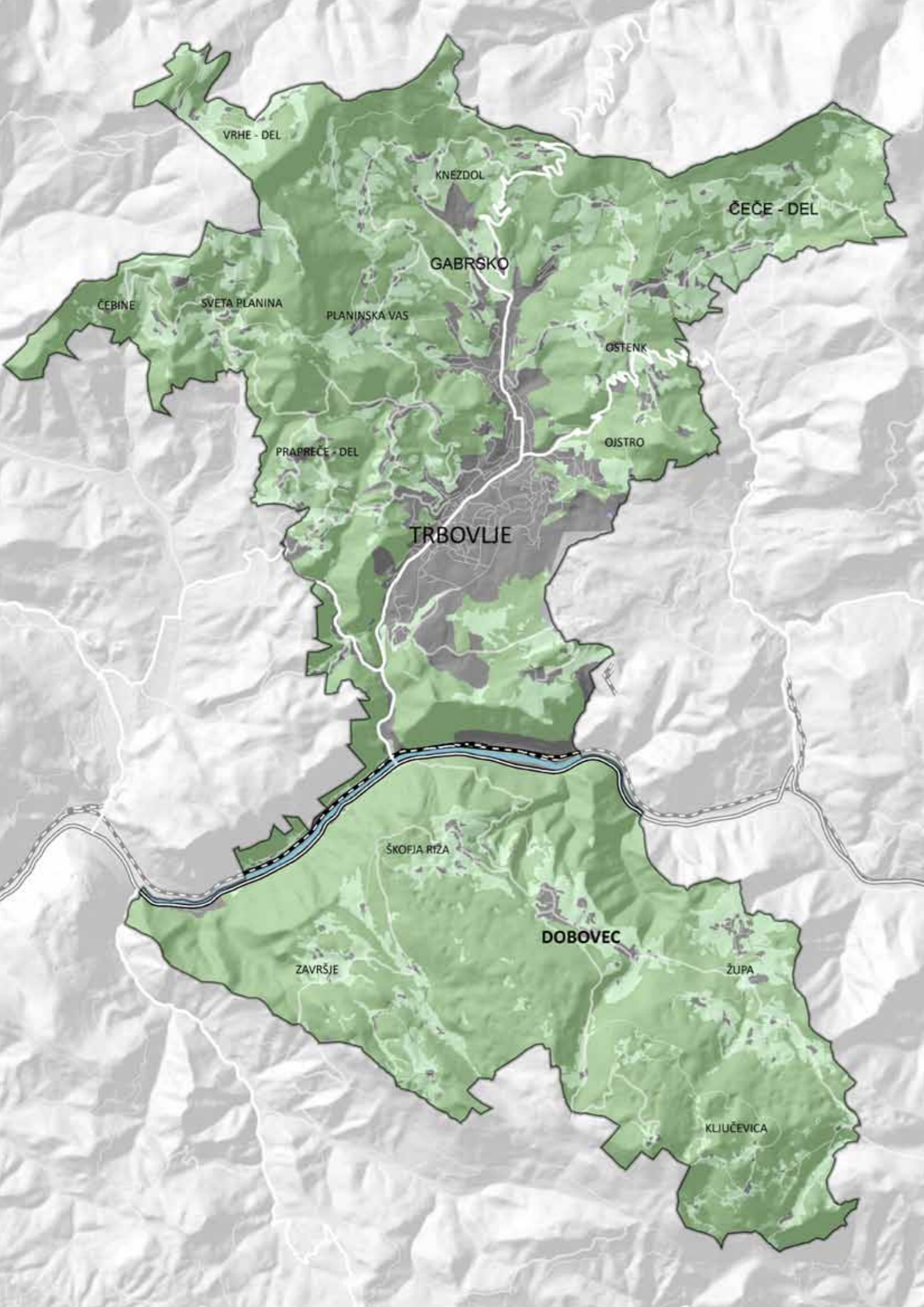




# Trbovlje

mesto za trajnostno mobilnost  
po meri prebivalcev





Občina  
Trbovlje



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

# Trbovlje

mesto za trajnostno mobilnost  
po meri prebivalcev

*'Če načrtujete za avtomobile in promet,  
dobite avtomobile in promet.  
Če načrtujete za ljudi in javne prostore,  
dobite ljudi in javne prostore.'*

Fred Kent

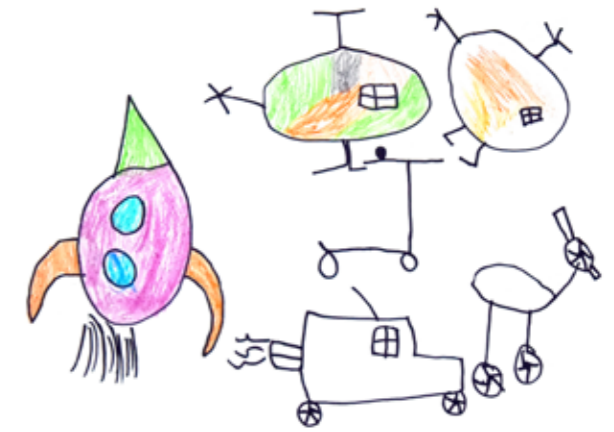




“Vprašanja mobilnosti se je potrebno lotevati celostno in dolgoročno, zato smo se tudi v Trbovljah odločili za pripravo ukrepov na področju prometa ter za ta namen pridobili evropska sredstva. Z njimi želimo narediti premik v smislu sprememb potovalnih navad, urejanja prometa po mestu in urejanja javnih površin, s tem pa ustvariti za naše občanke in občane višjo kakovost bivanja.”

Jasna Gabrič, mag.  
županja občine Trbovlje

# 1. TRBOVLJE – MESTO V GIBANJU



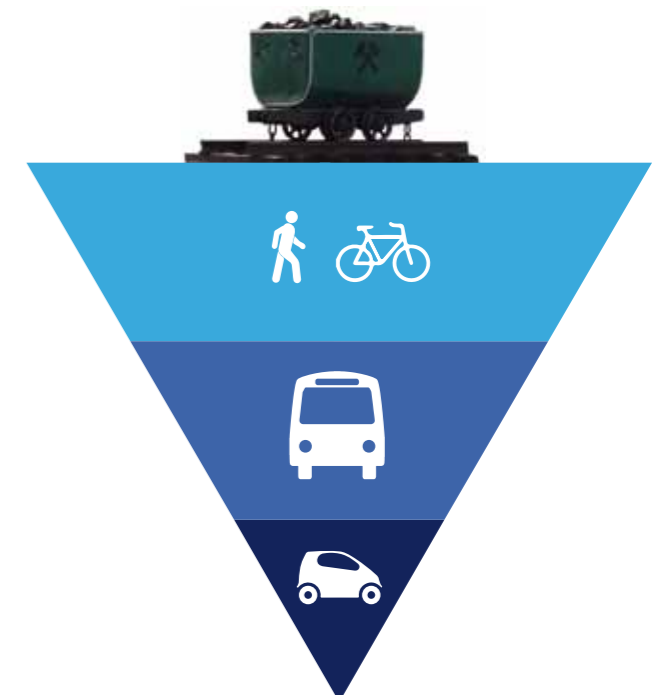
Ureditev prometa veliko pove o občini. Nekatere občine dajejo prednost novim in širšim cestnim povezavam za osebna vozila ter obsežnim in vedno novim parkirnim prostorom, druge pa posvečajo pozornost prvotno pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu. Zato gradijo oziroma načrtujejo raznolike načine prevozov, ki prispevajo k višji kakovosti življenja za vse prebivalce. Želimo si, da bi bila takšna tudi občina Trbovlje. Celostna prometna strategija je dokument z usmeritvami za uresničitev priložnosti, ki jih ima naša občina na področju prometa in mobilnosti.

Trbovlje lahko postanejo privlačno urbano območje s celovito in uravnoteženo mrežo različnih oblik prevoza in uravnoteženo ponudbo različnih potovalnih načinov. Tako zasnovan sistem bi ponujal nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja in bivanja. Želimo, da dobijo v Trbovljah namesto avtomobilov prednost pešci in kolesarji ter posebej ranljive skupine prebivalcev, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi.

Trbovlje lahko postanejo zgled sodobno prometno načrtovane občine, kjer bi prebivalci imeli na voljo udobne in kakovostne možnosti prevoza: privlačen in zanesljiv javni potniški promet, prilagojen značilnostim poselitve in velikosti občine, razvejano mrežo varnih kolesarskih stez ter varne in privlačne cone za hojo. Vozniki osebnih avtomobilov bi se pogosteje odločali za skupno vožnjo oziroma deljenje vozil in za kombiniranje z javnim potniškim prevozom, zlasti vlakom.

Ključ za spremembe je v drugačnem načrtovanju prometa. Z dolgoročnimi ukrepi se lahko kot skupnost odmaknemo od pričakovanj po vedno večjih pretokih avtomobilskega prometa in se usmerimo v bolj trajnostne oblike mobilnosti. Stremeti moramo k načrtovanju varnega, privlačnega in za vse prebivalce dostopnega prostora ter za boljšo izkoriščenost obstoječih prometnih površin.

Celostna prometna strategija zastavlja cilje, ki sledijo trajnostni mobilnosti in prometni varnosti, podpirajo zdrav način življenja in težijo k povečanju kakovostnega javnega prostora.



# 2. DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA

**Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je priprava Celostne prometne strategije. S tem dokumentom občina oriše učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi bo dosegla celostne spremembe na področju mobilnosti in posledično višjo kakovost bivanja.**

## 2.1 Kaj prinaša Celostna prometna strategija?

Celostna prometna strategija prinaša **drugačen način prometnega načrtovanja**, saj temelji na temu, da se upoštevajo potrebe vseh deležnikov v prometu in ne le avtomobila. Dominantna vloga avtomobila se umika, načrtuje se za človeka. Prednost dobijo trajnostne oblike mobilnosti.

Uvaja **boljše vključevanje in obveščanje javnosti**. V celotnem procesu načrtovanja je **aktivno vključen širok krog udeležencev**. Vključena je širša javnost in pomembni deležniki, kot so ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zelo dobro poznajo. To prinaša dokument, ki ga je sooblikovala in sprejela tudi javnost. Pripomore k dvigu kakovosti bivanja. Preko ukrepov se omogoča razvoj trajnostnih oblik mobilnosti. S tem se dviguje kakovost bivanja, saj se zagotavlja boljša varnost vseh udeležencev v prometu, dostopnost prometnega sistema vsem uporabnikom, zmanjšujejo se škodljivi vplivi prometnega sistema na zdravje in varnost prebivalcev, še zlasti tistih, ki so najbolj ogroženi, zmanjšuje se onesnaženost zraka, emisije hrupa, izpusti toplogrednih plinov in porabe energije, izboljšuje učinkovitost ter razmerja med stroški in učinkovitostjo ter prispeva k **privlačnosti in kakovosti urbanega okolja** ter mestnega oblikovanja.

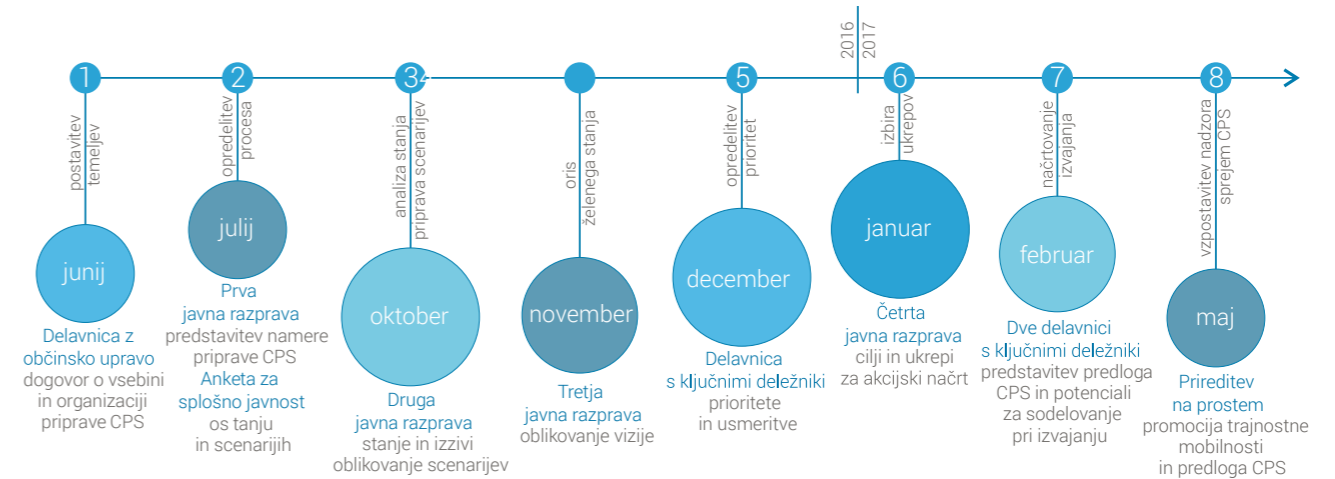


## 2.2 Proces priprave Celostne prometne strategije

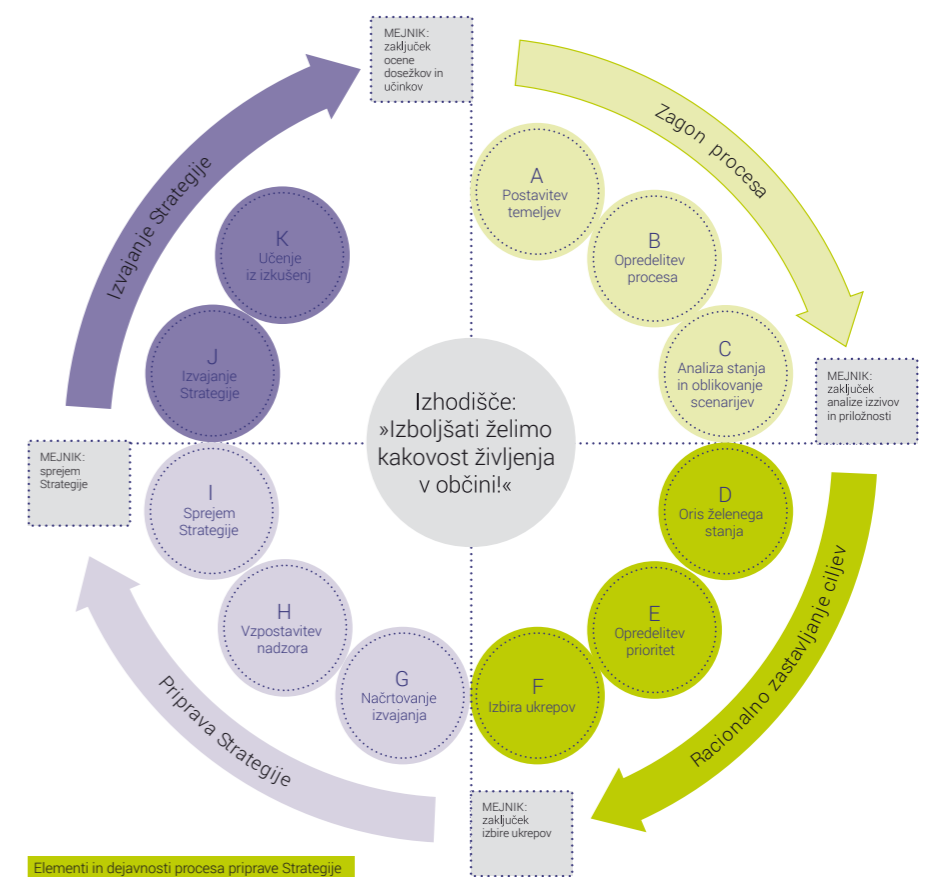
Občina Trbovlje je sredstva za izdelavo Celostne prometne strategije pridobila na javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo, v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, saj sta izdelana strategija ter potrjen akcijski načrt za njeno izvedbo pogoj za pridobitev sredstev, ki bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov. Le-ti bodo namenjeni izvedbi ukrepov v okviru potrjenih CPS ter predstavljajo ukrepe trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

Celostna prometna strategija občine Trbovlje je izdelana skladno s smernicami Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, ki jih je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

Postopek izdelave Celostne prometne strategije občine Trbovlje se je začel junija 2016 in je trajal eno leto.



Pomembna novost pri pripravi prometne strategije je participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah procesa. Izvedene so bile številne komunikacijske aktivnosti, s katerimi je bila že od samega začetka priprave strategije prebivalcem občine dana možnost izražanja njihovih mnenj, stališč in potreb glede aktivnosti ter vsebin strategije. Na podlagi vseh pridobljenih informacij, analize stanja prometa v občini ter želja in predlogov prebivalcev je bila pripravljena vizija razvoja občine. Skupaj z občani se je iskal najprimernejši odgovor na vprašanje »Kakšna bo občina čez 20 let? Kaj bi radi videli, imeli, kako bi radi potovali?« Vizija je vodila v oblikovanje strateških in specifičnih ciljev, ti pa v izdelavo akcijskega načrta, ki združuje svežnje ukrepov.



Da bo Celostna prometna strategija obrodila prave rezultate, pa jo je potrebno ob izvajanju vsaki dve do pet let revidirati ter jo dopolnjevati. Nujno je treba tudi stalno spremljati rezultate implementacije strategije, sicer je ne moremo ustrezno nadgrajevati.

