni izzivi in priložnosti na področju kolesarjenja

S cilji in ukrepi na področju kolesarjenja želimo zlasti izboljšati pogoje za kolesarjenje, parkiranje koles, povečati delež kolesarjenja, povečati prometno varnost ter občutek varnosti kolesarjev.

- **Zagotovimo povezanost občinskega središča, občine in regije.**
- **Vzpostavimo kolesarsko omrežje.**
- **Spodbujajmo uporabo kolesarskega prometa.**
- **Povečajmo varnost kolesarjev.**
- **Uredimo varne kolesarske dostope do postaj JPP.**
- **Uredimo kolesarnice.**
- **Izboljšajmo pogoje za aktiven način življenja.**



Ureditev avtobusnega postajališča in dvosmerne kolesarske steze ter kolesarnice.

CILJI	MOŽNE CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČE 2016
Vzpostavitev pogojev za načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev sodelovanja s krajevnimi skupnostmi, sosednjimi občinami ter ostalimi deležniki. • Vzpostavitev povezav in odprava problematičnih točk v kolesarskem omrežju. 	1 0
Izboljšanje pogojev za kolesarjenje, parkiranje koles.	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev novih kolesarskih povezav. • Dograditev obstoječe kolesarske infrastrukture za kolesarje. • Vzpostavitev povezav preko železnice in reke Save. • Zagotovitev novih parkirišč za kolesa pri javnih zgradbah. 	4,7 km 2,3 km 0 število mest
Povečanje deleža kolesarjenja.	<ul style="list-style-type: none"> • Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo kolesarijo, za 10 % glede na leto 2016 • Povečanje skupnega deleža kolesarjev za 5 %. 	30 ² 4% (601) ² (46+12+7) ¹
Povečanje prometne varnosti kolesarjev.	<ul style="list-style-type: none"> • Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % glede na povprečje v obdobju 2010–2015. 	3 ³
Spremljanje števila in navad kolesarjev.	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev evidence o številu in navadah kolesarjev. • Doseči izboljšanje podobe kolesarjenja med prebivalci občine glede na delež (%), izražen v anketi/... • Ozaveščanje v vrtcih. 	0 0 +

¹ Analiza stanja (Savaprojekt d.d., Krško, PNZ d.o.o., Ljubljana)

² Anкета CPS (Savaprojekt d.d., krško)

³ Podatki AVP (iz leta 2016)

Ukrepi na področju kolesarjenja

Kolesarjenje je dobra alternativa uporabi avtomobila za krajša potovanja. Dostopno je širšemu krogu uporabnikov in ekonomično za vzdrževanje. Kolesarjenje je odličen način, da v natrpanem urniku najdemo čas za gibanje. Uporaba kolesa ohranja naš zrak čistejši in mesto bolj zeleno. S kolesarjenjem se izognemo gneči na cestah, ni nam treba iskati parkirnega mesta in zagotavlja intenzivnejše ter bolj zdravo doživljanje okolja. Kolo pa potrebuje tudi kar 12-krat manj prostora kot parkirno vozilo.

Za izboljšanje pogojev na področju kolesarjenja v občini Sevnica je predvidena gradnja manjkajočih površin za kolesarje, ki zajema **gradnjo manjkajočih povezav za kolesarje na območju občinskega središča ter obnovo in razširitev omrežja in dograditev kolesarskih povezav v smislu povezav mesta z zaledjem (izven mesta) ter ureditev varnejših križanj, kot so podhodi, nadhodi, prehodi preko vodotokov ter železnic.**

Dodatna ponudba v smislu večje frekventnosti kolesarskega prometa **predstavlja postavitev dodatnih parkirišč za kolesa** (stojala, nadstrešnice, postajališča, ipd.), ki so predvidena ob podjetjih, institucijah, trgovskih centrih, zdravstvenem domu, športnih centrih,...

S postavitvijo kolesarskih servisnih točk, kolesarskih števcov, označb, informativnih tabel, smerokazov, ipd. se bo **povečevala privlačnost obstoječih kolesarskih površin** oziroma izboljševala obstoječa kolesarska infrastruktura. S tem bo zagotovljena tudi prometna varnost kolesarjev in izboljšani pogoji za kolesarjenje. Ravno tako se bodo na ostalem območju občine uredile in označile rekreacijske ter ostale kolesarske poti.

Občina in občinsko središče se pridružuje mestom **z razvitim sistemom izposoje koles**, ki omogoča hitro, poceni ter zdravo mobilnost, in je eden izmed ukrepov za spodbujanje kolesarjenja, ki bo temeljil na **promocijskih in ozaveščevalnih dejavnostih v zvezi s kolesarjenjem**. Spremljanje obsega in navad kolesarjev v mestu pa bo možno na podlagi **vzpostavljene podatkovne baze**, s katero bodo merjeni učinki.



Ureditev površin za pešce in kolesarje v starem mestnem jedru.



HOJA



Zaradi prostorske utesnjenosti mestnih jeder, prometnih zastojev ob konicah, povečanja emisij v zrak in spodbujanja aktivnega načina življenja so marsikatera mesta v Sloveniji zaprla mestna jedra za motorni promet ter prostor namenila pešcem. S tem ukrepom se je vrnilo živ-

ljenje v stara jedra in povečala se je varnost pešcev, ki se lahko prosto gibljejo. Območje za pešce ali pešcona je cesta, del ulice ali trg, namenjen pešcem, ki je označen s predpisano prometno signalizacijo. V območjih za pešce je dovoljen tudi promet kolesarjev (kolesa z motorjem, rolke, rollerji), pri čemer imajo pešci prednost. Ob določenih urah lahko na območje za pešce pripeljejo le dostavna vozila za opravljanje dejavnosti ter druga interventna vozila.

Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za pešačenje

Duša mesta in mestnih jeder je vsebina, ki jo ponujajo javne površine (trgi, tržnice, piazzette, razširjena cestišča, parki, predprostori, javna dvorišča, ...). Mesto ima kar nekaj javnih površin, ki bi jih z omejevanjem motornega prometa naredili bolj privlačne in hkrati varnejše za kolesarje in pešce. Nekatere javne površine so primerne, da imajo tudi dvojno funkcijo (parkiranje in zelenica, parkiranje in tržnica, parkiranje in ulična rekreacija, rekreacija in sprehajanje, ...). Na javnih površinah se dogaja zelo malo. Razlog ni samo finančne narave. Problem je bolj organizacijske narave. V kolikor se na javni površini izvaja nek javni program, je potrebno izločiti motorni promet in zanj poiskati začasne nadomestne trase. Poleg tega je na javnih površinah potrebno organizirati potek kolesarskega prometa (rolke, skate, itd). Aktivnosti na javnih površinah zahtevajo tudi določeno infrastrukturo, ki mora biti stalna ali pa začasna – le za določen čas. Za hiter dostop



Pešcem neprijazna ureditev v starem mestnem jedru.

od parkirišč do javnih površin je treba skrajšati pešpoti.

Urbana oprema javnih površin ni standardna ali je sploh ni ter ni trajnostno naravnana. Nadstrešnice na postajališčih so različne in ne služijo svojemu namenu. Osvetlitev površin je nezadostna in neprimerna. Koši za smeti so različni in iz nekvalitetnih materialov.

Klopi niso sistematično razmeščene in večinoma zahtevajo drago vzdrževanje. Posebno poglavje je usmerjanje obiskovalcev (zlasti

ne meščanov), ki želijo priti na ciljne točke, a nimajo dovolj informacij.