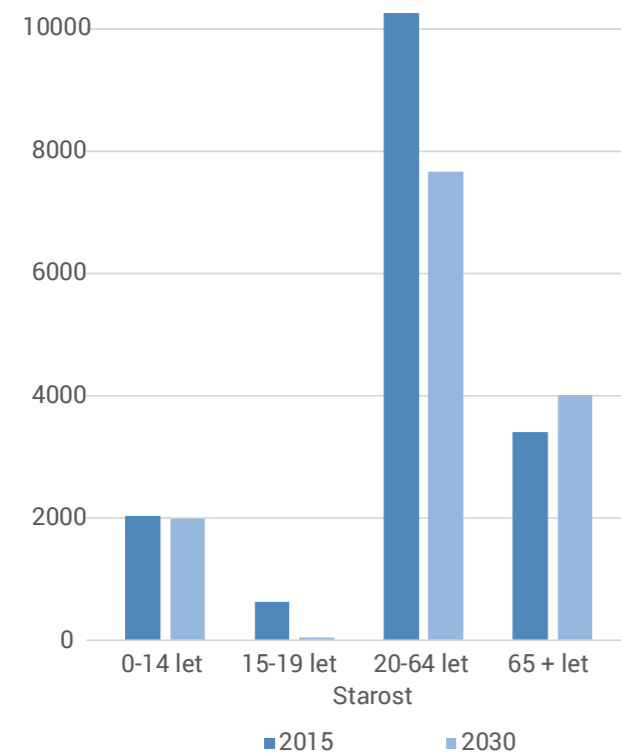


# 3. KAKO V OBČINI TRBOVLJE ŽIVIJO DANES?

Analiza stanja je opozorila na slabosti in pokazala kakšne so priložnosti Občine Trbovlje. Poznavanje teh je izrednega pomena pri načrtovanju mobilnosti, saj se na njih gradijo rešitve.

## 3.1 »Sprejmimo izziv in privabimo mlade!«

V Trbovljah število prebivalcev upada. Tako selitveni kot naravni prirast sta negativna. Število najmlajših je nižje od števila najstarejših, kar je značilnost večine slovenskih občin. S povečevanjem števila starejših lahko pričakujemo večje potrebe po urejenem javnem potniškem prometu ter po varnih in udobnih peš površinah. V občini Trbovlje si želijo več mladega prebivalstva. Za to so pripravljene sprejeti izziv in ponuditi več na področju trajnostne mobilnosti. Več kolesarskih in peš povezav, izboljšani javni potniški promet in urejene urbane površine.

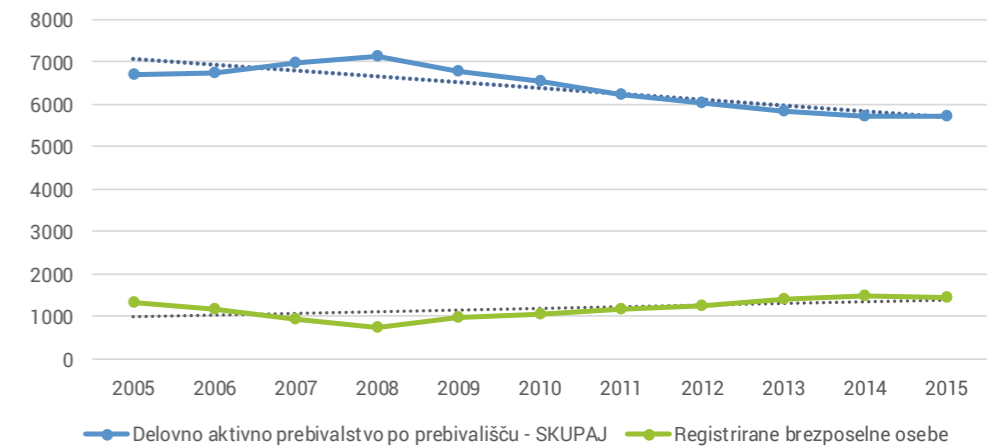
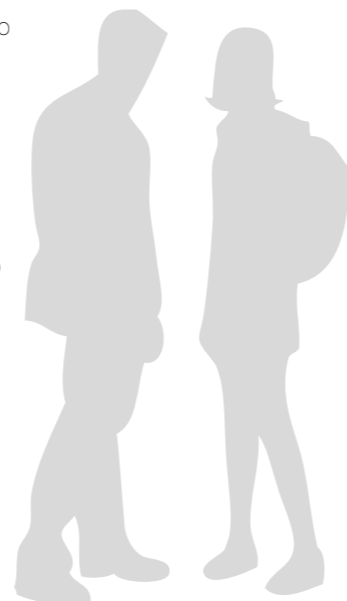


Graf: Napoved gibanja rasti prebivalstva po starostnih skupinah



Staranje prebivalstva ima za občino še eno negativno posledico in sicer zmanjševanje števila delovno aktivnih prebivalcev.

Po podatkih Statističnega urada Slovenije je bilo decembra 2015 v Občini Trbovlje okoli 5.600 delovno aktivnih prebivalcev in 3.900 delovnih mest.



Graf: Delovno aktivno prebivalstvo in registrirane brezposelne osebe

Občina tako ne nudi dovolj zaposlitvenih možnosti, zato so v prostoru močno prisotne delovne migracije. Največ delovno aktivnih prebivalcev gravitira na Ljubljano, saj se jih tja na delo vozi več kot četrtina. Slaba polovica delovno aktivnih prebivalcev ostaja zaposlenih znotraj občine Trbovlje, postopno pa se povečuje tudi število zaposlenih, ki bivajo izven občine Trbovlje in se sem vozijo samo na delo.



Slika: Pomembnejši tokovi delovnih migracij

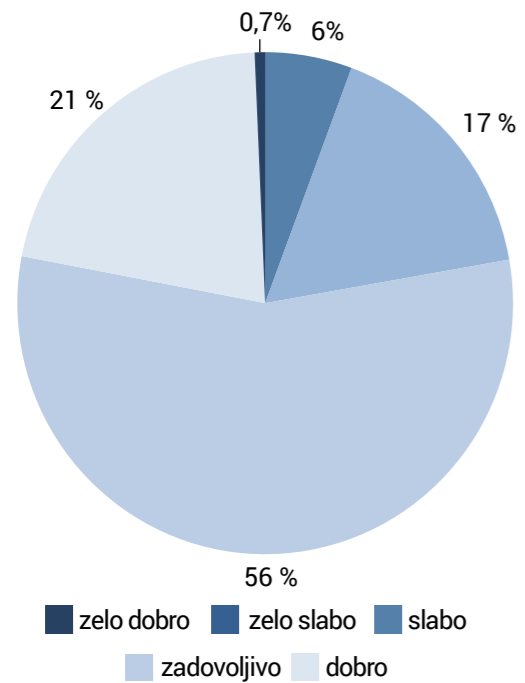
- Delovne migracije iz Trbovelj v druge občine
- Delovne migracije iz drugih občin v Trbovlje



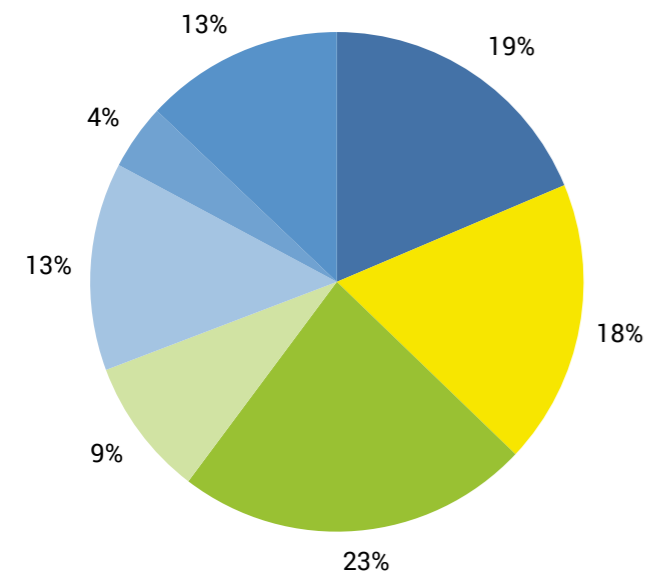
### 3.2 Kaj o stanju prometa menijo Trboveljčanke in Trboveljčani?

Občanke in občani Trbovelj so preko ankete, ki je bila izvedena v sklopu priprave Celostne prometne strategije, lahko izrazili svoje mnenje in stališča o stanju prometa in prometnih površin v občini. Rezultat je pokazal, kakšne so potovalne navade občanov, ovire na njihovih poteh in vrednote pri prometnem načrtovanju.

Občani so stanje prometa v občini ocenili pozitivno, nekaj več kot 20 % pa jih s stanjem prometa v občini ni zadovoljnih.



Graf: Ocena prometa v občini Trbovlje



Graf: Največje ovire pri vsakdanjih poteh

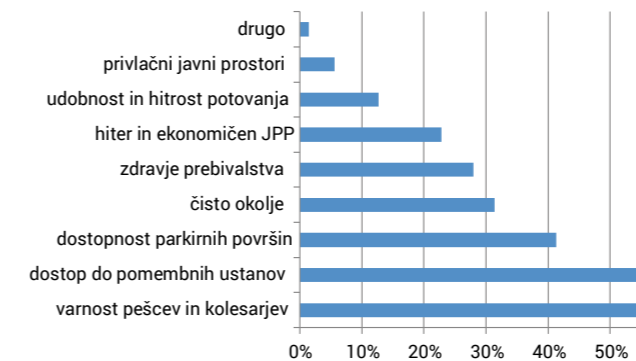


Na vsakdanjih poteh jim je ne glede na prometno sredstvo, ki ga uporabljajo, najpomembnejša prometna varnost. To je mnenje četrtnine vprašanih. Trboveljčani se zavedajo, da je prometna varnost zelo pomemben dejavnik prometa in z njim tudi izbira načina potovanja. Prav tako jim je pomemben tudi čas potovanja in morebitni vzroki, ki ga povečujejo (npr.

- poraba časa (zastoji ...)
- ni javnega prometa oziroma je slabo organiziran
- nevarnosti v prometu
- slaba dostopnost (dolžina potovanja ...)
- strošek (vozovnica, parkiranje, gorivo ...)
- neudobnost potovanja
- drugo

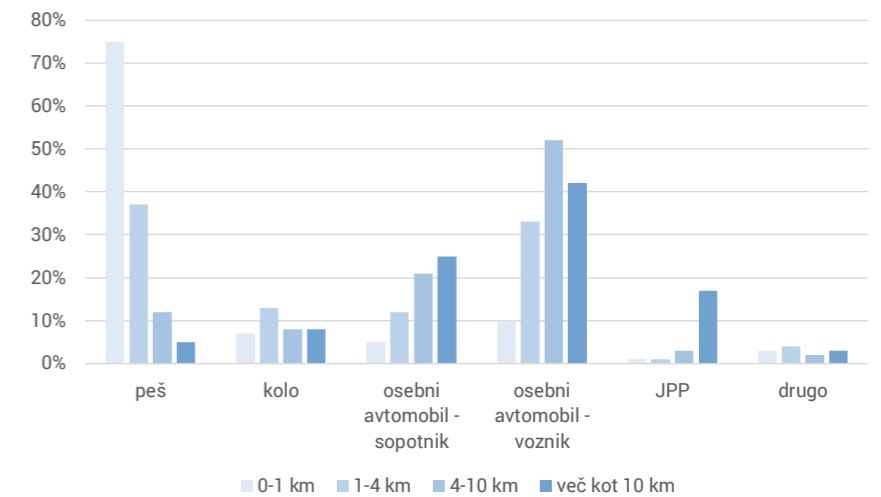
zgotovitve v prometu, slabo organiziran javni potniški promet). Mnogim občanom predstavlja oviro tudi organiziranost in zagotavljanje javnega potniškega prometa ter s tem zmanjšana dostopnost in dolžina potovanja.

Med vrednotami so v Trbovljah izpostavili varnost ranljivih udeležencev v prometu, pešcev in kolesarjev. Zelo pomembno pa se jim zdi tudi zagotavljanje dostopnosti do pomembnih ustanov in do parkirnih površin.



Graf: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa

Občina je z anketo ugotavljala tudi, kako občani izbirajo način potovanja oziroma kako izbirajo prometno sredstvo (t. i. »modal split«). Glavna namena, zaradi katerih občani potujejo, sta povezana z zaposlitvijo in izobraževanjem, pomemben del potovanj pa se opravi za vsakdanje nakupe in za pot na rekreacijo.



Graf: modal split

Analiza kaže, da na najkrajših razdaljah že danes prevladuje hoja. Največji potencial razvoja trajnostnih oblik mobilnosti ima občina prav v hoji. Predvsem na razdalji do 10 km, vzdolž mesta, za pot v sosednje občine pa ima velik potencial tudi kolesarjenje. Za daljše poti velja razmisliti predvsem o ponudbi različnih oblik javnega potniškega prometa.



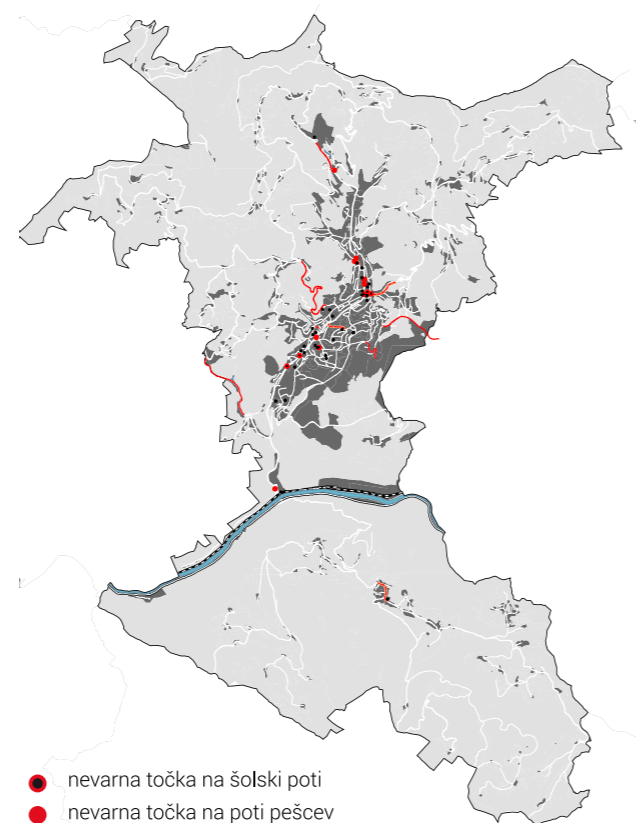


### 3.3 Stanje peš prometa

Za mesto Trbovlje je značilna glavna prometna os skozi celotno mesto, od železniške postaje do Gabrškega. Ta os je tudi z vidika hoje pomembna, saj se ob njej nizajo oskrbne, izobraževalne, kulturne in druge funkcije mesta. Prav tako so zaradi povezovanja celotnega mesta pomembne z osjo vzporedne in prečne ulice, v predelih, kjer se dolina razširi. Stanje peščenih površin je na tej osi ustrezno, za nekatere ureditve pa so potrebne izboljšave in dopolnitve.

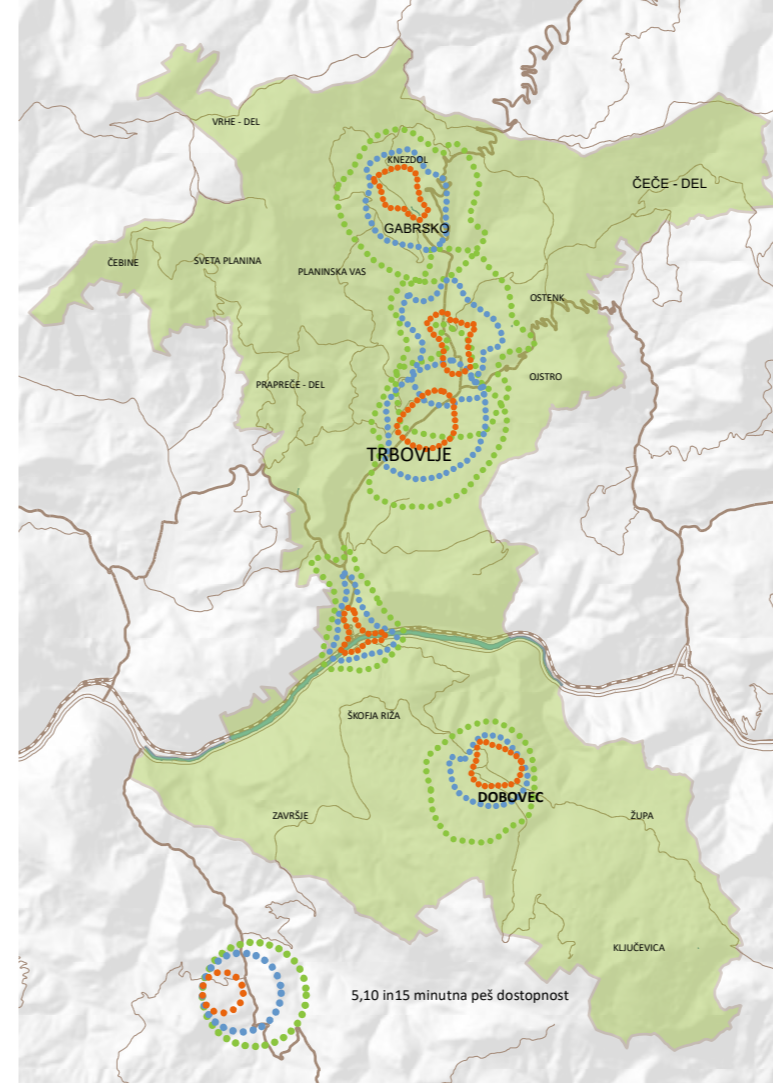
V zaledju so za pešce najpomembnejše poti v šolo, do avtobusnih postajališč in rekreacijske ter sprehajalne poti. Neustrezne so predvsem šolska pot v Dobovcu, manjkajoče varne poti do avtobusnih postajališč in pomanjkljivo urejena infrastruktura namenjena varnosti pešcev.