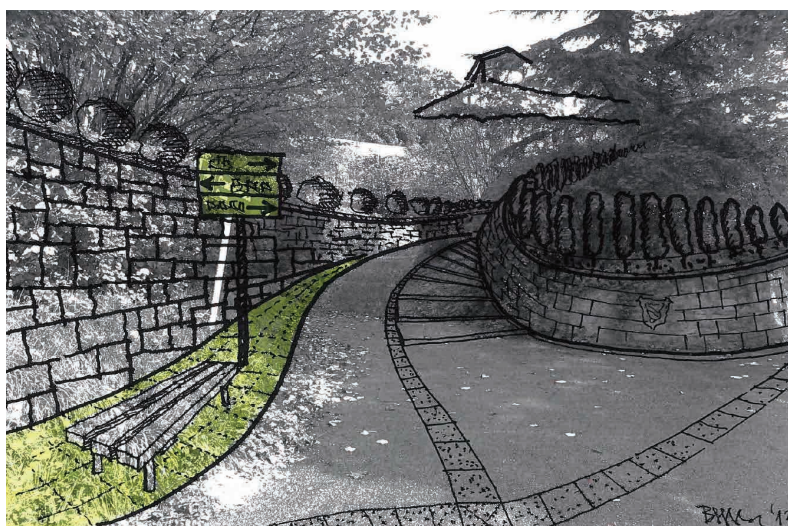
Osrednja javna površina v mestu je glavni trg v mestnem jedru. Vzdolžno orientirana površina ni privlačna za pešce, saj je po celotni dolžini prerezana z regionalno cesto in parkirišči.

Za pešce so namenjeni pločniki, ki so ponekod omejeni z zožitvami in jih prekinjajo uvozi za motorni promet. Neprimeren zaris parkirnih mest pa dodatno otežuje manevriranje mirujočega prometa in s tem moti pešce.

Ključni izzivi in priložnosti na področju hoje

S cilji in ukrepi na področju hoje želimo zlasti prispevati k povečanju deleža hoje, povečati prometno varnost in dostopnost za vse skupine prebivalcev.

- **Ustvarimo pogoje za varno pešačenje.**
- **Spodbujamo pešpoti ob Savi.**
- **Uredimo varne pešdostope do postajališč JPP.**
- **Uredimo podhode in javne površine za pešce.**
- **Povečajmo dostopnost za ranjivejše skupine.**
- **Ozaveščajmo se.**



Ureditev pešpoti na grad Sevnica.

CILJI	MOŽNE CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČE 2016
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš.	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev ključnih povezav ter odprava problematičnih točk v omrežju pešpoti. • Prilagoditev infrastrukture gibalno in senzorično oviranim osebam v ožjem središču in zaledju. 	0
Povečanje deleža hoje.	<ul style="list-style-type: none"> • Povečanje deleža hoje za 30 %. 	14% 2.447 ² (2252+702+374) ¹
Povečanje prometne varnosti.	<ul style="list-style-type: none"> • Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in ohranitev ničelnega števila smrtnih žrtev glede na povprečje v obdobju 2013-15. • Povečanje dolžine peš povezav v mestu, v okoliških naseljih ter kot povezava mesta z zaledjem 	30 ³ 0
Spremljanje števila in navad pešcev.	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev evidence o številu in navadah pešcev. 	2.438 ²

¹ Analiza stanja (Savaprojekt d.d., Krško, PNZ d.o.o., Ljubljana)

² Ankeeta CPS (Savaprojekt d.d., krško)

³ Podatki AVP (iz leta 2016)

Ukrepi na področju hoje

Eden ključnih ukrepov za spodbujanje hoje je ustrezna infrastruktura. Občina Sevnica bo k povečanju deleža hoje prispevala z **gradnjo manjkajočih površin za pešce** ter z **razširitvijo omrežja pešpoti in dograditvijo manjkajočih peš povezav, tudi v smislu povezav mesta z zaledjem.**

Hkrati bo **obnavljala obstoječe površine za pešce**, kar je predpogoj za zagotovitev prometne varnosti pešcev ter izboljšanje pogojev za pešačenje. V tem sklopu ukrepov je zajeta obnova obstoječih površin za pešce, ureditev varnejših prehodov za pešce na območjih velike frekvence prometa ter **ureditev varnejših križanj**, kot so železniški podhodi, brvi čez vodotoke, mostovi čez vodotoke, železniški nadhodi, nadhodi čez prometnice.

S trajnostno mobilnostjo pa občina ni pozabila na najbolj ranljive skupine, katerim so namenjene tudi določene ureditve, in sicer **prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe**, kamor sodijo klančine, pločniki in podhodi, odstranitev arhitekturnih ovir, taktilne oznake, opremljenost semaforjev, zvočni signali in podobna oprema. Za večjo privlačnost pa tlakovanje in odvodnjavanje peš površin.

Povečanje privlačnosti peš površin se bo zagotavljalo z dodatno urbano opremo, zasaditvijo dreves, pitniki, smetnjaki, igrali, označitvi-

Hoja ima velik potencial pri spopadanju s problemi onesnaženja, hrupa in javnega zdravja ter je najbolj dostopna oblika mobilnosti, ne glede na socialni status prebivalcev.

jo, privlačnejšimi podhodi, ipd, zlasti v centru Sevnice, starem mestnem jedru in tudi drugod. **Z ureditvijo in vzpostavitvijo peš con** na območju starega mestnega jedra, v središču novega dela mesta ipd., bo zagotovljena še večja kakovost bivanja, saj bo tako več dragocenega mestnega prostora namenjenega ljudem in manj avtomobilom.

Ker je za spremljanje učinkov na področju trajnostne mobilnosti na voljo omejeno število izhodiščnih podatkov, je med ukrepi predlagana tudi **vzpostavitev in vzdrževanje podatkovne baze o obsegu in navadah pešcev** v mestu, ravno tako pa je predvideno ažuriranje in pridobivanje novih podatkov: po podjetjih, institucijah, centrih, kjer je velika frekvenca pešcev.

Zdrava mobilnost je eden izmed ukrepov za spodbujanje pešačenja, ki bo temeljila **na promocijskih in ozaveščevalnih dejavnostih v zvezi s pešačenjem**, kot so teden peš prometa, uvedba »peš-busa«, ipd. aktivnosti.



Ureditev tlakovanih površin za pešce.



JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet je nedvomno način potovanja 21. stoletja, njegova kakovost je eden pomembnejših kazalcev razvosti in kakovosti bivanja v občini ali mestu. V razvitih državah je JPP hitrejši, cenejši, varnejši in udobnejši od osebnega avtomobila, kar s seboj prinese vrsto ekonomskih, okoljskih in socialnih koristi. K učinkovitemu in kakovostnemu javnemu potniškemu prometu strmi tudi občina Sevnica, ki se zaveda, da ima le-ta pomembno vlogo v trajnostni mobilnosti prebivalstva. V občini Sevnica je v JPP vključen železniški promet, avtobusni medkrajevni ter avtobusni mestni promet.



Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za javni potniški promet

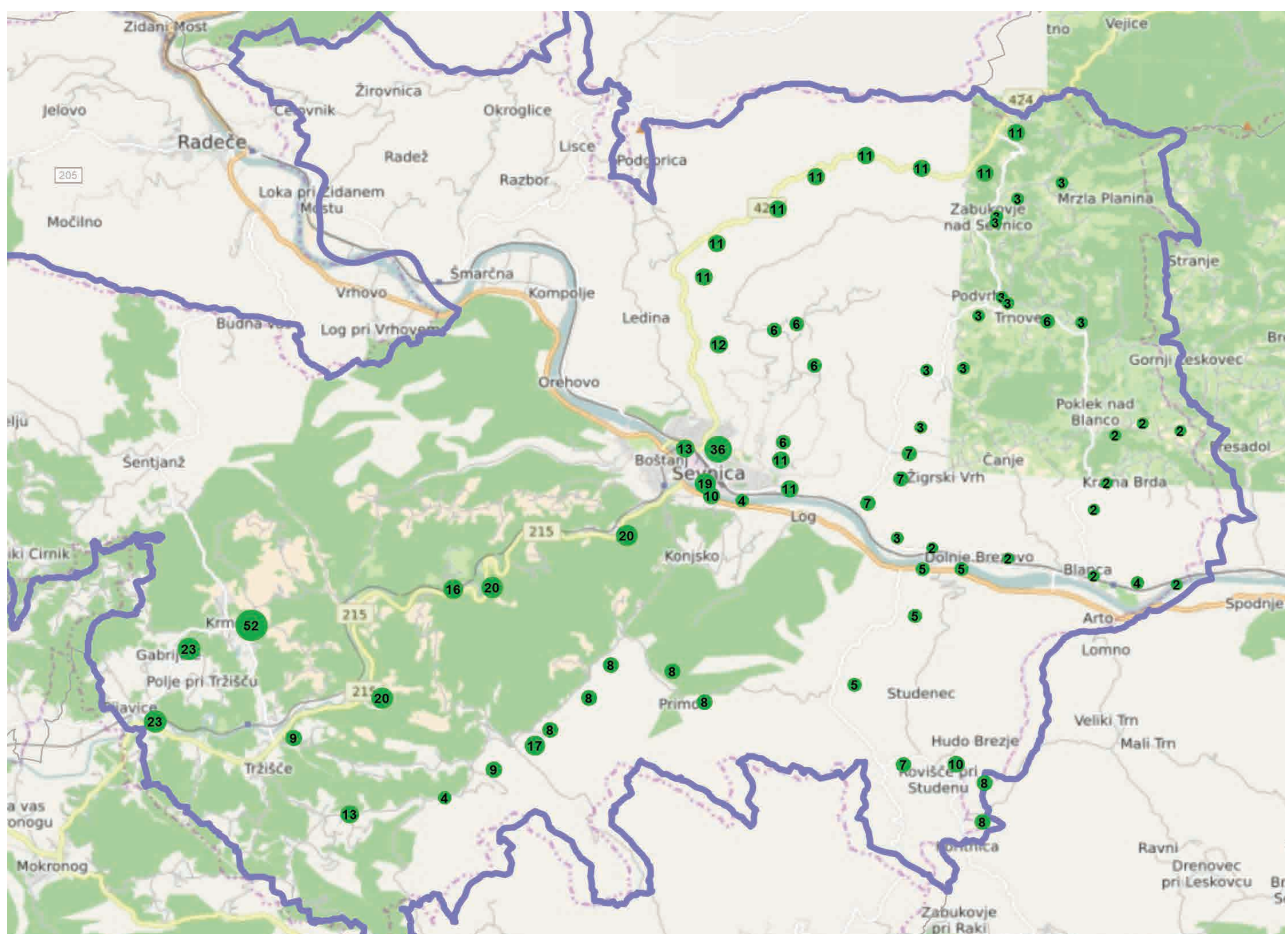
Avtobusni promet

Avtobusna postajališča so po občini razporejena dokaj gosto in dobro dostopna tudi iz manjših krajev in zaselkov. Avtobusi največkrat ustavijo na postajališčih v okolici Sevnice in Boštanjja ter kraja Krmelj. Število ustavitve avtobusa je na ostalih mestih večinoma manjše od desetkrat na dan.

Lokalni potniški promet

Od leta 2010 na relaciji Sevnica–Boštanj–Sevnica obratuje mestni prevoz s kombijem. V trimesečni poskusni dobi je kombi vozil dvakrat dnevno, ob 9. in 11. uri vsak delovni dan. Kasneje so uvedli kombi še ob 10. uri. Prevoz je predvsem namenjen starejši populaciji za obisk zdravstvenih ustanov in uradov.





Avtobusna postajališča in število avtobusov, ki se ustavijo na postaji.

Šolski promet

Prevoznik Novak omogoča prevoz dijakov iz smeri Sevnica proti Novemu mestu štirikrat v dopoldanskem času in štirikrat v obratni smeri v popoldanskem času. Isti prevoznik omogoča prevoz dijakov na relaciji Novo mesto–Trebnje–Mirna–Mokronog–Krmelj–Šentjanž–Tržišče–Sevnica in obratno, kar omogoča lažji dostop dijakom iz širše okolice v Srednjo šolo Sevnica. Za osnovnošolce je organiziranih deset relacij, ki povezujejo oddaljene vasi z Osnovno šolo Sava Kladnika Sevnica. Avtobusi na teh relacijah vozijo enkrat v dopoldanskem času in dvakrat v popoldanskem času. Avtobus učence pripelje in pobere na avtobusni postaji neposredno pred šolo, ki je namenjena le za potrebe šole.



Železniški promet

Železniška postaja Sevnica je del železniške proge Zidani most–Zagreb. Na območju postaje Sevnica se en tir odcepi proti postaji Trebnje, ki povezuje omenjeno progo s progo Ljubljana–Metlika.

Na območju Sevnice se nahaja 8 železniških postaj, od tega se štiri nahajajo na regionalni železniški progi Sevnica–Trebnje. Prihod potniških vlakov je med jutranjo konico v smeri proti Zidanem Mostu dokaj pogost, saj vlaki prihajajo tudi v intervalih, krajših od 15 min. Tekom dneva so prihodi vlakov v 45 min do 1 h intervalih. V smeri proti Krškem so prihodi približno vsako uro. Na progi Sevnica–Trebnje so prihodi vlakov zgolj vsakih nekaj ur v obeh smereh potovanja.

Železniške postaje na območju občine Sevnica so: Pijavice, Tržišče, Jelovec, Boštanj, Sevnica, Blanca, Breg in Loka.

Ključni izzivi in priložnosti na področju javnega potniškega prometa

Uporaba javnega potniškega prometa prinaša številne pozitivne učinke. Vpliva na zmanjšanje izpustov CO₂, ter zmanjšuje pritisk na okolje in zdravje. Med potjo z javnim prevozom se lahko zaposlimo s prijetnejšimi mislimi kot so prometni zastoji, naš dan pa se lahko začne brez nepotrebne stresa. Javni prevoz nam vrača ulice in zmanjšuje potrebo po novih parkiriščih in vedno širših cestah, ki odvzemajo prostor igriščem, parkom, drevesom, pločnikom, kolesarskim stezam, prostorom za druženje. Javni prevoz preprečuje mobilnostno diskriminacijo in je cenovno ugodnejši od uporabe osebnega avtomobila, pa tudi bolj varen.

Avtobusni promet

- Spremenimo potovalne navade, pojdemo z avtobusom.
- Izboljšajmo ponudbo JPP.
- Uredimo avtobusna postajališča.
- Zmanjšajmo odvisnost od avtomobilov.
- Uskladimo vozne rede avtobusov in vlakov.