Prebivalci Trbovelj večino svojih poti na najkrajših razdaljah opravijo peš, vendar površine za pešce niso povsod ustrezne, zato ne preseneča, da veliko prebivalcev, poti krajše od 4 km, opravi tudi z avtomobilom. Glavna os je za hojo sicer ustrezna, manj pa so ustrezne navezave v smereh vzhod-zahod.



Slika: Analiza problematskih točk na peš povezavah v mestu

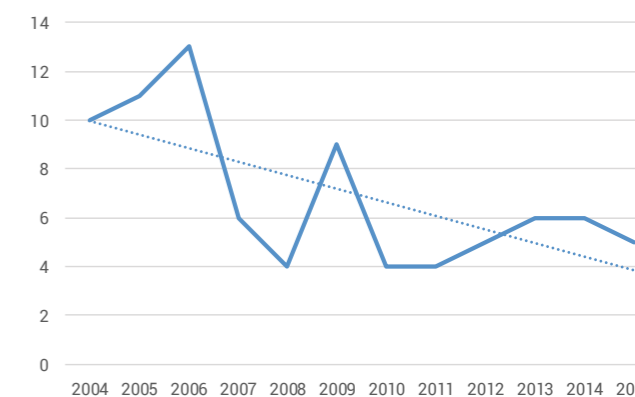
Vsi pomembnejši cilji znotraj mesta so peš dosegljivi v 20 minutah, nekoliko dlje sta odmaknjena le železniška postaja in pokopališče. Izredno malo uporabnikov železniških storitev do železniške postaje dostopa peš.



Slika: Prikaz peš dostopnosti občini

Občina je dobitnica listine Zveze delovnih invalidov Slovenije »Občina po meri invalidov«. V preteklih letih je bilo zato veliko investicij namenjenih ureditvam za izboljšanje dostopnosti.

Področje prometne varnosti izkazuje opazen trend upadanja števila prometnih nesreč z udeležencem pešcem.



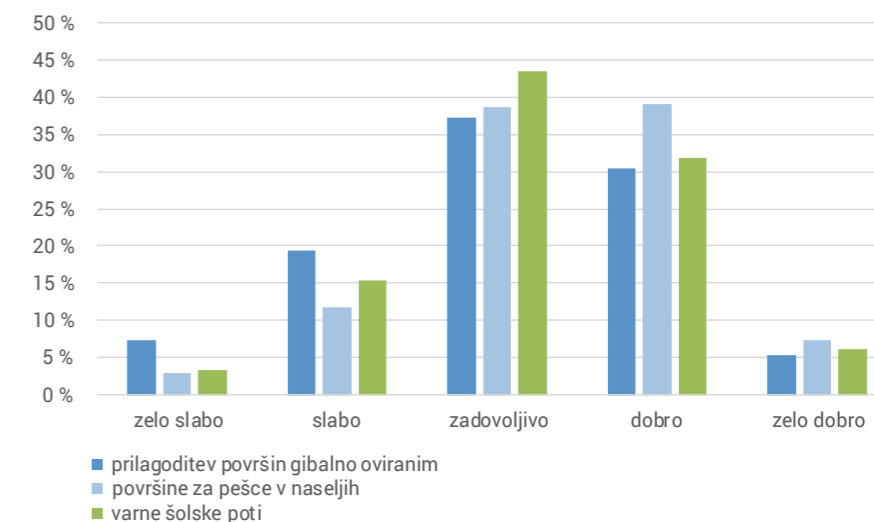
Graf: Število nesreč z udeležencem pešcem

#### Kaj so povedali občani?

Prebivalci občine so izrazili zadovoljstvo z varnimi šolskimi potmi in površinami za pešce v naseljih.

*»Prehodi za pešce so ponekod neustrezno osvetljeni. Ponoči led-lučke na prehodih zaslepijo voznika in zato je pešca še težje opaziti.«*

*»Želim si, da bi bila na območju med zdravstvenim domom in krožiščem urejena peš cona. Motorni promet bi bil dovoljen le za dostavo, stanovalce in nujne prevoze.«*



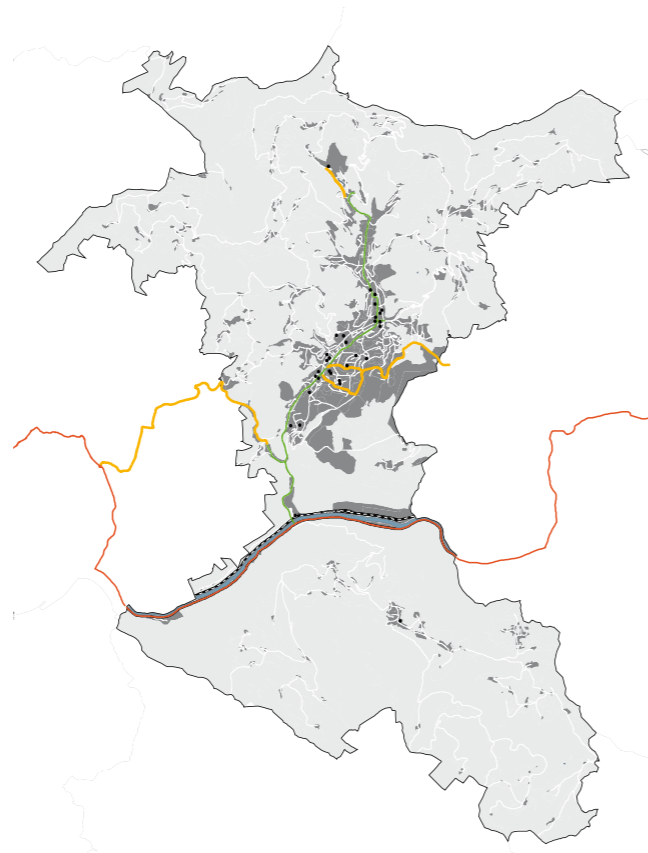
Graf: Ocena stanja prometnih površin namenjenih pešcem



### 3.4 Stanje kolesarskega prometa

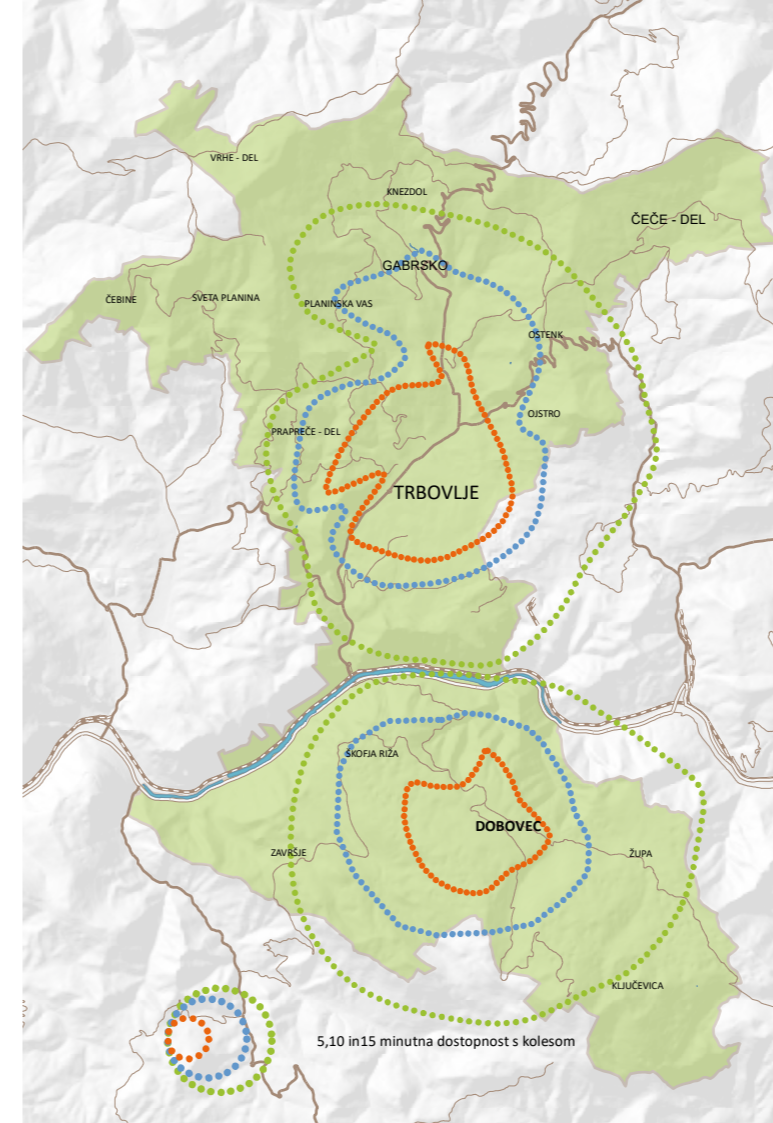
Kolesarjenje je predvsem kot rekreacija v občini že močno prisotno, saj občina kljub zahtevnosti terena, nudi idealne pogoje zanj. Kolesarjenje kot način trajnostne mobilnosti pa je v porastu. Predvsem v mestu bi lahko kolesarjenje s svojo izrazito razpotegnjenostjo postalo eden od glavnih načinov mobilnosti. Danes se promet s kolesi večinoma odvija po pločnikih, kjer so tej prisotni, sicer pa po voziščih. Kolesarskih površin v mestu ni urejenih.

Prav tako ni poskrbljeno za varno in udobno parkiranje koles v mestu, niti pred objekti z javno funkcijo. Trbovlje imajo avtobusno in železniško postajo ter večje število avtobusnih postajališč, vendar na nobeni od točk ni ustrezno poskrbljeno za parkiranje koles. Točke bi lahko služile kot prestopna mesta kolo-avtobus oz. kolo-vlak, predvsem za delovne migrante oz. za pot v šolo.



Slika: Predvidene kolesarske povezave v občini Trbovlje

Občina Trbovlje ima tudi velik potencial za kolesarski turizem in rekreacijo ter že uspešno trži blagovno znamko »Kolesarske poti Posavskega hribovja«. Med kolesarskimi potmi, ki

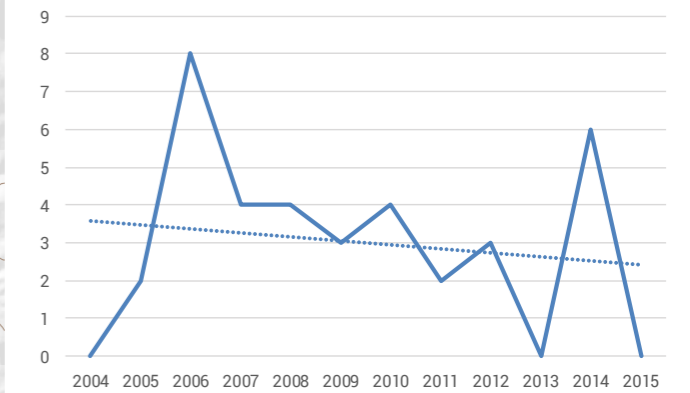


Slika: Dostopnost s kolesom

tvorijo mrežo kolesarskih poti Posavskega hribovja je na območju občine Trbovlje registriranih šest kolesarskih poti v skupni dolžini 129 km.

Pomembnejše cilje na celotni dolžini mesta, od železniške postaje do pokopališča, kolesarji lahko dosežejo v približno 15–20 minutah, vendar v mestu ni urejenih varnih kolesarskih površin.

Opazen je neizrazit trend upadanja števila prometnih nesreč z udeležencem kolesarjem, čeprav slika po posameznih letih še ne kaže izboljšanja na področju prometne varnosti kolesarjev.



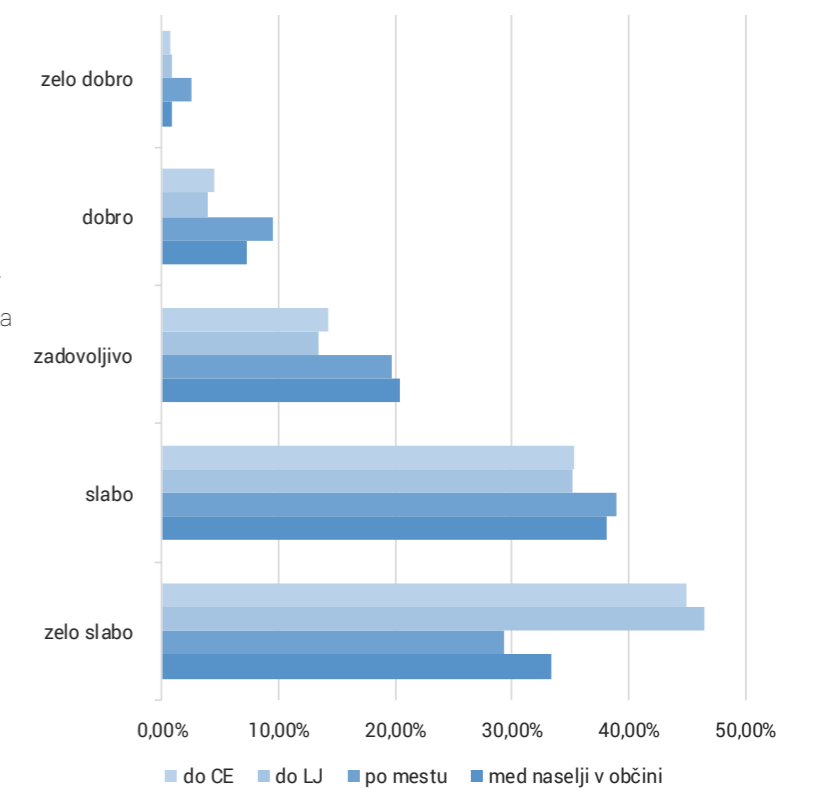
Graf: Število nesreč z udeležencem kolesarjem

#### Kaj so povedali občani?

Prebivalci občine niso zadovoljni z možnostjo kolesarjenja med kraji v občini, po mestu in do Celja oz. Ljubljane. Le 20 % anketirancev meni, da je možnost kolesarjenja zadovoljiva in le slabih 10 % jih meni, da je dobra ali zelo dobra. Iz tega izhaja tudi nizek odstotek izbire kolesa kot prometnega sredstva.

»Še vedno pogrešam urejene kolesarske poti, kjer bomo lahko brezskrbno kolesarili z našimi najmlajšimi. Cesta je prenevarna in na nekaterih delih preozka.«

»Prioritetno naj se zgradi kolesarska steza od Gabrskega do železniške postaje.«







### 3.5 Stanje na področju JPP

#### Avtobusni promet in taksi služba

Skozi mesto, od Gabrskega do železniške postaje, ob glavni cesti poteka linija avtobusnega prevoza, vzpostavljena pa je tudi krožna avtobusna linija »Terezn'čan«, s katero občina sledi načelom trajnostne mobilnosti in s katero so v veliki meri izboljšali mobilnost predvsem starejših prebivalcev.

Z javnim potniški prometom je občina povezana tudi s sosednjima občinama, z Zagorjem in s Hrastnikom. Možna, vendar zaradi prestopanja manj udobna, je tudi vožnja do Ljubljane in Celja.

Za šolarje so organizirani prevozi iz Dobovca, Vrhov, Čebin in Knezdola. Ostali učenci in dijaki uporabljajo lokalni avtobusni prevoz.

Posebnost v občini je velika razvitost prevozov s taksi službo, pri čemer se uporabniki za prevoz dogovorijo neposredno s taksistom. V posameznih primerih ponudniki taksi storitev pokrivajo tudi prevoze šolarjev iz manj dostopnih krajev.

#### Železniški promet

V občini je železniška postaja, ki omogoča povezavo v smeri proti Ljubljani ter v smeri proti Zidanemu Mostu in naprej proti Celju in Mariboru oz. proti Dobovi. Pogostost vlakov v smeri Ljubljane in Celja je zadostna, pogosto pa so kapacitete vlakov premajhne (predvsem v smeri proti Ljubljani). Železniška postaja je od centra mesta oddaljena cca 4 km; dostop do postaje je mogoč z osebnim avtomobilom, javnim potniškim prometom (avtobusom) ter taksi službo. Uporabnikov železniških storitev, ki pridejo na železniško postajo peš ali s kolesom ni oz. jih je zanemarljivo malo.

Na poteh, daljših od 4 km, ki jih dnevno opravljajo prebivalci Trbovelj, je javni potniški promet najpogostejša oblika potovanja v šolo, v manjši meri ga prebivalci uporabljajo tudi za prevoz na delo. Za ostale poti, na primer za v trgovino ali na rekreacijo, pa se Trboveljčani javnega potniškega prometa, razen izjemoma, ne poslužujejo.