Železniški promet

- Zamenjajmo prevozno sredstvo in potujmo z vlakom.
- Uredimo železniško vozlišče v Sevnici.
- Spodbujajmo vožnjo z vlaki.
- Posodobimo železniška postajališča.
- Omogočimo prevoz koles z vlaki.
- Zagotovimo varne železniške prehode.

S cilji in ukrepi na področju javnega potniškega prometa želimo zlasti **povečati uporabo javnega potniškega prometa**, izboljšati kakovost oz. učinkovitost mestnega javnega potniškega prometa, izboljšati integracijo med različnimi potovalnimi načini in izboljšati dostopnost za ranljivejše skupine prebivalcev.



Zasnova avtobusnega vozlišča Sevnica.



Zasnova železniškega vozlišča Sevnica.

CILJI	MOŽNE CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČE 2016
Povečanje uporabe JPP.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža poti, opravljenih z avtobusom, za 10 %. Povečanje deleža poti, opravljenih z vlakom za 10 %. 	3% (522 ²) 259.239 ⁴ 110.999 ⁵
Izboljšanje kakovosti JPP.	<ul style="list-style-type: none"> Vzpostaviti mestne linije avtobusnega prevoza. Vzpostaviti sistem prevoza na poziv (klic) v smislu izboljšanja povezav zaledja z mestom. 	1 2 ¹
Izboljšanje integracije med različnimi prometnimi načini.	<ul style="list-style-type: none"> 100 % delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice. 	100% ¹
Izboljšanje dostopnosti JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	<ul style="list-style-type: none"> Prilagoditev celotnega JPP gibalno in senzorično oviranim osebam. 	0
Izboljšanje podobe JPP.	<ul style="list-style-type: none"> Izboljšanje podobe JPP med prebivalci občine. 	24% ² nezadovoljstvo z JPP

¹ Analiza stanja (Savaprojekt d.d., Krško, PNZ d.o.o., Ljubljana)

² Anketa CPS (Savaprojekt d.d., Krško)

³ Podatki AVP (iz leta 2016)

⁴ Slovenske železnice-odpravljeni potniki za 2015

⁵ Slovenske železnice-prodane vozovnice 2015

Ukrepi na področju JPP

Občina Sevnica želi vzpostaviti **učinkovit javni potniški promet** (mestnega, medkrajnega in primestnega, npr. D. Boštanj, Boštanj, Log, Radna, ipd.), kar predstavlja npr. optimizacijo medkrajnega avtobusnega prometa (število in lokacije postajališč, potek linij, ...), uvedbo oziroma optimizacijo (pri)mestnega avtobusnega prometa, integracijo sistemov JPP (uskaditev voznih redov in linij avtobusnega in železniškega prevoza), integracijo šolskega prevoza v sistem rednega linijskega avtobusnega prevoza, integracijo delavskega prevoza v sistem rednega linijskega avtobusnega prevoza ali podobno. Med vidnimi ukrepi na tem mestu ne smemo izpustiti uvedbe lokalnega avtobusa. Poleg tega se predvideva tudi **vzpostavitev sistema prevozov »na klic«** (taksi, uber,), **prilagoditev prevoznih sredstev za gibalno in senzorično ovirane osebe**, z opremljanjem premičnih klančin in dvigalnih ploščadi na obstoječih prometnih sredstvih ipd. ter **prilagoditve prevoznih sredstev glede na okoljske standarde**.

Med ukrepe na področju javnega potniškega prometa je uvrščena tudi **prilagoditev prevoznih sredstev za prevoz koles**, ki omogo-

čajo prevoz koles z avtobusom, železnico, taxi, prevažanje izposojenih koles ob konicah, ipd. Med ukrepe javnega prevoza sodi tudi: nakup novih avtobusov za mestni promet, ki bodo prilagojeni gibalno in senzorično oviranim osebam ter okoljskim standardom. Na avtobusih je predlagana namestitvev držal za kolesa, ki bodo ljudi spodbujala h kombinaciji uporabe kolesa in avtobusa.

K povečanju uporabe javnega potniškega prometa pomembno prispeva urejena infrastruktura, zato je med ukrepi predlagano tudi **izboljšanje postaj in postajališč javnega potniškega prometa**. V ta sklop ukrepov je zajeta npr. ureditev postajališč z enotnimi nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi ter s prikazovalniki (napoved prihoda ...) ter oprema, ureditev s prometno signalizacijo, ipd.

K povečanju privlačnosti avtobusnega prometa lahko prispeva tudi **ureditev skupnega vozlišča za avtobus in železnico v Sevnici** ali pa samostojno urejanje oziroma **obnova glavne avtobusne postaje in postajališč**, kamor sodi ureditev objektov in okolice avtobusnih postaj na območju občine ter na drugi strani obnova glavne železniške postaje in postajališč, kamor sodi ureditev objektov in okolice železniških postaj na območju občine.

Eden izmed pomembnih ukrepov na področju integriranosti različnih potovalnih načinov javnega potniškega prometa pa je tudi vključitev v **sistem enotne vozovnice ter promocijske in ozaveščevalne dejavnosti v zvezi z JPP**.

OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

S cilji in ukrepi na področju optimizacije motornega prometa želimo prispevati k umirjanju motornega prometa, spodbuditi bolj odgovorno rabo avtomobilov, zmanjšati odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov, zmanjšati negativni vpliv parkiranja (na izrabo prostora, okolje...), prispevati k povečanju prometne varnosti in razbremenitvi prometa.



CILJI	MOŽNE CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČE 2016
Umirjanje motornega prometa.	<ul style="list-style-type: none"> Celovita umiritev prometa v mestu in drugih strnjениh naseljih v občini. (Zmanjšanje povprečne hitrosti za 20 %). 	52% ² nezadovoljnih z nevarno in prehitro vožnjo
Spodbujanje odgovornejše rabe avtomobila.	<ul style="list-style-type: none"> Zmanjšanje deleža poti z avtomobilom za 10 %. 	76% (13.234) ²
Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.	<ul style="list-style-type: none"> Zmanjšati število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev za 1%. 	536 ⁶
Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja.	<ul style="list-style-type: none"> Ureditev parkirne politike. Zmanjšanje števila parkirnih mest brez omejitev v strogem centru mesta. 	705 ¹ 455 ¹
Povečanje prometne varnosti.	<ul style="list-style-type: none"> Zmanjšanje števila poškodovanih v nesrečah z motoriziranimi udeleženci za 25 % glede na obdobje 2010–2015. 	1,8 ⁷
Zmanjšanje vplivov tovornega/tranzitnega prometa.	<ul style="list-style-type: none"> Zmanjšanje deleža tovornih/tranzitnih vozil na mestnem omrežju. 	16% na G1-5, 18% na R1-215, R3-679 - 9% ¹
Razbremenitev prometa.	<ul style="list-style-type: none"> Zmanjšanje obsega prometa v mestnem središču. 	7.328 ¹ vozil na dan (K03) oziroma 3.894

¹ Analiza stanja (Savaprojekt d.d., Krško, PNZ d.o.o., Ljubljana)

² Ankeeta CPS (Savaprojekt d.d., Krško)

³ Podatki AVP (iz leta 2016)

⁴ Slovenske železnice-odpravljene potniki za 2015

⁵ Slovenske železnice-prodane vozovnice 2015

⁶ SURS - december 2015

⁷ NIJZ - Nacionalni inštitut za javno zdravje

Ukrepi na področju optimizacije motornega prometa

Investicije v infrastrukturo za motorni promet so kar deset do dvajsetkrat dražje od investicij v kolesarsko infrastrukturo, parkirni prostor za osebni avto pa je kar petnajstkrat dražji od prostora za shranjevanje koles. Hkrati motorni promet povzroča onesnaževanje zraka in največ okoljskega hrupa, vožnja z avtomobili pa zmanjšuje razvoj javnega prevoza in priložnosti za kolesarjenje in hojo.

Na področju **optimizacije motornega prometa** je med ukrepi predlagano celovito urejanje parkiranja, pri čemer je treba najprej vzpostaviti izhodišča za izvajanje parkirne politike (cene, parkirni režimi, itd...).

Za izboljšanje prometne varnosti bo občina izvajala ukrepe **umirjanja prometa**, na posameznih odsekih je predvidena **rekonstrukcija križišč in zagotavljanje prednosti za nemotorizirane udeležence v prometu**.

K temu ukrepu spada ureditev mirujočega prometa, ki se nanaša na parkirišča za turistične avtobuse (znotraj mesta), parkirišča za avtodome ter parkirišča za tovorna vozila, ureditve križanj z železnico, zlasti na najbolj perečih odsekih, kot so nadvoz Blanca, nadvoz Šmarje ter ostala nivojska križanja v občini, in študija gradnje novih izven-nivojskih križanj na območju Sevnice. Ravno tako pa je predvidena izgrad-

nja novih prečnih povezav čez vodotoke in/ali železnico (mostovi, brvi, ipd.), kamor sodijo nova povezava čez Savo ter ukinitve nivojskih križanj reg. ceste z glavno železniško progo Zidani Most - državna meja ter reševanje ostale problematike nivojskih cestno-železniških križanj (Blanca, Gorenje in Dolenje Brezovo, in ostalih).

Odpravljanje črnih točk je pomemben ukrep pri doseganju povečanja prometne varnosti na območju celotne občine.

Predvideni so tudi ostali ukrepi, ki se nanašajo na **širitev omrežja električnih polnilnic in polnilnic postaj za plin** z naborem lokacij za električne polnilnice na obstoječih parkiriščih, naborem lokacij za polnilnice plina na obstoječih bencinskih servisih ipd.; **celostna ureditev prometa** v mestnem jedru oz. njegova prometna razbremenitev v starem mestnem jedru in centru Sevnice (npr. pri ZD ipd.) s preurejanjem prometa - geometrijo cest, prometnim režimom ter nenazadnje urejanje parkirne infrastrukture in režima.

Pomemben sklop ukrepov predstavlja okolju prijazen promet - **uvajanje zelene logistike**, ki predstavlja uvedbo okolju prijaznejših vozil (pošta, dostava, redarstvo,) ipd.

Za doseganje višje ravni na področju optimizacije motornega prometa pa so predvidne tudi **promocijske in ozaveševalne dejavnosti**, na temo odgovorne rabe avtomobila, deljenja prevozov itd.



Jutranja prometna konica na Kvedrovi cesti v Sevnici.

TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

S cilji in ukrepi na področju trajnostnega načrtovanja prometa želimo zlasti prispevati k spremembi potovalnih navad prebivalcev, pa tudi k spremembi načrtovalskih priorit.

CILJI	MOŽNE CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČE 2016
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri urejanju mobilnosti.	<ul style="list-style-type: none"> Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije občine. Redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti. 	0 0
Sprememba načrtovalskih priorit in njihova uveljavitev.	<ul style="list-style-type: none"> Sprejetje občinskega proračuna, ki bo uravnotežil sredstva med prometnimi sistemi. 	0
Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti (uvedba monitoringa).	<ul style="list-style-type: none"> Vzpostavitev sistema presoj projektov, sistema celovitega in rednega spremljanja ter vrednotenja kazalcev mobilnosti. 	1 ¹
Zagotavljanje vključevanja deležnikov in zaint. javnosti v vseh fazah načrtovanja in izvedbe mobilnosti.	<ul style="list-style-type: none"> Za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti ter posvete s prebivalci in ključnimi deležniki. 	0
Vodni promet, tirni ali žičnični promet, zračni promet.		0

¹ Analiza stanja (Savaprojekt d.o., Krško, PNZ d.o.o., Ljubljana)

Ukrepi na področju trajnostnega načrtovanja prometa

Občina Sevnica bo k spremembi potovalnih navad prebivalcev in k spremembi načrtovalskih priorit prispevala s **promocijskimi, izobraževalnimi in ozaveščevalnimi akcijami** na temo spodbujanja pešačenja, kolesarjenja, uporabe javnega potniškega prometa in odgovorne rabe avtomobila. Na spremembo potovalnih navad prebivalcev bo skušala vplivati s spodbujanjem skupnih voženj, z načrti peš in kolesarskih poti do posameznih točk, časovnimi smerokazi, z načrti varnih in hitrih dostopov do javnih ustanov, itd..

Izdelani bodo **mobilnostni načrti**, ki spodbujajo izdelavo generatorjev prometa, predvideno je **sodelovanje pri projektih EU in RS**, ki vključuje pripravo elaboratov za sofinanciranje občinskih in medobčinskih projektov, **priprava občinskega proračuna za trajnostne oblike mobilnosti**.

Med specialne aktivnosti trajnostnega prometa na nivoju mesta pa sodijo načrtovanje vodnega prometa (rekonstrukcija brodov na Savi, potniški promet po Savi, rekreacija na vodi, plovnost), načrtovanje zračnega prometa (vzletišče za helikopterje, vzletišče za balone, dispečerstvo za drone), načrtovanje prometa z žičnico, dvigalo (vzpenjača na grad, žičnica na Lisco), železniški primestni promet (nova linija primestne železnice), povezava somestja Sevnica-Krško-Brežice.



Primer dobre prakse - Great Percy Street v Londonu.