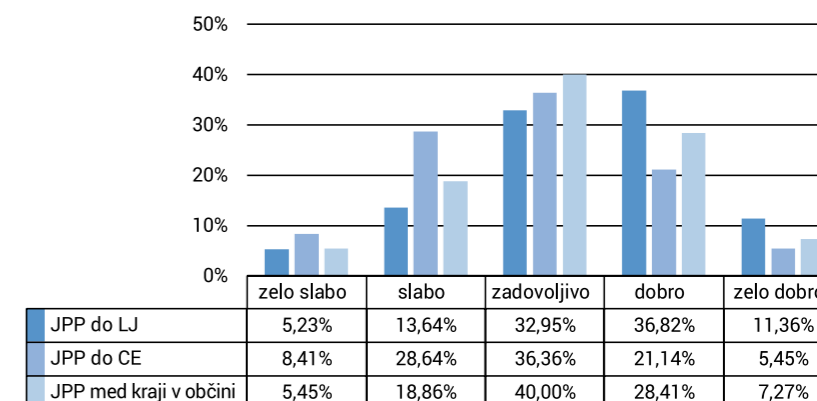
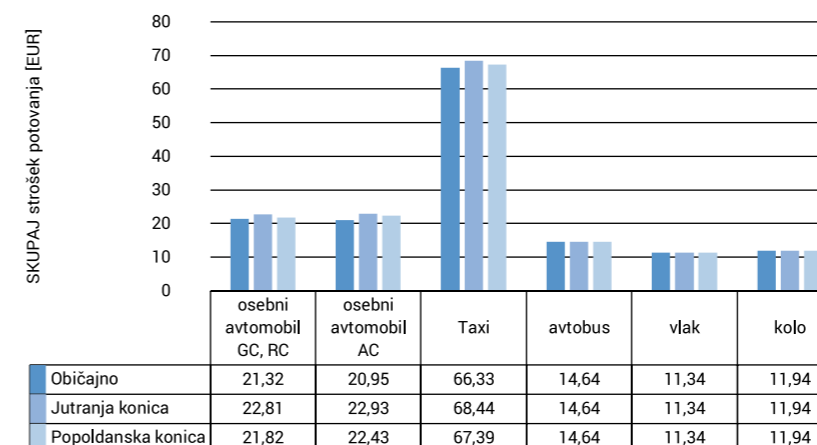
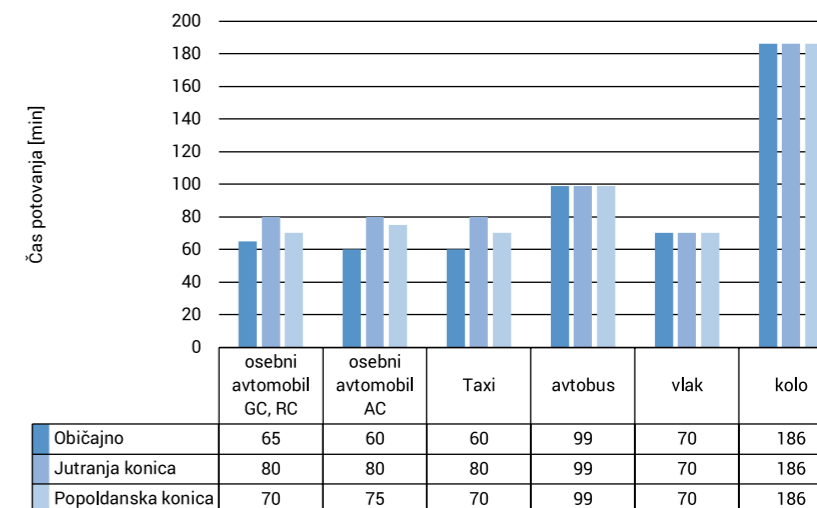
Kljub stroškovno in časovno večji učinkovitosti, uporaba avtobusa in vlaka ni med najbolj priljubljenimi oblikami prevoza v Ljubljano.

#### Kaj so povedali občani?

Občani so večinoma zadovoljni z urejenostjo javnega potniškega prometa v občini in s povezavami do Ljubljane.

»V delu poti proti pokopališču mestni avtobus kot izogibalšče uporablja kar pločnik.«

»Želim si bolje urejen železniški javni prevoz ter cenejše karte za avtobus, da bi se dejansko več ljudi vozilo z avtobusi. Danes je večinoma tako, da se voznik na avtobusu pelje sam.«



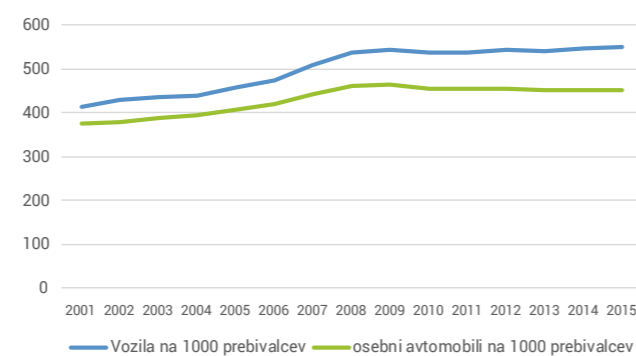
Graf: Ocena urejenosti povezav z javnim potniškim prometom



### 3.6 Stanje na področju motornega in mirujočega prometa.

V občini Trbovlje je izbira prometnega sredstva naklonjena osebnim vozilom, kar je nekako v soglasju z ostalimi občinami v okolici in splošnimi značilnostmi potovalnih navad v Sloveniji. Podobno lahko trdimo za izkoristek vozil, ki zavzemajo vedno več prostora in to velja tudi za občino Trbovlje.

Število motornih vozil upada v povprečju 1 % na leto, vendar upada tudi število prebivalcev. Ob upoštevanju demografske komponente, se število motornih vozil povečuje, in sicer na račun večanja števila registriranih traktorjev in motorjev, zmanjšuje pa se število osebnih vozil.

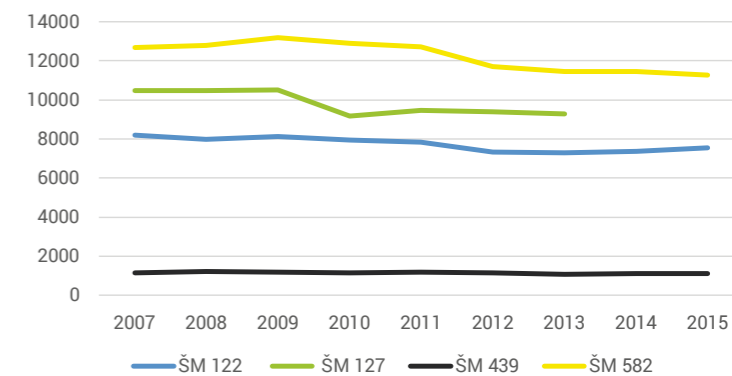


Graf. Število osebni vozil v primerjavi z vsemi motornimi vozili (na 1000 prebivalcev)



Iz podatkov števnih mest v zadnjem obdobju lahko opazimo konstantno padanje prometa na pomembnejših cestah.

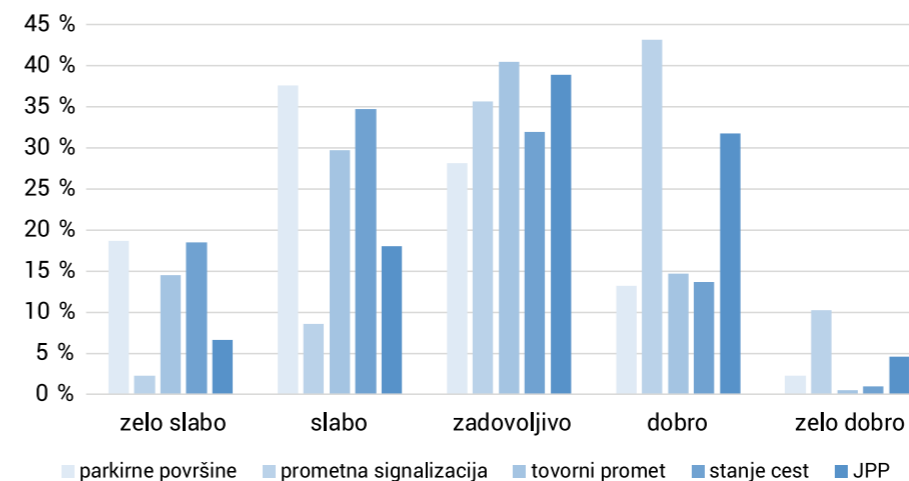
Najbolj je to vidno na števnem mestu po odcepu za Bevško (582 Trbovlje), kjer je tudi največ prometa. Povprečni letni dnevni promet presega vrednost 11.000 vozil/dan, od tega je cca 1,5 % težkih vozil. Promet pada tudi na števnem mestu pred odcepom za Bevško (127 Trbovlje 2). Na vseh števcih padata tudi število ter odstotek tovornih vozil. Promet narašča od leta 2013 le na števnem mestu na odcepu iz glavne ceste proti Trbovljam pred mostom čez Savo (122 Trbovlje 4).



Graf. Gibanje prometnih tokov na števnih mestih

#### Kaj so povedali občani?

Prebivalci so na splošno zadovoljni s stanjem na področju motornega prometa. Najslabše se jim zdi urejeno področje stanja cest in parkirnih površin. Izstopa tudi nezadovoljstvo glede urejenosti tovornega prometa.



Graf. Urejenost posameznih področij motornega prometa

»Dobro bi bilo urediti parkirnišče na obrobju z brezplačnim javnim prevozom do centra mesta.«

»Stanje voziščne konstrukcije v mestu je katastrofalno!«

»Problem predstavlja predvsem parkiranje v času tržnice ter parkiranje pri bolnišnici in zdravstvenem domu.«





## 4. SCENARIJI

Celostna prometa strategija  
spreminja promet v občini.  
Na bolje!

*Scenariji so orodje, ki spodbuja razmišljanje o prihodnosti ter o okolju v kakršnem želimo živeti. Pomagajo nam ustrezno prikazati smeri razvoja vsebin vezanih na trajnostno mobilnost ob različnih temeljnih odločitvah ter učinke sprejetih ukrepov.*

Oblikovani so bili štiri možni scenariji. **Ničelni scenarij** nadaljuje sedanje trende in ne spreminja potovalnih navad. V praksi to pomeni, da je promet z osebnimi vozili brez konkurence, javni potniški promet se ne načrtuje. V mestu se povečujejo potrebe po površinah za mirujoči promet. Uredi se kolesarska povezava ob glavni prometni osi. Čeprav ima občina velik potencial za razvoj električne mobilnosti, zaradi visokih cen električnih avtomobilov do leta 2030 ne pride do bistvene spremembe voznega parka.



## Scenarij 1 – OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

### Vozim se udobno, varčno in okolju prijazno

Scenarij 1 »Optimizacija motornega prometa« ne spreminja potovalnih navad in ne spreminja izbire načina prevoza.

Poudarek scenarija je na optimizaciji cestnega prometnega sistema (vozila in infrastruktura) v korist motornih vozil. Izboljšuje se cestna infrastruktura za motorna vozila tako, da se večja pretočnost prometa, dostopnost avtomobila do ključnih točk ter ponudba dodatnih možnosti parkiranja. Predpostavlja se, da bo tehnološki razvoj pozitivno vplival na prometno varnost in pretočnost prometne infrastrukture, zaradi spremembe energetskega vira pa bo razvoj postopno ponudil okolju prijaznejši promet z manj hrupa in onesnaženosti zraka.

Površine za pešce in kolesarje se prilagajajo ureditvam za motorni promet, ravno tako ureditve za osebe z oviranostmi. Javni potniški promet se, zaradi izboljšanih pogojev za osebna vozila, ne razvija.



## Scenarij 2 – UČINKOVITA LOKALNA MOBILNOST

### Po mestu grem najraje s kolesom ali peš

Scenarij 2 se osredotoča na hojo in kolesarjenje.

Osnovno vodilo scenarija je zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom na kratke razdalje, ki jih nadomeščamo s hojo in kolesarjenjem.

Scenarij zagotavlja udobne ureditve do ključnih mestnih točk za pešce in kolesarje ter ljudi z oviranostmi.

Dostopnost do ključnih točk z avtomobilom je zmanjšana. Uredi se udobne, varne, atraktivne in direktne poti za pešce in kolesarje z vso potrebno opremo.



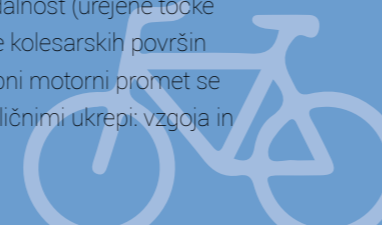
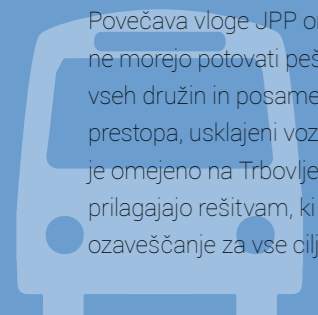
## Scenarij 3 – OPTIMIZACIJA HOJE, KOLESARJENJA IN JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

### Peš v kolesarnico in s kolesom na vlak

Scenarij predvideva ukrepe, ki poleg hoje in kolesarjenja vodijo predvsem k povečani uporabi javnega prevoza, izboljšanim pogojem za uporabo avtobusov in vlakov ter alternativnih oblik skupinskih prevozov predvsem z vozili na elektriko.

Javni prevoz je izrednega pomena pri racionalizaciji števila voženj z avtomobilom predvsem pri delovnih migracijah, pa tudi za ostale potrebe predvsem (šola, opravi, obiski inštitucij).

Povečava vloge JPP omogoči dosegljivost ciljev potovanja vsem vrstam uporabnikov, tudi tistim, ki zaradi gibalne omejenosti ne morejo potovati peš ali s kolesom in tistim, ki nimajo avtomobila. S tem se omogoči kvalitetno, udobno in varno življenje vseh družin in posameznikov. Vsa mobilnostna omrežja so zasnovana tako, da omogočajo intermodalnost (urejene točke prestopa, usklajeni vozni redi, P+R ...). Občani bodo brez naporov kombinirali sistem prevoza. Urejanje kolesarskih površin je omejeno na Trbovlje in omogoča varno in prijetno uporabo kolesa znotraj mesta. Površine za osebni motorni promet se prilagajajo rešitvam, ki omogočajo hitrejšo in udobnejšo vožnjo JPP. Uporaba JPP se spodbuja z različnimi ukrepi: vzgoja in ozaveščanje za vse ciljne skupine, finančne stimulacije (subvencioniranje vozovnic) ...



# 5. VIZIJA

»Skupaj z vami smo oblikovali vizijo mobilnosti v občini Trbovlje za leto 2030«

V Občini Trbovlje udeležamo **občinsko razvojno vizijo** tudi skozi trajnostno mobilnost. V ta namen je zgrajena **dobra infrastruktura**, s katero **povezujemo** hribovita in nižinska območja občine, zagotavljamo **varno dostopnost** do vseh storitev in se povezujemo s **sosealnimi središči**. Razvite so različne **podporne storitve**, ki omogočajo **trajnostno mobilnost** v občini: uporabo javnega potniškega prometa, solastništvo avtomobilov, sovoznštvo, hojo in kolesarjenje ter učinkovito kombiniranje naštetih oblik. Večino vozil poganjajo **čisti energenti**. **Urejene mestne površine** dvigajo varnost in kakovost življenja v mestu, iz katerega je **umaknjenih večina parkirišč in tovorni promet**. **Železnica** spet zagotavlja hiter, zanesljiv in učinkovit prevoz ljudi in tovora. Občani in obiskovalci občine smo z **ozaveščenostjo in odgovorno izbiro prevozov** pomembni **soustvarjalci trajnostne mobilnosti v občini**.

V Občini Trbovlje je med udeleženci v prometu visok delež kolesarjev in pešcev, v ta namen pa so dobro razvite tudi različne podporne storitve, npr. izposojevalnice električnih koles in dobra infrastruktura – varne kolesarske steze in pločniki. Javni potniški promet je dobro organiziran, vlak je točen in zanesljiv, električni avtobusi krožijo v kratkih časovnih presledkih, plačuje se z enotno kartico, ki omogoča tudi plačilo drugih javnih storitev. Za premagovanje vzpetin so zgrajene vzpenjače in gondole. Organiziran je tudi prevoz na klic. Javni prostori so prijetni, zeleni in urejeni, predvsem ob šolah, vrtcih in drugih zgradbah v katerih so pomembne storitve za občane. Plačljiva parkirna mesta so na obrobju mesta, večinoma v garažah, površine v mestnem jedru so razbremenjene parkirišč, razen nujno potrebnih. Tovorni promet (razen dostave) je izločen iz mesta in poteka po železnici ter obvoznici. Motorni promet je umirjen in čist, za pretežno električne avtomobile so zagotovljene hitre polnilnice, tudi izposojevalnice. Udeleženci v prometu so strpni, dobro ozaveščeni. Prometno politiko skupaj načrtujejo občina, občani in interesne skupine.



Kaj nam bodo leta 2030 o svojih vsakdanjih poteh povedali prebivalci

Marica, 71 let, Gabrsko

»Ponoči nisem mogla spati, zato sem v svojih mislih naredila seznam opravkov za naslednji dan. Že pri prvem opravku »speči kruh« se je zataknilo, saj sem vedela, da nimam niti trohice kvasa na zalogi. Zjutraj sem, kljub neprespani noči, polna energije v tek pognala svoje električno kolo in se odpravila v mesto. S kolesarjenjem nimam nobenih težav. Od kar imamo zgrajeno kolesarsko stezo vse do železniške postaje, se na kolesu počutim povsem varno. Poklicala sem še Majdo z Dobovca, da se dobiva na tržnici in popijeva še kavico. Majda se z Dobovca po navadi pripelje s taksijem, obvlada tudi vse mobilne aplikacije, ki nudijo najrazličnejše oblike prevoza, saj živi sama in težko hodi. Ko sva z Majdo čisto zatopljeni v pogovor, me pri mizi preseneti Matej. To je moj vnuk. »Babi, mi daš svoje kolo, bi šel na obisk k prijatelju v Zagorje. Obljubim, da dobiš nazaj polno baterijo.« In kaj bom ... Glej, Terezčan že prihaja. Poslovim se od Majde, naložim vrečke in grem na avtobus. Me sprašujete po kvasu? Čas je bil že za kosilo. Sem kupila kar bageto.«

Lev, 22 let, Trbovlje

V Ljubljani študiram gozdarstvo, čez vikend pa se vračam v Trbovlje. Vedno grem z vlakom, saj je cenovno in časovno ugoden. Do železniške postaje se pripeljem z električnim krožnim minibusom. Če bi bilo po moje bi cele dneve poganjal svojo rolko. Že pred leti sem si na podstrešju naredil rampo in to je bila moja soba za paniko. Od kar pa so na Ojstrem uredili skate park, lahko z rolko skačem tudi zunaj. Tam se dobimo »skejtarji« iz Trbovelj in Hrastnika. Pred kratkim je bilo organizirano tudi mednarodno tekmovanje, na katerem je zmagal domačin. V našem mestu se prebivalci na splošno veliko gibajo, možnosti za to je neskončno. Pešpoti so urejene do praktično vsakega kotička mesta, na voljo pa je tudi veliko parkov. Ker so Trbovlje razpotegnjeno mesto, imajo urejene tri manjše centre, vsak posebej pa nudi večji obseg storitev. Tako lahko vsi prebivalci večino vsakdanjih poti opravijo peš.



## 6. HOJA

### Bi šli peš?

*Ob naraščajočem motornem prometu smo velikokrat pozabljali na najpomembnejše udeležence v prometu, t.j. pešce. Površine za pešce so ključna sestavina sodobnih mest in nekatera mesta že imajo površine, ki so namenjene samo peščem. Pešci so poleg tega najbolj ranljivi udeleženci v prometu, zato je pomembno, da se v naseljih in med njimi zagotovijo varne in udobne peš površine.*

### ZAKAJ BO LETA 2030 V TRBOVLJAH VEČ PEŠCEV

V jedru mesta Trbovlje ima leta 2030 pešec jasno prednost pred motornim prometom. V ta namen je v centru vzpostavljena pešcona oz. cona mešanega prometa z jasno prednostjo pešca. Tudi ostale peš površine v mestu ter v ostalih naseljih so varne, prijazne in udobne za vse uporabnike. Posebno pozornost pa se namenja enakopravni dosegljivosti glavnih ciljev kot so šole, trgovine, občinska stavba, pokopališča, parki in podobno.

Vse pomembnejše ulice znotraj mestnega središča (Trg svobode, Rudarska cesta, Ulica 1. junija, Trg revolucije, Mestni trg) so prenovljene z mislijo na pešce.

Za pešce je dobro poskrbljeno tudi v ostalih naseljih. Gabrsko in Bevško sta varno povezana z mestom, pešcu pa je na voljo tudi varna povezava do Hrastnika in Zagorja.

Hoja se ljudem približa preko različnih akcij ozaveščanja, promocij in vzgoje namenjenih različnim starostnim skupinam.

### TRBOVLJE SO ŽE DANES NA PRAVI POTI

Mesto je dobro opremljeno z infrastrukturo za pešce.

Skozi celotno mesto poteka glavna prometna os, ki omogoča dobro dosegljivost prostora tudi peščem.

Center Trbovelj je z enosmerno Ulico 1. junija in urejenim peš prometom na pravi poti, da center mesta zaživi kot peš površina.

Prostor je privlačen za hojo, večinoma so vse funkcije dosegljive peš.

Osnovne šole imajo izdelane načrte varnih poti do šole oz. imajo v svojih aktih opredeljene konkretne nevarne točke.

Trbovlje so občina po meri invalidov in veliko pozornost namenjajo prostoru brez ovir. Občina je že izvedla številne investicije v objekte in ureditve, ki so izboljšali ali omogočili enakopravno dostopnost invalidom.

### OVIRE NA POTI DO ZMAGE

V zaledju občine je uporaba hoje kot oblike trajnostne mobilnosti, zaradi reliefne razgibanosti in s tem otežene dostopnosti do mesta, manj primerna.

Deli mesta izven glavne prometne osi so za določene skupine zaradi velikih višinskih razlik težje dostopne peš.

Ulični profili pogosto ne omogočajo vzpostavitve ustreznega cestnega profila.

Problematicni so predvsem tokovi motornega prometa (predvsem tranzitnega), ki uporabljajo glavno prometno os. Ti ogrožajo varnost pešcev predvsem na mestih, kjer je nivo uslug za pešca minimalen.

Nekatere že izvedene ureditve za pešce (predvsem pločniki) so peščem neprijazne (pogosti avtomobilski uvozi, ki so prilagojeni avtomobilu, preozki pločniki, neustrezno ločeni pločniki od vozišča).

### KAJ SI ŽELITE PEŠCI V TRBOVLJAH IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

#### Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev

##### Cilji:

*Do leta 2030 celovito urediti sistem mirujočega in drugega prometa v mestnem jedru tako, da je motorni promet v podrejenem položaju v primerjavi s peščem.*

*Celovito urediti površine pešcev v vseh naseljih do leta 2030.*

*Celovito umiriti motorni promet v naseljih do leta 2025.*

*Do leta 2030 zmanjšati prometne nesreče z udeleženiimi pešci za 50 %.*

*Do leta 2020 odpraviti evidentirane nevarne točke na šolskih peš poteh.*

## Povečanje privlačnosti peš površin.

### Cilji:

Do l. 2030 doseči dvig št. pešcev na poteh do 1 km za 10 %.

Vsako leto izboljšati najmanj 500 m peš površin.

## Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo za vse ljudi.

### Cilji:

Do leta 2025 odpraviti ovire na peš dostopih do vseh pomembnih lokacij (funkcij) v občini.

Do leta 2025 odpraviti ovire na peš poteh v občini.

## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

V naseljih bo z različnimi ukrepi poskrbljeno za umirjanje motornega prometa, uredilo se bo enosmerne ulice, kjer varno vodenje pešca ob dvosmernem prometu ni mogoče. Zgradili se bodo pločniki na vseh prometno obremenjenih cestah in uredili prehode za pešce.

Urbanistično in prometno se bo uredila Ulica 1. junija kot cona umirjenega prometa, kjer imajo pešci prednost pred avtomobili in kolesarji.



Pripravili se bodo načrti varnih šolskih poti v vseh treh osnovnih šolah s podružnicami in odpravili nevarni odseki na šolskih poteh.

Uredile se bodo peš povezave od okoliških naselij do Trbovelj.

Na celotnem območju občine bodo odpravljene ovire do vseh pomembnih lokacij v občini za ljudi z oviranostmi.

## KOMU JE ŽE USPELO?

### Projekt pešbus in bicivlak, Slovenija

Aktivna pot v šolo je pomembna za zdravje, samostojnost in socialni razvoj otrok. Otroci, ki hodijo v šolo peš ali s kolesom, so bolj telesno pripravljene, saj se tudi sicer več gibljejo, in med drugim lažje sledijo pouku kot tisti, ki jih starši v šolo pripeljejo z avtomobilom.

V okviru programa Zdrav šolar je potekala pilotna izvedba pešbusa in bicivlaka v Ljubljani in Novi Gorici. S pešbusom se učenci v šolo odpravijo peš v organiziranih skupinah po domišljeno začrtanih poteh in po stalnem urniku. Otroci uživajo v sprehodu s svojimi sošolci in v spremstvu odraslih, obenem pa naredijo nekaj dobrega za okolje. Podoben koncept, le da pot v šolo poteka s kolesom, predstavlja bicivlak.

Spremljana pot v šolo v obliki pešbusa in bicivlaka prinaša koristi za otroke in okolje, pa tudi za starše, ki so sicer ob pomanjkanju časa obremenjeni z jutranjim razvažanjem in gnečo na cestah.

»150 minut telesne aktivnosti na dan ženski podaljša življenje za 1,5 leta in moškemu za 1,4 leta.«

## Prioritetna področja: HOJA



### ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

### ČAS IZVEDBE

2017–2021 Do 2025 Do 2030 kontinuirano

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt			
		čas izvedbe	strošek	nosilec	
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev	Urbanistično – prometna ureditev ulice 1. junija kot cone umirjenega prometa, kjer imajo pešci in kolesarji prednost pred avtomobili.	Priprava idejne zasnove urbanistično – prometne ureditve Ulice 1. junija idejni projekt ureditve kolesarskih površin od Trga F. Fakina do Trga revolucije	2017	20.000 €	*Občina Trbovlje SPVCP*
	Vzpostavitev peš cone oz. cone mešanega prometa z jasno prednostjo pešca ter izvajanje ureditev.		2018–2020	po idejni zasnovi	Občina Trbovlje
"Ureditev pešcevih površin. Ureditev enosmernih ulic, kjer za zagotovitev zadostnega profila za varno vodenje pešca v primeru dvosmerne ulice ni mogoča. Vzpostavitev peš con oz. con mešanega prometa z jasno prednostjo pešca."	Priprava celostne idejne zasnove urbanistično – prometne ureditve glavne prometne osi (od železniške postaje do Gabrskega) skozi mesto Trbovlje.		2018	40.000 €	Občina Trbovlje
	Celostna ureditev pešcevih površin ob glavni prometni osi skozi mesto Trbovlje.		2018–2020	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje
Ureditev peš povezav od okoliških naselij do Trbovelj.	Ureditev peš povezave do Hrastnika.		2020	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje, Občina Hrastnik
	Ureditev peš povezave do Zagorja del.		2030	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje, Občina Zagorje
Gradnja pločnikov na vseh prometno obremenjenih cestah v naseljih	Izdelava občinskih smernic za gradnjo in opremo peš in kolesarskih površin.		2017	10.000 €	Občina Trbovlje
	Gradnja pločnikov - Keršičeva ulica		2017	del predvidene investicije (50.000 €)	Občina Trbovlje
	Gradnja pločnikov - Bevško		2017	del predvidene investicije	Občina Trbovlje
	Gradnja pločnikov - Bevško (izven naselja)		2020	po idejni zasnovi	Občina Trbovlje
	Gradnja pločnikov - R1-221 in R1-223		2017	del predvidene investicije	Občina Trbovlje, RS
	Gradnja pločnikov - do Kleka		2020	30.000 €/tkm pločnika	Občina Trbovlje
	Priprava projektne dokumentacije za ureditev od Špara do Ahaca (PGD, PZI).		2017	20.000 €	Občina Trbovlje
	Gradnja pločnikov - od Špara do Ahaca		do 2020	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje
	Gradnja pločnikov - Majcenova ulica		do 2021	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje
	Ostale prometno obremenjene ceste – min 500 m na leto		do l. 2022	50.000 €/km / leto	Občina Trbovlje



Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt			
		čas izvedbe	strošek	nosilec	
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev	Priprava načrta varnih šolskih poti v vseh treh osnovnih šolah s podružnicami in vrtcih.	2017	/	OŠ, Občina Trbovlje	
	Odprava nevarnih odsekov na šolskih poteh	Ureditev umirjanja prometa v neposrednih okolih vseh treh OŠ s podružnicami.	2018–2020	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje
		Ureditev ustreznih peščevih hodnikov pred OŠ Ivana Cankarja in posodobitev prometne signalizacije.	2018–2020	ocenjeno po idejni zasnovi	OŠ, Občina Trbovlje
		Celostna ureditev šolskega dvorišča in mirujočega prometa pred OŠ Tončke Čeč.	2018–2020	ocenjeno po idejni zasnovi	OŠ, Občina Trbovlje
		Ureditev ustreznih peščevih hodnikov v okolici vrtca Mojca.	2018–2021	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje
		Ureditev varnega prehoda pri OŠ Trbovlje.	2018	20.000 €	OŠ, Občina Trbovlje
		Celostna ureditev šolskega dvorišča in mirujočega prometa pred OŠ Trbovlje.	2018–2020	ocenjeno po idejni zasnovi	OŠ, Občina Trbovlje
		Povečava števila hodnikov za pešce v okolici vrtca Barbara.	2018–2020	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje
		Poostreženje kontrole prometa v okolih OŠ in vrtcev.	ves čas	/	Občina Trbovlje, redarstvo, policija
	Celostno urediti osvetljevanje peš površin.	Priprava popisa neustrezno osvetljenih peš površin.	2017	/	*Občina Trbovlje SPVCP*
		Izvedba osvetljevanja na vseh neustrezno osvetljenih peš površinah.	2018–2020	20.000€/leto	Občina Trbovlje
	Varna ureditev prehodov za pešce.	Priprava popisa neustreznih prehodov za pešce.	2017	/	*Občina Trbovlje SPVCP*
		Izvedba ureditev na vseh neustreznih prehodih za pešce.	2018–2020	20.000€/prehod	*Občina Trbovlje SPVCP*
		Varna ureditev prehoda pri Lidlu.	2018–2020	20.000 €	OŠ, Občina Trbovlje
		Varna ureditev prehoda pri rudniški upravi.	2018–2020	20.000 €	OŠ, Občina Trbovlje
Povečanje udobnosti s postavitvijo urbane opreme, osvetlitvijo peš poti ter zazelenitvijo, virtualnimi vsebinami in podobno.	Ureditev območja pred pošto.	2018	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje	
	Ureditev ostalih lokacij.	ves čas	20.000€/leto	Občina Trbovlje	
Zagotovitev rednega in ustreznega vzdrževanja na vseh peščevih poteh.		ves čas	/	Občina Trbovlje	
Vključenost arhitekta ali urbanista v vsako projektiranje prometne infrastrukture, s čimer se zagotovi načrtovanje in izvajanje tudi privlačnih peš površin.		ves čas	/	Občina Trbovlje	

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt			
		čas izvedbe	strošek	nosilec	
Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo za vse ljudi	Popis nevarnih in problematičnih mest na poteh do pomembnih točk mesta, izdelava projektne dokumentacije za odpravo teh točk, vnos zahtev ustreznega projektiranja in izvedbe v prostorske akte.	2017	5.000 €	*Občina Trbovlje SPVCP*	
	Odprava ovir do vseh pomembnih lokacij v občini za ljudi z oviranostmi ter odprava ovir na celotnem območju občine – poglobitve robnikov, gradnja klančin ...	Ureditev klančin na vseh peščevih površinah v občini.	ves čas	50.000€/leto	Občina Trbovlje
		Ureditev klančine pri DDT.	2017		Občina Trbovlje
		Ureditev dvigal in druge infrastrukture za gibalno ovirane ljudi (knjižnica, šole).	ves čas		Občina Trbovlje
		Ureditev taktilnih oznak.	2017–2022		Občina Trbovlje
		Ureditev ustrezne infrastrukture za premagovanje višinskih razlik (Terezija, Ojstro, Klek).	2017–2022		Občina Trbovlje

»40 % večje trgovanje beležijo območja, kjer se večinoma hodi peš ali vozi s kolesom.«







# 7. KOLESARJENJE

## Bi šli s kolesom?

*Kolesarjenje povečuje energetska učinkovitost prometa, zlasti mestnega. V mestih lahko prevzame pomemben del dnevnih potovanj, kot na primer prevoze na delo, v šolo, po nakupih ...*

*Z gostejšim cestnim tovornim prometom in povečevanjem hitrosti motornih vozil se je občutno zmanjšala varnost kolesarjev, ki si delijo prometne površine z motornimi vozili. Povečevanje površin za kolesarje v naseljih in med njimi je pomemben dejavnik pri odločitvi posameznika, ali bo za prevozno sredstvo namesto avtomobila ali avtobusa uporabil kolo.*

## LETA 2030 BODO TRBOVLJE OBČINA KOLESARJEV

Trbovlje so leta 2030 kolesarju prijazno mesto. Glavna varna in udobna kolesarska površina je speljana od Gabrskega do železniške postaje. Večinoma gre za od motornega prometa ločeno kolesarsko stezo, na odsekih, ki so preozki za razvoj ustreznega uličnega profila, pa je zagotovljeno takšno umirjanje motornega prometa in takšna signalizacija, da je vodenje kolesarja varno.

Na to glavno os se navezujejo kolesarske steze, ki povezujejo vse javne funkcije v občini, vse predele mesta. S kolesarskimi površinami je Trbovlje povezano tudi s Hrastnikom in Zagorjem ter na pomembno kolesarsko povezavo ob reki Savi.

Otroci kolesarijo v šolo, zaposleni na delo, upokojenci po opravkih. Za ta namen so na vseh ključnih točkah mesta postavljene sodobne kolesarnice in stojala za kolesa z možnostjo polnitve električnih koles ter možnostjo izposoje koles. Sistem izposoje je navezan tudi na mesto Hrastnik in Zagorje.

V zaledju so speljane kolesarske poti, katerih glavna funkcija je rekreativno kolesarjenje.

»Mednarodne raziskave kažejo, da kolesarjenje vpliva na povečan občutek sreče, povečuje delovno učinkovitost ter posledično izboljšuje medsebojne odnose.«

## TRBOVLJE SO NA PRAVI POTI

Kolesarjenje je, predvsem kot rekreacija, v občini že močno prisotno.

Z vidika kolesarjenja kot načina trajnostne mobilnosti je izredno privlačna glavna os skozi mesto Trbovlje.

Izgradnja kolesarskega omrežja je med deležniki in prebivalci prepoznana kot prednostna vsebina.

Načrtovana je državna kolesarska povezava po strugi reke Save.

Pripravljena je idejna zasnova za kolesarsko stezo Gabrsko–železniška postaja.

V Mladinskem centru Trbovlje je možna izposoja koles.