 **KolezarSKI Center Sevnica**
www.kolezar.si

 **Konferenca Bilje**

Najemi moi
031 377 709



6



AKCIJSKI NAČRT

	Ukrep - aktivnost	Ocena vrednosti	Predvideni viri	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
KOLESARJENJE										
1.	Gradnja manjkajočih površin za kolesarje (v mestu):									
2.	Dolenji Boštanj – Radna-Log, Dolenji Boštanj-Boštanj, Boštanj-Graščina, Dolenji Boštanj-Zapuže	1.000.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
3.	NHM-bazen-Prvomajska in ulice nad Kopitarno, Planinska cesta-Šmarje, Šmarje-Orehovo	400.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
4.	Šmarje/most-Sevnica/Savska- brv Radna-rondo Boštanj- Šmarje/most	200.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
5.	Brv Radna-Sevnica/trg- G./D. Brezovo- most/HE Blanca-Arto-Impoljca-Log- brv/Radna	200.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
6.	Razširitev omrežja in graditev kolesarskih povezav v smislu povezav mesta z zaledjem - gradnja nove infrastrukture:									
7.	Rondo Boštanj-Kompolje-Šmarčna brv-Breg-Orehovo-Šmarje/most-rondo Boštanj	700.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
8.	Šmarčna/brv-most HE Vrhovo- Šentjur na polju-Breg-Šmarčna-brv	300.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
9.	Most HE Vrhovo-Hotemež/Ribiški dom-Radeče most-Loka pri Zidanem mostu/NPr-most HE Vrhovo	300.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
10.	Brv Radna-Sevnica/trg- G./D.Brezovo- most/HE Blanca-Arto-Impoljca-Log-brv/Radna	900.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
11.	Most/HE Blanca-Rožno-most Brestanica-Pjavško-most HE Blanca	400.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, HE, DRSI						
12.	Radna/Dolenji Boštanj-Zapuže-Jelovec-Gabrje-Tržišče/ŽP-Pijavice/ŽP-Mokronog	1.300.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
13.	Tržišče-Krmelj-Šentjanž	200.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
14.	Obnova obstoječih kolesarskih površin:									
15.	Podhodi: iz Savske pri Taninu na Kvedrovo (Šmarje), iz Savske proti Cesti na grad (SMJ), iz Savske na Glavni trg (SMJ), Ribniki, pri Stillesu	50.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
16.	Križanja: vzpostavitev novih povezav preko železnice in vodotokov (npr: nadvoz Šmarje)	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, SŽ, MOP-DRSV						
17.	Ureditev varnejših križanj (npr: podhodi, nadhodi, prehodi):									
18.	Povezovalne poti v D. Boštanju (pod železniškim mostom ob GI-P/333 Boštanj)	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, država						
19.	Sistem izposoje koles:									
20.	Izdelava študije glede vzpostavitve avtomatiziranega sistema izposoje koles (npr: upravičenost, možne lokacije)	15.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
21.	Vzpostavitev sistema izposoje	60.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
22.	Povečanje privlačnosti kolesarskih površin (postavitev kolesarskih števcov, kolesarskih servisnih točk, označb, smerokazov ...):									
23.	Izvedba talnih označb na vozišču (npr. Šmarska cesta, Planinska del, Prvomajska, NHM ... idr)	30.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
24.	Ob sedanjih šolskih poteh	30.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
25.	Dodatna parkirišča za kolesa (npr. ob podjetjih, institucijah, trgovskih centrih, zdravstvenem domu, športnih centrih ...):									
26.	Ureditev kolesarnic: Sevnica-ZD, Sevnica-bazen Sevnica-ŽP, SMJ-občina (npr: parkirno-manipulativni plato, nadstrešek, klopi, ureditev prometnega dostopa, priključek ... ind)	350.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
27.	Ureditev kolesarnic-nadstrešnice v zaledju	70.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
28.	Ureditev in označitev rekreacijskih in ostalih kolesarskih poti:									
29.	Ob turističnih cestah (npr: na Lisco, Bohor ...)	50.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
30.	Vzpostavitev in vzdrževanje evidence o obsegu in navadah kolesarjev :									
31.	Štetje prometa, izvedba anket ...	2.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
32.	Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti v zvezi s kolesarjenjem:									
33.	Evropski teden mobilnosti, SPV akcije, Na kolo za zdravo telo	10.000 €	OP, KS, DS	OS, OŠ, vrtci, zunanji izvajalci						
34.	Postavitev turistično usmerjevalnih točk: parkovna ureditev s klopmi, stojala za kolesa, usmerjevalno informativna tabla, ureditev prometnega dostopa na obstoječo pot ... (Loka, Šentjur, Breg, Šmarčna, Kompolje, Orehovo, Boštanj, D. Boštanj, most čez Mirno (žaga), Radna, Sevnica-Savska, Sevnica-drevored, Sevnica-Občina, Log, G.Brezovo, D. Brezovo, Impoljca, Blanca, Zapuže, Jelovec, Gabrje, Tržišče, Skrovnik, Zavratac, Studenec, Arto, in drugi ...)	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						

	Ukrep - aktivnost	Ocena vrednosti	Predvideni viri	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	HOJA									
1.	Gradnja manjkajočih površin za pešce: (pločniki znotraj mesta):									
2.	ŽP Boštanj-Hofer-Radna proti Felicijanu-most čez Mirno-ŽP Sevnica (glavna povezava in ostale manjkajoče povezave)	300.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
3.	Vzpostavitev povezovalnih poti: Boštanj-D. Boštanj, D. Boštanj-Radna, Radno-Log, Orehovo-Sevnica Savska, Sevnica Savska-Sevnica drevored	400.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
4.	pločnik Planinska cesta - dokončanje	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
5.	Razširitev omrežja in dograditev manjkajočih peš povezav - povezava z zaledjem:									
6.	Rekonstrukcija in pločnik R3-738/6727 Šentjanž-Glino: Tržišče-Hotemež ter gradnja pločnika od km 6,4 do km 7,5, na odseku Šentjanž-Glino	500.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
7.	Pločniki in rekonstrukcija R3-679 Loka-Račica-Breg: pločnika na pododseku Loka-Račica, od km 2,230 do km 3,600 ter Šentjur-Breg, od km 2,835 do km 3,885 (odseka 1192) in od km 0,000 do km 0,150 (odseka 3909)	500.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
8.	Vzpostavitev povezovalnih poti: Loka-Šentjur, Most Vrhovo-Šmarčna/desni breg, Šentjur-Šmarčna, Šmarčna-Kompolje, Kompolje-Boštanj, Log-Impoljca, Impoljca-Blanca, G. Brezovo-D. Brezovo, D. Brezovo-HE Blanca/levi breg, Radna-Zapuže, Zapuže-Jelovec, Jelovec-Gabrje, Gabrje-Tržišče, Tržišče-Skrovnik, meja Škocjan-Zavratac, Zavratac-Studenec, Studenec-Arto in druge	700.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
9.	Pločnik Rovišče (ob R3)	100.000 €	OP, KS, DS							
10.	Obnove obstoječih površin za pešce:									
11.	Vse površine na območju Sevnice in Boštanja	200.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
12.	Ureditev varnejših prehodov za pešce:									
13.	Vse površine na območju Sevnice in Boštanja, Lisičje jame, Log ...	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
14.	Ureditev varnejših križanj (železniški podhodi, brvi čez vodotoke, mostovi čez vodotoke, železniški nadhodi, nadhodi čez prometnice):									
15.	Nova povezava med G1-5/334 Sevnica-Impoljca in R3-679/3909 Sevnica-Brestanica ter ukinitvev 3 nivojskih križanj reg. ceste z glav. žel. progo Zidani Most-Državna meja (Most Log)	2.000.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI, SŽ						
16.	Nadvoz Šmarje: rekonstrukcija z dograditvijo enostranskega pločnika (preko montažnega mostu)	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI, SŽ						
17.	Reševanje problematike nivojskih cestno-železniških križanj: Blanca, G. Brezovo, Sevnica-Orehovo, Boštanj, Zapuže, Pijavice	1.000.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI, SŽ						
18.	Prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe :									
19.	Klančine, pločniki in podhodi, odstranitev arhitekturnih ovir, taktilne oznake, opremljenost semaforjev (zvočni signali) ...	50.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
20.	Povečanje privlačnosti površin za pešce :									
21.	Urbana oprema, zasaditev dreves, pitniki, smetnjaki, igrala, označitev, privlačnejši podhodi, razsvetljava, ...	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalci						
22.	Ureditev in vzpostavitev con za pešce :									
23.	Staro mestno jedro (SMJ)	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
24.	Središče novega dela mesta	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
25.	Vzpostavitev in vzdrževanje evidence o obsegu in navadah pešcev:									
26.	Štetje prometa in anketiranje, ...	2.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
27.	Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti v zvezi s pešačenjem, uvedba »peš-busa« ...:									
28.	Prvi teden šolskega leta, teden peš prometa	5.000 €	OP, KS, DS	OS, OŠ, vrtci, zunanji izvajalci						

	Ukrep - aktivnost	Ocena vrednosti	Predvideni viri	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
JAVNI POTNIŠKI PROMET										
1.	Vzpostavitev učinkovitega JPP (mestnega, medkrajevnega in primestnega, npr. D. Boštanj, Boštanj, Log, Radna, ...):									
2.	Študija optimizacije medkrajevnega avtobusnega prometa in integracija sistemov JPP, potencialno tudi šolskega in delavskega prevoza (število in lokacije postajališč, potek linij ...)	15.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
3.	Uvedba/optimizacija (pri-)mestnega avtobusnega prometa	30.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
4.	Uvedba lokalnega avtobusa	50.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
5.	Vzpostavitev sistema prevozov »na klic« :									
6.	Taksi, uber, prostofer ...	50.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalci						
7.	Prilagoditev oz. nabava prevoznih sredstev za gibalno in senzorično ovirane osebe :									
8.	Nabava oz. dograditev vozila primernega za prevoz (tudi) gibalno oviranih oseb	40.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalci						
9.	Prilagoditev prevoznih sredstev glede na okoljske standarde :									
10.	Posodobitev voznega parka	0 €		OS, prevozniki						
11.	Prilagoditev prevoznih sredstev za prevoz koles :									
12.	Omogočiti prevoz koles z avtobusom, železnico, taksijem ...	0 €		OS, SŽ, prevozniki						
13.	Ureditev postajališč z enotnimi nadstrešnicami, sedišči in vozni redi ter s prikazovalniki (napoved prihoda ...):									
14.	Oprema, ureditev s prometno signalizacijo ...	200.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalci						
15.	Ureditev skupnega vozlišča (za avtobuse, železnico, :									
16.	Načrtovanje (potniški, tovorni, poštni,...)	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalci						
17.	Izgradnja	1.000.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalci						
18.	Problematika zemljišč za ureditev Kvedrove ceste in okolice ŽP v Sevnici	200.000 €	OP, KS, DS	OS, SŽ						
19.	Obnova glavne avtobusne postaje in postajališč:									
20.	Ureditev objektov in okolice avtobusne postaje in postajališč na območju občine	200.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalci						
21.	Obnova glavne železniške postaje in postajališč:									
22.	Ureditev objektov in okolice železniških postaje in postajališč na območju občine	1.000.000 €	OP, KS, DS	OS, SŽ, zunanji izvajalci						
23.	Sistem enotne vozovnice JPP (IJPP):									
24.	Vključitev v sistem	0 €		prevozniki						
25.	Evidenca o uporabi JPP in navadah potnikov:									
26.	Vzpostavitev in vzdrževanje	2.000 €	OP, KS, DS	OS						
27.	Spodbujanje uporabe JPP:									
28.	Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti	5.000 €	OP, KS, DS	OS, šole, prevozniki, drugi izvajalci						

	Ukrep - aktivnost	Ocena vrednosti	Predvideni viri	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA										
1.	Optimizacija parkiranja (mirujoči promet):									
2.	Izdelava študije potreb po parkiriščih in organizaciji optimalnega parkirnega režima, nadomestna parkiranja, parkirne hiše,	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
3.	Izvajanje parkirnega režima (cene, dostava v mestno središče, zmanjšanje dolgotrajnega parkiranja, razširitev in okrepitev nadzora ...)	50.000 €	OP, KS, DS	OS						
4.	Dvonomenska raba parkirnih površin (npr: ob železnici, trgovskih centrih, javnih institucijah, ...)	50.000 €	OP, KS, DS	OS						
5.	Umirjanje prometa v naselju (npr: območja šol, VVZ, zdravstvene in socialne institucije, ...):									
6.	Zmanjšanje hitrosti (cona 30km/h ali manj), izvedba vertikalnega in horizontalnega označevanja	30.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
7.	Rekonstrukcija križišč :									
8.	Prilagoditev nemotoriziranemu prometu (izenačenje različnih prometnih udeležencev)	50.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
9.	Ureditev mirujočega prometa :									
10.	Parkirišča za turistične avtobuse (znotraj mesta)	20.000 €	OP, KS, DS	OS						
11.	Parkirišča za avtodome	50.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
12.	Parkirišča za tovorna vozila (določitev lokacije, izdelava dokumentacije in izvedba, ...)	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
13.	Ureditve križanj z železnico :									
14.	Nadvoz Blanca: izvennivojsko križanje R3-679/3909 Breg-Sevnica, obvoznica Blanca;	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, SŽ, DRSI						
15.	Nadvoz Šmarje: rekonstrukcija nadvoza čez glavno žel. progo Zid.Most-d. m. v Šmarju (Sevnica), na R2-424/1166 Boštanj-Planina, km 0,5	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, SŽ, DRSI						
16.	Ostala nivojska križanja v občini in študija gradnje novih izvennivojskih križanj na območju Sevnice	1.000.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, SŽ, DRSI						
17.	Izgradnja novih prečnih povezav čez vodotoke in/ali železnico (mostovi, brvi ...); študije, projekti, izvedba:									
18.	Nova povezava čez Savo med G1-5/334 Sevnica-Impoljca in R3-679/3909 Sevnica-Brestanica ter ukinitve treh nivojskih križanj reg. ceste z glavno žel. progo Z. Most-d.meja (Most Log)	2.000.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, SŽ, DRSI, MOP-DRSV						
19.	Reševanje problematike nivojskih cestno-železniških križanj (Sevnica, nadvoz Šmarje, Orehovo, Boštanj, Blanca, Zapuže, Pijavice)	1.000.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, SŽ, DRSI						
20.	Odpravljanje " črnih točk " - povečanje prometne varnosti:									
21.	Rekonstrukcija in pločnik R3-738/6727 Šentjanž-Glino: Razširitev in ureditev vozišča R3-738/6727 Tržišče-Hotemež od km 6,4 do km 7,5, na odseku Šentjanž-Glino	500.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
22.	Pločniki in rekonstrukcija R3-679 Loka-Račica-Breg: Rekonstrukcija, razširitev vozišča ob R3-679/1192 Radeče-Breg, na pododseku Loka-Račica, od km 2,230 do km 3,600 ter Šentjur-Breg, od km 2,835 do km 3,885 (odseka 1192) in od km 0,000 do km 0,150 (odseka 3909)	500.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
23.	Pločnik Rovišče-Planinska cesta-D. Boštanj (G1-5)	400.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
24.	Nadvoz Šmarje	100.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
25.	Gobavce - zožitev	200.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, DRSI						
26.	Električne polnilnice in polnilne postaje za plin :									
27.	Širitev omrežja	20.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec, ponudniki						
28.	Celostna ureditev prometa v mestnem jedru oz. njegova prometna razbremenitev:									
29.	Študije, projekti in izvedba na območju Sevnice (npr. pri ZD, SMJ,)	1.000.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalci						
30.	Optimizacija parkiranja (preureditev obstoječih parkirnih površin):	1.000.000 €	OP, KS, DS							
31.	Uvajanje zelene logistike :									
32.	Uvedba okolju prijaznejših vozil (pošta, dostava, redarstvo ...)	20.000 €	OP, KS, DS	OS, izvajalci						
33.	Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti:									
34.	Spodbujanje odgovorne rabe avtomobila, deljenja prevozov ...	5.000 €	OP, KS, DS	OS, šole, vrtci, zunanji izvajalci						