Občina Trbovlje z občinama Hrastnik in Zagorje že intenzivno sodeluje na področju kolesarskih povezav in preverjanju možnosti vzpostavitve sistema izposoje koles.

## OVIRE NA POTI DO ZMAGE

Zaledje mesta ter zaledje občine je zaradi premagovanja strmin za kolesarjenje, kot način trajnostne mobilnosti, manj primerno.

Infrastruktura za kolesarjenje ni izvedena.

Varnost, predvsem pri vodenju kolesarjev po cestišču, ni zadostna.

Na vseh ključnih točkah primanjkuje kolesarnic in stojal za kolesa, usmerjevalna signalizacija je pomanjkljiva.

Na avtobusih in vlakih je slabo urejena možnost prevoza koles.

## KAJ SI ŽELITE KOLESARJI V TRBOVLJAH IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

### Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje

#### Cilji:

*Do leta 2025 vzpostaviti udobno in varno vodenje kolesarjev znotraj mesta Trbovlje.*

*Do leta 2025 omogočiti šolarjem, da lahko v šolo varno kolesarijo.*

*Do leta 2025 vzpostaviti udobno in varno vodenje kolesarjev med naselji.*

*Do leta 2020 zagotoviti varno in udobno parkiranje koles.*

*Vzpostaviti sistem izposoje (električnih) koles.*

*Sistem izposoje koles razširiti na občino Zagorje in občino Hrastnik.*

## Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih

### Cilji:

Do leta 2025 celovito urediti sistem mirujočega in drugega prometa v mestnem jedru na način, da je motorni promet v podrejenem položaju v primerjavi s pešcem in kolesarjem.

Do leta 2030 zmanjšati število nesreč z udeležbo kolesarja za 50 %.

## Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav

### Cilji:

Leta 2017 sprejeti med občinami usklajen CPS.

Do leta 2030 izdelati regijski CPS.

## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Izdelala se bo projektna dokumentacija za ureditev kolesarskih površin ob glavni prometni osi od Gabrskega do železniške postaje, čemur bo sledila izvedba kolesarskih površin.

Uredile se bodo kolesarske povezave do vseh pomembnih funkcij v mestu (center, šole, knjižnica, dom upokojencev, bolnišnica), javni zavodi se bodo opremili s kolesi. Urejena bo mreža sodobnih kolesarnic in polnilnic za električna kolesa.

Uredile se bodo kolesarske povezave do Hrastnika, Zagorja in po dolini reke Save, s sosednjima občinama bo vzpostavljen sistem izposoje električnih koles.

Aktivno se bo skrbelo za promocijo kolesarske destinacije Zasavje. Za ta namen bodo vzpostavljene ustrezne aplikacije, kartografski material ...

Z občinama Zagorje in Hrastnik bodo potekala redna usklajevanja glede kolesarskih povezav in sistema izposoje koles.



## KOMU JE ŽE USPELO?

### Sistem bicy, Velenje

V Mestni občini Velenje so v sklopu pilotne investicije projekta BICY lokalno razvili in uvedli sistem BICY, ki je avtomatiziran sistem za izposajo koles. Sistem BICY vključuje 25 koles (slovenske proizvodnje – KR PAN) na petih izposojevalnih postajah po mestu, s skupaj 40 priključnimi stojali in omogoča storitve izposoje kolesa za uporabo v mestnem okolju. Sistem je tako lokalnega razvoja, medtem, ko so kolesa slovenske proizvodnje (KR PAN), ki so trpežna, udobna ter lahka. Sistem omogoča inovativne tehnološke rešitve za storitve najema in tudi podroben koncept rešitev za sledenje in nadzor (modularni sistem; WiFi povezava, videonadzor, statistične obdelave). Sistem je zasnovan modularno in omogoča, da uporabnik zapusti kolo na drugih postajah in s tem služi, kot koristno mestno orodje za številne priložnosti. Je brezplačen in enostaven za uporabo ter prijazen do uporabnika.

»Udeleženci akcije Pripelji srečo v službo so v Sloveniji samo v lanskem letu prekolesarili 238.093 kilometrov.«

»Prebivalec Bruslja, ki namesto avtomobila uporablja kolo, vsako leto prihrani 2853 eur.«

»Eno samo kolesarsko parkirno mesto, v primerjavi z avtomobilskim, prinese lokalnim ponudnikom 4,5-krat več prihodka.«

»Kolesarji v EU prihranijo 121 milijard eur zdravstvenih izdatkov, ker so bolj zdravi.«

## Prioritetna področja: KOLESARJENJE



### ZAHTEVNOST

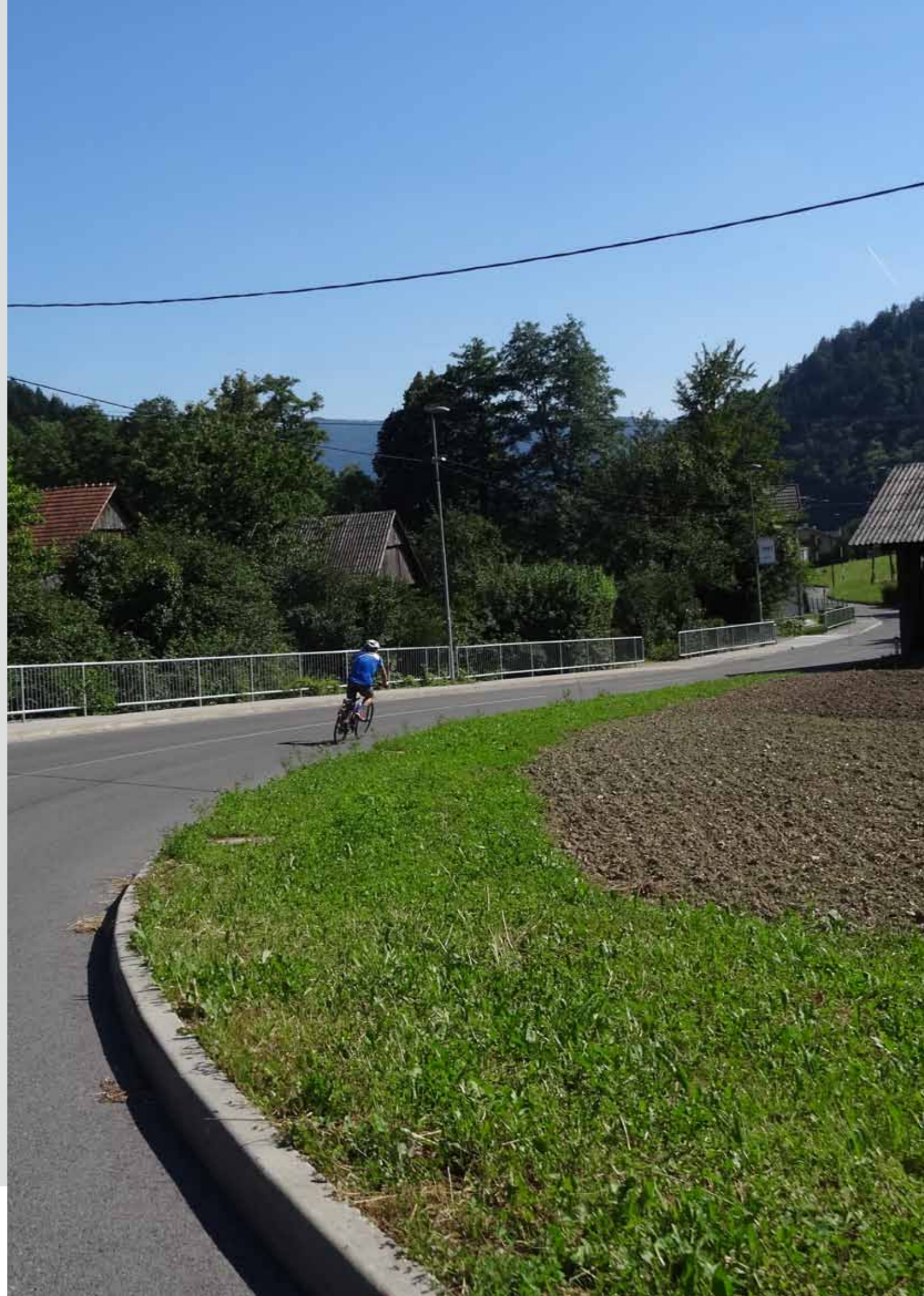
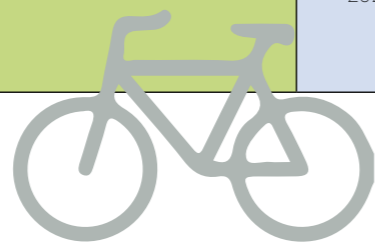
zahteven manj zahteven enostaven

### ČAS IZVEDBE

2017–2021 Do 2025 Do 2030 kontinuirano

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt			
		čas izvedbe	strošek	nosilec	
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje	Prilagoditev projektna dokumentacije ureditve kolesarskih površin v mestu ob glavni prometni osi od Gabrskega do železniške postaje (del center).	2017	24.000 €	Občina Trbovlje	
	Izvedba kolesarskih površin (del center).	2022–2025	*ocenjeno po idejni zasnovi (cca 90.000€/km kolesarske poti)*	Občina Trbovlje	
	Prilagoditev projektna dokumentacije ureditve kolesarskih površin v mestu ob glavni prometni osi od Gabrskega do železniške postaje (idejna projekt - preostali del).	2020	24.000 €	Občina Trbovlje	
	Izvedba kolesarskih površin (preostali del).	2022–2030	*ocenjeno po idejni zasnovi (cca 90.000€/km kolesarske poti)*	Občina Trbovlje	
	Prilagoditev projektna dokumentacije mreže kolesarskih površin po vsem mestu.	2022	150.000 €	Občina Trbovlje	
	Ureditev kolesarskih površin do vseh pomembnih funkcij v mestu (center, knjižnica, dom upokojencev, bolnica).	2022–2030	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje	
	Nabava koles za javne zavode (elektro + navadna).	električna kolesa	2017–2018	1.000€/kolo	Občina Trbovlje
		navadna kolesa	2017–2018	500€/kolo	Občina Trbovlje
	Ureditev mreže električnih polnilnic za potrebe električnih koles.	Idejna zasnova mreže polnilnic za potrebe električnih koles.	2017	10.000 €	Občina Trbovlje
		Ureditev mreže polnilnic za potrebe električnih koles na vseh pomembnih mestih s funkcijo.	2018–2022	2x 5.000€	Občina Trbovlje
Ureditev mreže polnilnic za potrebe električnih koles pri vseh večstanovanjskih območjih.		2018–2022	5.000€/polnilnico	Občina Trbovlje	
Vzpostavitev sistema izposoje električnih koles.	Prilagoditev študije omrežja sistema za izposajo električnih koles.	2017	10.000 €	Občina Trbovlje	
	Vzpostavitev mreže mest za izposajo koles.	2022	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Trbovlje	
Razširitev sistema izposoje električnih koles na mesti Zagorje in Hrastnik.	Prilagoditev študije omrežja sistema za izposajo električnih koles.	2020	10.000 €	Občine	
	Vzpostavitev mreže mest za izposajo koles.	do 2025	ocenjeno po idejni zasnovi	Občine	
Ureditev kolesarskih površin do vseh osnovnih šol (v sklopu ukrepa Ureditev kolesarskih površin do vseh pomembnih funkcij v mestu).		2022–2030	*ocenjeno po idejni zasnovi (cca 90.000€/km kolesarske poti)*	Občina Trbovlje	

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt			
		čas izvedbe	strošek	nosilec	
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje	Ureditev varnih in udobnih kolesarnic pri vseh osnovnih šolah.	od 2022 dalje	9000€/kolesarnico	Občina Trbovlje, OŠ	
	Ureditev otroškega prometnega poligona (idejna študija OJSTRO).	2018 idejni projekt	del investicije Ojstro	Občina Trbovlje	
	Ureditev kolesarskih povezav do Hrastnika, Zagorja in po dolini reke Save.	Ureditev kolesarske povezave do Hrastnika čez Ojstro (do l. 2020).	do 2020	*ocenjeno po idejni zasnovi (cca 90.000€/km kolesarske poti)*	Občine
		Ureditev kolesarske povezave do Zagorja (do l. 2030).	do 2030	*ocenjeno po idejni zasnovi (cca 90.000€/km kolesarske poti)*	Občine
		Ureditev kolesarske povezave po dolini reke Save (trasa državne kolesarske poti)	do 2030	*ocenjeno po idejni zasnovi (cca 90.000€/km kolesarske poti)*	RS
	Ureditev varnih in udobnih kolesarnic na ciljnih točkah z možnostjo polnjenja električnih koles.	Idejna zasnova sistema kolesarnic (mreže in modularnega sistema kolesarnic).	2017	10.000 €	Občina Trbovlje
		Ureditev kolesarnice pred občinsko stavbo.	2017	9.000 €	Občina Trbovlje
Ureditev osrednje mestne kolesarnice – z možnostjo parkiranja koles, polnjenja električnih koles, izposoje koles in popravjalnico koles (muzej, ddt, mct, knjižnica).		2017	15.000 €	Občina Trbovlje	
Ureditev kolesarnic pred vsemi športnimi dvoranami		2020	9000€/kolesarnico	Občina Trbovlje	
Ureditev kolesarnice pred zdravstvenim domom in bolnišnico.		2018	9.000 €	Občina, ZD, Bolnica	
Ureditev kolesarnice pri pokopališču.		2018	9.000 €	Občina Trbovlje	
Ureditev varnih in udobnih kolesarnic na intermodalnih točkah.		Ureditev kolesarnice na železniški postaji.	2017	9.000 €	Občina, SŽ
Povečanja varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih.	Osvetlitev prehodov kolesarskih poti čez ceste.	do 2025	20.000€/prehod	Občina Trbovlje, policija	
	Vsi zgoraj navedeni ukrepi				
	Mehki ukrepi iz podpornega stebra				
Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav	Sprejetje usklajenega ali skupnega CPS, uskladitev na drugih dokumentih (OPN, proračun, prijave na razpise ...)	ves čas	/	Občine	
	Redno sodelovanje z Občino Hrastnik in Občino Zagorje, glede gradnje kolesarskih povezav in izposojevanja koles.	ves čas	/	Občine	
	Skupaj z Občino Hrastnik preveriti možnost kolesarjenja po rudniških rovih.	ves čas	/	Občine	
	Promocija kolesarske destinacije Zasavje (priprava kartografskega materiala, vodnikov, aplikacije, promocijskega materiala...)	2020		MCT, RRA Zasavje, kolesarska društva, Občine	



# 8 JAVNI POTNIŠKI PROMET



## Bi se peljali z avtobusom?

*Kot drugod je tudi v Sloveniji že prišlo do prevlade osebnega prometa nad javnim. To dejstvo je prineslo nemalo težav v mobilnosti prebivalcev. Zgostitve prometa so podaljšale potovalni čas, pogoste so negativne izkušnje z iskanjem parkirišča in s prometnimi zamaški predvsem v mestnih središčih. Zaradi gostote ostalega motornega prometa so predvsem avtobusi v mestih manj učinkoviti. Poleg tega je vožnja z javnim potniškim prometom predraga in manj udobna od vožnje z osebnim vozilom. Vožnje so preredke in linij je premalo.*

## LETA 2030 BO JAVNI POTNIŠKI PROMET UREJEN

Vzpostavljen je učinkovit sistem javnega potniškega prometa, ki vključuje vse sodobne oblike skupinskih prevozov in prevozov na klic, ki zagotavljajo enakovredne pogoje za vse občane.

Posebno pozornost se namenja oblikam javnega potniškega prometa, ki so ustrezne za občanke in občane, ki živijo v zaledju občine.

Obseg krožne linije »Terezničan« je povečan. Krožna linija je povezana tudi s Hrastnikom, meščankam in meščanom pa je na voljo vsak dan.

Avtobusna postajališča so sodobna, avtobusi so okolju prijazni in prilagojeni gibalno oviranim osebam.

Vlak je glavno prevozno sredstvo za uporabnike, ki dnevno migrirajo proti Ljubljani in Celju ter obratno.

## TRBOVLJE SO NA PRAVI POTI

Skozi občino poteka železniška povezava proti Ljubljani in v smeri proti Zidanemu Mostu ter naprej proti Celju in Mariboru oz. proti Dobovi.

Pogostost vlakov v smeri Ljubljane in Celja je zadostna.

Železniška postaja je od centra mesta oddaljena približno 4 km; dostop do postaje je mogoč z osebnim avtomobilom, javnim potniškim prometom (avtobusom) ter taksi službo.

V občini je vzpostavljena mestna krožna avtobusna linija »Terezničan«.

Z avtobusnim javnim potniškim prometom je občina povezana s sosednjima občinama, to je z Zagorjem in s Hrastnikom. Z avtobusnim prevozom je možna tudi vožnja do Ljubljane (s prestopanjem v Zagorju ob Savi) in Celja (s prestopanjem v Hrastniku).

V občini je zelo razvit prevoz s taksi službo.

## KAJ MORAMO POPRAVITI?

Treba je izboljšati ponudbo javnega potniškega prometa, omogočiti več povezav in poceniti prevoze.

Povečati je treba kapaciteto vlakov.

Občane je treba ozaveščati o uporabi JPP.

Uvesti je treba okolju bolj prijazne avtobuse in subvencionirati prevoze za različne socialne skupine.

Z javnim potniškim prometom je treba bolje povezati sosednje občine in kraje v regiji.