Ukrep - aktivnost	Ocena vrednosti	Predvideni viri	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE									
1. Mobilnostni načrti - MN:									
2. Spodbujanje generatorjev prometa in izdelava MN	20.000 €	OP, KS, DS	OS, šole, vrtci, ustanove, večja podjetja						
3. Sodelovanje pri projekti EU in RS :									
4. Priprava elaboratov za sofinanciranje občinskih in medobčinskih projektov	50.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalci						
5. Občinski proračun :									
6. Priprava občinskega proračuna za trajnostne oblike mobilnosti	0 €		OS						
7. Promocijske in ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti:									
8. Evropski teden mobilnosti, šole, vrtci ...	5.000 €	OP, KS, DS	OS, šole, vrtci, zunanji izvajalci						
9. Celostna prometna strategija :									
10. Vrednotenje učinkov in prenova CPS na pet let	30.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
11. Specialne aktivnosti povezane s trajnostnim prometom na ravni mesta:									
12. Plavajoči pomol (Loka, Šmarčna, Orehovo, Most čez Mirno, Sevnica-drevored, Log, G.Brezovo, Impoljca)	50.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
13. Načrtovanje vodnega prometa: študija plovnosti, rekonstrukcija brodov na Savi, potniški promet po Savi, rekreacija na vodi	40.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
14. Načrtovanje zračnega prometa: vzletišče za helikopterje, vzletišče za balone, dispečerstvo za drone, ostala vzletišča in pristajališča	20.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
15. Načrtovanje prometa z žičnicami oz. dvigalom: vzpenjača na grad, žičnica na Lisco, preko Save	20.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
16. Železniški primestni promet: (npr. nova linija primestne železnice)	10.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
17. Povezava somestja Sevnica-Krško-Brežice	10.000 €	OP, KS, DS	OS, zunanji izvajalec						
18. Medobčinske in regijske povezave, linije (JPP)	10.000 €	OP, KS, DS	OS, sosednje občine, zunanji izvajalec						

Legenda/Opombe:			
1 - Nabor ukrepov potrjenih v dosedanjem procesu priprave CPS	* sklic potrditve		
2 - Ocena vrednosti ukrepa	100%		
	proračun		
	razpis 1		
	razpis 2		
	drugi viri		
3 - Predvideni viri financiranja poleg občinskega proračuna	OP	občinski proračun	iz proračuna
/ delež občine bo znan ob posameznem razpisu /	KS	kohezijska sredstva	
	DS	državni skladi	
	JZP	Javno-zasebna partnerstvo	
	DS	donacije	
	S	sponsorstvo	
4 - Posamezen ukrep je ocenjen glede na zahtevnost	zelo zahtevno		
	zahtevno		
	manj zahtevno		
5 - Pomembnejši sodelujoči , ki so (poleg občine) odgovorni za izvedbo posameznega ukrepa	navede se pomembnejše institucije		
6 - Termiski plan planiranja oz. izvajanja v času aktualnega CPS po letih			

Viri in literatura

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

- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, december 2014,
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, julij 2015,
- Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost-smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012),
- Gradivo s seminarja za izdelovalce celostnih prometnih strategij (Ministrstvo za infrastrukturo in Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, oktober 2014),
- <http://urban-transport-roadmaps.eu/> (orodje za strateško modeliranje v katerem so bili testirani scenariji),
- Regionalni razvojni program regije Posavje za obdobje 2014 – 2020 (2015),
- Občinski program varstva okolja občine Sevnica 2016 – 2020 (Savaprojekt, d.d.Krško in Erico Velenje 2015),
- Poročilo o stanju okolja občine Sevnica (Savaprojekt, d.d.Krško in Erico Velenje 2015),
- Občinski prostorski načrt Občine Sevnica (Ur.IRS, št. 94/12, popr-100/12, 57/13, 1/2016, 17/16),
- Dokument identifikacije investicijskega projekta Celostna prometna strategija občine Sevnica (EPLAN, 2015),
- Občina Sevnica - dostopno na spletnem naslovu: <http://www.obcina-sevnica.si/>,
- Ogrin, D., 1996. Podnebni tipi v Sloveniji. Ljubljana, Geografski vestnik, 68, str. 39-56
- Terčelj, M., 1989. Etnološka topografija slovenskega etničnega ozemlja – 20 . stoletje. Občina Sevnica. Ljubljana. Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 220 str.
- Osnovna geološka karta SFRJ. Tolmač Celje. 1979. Beograd, Zvezni geološki zavod, 72 str.
- PISO, Prostorski informacijski sistem občin. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.geoprostor.net/Piso-Portal/vstopi.aspx>
- URBANISTIČNO-PLANERSKA DELAVNICA SEVNICA 2011/2012, Univerza v Ljubljani Fakulteta za arhitekturo ter Univerza v Ljubljani Fakulteta za gradbeništvo, Ljubljana 2013
- Hanson, S. (1995). The Geography of Urban Transportation. New York: Guilford Press, str. 4.
- Urbanistično-planerska delavnica Sevnica 2011/2012. Strokovna monografija, Občina Sevnica v sodelovanju z Fakulteto za gradbeništvo in geodezijo ter Fakulteto za arhitekturo Univerze v Ljubljani, Ljubljana, junij 2012, 149 str.
- Maršič, M. 2011. Kolesarski promet in ureditve površin zanj v Mestni občini Koper – analiza ureditev in predlogi izboljšav. Diplomsko naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, FGG, 113 str.
- Za javni potniški promet prihodnosti. Bela knjiga, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, junij 2013, Dostopno na spletnem naslovu:
http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/KM_naslovnica/novice/ZaJPPPrihodnosti_BelaKnjiga_INTERACTIVE.pdf (citirano, dne 29.6.2016)
- SURS, Si-Stat podatkovni portal: <http://pxweb.stat.si/pxweb/dialog/statfile2.asp>,
- Hanson, S. (1995). The Geography of Urban Transportation. New York: Guilford Press,
- Košir, U., 2009. Analiza dostopnosti prebivalcev do javnih dejavnosti z avtobusnim potniškim prometom. Diplomsko naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, FGG, 72. str.
- Slovenska kolesarska mreža. Dostopno na spletnem naslovu: <http://kolesarji.org/vsebine/kolesarska-infrastruktura>
- Trajnostna mobilnost v praksi-zbornik dobrih praks (Inštitut za politike prostora, oktober 2016),
- Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva. Mobile2020. Dostopno na spletnem naslovu: http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_si/downloads/Mobile_prirocnik_small_01.pdf,
- Navodila za projektiranje kolesarskih površin. Dostopno na spletnem naslovu: http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Stran_navodila_in_vzorci/kolesarji_prelom_web_06-2012.pdf,
- Publikacija Okolje, promet in zdravje. Dostopno na spletnem naslovu http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/ETM_publikacija_2016.pdf,
- Publikacija Mobiliziraj se-javni prevoz za vse. Dostopno na spletnem naslovu http://focus.si/files/Publikacije/mobiliziraj_se_JPP_.broshura_tisk.pdf
- Predlog za revitalizacijo javnega potniškega prometa v Sloveniji. Dostopno na naslovu http://www.focus.si/files/revitalizacija_javni%20prevoz_Vlacic_05032009_final.pdf
- AJPES, Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.ajpes.si/>