## KAJ SI ŽELITE PREBIVALCI TRBOVELJ IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

### Povečanje obsega JPP

#### Cilji:

*Do leta 2030 doseči dvig števila potnikov za 25%*

### Dostopnost javnega prevoza za različne socialne skupine.

#### Cilj:

*Do leta 2030 vzpostaviti mrežo javnih prevozov.*

»Razvita država ni tista, kjer imajo revni avtomobile. Je tista, kjer bogati uporabljajo javni prevoz.«

*Petro Gustavo, župan Bogote*

## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Uredila se bodo nova in izboljšala obstoječa postajališča javnega potniškega prometa.

Poskrbljeno bo za usklajenost voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami prebivalcev (nočne, vikend, turistične linije, povečane kapacitete JPP ob prometnih konicah). Vozni red avtobusnega prevoza bo prilagojen železniškemu.

Spodbujala in promovirala se bo uporaba JPP z omogočanjem kombiniranja različnih potovalnih načinov. Uredila se bo intermodalna prestopna točka, P+R, poskrbljeno bo za možnost prevoza koles z avtobusom in vlakom ter za varne kolesarnice na postajališčih JPP.

Javni potniški promet bo speljan tudi izven mesta (Čeče, Klek, Žabjek, Dobovec). Obstoječa krožna proga »Terezničan« se bo podaljšala preko Ojstrega do Hrastnika.



»1 % celotnega BDP v EU stanejo samo prometni zamaški na evropskih cestah.«

## Prioritetna področja: JAVNI POTNIŠKI PROMET

### ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

### ČAS IZVEDBE

2017–2021 Do 2025 Do 2030 kontinuirano



Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Povečanje obsega JPP.	Nova postajališča za JPP (2–3 nova postajališča)	2017–2021	50.000 €	Občina Trbovlje
	Ureditev avtobusnega postajališča AP Flere, AP Zarja	2018	100.000 €	Občina Trbovlje
	Izboljšanje obstoječih postajališč JPP (nadstrešnice, klopi, smeti, stojala za kolesa, informacijske table z voznimi redi, ureditev postajališč na vozišču, približanje postajališč JPP bliže vhodom v večja podjetja in ustanove)	ves čas	20.000 €	Občina Trbovlje
	Študija/analiza spremembe lokacije postajališč in/ali poti voženj	2017–2018	3.000 €	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o.
	Študija ustreznosti obstoječih postajališč in potreb po novi uvedbi JPP	ves čas	3.000 €	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o.
	Usklajenost voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami prebivalcev (nočne, vikend, turistične linije, povečane kapacitete JPP ob prometnih konicah). Prilagoditev voznega reda JPP med izvajalci JPP	ves čas	/	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o. / SŽ
	Kombiniranje različnih potovalnih načinov (ureditev intermodalnih prestopnih točk, P+R, možnost prevoza koles z avtobusom in vlakom, varne kolesarnice na postajališčih JPP)	2018–2022	50.000 €	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o. / SŽ
	JPP tudi izven mesta (Čeče, Klek, Žabjek, Dobovec), preko Neže do Hrastnika. Integracija šolskih in javnih prevozov	ves čas	50.000 €	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o.
	Krožna linija Terezničan–obstoječe stanje.	ves čas	21.500 €	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o.
	Krožna linija Terezničan–podaljšanje preko Ojstrega do Hrastnika	2019	50.000 €	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o.
	Preveritev krožne linije Terezničan s terminskimi in prostorskimi prilagoditvami	ves čas	5.000 €	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o.
	Nabava električnega avtobusa	2018	75.000 €	AvriGO d.o.o.
	Vozni park avtobusov se nadomesti z električnimi avtobusi	do 2025	500.000 €	AvriGO d.o.o.
Dostopnost javnega prevoza za različne socialne skupine.	Subvencionirane vozovnice (za upokojene, študente, brezposelne, dijake, osnovnošolce ...)	ves čas	15.500 €	Občina Trbovlje
	Prevoz na klic (za starejše in slabše mobilne občane, v zaledju, za prebivalce brez lastnega avtomobila)	2018–2021	10.000 €	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o.
	Lažji in ugodnejši nakup vozovnic (več prodajnih mest, nakup prek spleta, e-vozovnica, avtomat za prodajo vozovnic, mobilne aplikacije ...)	2018–2020	10.000 €	Občina Trbovlje / AvriGO d.o.o. / SŽ

# 9 MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET

## Za naše jeklene konjičke zmanjkuje prostora!

*Prometni tokovi so bili v preteklosti usmerjeni predvsem proti središču mest, danes pa so pomembni prometni tokovi prisotni tudi med različnimi deli obmestij in med manjšimi naselji. Naraščanje prometa ima močan vpliv na obseg prometnih površin. Površine, ki so namenjene predvsem avtomobilom in motornim kolesom, so ceste ter parkirišča in obsegajo velik del površin večjih naselij. Naraščanje prometa v mestih in ostalih naseljih posredno povzroča krčenje javnih površin oz. spremembo njihove namembnosti. Območja, ki so bila namenjena družabnosti, so marsikje postala parkirišča. Javno življenje se je moralo z ulic ponekod že umakniti pred prometom v zaprte prostore, v nakupovalna središča ipd.*

## KAKŠEN BO MOTORNI PROMET V TRBOVLJAH LETA 2030?

Motorni promet je v Trbovljah varen, znotraj naselij prilagojen pešcem in kolesarjem.

V naseljih je obseg motornega prometa zmanjšan, poskrbljeno je za parkiranje obiskovalcev na ključnih vstopnih točkah v mesto, od tam naprej pa za udoben javni potniški promet ter prijetne kolesarske in peš površine.

Površine za mirujoči promet se umikajo iz ulic predvsem v središču mesta. Izvaja se, pešcu, kolesarju in uporabniku javnega potniškega prometa, prijazen prometni režim.

## TRBOVLJE SO NA PRAVI POTI

Trbovlje so srednje dobro prometno povezane z Ljubljano in JV delom Slovenije.

Najbližji avtocestni priključek so Trojane.

Skozi mesto poteka malo tranzitnih prometnih tokov, kar posledično pomeni, da v mestu ni večjih zastojev.

»70 % vsega blaga bi lahko v mestih prepeljali s tovornimi kolesi, namesto s tovornjaki in kombiji.«

## OVIRE NA POTI DO ZMAGE

Velike težave v mestu predstavlja zagotavljanje parkirnih površin za stanovalce ob javnih ustanovah (predvsem pri bolnišnici) in na železniški postaji.

V zaledju je stanje cest slabo.

V mestu je nadzor nad napačno parkiranimi vozili pomanjkljiv.

## KAJ SI ŽELITE PREBIVALCI TRBOVELJ IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

**Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom (OA) na poteh do 4 km.**

### Cilj:

*Do leta 2030 zmanjšati število voženj do razdalje 1 km za 10 %, do 4 km za 5 %.*

**Povečanje prometne varnosti.**

### Cilji:

*Do leta 2020 celovito umiriti motorni promet v naseljih.*

*Do leta 2020 odpraviti nevarne odseke in celovito rekonstruirati ceste.*

*Do leta 2020 dvigniti nivo izobraženosti in ozaveščenosti pri voznikih motornih vozil.*

**Večja privlačnost in kakovost mestnega okolja.**

### Cilji:

*Urediti parkirno politiko v mestu.*

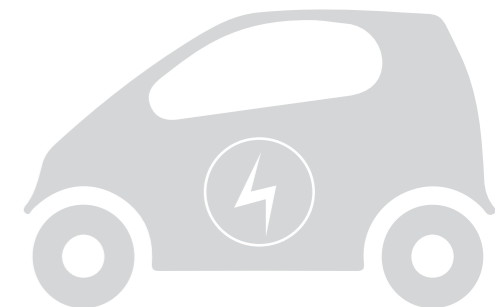
*Do leta 2030 zmanjšati negativne vplive na okolje.*

**Povečanje pretočnosti in dostopnosti.**

### Cilji:

*Povečati pretočnost vseh ključnih križišč in odsekov do leta 2025.*

*Do leta 2025 odpraviti ovire do vseh pomembnih lokacij v občini.*



## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

V bližini bolnišnice in zdravstvenega doma se bo zgradila parkirna hiša, postavili se bodo parkomati za obstoječa parkirišča.

Na vhodu v dolino se bodo uredile parkirne površine za tovorna vozila.

Spodbujala se bo uporaba »Car-pool« in »Car-share« načinov potovanja, vzpostavile se bodo intermodalne prestopne točke (izgradnja P+R parkirišč za delavce in šolarje v Ljubljani).

Spodbujala se bo uporaba vozil na okolju prijaznejši pogon (sofinanciranje nakupa). Vozni park javnih ustanov in drugih gospodarskih subjektov se bo nadomestil s hibridnimi in električnimi vozili.

Izvajal se bo poostren nadzor prometa v naseljih, posebej na območju vrtca in šole (večja prisotnost prometne policije).

Rekonstruiralo in uredilo se bo več cest na območju celotne občine. Posamezne dvosmerne ceste se bodo uredile v enosmerne (Terezija rov, Novi dom).

Izvedla se bodo križišča in ustrezno prometno optimizirala obstoječa križišča.



»25 % vseh izpustov CO<sub>2</sub> v urbanem okolju izvira iz prevoza blaga.«

## Prioritetna področja: MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET

### ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

### ČAS IZVEDBE

2017–2021 Do 2025 Do 2030 kontinuirano

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom (OA) na poteh do 4 km	Vzpostavitev intermodalnih prestopnih točk (Izgradnja P+R parkirišč za delavce in šolarje v LJ)	2018–2025	300.000 €	Občina Trbovlje / Avrigo d.o.o. / SŽ
Povečanje prometne varnosti	Umirjanje motornega prometa (omejitve hitrosti, cona 30, ožja cesta, tlakovanje cestišč, majhni zavijalni radiji, ležeče ovire, šikane, sredinski prometni otoki) ter rekonstrukcije nevarnih in kapacitetno podhranjenih križišč	ves čas	50.000 €/leto	Občina Trbovlje
	Rekonstrukcija ceste in pločnika R1-221 in R1-223 - Ureditev (preplastitev cest) na odseku Lidl – Cementarna, ureditev ceste do Podmeje	2017–2018	700.000 €	Občina Trbovlje / DRSI
	Rekonstrukcija ceste Novi dom na odseku od Špara do Ahaca (PGD, PZI) – ureditev v enosmerno cesto	2017–2018	po projektu	Občina Trbovlje
	Rekonstrukcija LC Klek-Potoška vas	2017–2018	500.000 €	Občina Trbovlje
	Rekonstrukcija Keršičeve ceste	2017–2018	100.000 €	RTH
	Ureditev ceste v Hrastnik »čez hrib« – Ojstro	2018	po projektu	RTH
	Ureditev dela ceste na odseku Malgaj – pokopališče	2018–2022	po projektu	Občina Trbovlje
	Izvedba krožišč ali drugačna optimizacija obstoječega stanja (pri Rudarju, pri Sušniku, pri Sparu, pri Lidlu)	2018–2022	po projektu	Občina Trbovlje / DRSI
	Postavitev cestnih varnostnih ograj na nevarnih odsekih	2017–2018	60.000 €	Občina Trbovlje / DRSI
	Večja privlačnost in kakovost mestnega okolja	Nabava in postavitev parkomatov	2017	15.000 €
Parkirna hiša v bližini bolnišnice in zdravstvenega doma (Sallaumines)		do 2030	po projektu	Občina Trbovlje
Ureditev parkirnih prostorov za tovorna vozila. (Nasipi, na vhodu v dolino – pri TET)		2018–2019	50.000 €	Občina Trbovlje
Idejna zasnova ureditve trga oz. območja pred DDT		2018–2019	30.000 €	Občina Trbovlje
Ureditev območja pred DDT, mogoče celo izvedba parkirne hiše		2020–2022	150.000 €	Občina Trbovlje
Vzpostavitev postajališča za avtodome (PZA) Ojstro		2018	50.000 €	Občina Trbovlje
Nadomestitev voznega parka javnih ustanov in javnih služb s hibridnimi in električnimi vozili. D25		2017–2022	100.000 €	Občina Trbovlje
Sofinanciranje nakupa vozil na okolju prijaznejši pogon (elektro)		do 2025	100.000 €	Občina Trbovlje
Povečanje pretočnosti in dostopnosti	Preverjanje smiselnosti uvedbe določenih ukrepov (enosmerne, dvosmerne, popolna zapora) in preureditev križišč v krožišča, izdelava študij in projektne dokumentacije	2018–2020	220.000 €	Občina Trbovlje
	Prometna študija z izdelavo makroskopskega in mikrosimulacijskega prometnega modela za napoved prometa v prihodnje in analizo potencialnih različic ureditve določenih ulic in križišč	2017–2018	50.000 €	Občina Trbovlje / DRSI
	Posodobitev krmilnega programa in prometna ureditev križišča pri Sallauminesu na regionalni cesti	2018–2019	10.000 €	Občina Trbovlje
	Cestno omrežje se oprepi z ustreznimi prometnimi merilniki, senzorji, videonadzorom in prikazovalniki, s katerimi se uporabnike obvešča o stanju prometa, zasedenosti parkirnih površin, zastojih .... Temu primerno se prometna infrastruktura oprepi z ustreznimi grafičnimi prikazovalniki – znaki (utripalniki v območju prehodov za pešce, znaki za prosta parkirna mesta ...).	2017–2021	50.000 €	Občina Trbovlje
	Upravljanje prometa in mobilnost dobi podporo v ustrezni informacijsko-komunikacijski tehnologiji (IKT).	do 2025	po projektu	Občina Trbovlje

## KOMU JE ŽE USPELO?

### Projekt Drive Green, aplikacija 1,2,3, Slovenija

V projektu Drive Green so CVS Mobile, ZRC SAZU in Fakulteta za elektrotehniko najprej pripravili aplikacijo, ki ugotavlja, kako ljudje vozijo avtomobil, saj lahko z mirno vožnjo prihranijo desetino emisij in goriva, obenem pa povečajo varnost v prometu. Nato pa so pomislili, da bi lahko vozniki emisije zmanjšali tudi za 100 %, če se preprosto ne bi usedli v avtomobil.

Ljudje sedimo več kot 9 ur dnevno, po nakupih ali na sestanek pa se najpogosteje odpravimo z avtomobilom, namesto da bi šli peš ali s kolesom ter se med potjo razgibali, prihranili gorivo in zmanjšali škodljive izpuste. Nova aplikacija za pametne telefone '1, 2, 3 Ljubljana' je namenjena spodbujanju zdravega načina življenja in zmanjševanju vpliva prometa na okolje. Aplikacija uporabniku pokaže, koliko je v zadnjem dnevu, tednu, mesecu in letu hodil, tek, kolesaril, uporabljal javni prevoz ter se vozil z avtomobilom. Aplikacija osebne dosežke določi izključno s podatki, ki jih pridobi s senzorji telefona. Uporabnik zato ne potrebuje nobene športne zapestnice, pametne ure ali druge naprave za merjenje razdalje in trajanja gibanja, temveč le pametni telefon.

# 10 Podporne aktivnosti pri načrtovanju trajnostne mobilnosti

## Odgovorni smo vsi!

*Število prometnih udeležencev se z vsakim letom povečuje in z njim tudi število nesreč. Po uradni statistiki so pri nas za večino prometnih nesreč krivi vozniki in drugi udeleženci v prometu s svojim nepravilnim ravnanjem. Korak k izboljšanju stanja je prav gotovo proces vzgoje odgovornosti v prometu, ki bi se moral začeti že pri otrocih.*

## TRBOVLJE SO NA PRAVI POTI

Programi vzgoje in ozaveščanja glede prometa že potekajo tako v vrtcih kot tudi šolah.

Občina že danes namenja veliko sredstev za rešitve na področju prometa, hkrati pa pridobiva tudi nova.

## OVIRE NA POTI DO ZMAGE

Med ljudmi je avtomobil še vedno najpomembnejša oblika prevoza.

Proračunska sredstva so omejena.

Na občinskem nivoju ni vzpostavljenega spremljanja stanja na področju prometa.

## KAJ SI ŽELITE PREBIVALCI TRBOVELJ?

Dvig kulture obnašanja v prometu, promocijo trajnostne mobilnosti in ozaveščanje ljudi o pomenu trajnostne mobilnosti.

Sistematično spremljanje področja mobilnosti.

Povečanje konkurenčnosti občine s povečanjem možnosti pri prijavih na razpise.

Izvajanje CPS in vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev pri urejanju mobilnosti.

Uravnoteženo načrtovanje investicij s spremembo načrtovalskih prioritete.

Zagotavljanje transparentnosti odločanja v vseh fazah načrtovanja mobilnosti.

## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Občina bo sprejeto Celostno prometno strategijo redno revidirala in prenavljala ter zagotovila kader, ki bo pokrival izvajanje strategije. Najmanj vsaka tri leta se bo občina prijavila na en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti in zagotovila kader, ki bo izvajal projekte.

Vsako leto bo izvedena najmanj ena akcija s področij vzgoje, ozaveščanja in promocije za različne ciljne skupine.

Vzpostavilo se bo regijsko delovanje na področju trajnostne mobilnosti.

»Znižajte hitrost – z agresivno vožnjo pridobimo 10 minut na 100 km, pri čemer v okolje izpustimo za 80 % več CO<sub>2</sub>.«

»Potuj pametneje in pomembno prispevaj k hitrejšemu potovanju, čistejšemu zraku, manj hrupnemu vsakdanu, boljšemu počutju, nenazadnje pa tudi k uspešnosti naselja, v katerem bivaš.«



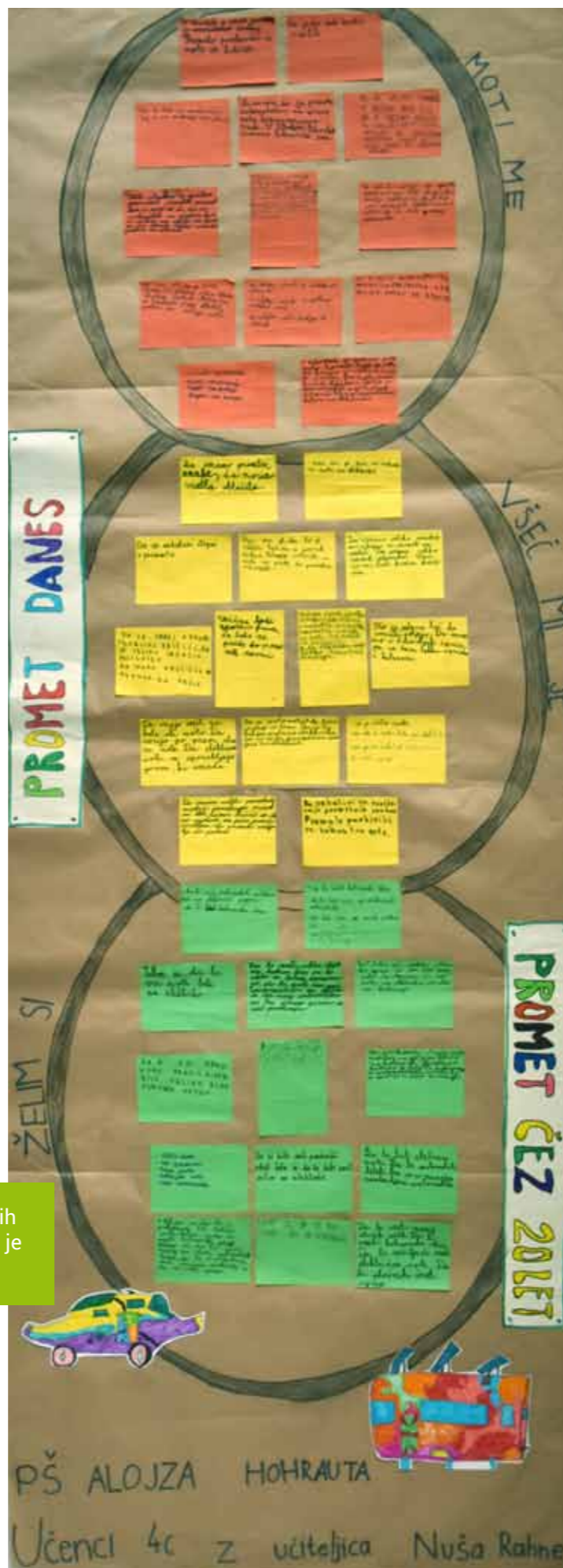
»V 90 % je človek odgovoren za nastanek nesreče, v 57 % pa voznik sam.«

### Projekt Cesta ni komedija, Slovenija, Evropa

AMZS je v letu 2016 začel s projektom Cesta ni komedija, ki je namenjena mladim, ki sodijo med najbolj ogroženo in ranljivo skupino v prometu. Srednješolce so s pomočjo delavnic in stand-up komedije na petih poklicnih srednjih šolah v Ljubljani, Mariboru, Celju, Novi Gorici in Kočevju spodbujali k razmišljanju o prometni varnosti in njihovi udeležbi v prometu.

Cilj projekta Cesta ni komedija je na inovativen in duhovit način spodbuditi mlade k razmišljanju o prometni varnosti in njihovi udeležbi v prometu. Cesta ni komedija je namreč del evropskega projekta European Road Safety Tunes, ki ga financira Evropska unija. Projekt se izvaja v Sloveniji, Avstriji, Belgiji, Španiji, na Češkem, Madžarskem, Nizozemskem in na Poljskem. Partnerji projekta so v prvem letu izmenjali pozitivne izkušnje o izvajanju delavnic na temo prometne varnosti v srednjih šolah. Ob koncu projekta bo nastal tudi priložnik z metodami vključevanja mladih, z namenom izboljšanja prometne varnosti.

»26.000 žrtev prometnih nesreč. Na evropskih cestah na leto umre približno toliko ljudi, kot je prebivalcev Kopra ali Novega mesta.«



### Prioritetna področja: SKUPNI, PODPORNILNI CILJI

#### ZAHTEVNOST

zahteven | manj zahteven | enostaven

#### ČAS IZVEDBE

2017-2021 | Do 2025 | Do 2030 | kontinuirano

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Povečana konkurenčnost občine Povečati možnosti občine pri prijavih na razpise	Na podlagi CPS se občina vsaj vsaka tri leta prijavi na en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti.	ves čas	/	Občina Trbovlje
	Zagotavljanje kadra, ki bo izvajal projekte s področja prijavljanja na razpise.	ves čas	/	Občina Trbovlje
Izvajanje CPS Vzpostavitev sistemskih, finančnih in in upravnih pogojev pri urejanju mobilnosti	Sprejetje CPS, (tu ni vejice) revizije vsaki dve, prenove vsakih pet let.	ves čas	/	Občina Trbovlje
	Redno zagotavljanje sredstev v proračunu za izvajanje ukrepov.	ves čas	/	Občina Trbovlje
	Zagotavljanje kadra, ki bo pokrival izvajanje CPS.	ves čas	/	Občina Trbovlje
	Vzpostavitev regijskega delovanja na področju trajnostne mobilnosti.	2017-2018	/	RRA
Uravnoteženo načrtovanje investicij Sprememba načrtovalskih prioritete ter njena uveljavitev	Doseči uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine in razmerje 90 : 10 med investicijami v infrastrukturne ter mehke ukrepe.	ves čas	/	Občina Trbovlje
Spremljanje stanja Sistematično spremljanje področja mobilnosti	Vzpostavitev Vzpostavitev in izvajanje sistema spremljanja navad in števila udeležencev v prometu, lahko s spremljanjem stanja na končnih lokacijah (hoja v šolo, na občino, v trgovino ...), s pomočjo anket ali štetjem. Na podlagi spremljanja stanja izvajanje evalvacije in načrtovanje novih ukrepov.	2017	10.000 €	Občina Trbovlje
	Vzdrževanje baze podatkov.	Na 2 leti	2.000 €	Občina Trbovlje
	Javno objavljane podatkov.	Na 2 leti	500 €	Občina Trbovlje
Vzgoja in izobraževanje Dvig kulture obnašanja v prometu Promocija trajnostne mobilnosti in ozaveščanje ljudi o prednostih trajnostne mobilnosti	Izvajanje izobraževanja in promocije ter stalno obveščanje preko medijev o prednostih trajnostne mobilnosti ter o ustreznem obnašanju v prometu na vseh ravneh (predavanja, zgibanke, izobraževanje ...) – vključitev šol, vrtec, upokojencev in turističnega društva v vsakoletne akcije izobraževanja.	ves čas	20.000 €	Občina Trbovlje, Šola, vrtec, Društvo upokojencev, Kolesarsko društvo, Policija, SPVCP, AMD, RRA, drugi
	Spodbujanje in promocija uporabe JPP ter drugih cenovno ugodnih načinov potovanja »Car-pool« in »Car-share« ter izobraževanje (na delo, v šolo, po vsakodnevnih opravkih – povračilo prevoza na delo v obliki vozovnic JPP, spodbude za zaposlene, ki uporabljajo JPP, zagotavljanje informacij o JPP, spletne aplikacije, promocijske akcije JPP, ETM)			
	Vzgoja in izobraževanje na temo varnosti v prometu tako pešcev in kolesarjev kot tudi voznikov motornih vozil (spodbujanje nošenja odsevnikov, uporabe čelade, obnavljanje znanj iz CPP, vzpostavitev sistema opozorilnih mobilnih merilnikov hitrosti, brezplačni preventivni pregledi koles, akcije v zvezi z ustrežno opremo kolesarja, sofinanciranje nakupa koles šolam za opravljanje kolesarskega izpita, sofinanciranje tečajev varne vožnje, nagrajevanje vzornih voznikov ...)			
	Poostrežen nadzora s strani policije in redarstva (delavci preko javnih del, družbeno koristno delo...) predvsem okrog VIZ ustanov			
	Okrepitev sodelovanja vseh skupin udeležencev v prometu v sklopu akcije 'Evropski teden mobilnosti'.			
	Izdelava načrtov trajnostne mobilnosti			
	Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za javne ustanove, ki so večji generatorji prometa v občini	do 2022	20.000 €	Občina Trbovlje, javne ustanove
	Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za podjetja, ki so večji generatorji prometa v občini	do 2022	20.000 €	Podjetja
Vključevanje javnosti Zagotavljanje transparentnosti odločanja v vseh fazah načrtovanja mobilnosti	Za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotovitev vključevanja javnosti ter posvetov s prebivalci in ključnimi deležniki.	ves čas	/	Občina Trbovlje

# SEZNAM VIROV IN LITERATURE

Agencija za varnost prometa, 2016, [www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si)

Avto moto zveza Slovenije, 2017. <https://www.amzs.si/o-amzs/medijsko-sredisce/porocila-za-javnost/2016-09-21-amzs-in-pizama-zdruzila-moci-za-izboljšanje-prometne-varnosti-med-mladimi>

Drivegreen, 2017. [www.drivegreen.si](http://www.drivegreen.si)

Evropski teden mobilnosti, 2017. [www.tedenmobilnosti.si](http://www.tedenmobilnosti.si)

Focus, društvo za sonaravni razvoj, 2017. [www.focus.si](http://www.focus.si)

Izbrana poglavja iz prometne geografije, Univerzitetni učbenik. Pelc, M., UM, Fakulteta za logistiko, Maribor, 2010.

Karta prometnih obremenitev, 2015, Direkcija RS za infrastrukturo. [http://www.di.gov.si/si/delovna\\_podrocja\\_in\\_podatki/ceste\\_in\\_promet/podatki\\_o\\_prometu/](http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/)

Katalog dobrih praks skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri, Umanotera, 2016. [www.dovoljazavse.si](http://www.dovoljazavse.si)

Mobilizacija za javni potniški promet, Focus društvo za sonaravni razvoj, Ljubljana, 2012.

Portal za slovenska mesta, 2017. <http://mesta.si/s-kolesom-na-vlak/>

Safe Routes to School National Partnership, 2017. <http://www.saferoutespartnership.org/healthy-communities/101/facts>

Statistični urad Republike Slovenije, 2016. [www.stat.si](http://www.stat.si)

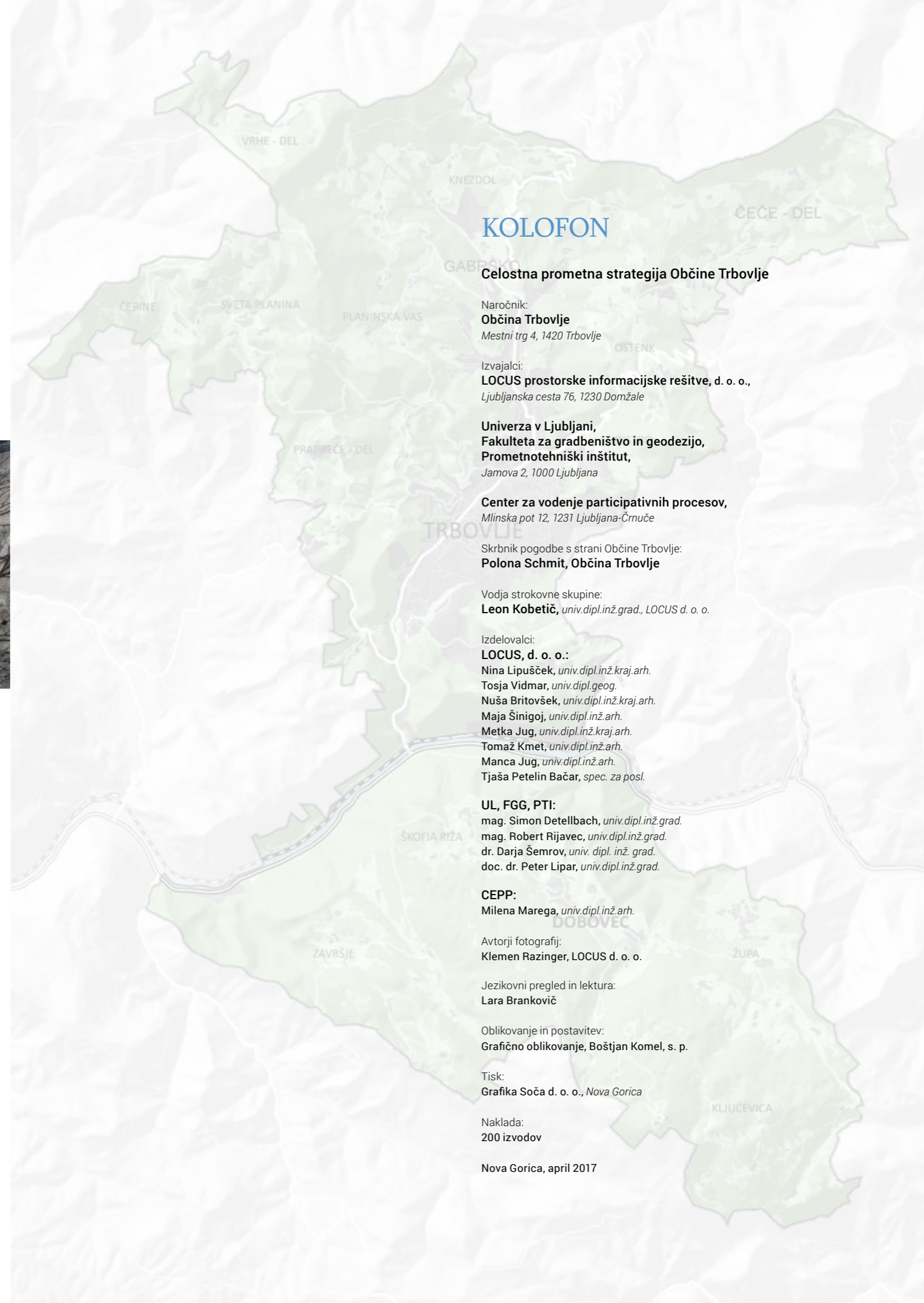
Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, UIRS, Ljubljana, 2012.

Zavod sopotniki, brezplačni prevozi za starejše, 2017. <http://www.sopotniki.org/>

## KAZALO:



<b>1 TRBOVLJE – MESTO V GIBANJU</b>	<b>3</b>
<b>2 DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA</b>	<b>4</b>
2.1 Kaj prinaša Celostna prometna strategija?	4
2.2 Proces priprave Celostne prometne strategije	4
<b>3 KAKO V OBČINI TRBOVLJE ŽIVIJO DANES?</b>	<b>6</b>
3.1 »Sprejmimo izziv in privabimo mlade!«	6
3.2 Kaj o stanju prometa menijo Trboveljčani?	7
3.3 Stanje peš prometa	10
3.4 Stanje kolesarskega prometa	12
3.5 Stanje javnega potniškega prometa	14
3.6 Stanje motornega in mirujočega prometa	16
<b>4 SCENARIJI</b>	<b>18</b>
<b>5 VIZIJA</b>	<b>22</b>
<b>6 HOJA</b>	<b>25</b>
<b>7 KOLESARJENJE</b>	<b>31</b>
<b>8 JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>	<b>37</b>
<b>9 MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET</b>	<b>41</b>
<b>10 PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI</b>	<b>45</b>



## KOLOFON

### Celostna prometna strategija Občine Trbovlje

Naročnik:  
**Občina Trbovlje**  
Mestni trg 4, 1420 Trbovlje

Izvajalci:  
**LOCUS prostorske informacijske rešitve, d. o. o.**,  
Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale

**Univerza v Ljubljani,**  
**Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo,**  
**Prometnotehniški inštitut,**  
Jamova 2, 1000 Ljubljana

**Center za vodenje participativnih procesov,**  
Mlinska pot 12, 1231 Ljubljana-Crnuče

Skrbnik pogodbe s strani Občine Trbovlje:  
**Polona Schmit, Občina Trbovlje**

Vodja strokovne skupine:  
**Leon Kobetič, univ.dipl.inž.grad., LOCUS d. o. o.**

Izdelaivalci:  
**LOCUS, d. o. o.:**  
Nina Lipušček, univ.dipl.inž.kraj.arh.  
Tosja Vidmar, univ.dipl.geog.  
Nuša Britovšek, univ.dipl.inž.kraj.arh.  
Maja Šinigoj, univ.dipl.inž.arh.  
Metka Jug, univ.dipl.inž.kraj.arh.  
Tomaž Kmet, univ.dipl.inž.arh.  
Manca Jug, univ.dipl.inž.arh.  
Tjaša Petelin Bačar, spec. za posl.

**UL, FGG, PTI:**  
mag. Simon Detellbach, univ.dipl.inž.grad.  
mag. Robert Rijavec, univ.dipl.inž.grad.  
dr. Darja Šemrov, univ. dipl. inž. grad.  
doc. dr. Peter Lipar, univ.dipl.inž.grad.

**CEPP:**  
Milena Marega, univ.dipl.inž.arh.

Avtorji fotografij:  
**Klemen Razinger, LOCUS d. o. o.**

Jezikovni pregled in lektura:  
**Lara Brankovič**

Oblikovanje in postavitve:  
**Grafično oblikovanje, Boštjan Komel, s. p.**

Tisk:  
**Grafika Soča d. o. o., Nova Gorica**

Naklada:  
200 izvodov

Nova Gorica, april 2017



Občina  
Trbovlje



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST