

# NA POTI V ZELENO

ZAGORJE OB SAVI  
S SODOBNIM  
PROMETNIM IN  
MOBILNOSTNIM  
SISTEMOM



# Celostna prometna strategija občine Zagorje ob Savi

## **CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ZAGORJE OB SAVI:**

/Elektronska izdaja/

URL [e-pub]:<http://fl.um.si/knjiznica/sl/digitalna-knjiznica/>

Prva elektronska izdaja

### **Avtorji**

Darja Topolšek, Marjan Sternad, Uroš Kramar, Matjaž Knez, Karel Šrot,  
Bojan Rosi, Tina Cvahte Ojsteršek

### **Naročnik**

Občina Zagorje ob Savi, Cesta 9. avgusta 5, 1410 Zagorje ob Savi

### **Oblikovanje**

Karel Šrot

### **Avtorji fotografij:**

Arhiv Občine Zagorje ob Savi;  
Laboratorij za trajnostno mobilnost in transport,  
Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru; Karel Šrot

**Lektura:** mag. Margit Berlič Ferlinc, prof. ang. in slo.

**Založnik:** Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko, Mariborska cesta 7, 3000 Celje

### **Tisk...**

**Naklada:** 200 izvodov

Prva izdaja

**Kraj in datum:** Celje, april 2017

**Naziv projekta:** CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ZAGORJE OB SAVI

**Akronim projekta:** CPS OZOS

Projekt je nastal v okviru javnega razpisa s strani naročnika, ki je bil objavljen na Portalu javnih naročil RS z dne 15. 3. 2016, številka NMV1577/2016

»Operacijo delno financira Evropska unija, in sicer iz Kohezijskega sklada. Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostna os Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«.

To delo je objavljeno pod licenco Creative Commons:

”Priznanje avtorstva – Nekomercialno – Deljenje pod enakimi pogoji (verzija 4.0)”.

Besedilo licence je na voljo na spletnem naslovu <https://www.creativecommons.org>

ali na Inštitutu za intelektualno lastnino, Ljubljana.

CIP-Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

## KAZALO

NA POTI V ZELENO .....	5
POMEN CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE .....	8
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI IN PROMETA .....	15
KLJUČNI PROMETNI IZZIVI V OBČINI .....	20
KLJUČNE PRILOŽNOSTI NA PODROČJU PROMETA V OBČINI .....	27
VIZIJA OBČINE 2030 – NA POTI V ZELENO .....	30
7 STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI .....	32
PRVI STEBER – VARNO PEŠAČENJE .....	32
DRUGI STEBER – DOSTOPEN IN KAKOVOSTEN JAVNI POTNIŠKI PROMET .....	34
TRETJI STEBER – PRIVLAČNO KOLESARJENJE .....	37
ČETRTI STEBER – TRAJNOSTEN MOTORIZIRAN CESTNI PROMET .....	40
PETI STEBER – UREJEN MIRUJOČI PROMET .....	43
ŠESTI STEBER – UPRAVLJANJE Z MOBILNOSTJO IN TRAJNOSTNO CELOSTNO NAČRTOVANJE .....	45
SEDMI STEBER – REGIJSKO POVEZOVANJE .....	47
LITERATURA .....	50



# NA POTI V ZELENO

ZAGORJE OB SAVI  
S SODOBNIM  
PROMETNIM IN  
MOBILNOSTNIM  
SISTEMOM

Če načrtuješ za avtomobile in promet,  
dobiš avtomobile in promet.

Če načrtuješ za ljudi in javni prostor,  
dobiš ljudi in javni prostor.

*Fred Kent, Project for Public Spaces*

**V** občini Zagorje ob Savi želimo nadaljevati po poti trajnostne mobilnosti, kar pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse ob minimizaciji neželenih stranskih učinkov prometa. Upravljanje mobilnosti stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov in povečevanju trajnostnih oblik transporta, kot so javni transport, kolesarjenje in hoja [Taniguchi & Fujii, 2007, str. 38]. Z izvajanjem Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi bo razvito okolje prijazno ljudem, okolje bo čisto, zeleno in varno ter bo spodbujalo podjetništvo in gospodarstvo. Vse to bo doseženo ob zmanjšanju osebnega motornega prometa in tovornega prometa. Občina Zagorje ob Savi bo tako postala trajnostno naravnana občina, ki bo sledila sodobnim načinom prometa in spodbujala hojo, kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa ob zmanjševanju števila motoriziranih vozil. Občina bo prav tako podpirala uvedbo sodobnih tehnologij na področju prometa in sledila cilju »Zagorje, pametno mesto« [predvsem na področju mobilnosti].

Prometno načrtovanje ne bo več tradicionalno in usmerjeno v infrastrukturo za avtomobile, ampak bo postalo celovito in trajnostno načrtovanje za ljudi [ne za avtomobile].

Če želimo delovati v smeri varstva okolja in podnebja, moramo začeti z delom tudi na področju prometa. Le-ta poleg pozitivnih učinkov povzroča tudi negativne učinke, ki močno vplivajo tudi na kakovost bivanja v občini Zagorje ob Savi. Promet v občini Zagorje ob Savi je namreč pomembnejši vir hrupa in onesnaževanja zraka, obenem pa je tudi vse večji porabnik prostora zaradi širjenja prometnic in urejanja parkirišč. Trend, ki se pojavlja v svetu in tudi v naši občini, zasleduje trajnostno mobilnost, kar pomeni boljšo dostopnost, boljši javni potniški promet, manj avtomobilov v urbanih središčih, povečanje varnosti otrok, pešcev ter kolesarjev v prometu. Da bo to doseženo, morajo vsi prebivalci občine stremeti v smeri vizije »Na poti v zeleno«.



*Vse več javnih površin, ki večajo kakovost bivanja v urbanih središčih in niso namenjene avtomobilom/parkiranju*



*Primer ureditve javne površine, vsečne ljudem in brez motornih vozil*

*Privlačna pot za pešce skozi park ob eni izmed zelo obremenjenih cest*



# POMEN CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Glavni cilj celostne prometne strategije je izboljšati dostopnost in zagotavljanje visoke kakovosti trajnostne mobilnosti ter prometa v širšem konceptu. Načrt za trajnostno mobilnost spodbuja uravnotežen razvoj vseh prevoznih sredstev, hkrati pa spodbuja premik k bolj trajnostnim načinom prevoza.

Občina Zagorje ob Savi deluje in bo delovala v smeri trajnostnega razvoja, kar pomeni »razvoj, ki zadovoljuje potrebe sedanjosti, ne da bi ogrozil možnosti prihodnjih generacij, da zadovoljijo svoje potrebe« (World Commission on Environment and Development [WCED], 1987). Tako je cilj Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi ustvariti trajnostni prometni sistem, ki bo zagotavljal dostopnost do delovnih mest in storitev za vse, izboljšanje varnosti in varovanja, zmanjšanje onesnaževanja, emisij toplogrednih plinov in pora-

be energije, povečanje splošne in stroškovne

učinkovitosti za transport oseb in blaga ter izboljšanje privlačnosti in kakovosti okolja [ELTIS, 2014, januar]. Prometno načrtovanje ne bo več tradicionalno in usmerjeno v infrastrukturo za avtomobile, ampak bo postalo celovito in trajnostno načrtovanje za ljudi (ne za avtomobile).

Občina Zagorje ob Savi je v letu 2016 pričela z izdelavo Celostne prometne strategije, katere cilj je priprava strateškega dokumenta. Ta dokument temelji na celostnem pristopu k prometu in mobilnosti ter pojasnjuje, kako ustvariti bolj okoljsko, gospodarsko in družbeno trajnostna mesta in občine. Načrti za trajnostno mobilnost morajo biti vodilo prihodnjega načrtovanja prometa. Celostna prometna strategija Občine Zagorje ob Savi temelji na vključevanju širokega kroga deležnikov [občinskih odločevalcev, uradnikov ter strokovnjakov, prav tako pa tudi prebivalcev občine]. V okviru strategije v občini Zagorje ob Savi se je potrebno

zavedati omejitev z vidika velikosti njenih urbanih središč in hribovitega območja. Ta dokument je nastal na osnovi izvedenih aktivnosti, ki sledijo osnovnemu cilju izboljšanja kakovosti življenja v občini in zajemajo med drugim analizo stanja, zastavljanje vizije prometnega sistema v občini, strateških ciljev in stebrov trajnostne mobilnosti, ki združujejo posamezne trajnostno naravnane ukrepe. Vsi ti elementi so osnova pripravljenemu akcijskemu načrtu, ki za obdobje od maja 2017 do maja 2022 natančno opredeljuje ukrepe, ki bodo izboljšali kakovost bivanja v občini na osnovi izboljšane prometnega sistema.

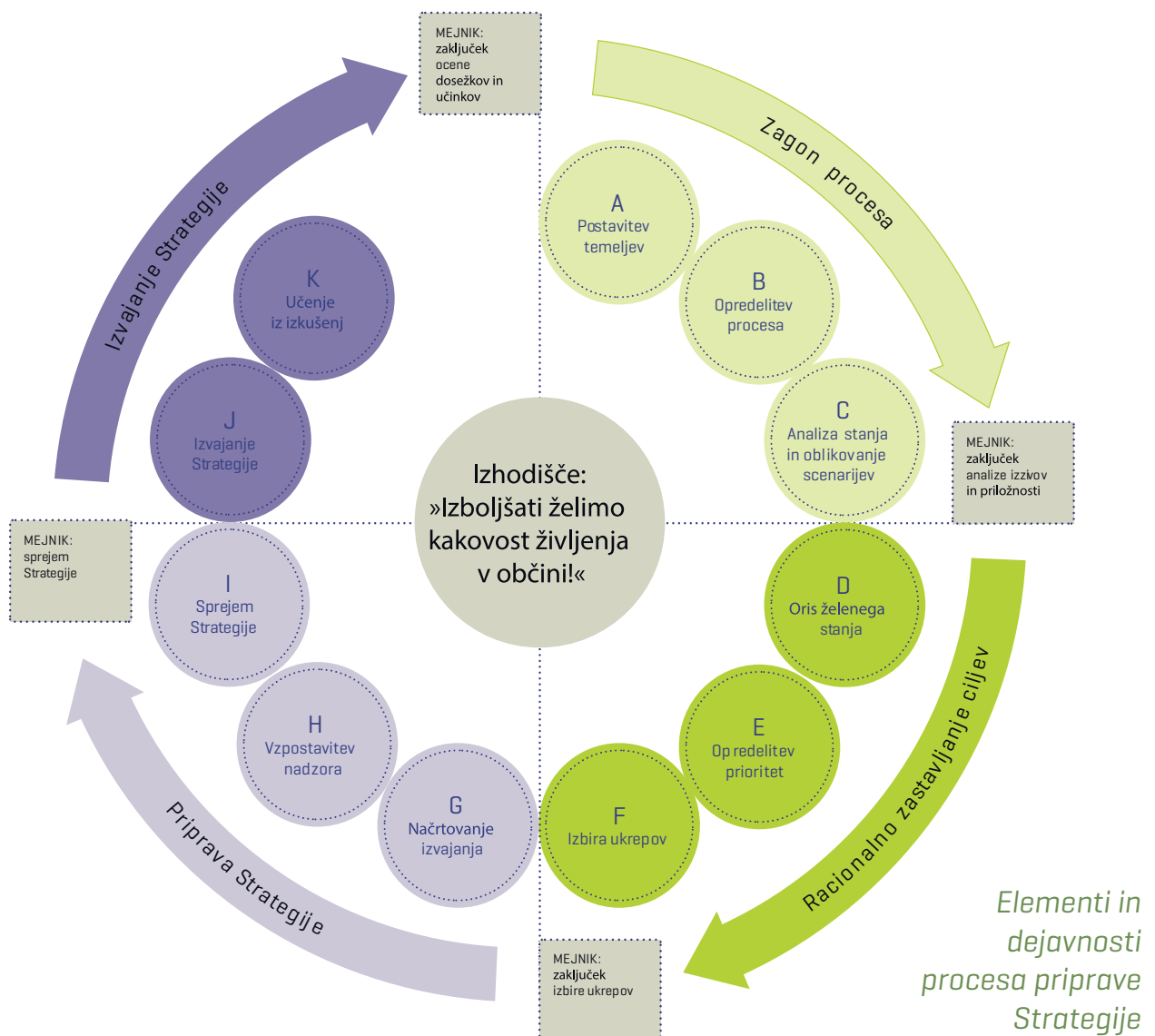






elostna prometna strategija Občine Zagorje ob Savi je nastajala v skladu s Smernicami za pripravo celostne prometne strategije [Urbanistični inštitut RS, 2012] na določilih projektne naloge [del javnega razpisa, ki je bil objavljen na Portalu javnih naročil RS z dne 15. 3. 2016, številka NMV1577/2016] ter na osnovi upoštevanja minimalnih standardov in aktivnosti.

Celoten proces priprave Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi je zajemal tri glavne faze, in sicer zagon procesa, racionalno zastavljanje ciljev in pripravo strategije. Zagon procesa je vključeval tri glavne aktivnosti, in sicer: postavitve temeljev, opredelitev procesa ter analizo stanja in oblikovanje scenarijev. Faza zagon procesa se je pričela s podpisom pogodbe med naročnikom in izvajalcem 19. maja 2016, zaključila pa se je 19. septembra 2016. Faza racionalnega zastavljanja ciljev, ki se je nadaljevala po zaključku faze zagona procesa, se je končala 19. januarja 2017. Zajemala je oris želenega stanja, opredelitev prioritete in izbiro ukrepov. Zadnja faza, ki je vključena v ta dokument, pa je bila priprava strategije, ki je zajemala tri aktivnosti: načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora in sprejem strategije na Občinskem svetu Občine Zagorje ob Savi. S to fazo se sama Celostna prometna strategija ne zaključuje, saj sledi še redno preverjanje izvajanja strategije.



4

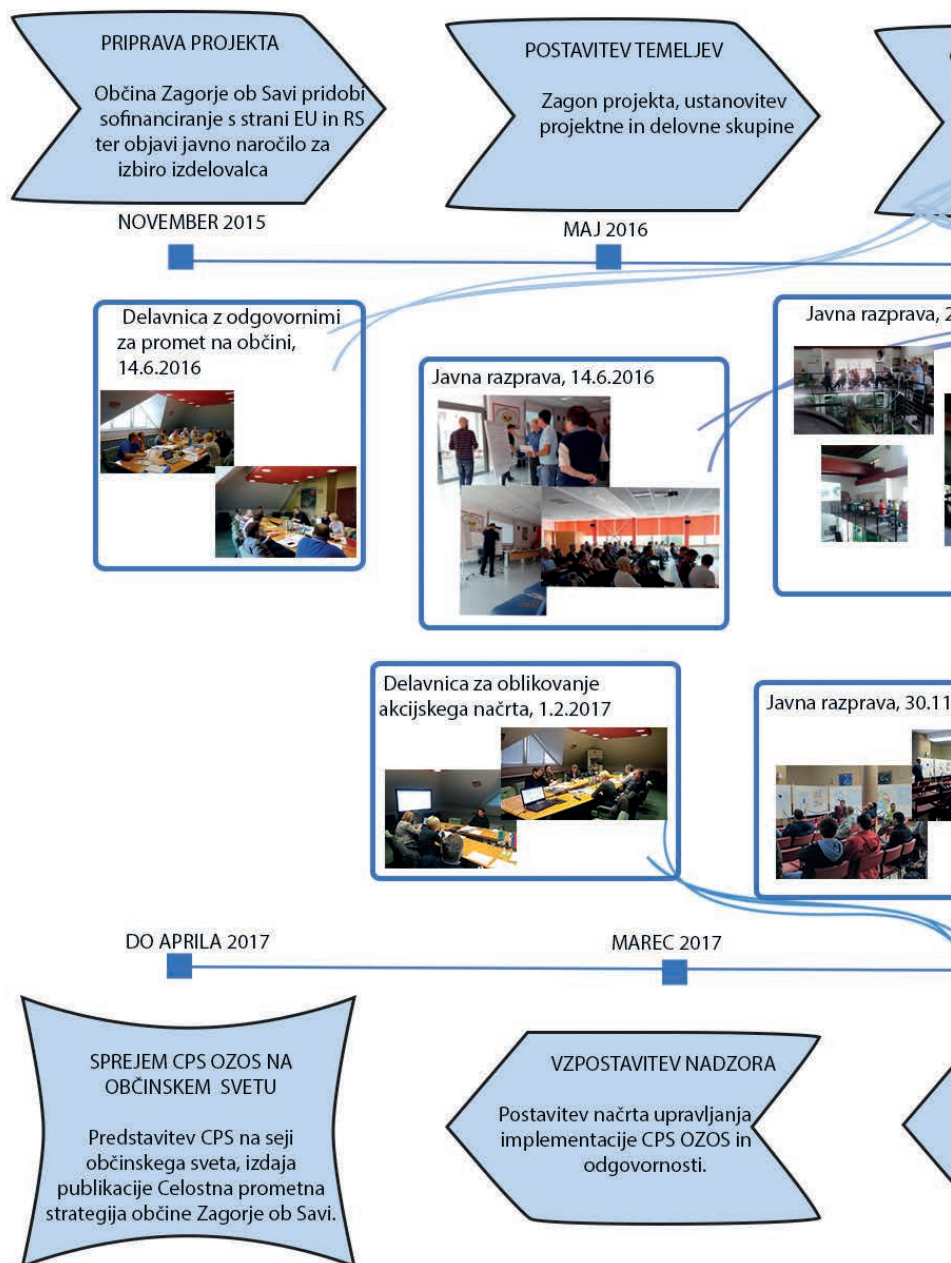
a oblikovanje trajnostne mobilnosti je treba upoštevati več različnih pristopov in načel, med katera uvrščamo tudi transparentnost in vključevanje javnosti. Trajnosten pristop zahteva jasno definiran in pregleden proces načrtovanja, enakopravne možnosti deležnikov za informiranje in sodelovanje v postopku odločanja ter dobro komunikacijo med strokovnjaki in javnostjo. Proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikuje veliko elementov, med katerimi je pomemben tudi participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa. Koristi vključevanja javnosti se potem kažejo tudi v odločitvah, ki jih podpira javnost. Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«. Vključevanje javnosti je bilo izvedeno na več načinov: javne razprave z občani in drugo zainteresirano javnostjo, ankete z nagradami, intervjuji, medijska sporočila ter zloženka, ki je bila poslana v vsa gospodinjstva v občini.

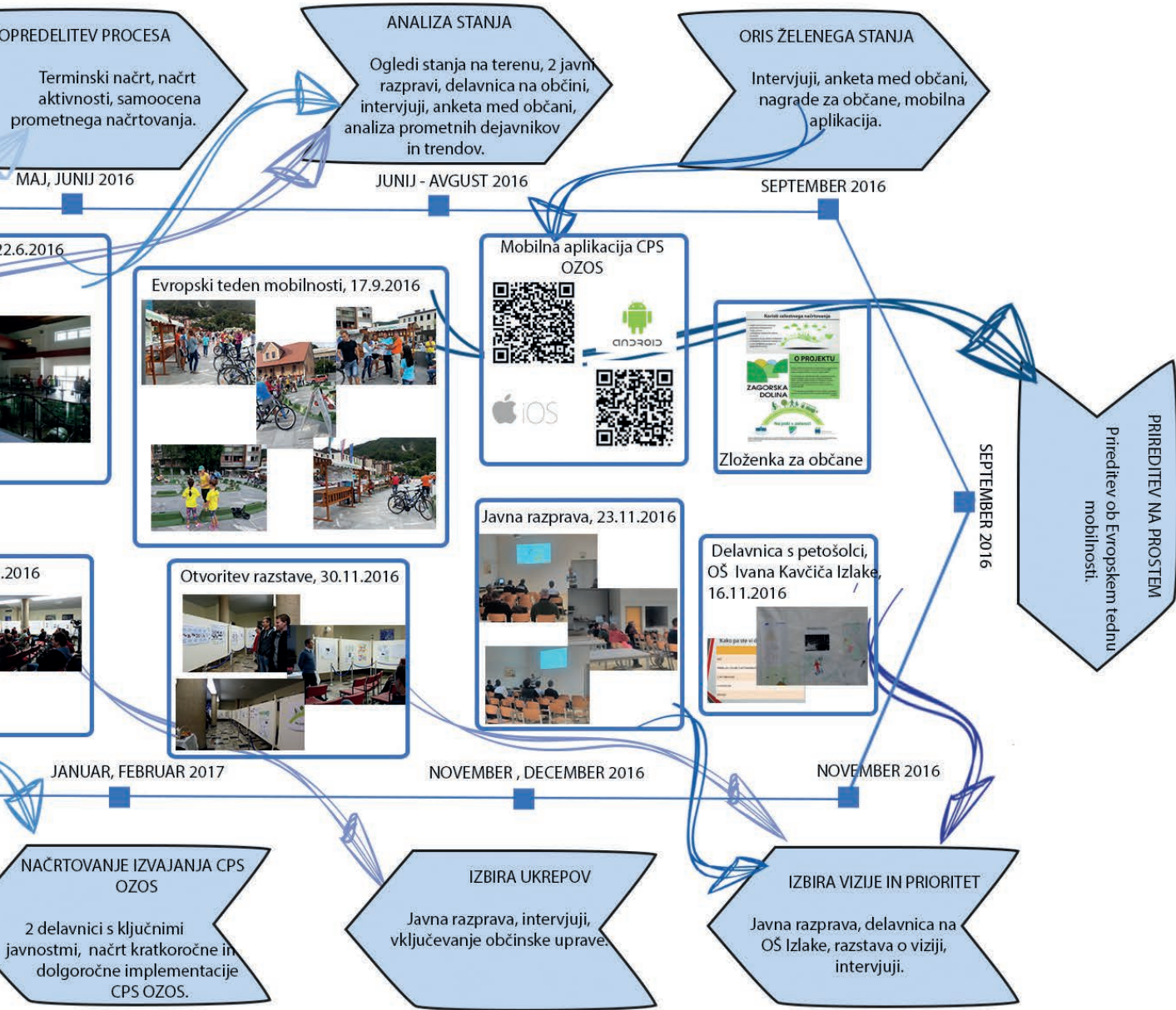


# ČASOVNI OKVIR STRATEGIJE

Celostna prometna strategija Občine Zagorje ob Savi je nastajala v letih 2016 in 2017, proces priprave pa se je, po predhodni seznanitvi in usklajevanju, zaključil s sprejemom strategije na Občinskem svetu Občine Zagorje ob Savi (na 17. redni seji, 10. aprila 2017).

Izhodišče tega dokumenta predstavlja dolgoročna vizija do leta 2030, ki vključuje zahteve vseh deležniških skupin, je jasna, uresničljiva ter dovolj konkretna, da jasno prikazuje želeno prihodnost trajnostne mobilnosti v občini. Sami ukrepi v strategiji pa so opredeljeni srednjeročno (do maja 2022) in tako predstavlja pomemben del proračunskih načrtov za petletno obdobje. Po sprejetju strategije na Občinskem svetu Občine Zagorje ob Savi in začetku njenega izvajanja sledi še poročanje o napredku, ki vsebuje spremljanje in vrednotenje kazalnikov mobilnosti ter doseganje zastavljenih ciljnih vrednosti.

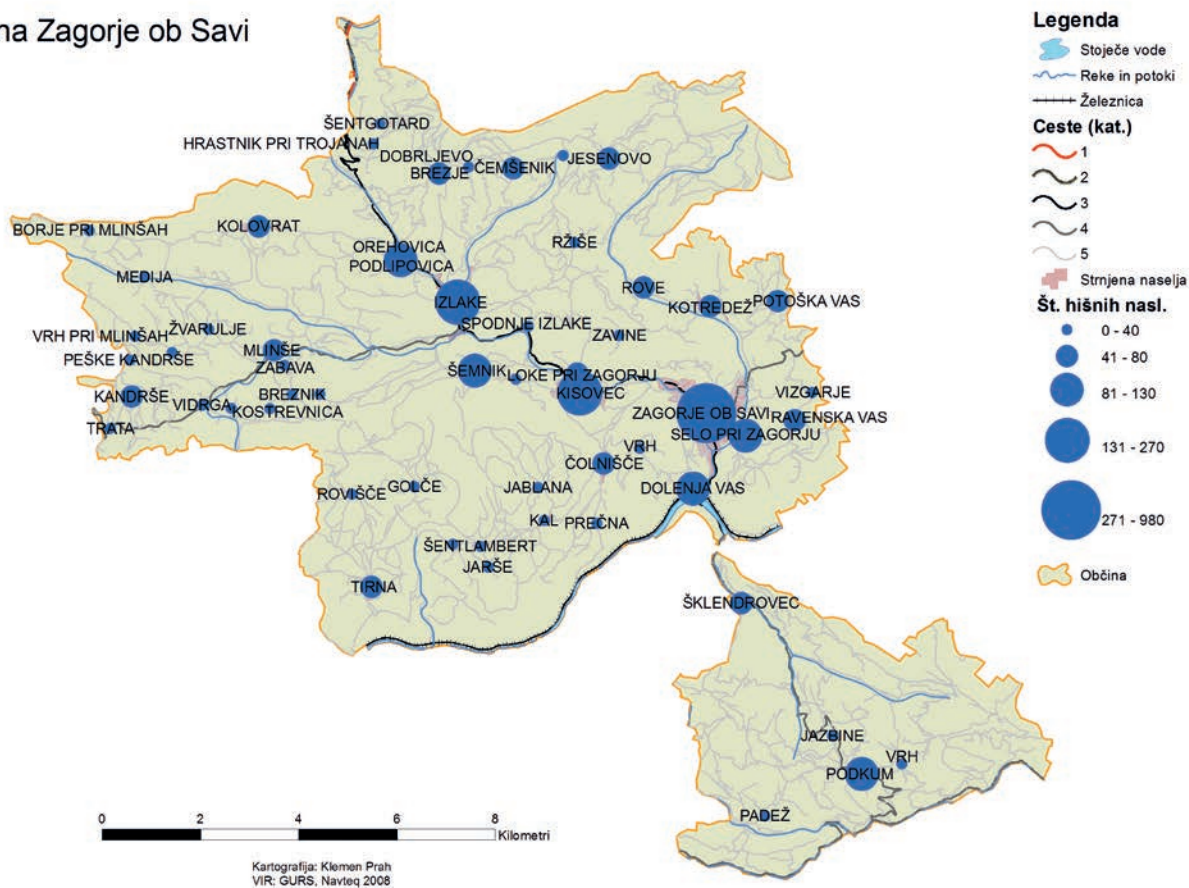




# GEOGRAFSKI OBSEG STRATEGIJE

Celostna prometna strategija Občine Zagorje ob Savi se osredotoča na celotno območje občine, ukrepi, vezani na mestna območja, pa se skladno z usmeritvami Občinskega prostorskega načrta osredotočajo na mesto Zagorje ob Savi in urbani središči Kisovca in Izlake. Zaradi prometne povezanosti občine Zagorje ob Savi s soslednjimi občinami so bile v pripravo strategije vključene tudi soslednje občine. Potreba po tovrstnem regijskem sodelovanju izhaja tudi iz analize stanja, katere izsledki so tudi zaznani generatorji prometa iz soslednjih občin in tranzitni promet skozi občino Zagorje ob Savi.

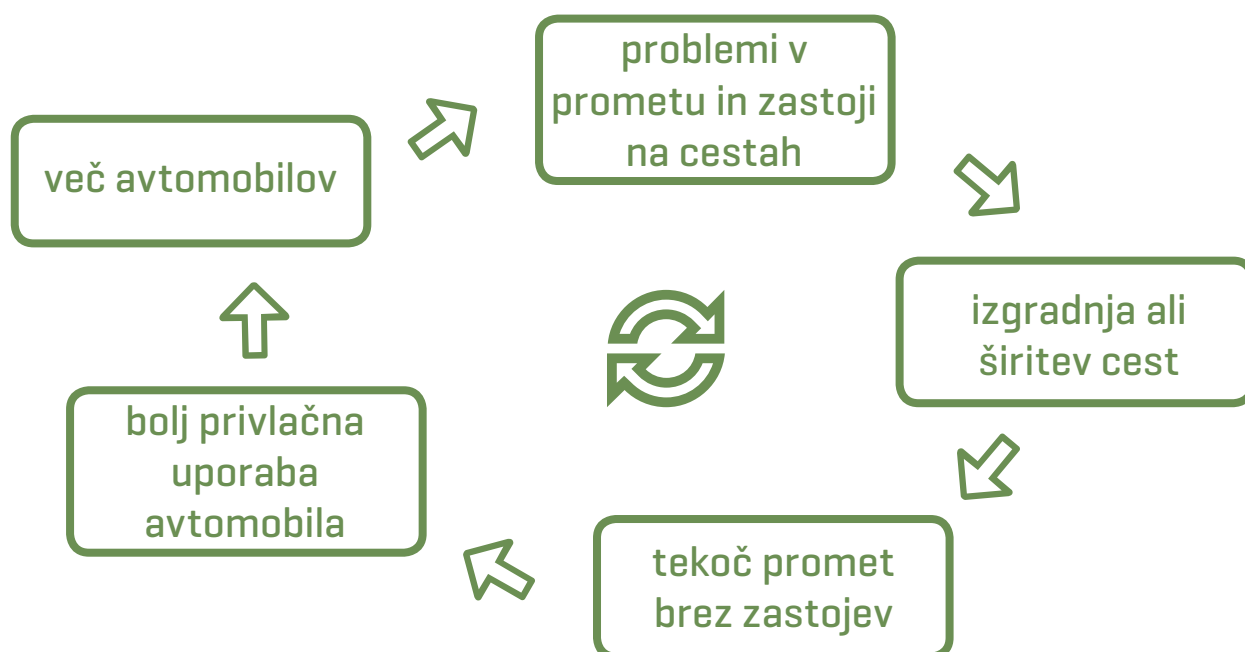
Občina Zagorje ob Savi



# TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI IN PROMETA

Tradicionalno načrtovanje prometa je torej reševalo prometne probleme z izgradnjo novih infrastrukturnih elementov (cest, parkirišč, križišč ...), kar je povzročilo začaran krog, ki povečuje rabo osebnih avtomobilov.

V nasprotju s tradicionalnimi pristopi načrtovanja prometa, kjer so v ospredju infrastrukturni ukrepi, je nov koncept načrtovanja usmerjen k vključevanju državljanov in zainteresiranih strani, usklajevanju politik med sektorji (promet, raba zemljišč, okolje, gospodarski razvoj, socialna politika, zdravje, varnost, energija itd.), med različnimi ravni oblasti in sosednjimi občinami. Celostna prometna strategija je strateški načrt, ki temelji na obstoječih praksah načrtovanja in ustrezno upošteva povezovanje, sodelovanje in načela vrednotenja s ciljem zadovoljitve potreb po mobilnosti ljudi (tako danes kot jutri) za boljšo kakovost življenja v mestih in njihovi okolici.



## Razlike med tradicionalnim pristopom načrtovanja prometa in celostnim načrtovanjem prometa prikazuje spodnja tabela.

*Ključne značilnosti celostnega načrtovanja prometa*

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje





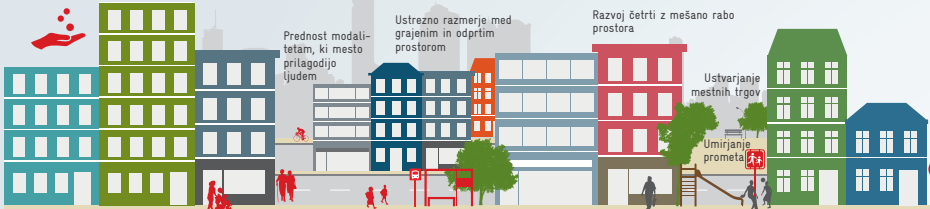
## Celostno načrtovanje prometa ima številne koristi, predvsem pa je smiselno izpostaviti sledeče [ELTIS, 2014, januar]:

- Boljša kakovost bivanja. Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov itd.
- Pozitivni učinki na okolje in zdravje. Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in pri naša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.
- Izboljšani mobilnost in dostopnost. Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.
- Izboljšana podoba občine. Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.
- Odločitve, ki jih podpira javnost. Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.
- Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti. Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.
- Denarni prihranki in kreiranje gospodarske koristi. Mobilnost je pomemben spodbujevalnik lokalnega gospodarstva. Bolj zdravo okolje in manj zastojev občutno pomaga zmanjšati stroške za lokalno skupnost in pritegne nova podjetja.
- Priprava boljših načrtov. Načrtovalci, še posebej ko gre za tradicionalno usmerjenost na razvoj infrastrukture, lahko [če prejemajo hitre povratne odzive] bolje razumejo potrebe po mobilnosti različnih skupin.
- Izkoriščanje sinergije, povečanje pomena. Težave urbane mobilnosti pogosto presegajo upravne meje, se nanašajo na več področij politike ali pa so povezane s številnimi službami in institucijami. Trajnostno načrtovanje mobilnosti v mestih išče rešitve za "funkcionalno mesto" s svojimi povezavami z okoliškimi območji ter na nacionalnem in evropskem transportnem omrežju.
- Na poti k novi kulturi mobilnosti. Kot kažejo primeri mnogih mest, je rezultat kontinuiranega trajnostnega načrtovanja mobilnosti v mestih skupna vizija nove kulture mobilnosti: vizija, ki je dogovorjena s strani glavnih političnih skupin in skupnih institucij ter državljanov urbane družbe.

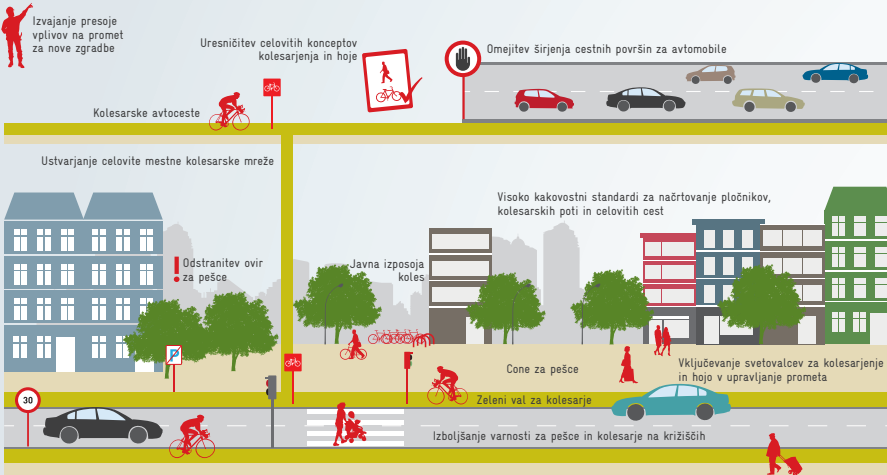


# 10 NAČEL TRAJNOSTNEGA

Podpiranje projektov, ki ustvarjajo cenovno dostopna stanovanja v mestnih središčih



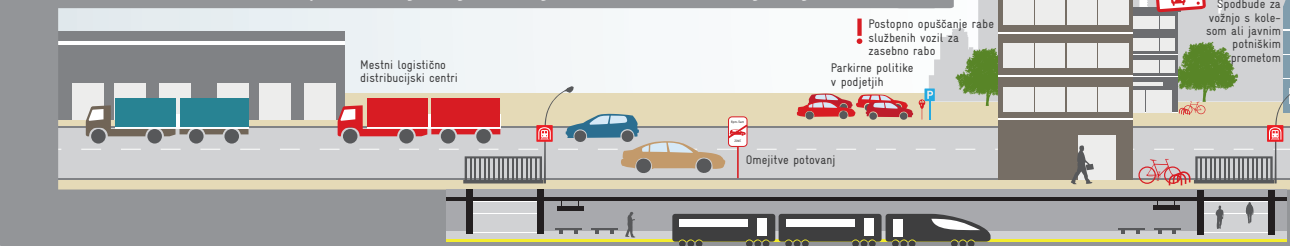
## Načrtovanje mest z gosto poselitvijo po meri človeka



## Razvoj mest, primernih za javni potniški promet



## Spodbujanje hoje in kolesarjenja



## Upravljanje parkiranja



## Komuniciranje rešitev

»Mesto ni civilizirano takrat, ko ima dovolj avtocest, temveč takrat, ko se lahko otrok na triciklu varno in neovirano vozi po celotnem mestu.« (Enrique Penalosa)

Učinkovit prometni sistem je eden izmed dejavnikov, zaradi katerih so mesta območja konkurenčna. Omogoča dostop do delovnih mest, izobrazbe in zdravstvenih storitev. Vendar pa v številnih mestih ljudje trpijo zaradi zdravstvenih težav, povezanih z izpušnimi plini in hrupom, prometni zastoji pomenijo izgube časa, kar povzroča tudi velike finančne izgube za gospodarstvo. Mestni prevoz, ki temelji na osebnih avtomobilih,

je odvisen od fosilnih goriv in porablja ogromne količine energije ter znatno prispeva k emisijam toplotnih plinov. Prometne nesreče terjajo svoj davek posebej pri ranljivih skupinah, kot so pešci in kolesarji. Ne nazadnje so tudi revnejši sloji mestnih prebivalcev izključeni iz varnih in učinkovitih prevoznih storitev – ne morejo si privoščiti osebnega avtomobila, torej se morajo zanesti na pomanjkljive storitve javnega potniškega prometa in slabe možnosti za pešce in kolesarje.

Naš pristop k mobilnosti v mestih je mogoče opisati v nekaj kratkih besedah: premi-

kamo ljudi, ne avtomobilov. Cilj je spodbujati tiste načine prevoza, ki so trajnostni z okoljskega, družbenega in gospodarskega vidika: javni potniški promet, hojo in kolesarjenje. Žalo preko projektov podpiramo partnerske države in mesta pri oblikovanju učinkovitih politik za trajnostno mobilnost v mestih in pri izvajanju konkretnih ukrepov, kot so sistemi hitrih avtobusnih povezav, kolesarskih omrežij ali upravljanja s povpraševanjem. Prek dopolnjevanja lokalnih projektov v partnerskih državah deluje projekt Trajnostni mestni promet (Sustainable Urban Transport Project, SUTP), ki ga podpira GIZ v imenu federalnega Ministrstva za ekonomsko sodelovanje Republike

Nemčije. Mestni p...  
www.sutp...  
Ta info...  
rimi lah...  
Kontakt:

# MESTNEGA PROMETA

Ustvarjanje visoke gostote stanovanjskih površin blizu postaj javnega potniškega prometa

Zagotavljanje pisarniških prostorov blizu postaj javnega potniškega prometa

Zagotavljanje prometnih informacij (zastoji, parkiranje)

Uveljavljanje prometnih predpisov

Zmanjšanje omejitve hitrosti v naseljih na 30 km/h ali manj

**Optimizacija cestnega omrežja in njegove uporabe**

Višja vrednost zemljišč zaradi boljše dostopnosti z javnim potniškim prometom

Izboljšanje poveztivosti znotraj mesta in zmanjšanje obvozov

Izboljšanje kritičnih križišč z vidika pešcev, kolesarjev in javnega potniškega prometa

Lociranje četrti z nižjo gostoto poselitve na obrobje in zagotavljanje dobrih kolesarskih povezav v središče mesta

Zagotavljanje visoke kakovosti storitev v javnem potniškem prometu na podlagi kazalnikov uspešnosti

Enostavno in pravično zaračunavanje voznin

Vzpostavitev združenj ponudnikov javnih prevozov za integracijo voznih redov, voznin in vozovnic

Uporabnikom prijazne taksi storitve

**promet**

Uvajanje izboljšav javnega potniškega prometa

Visoko zmogljivo omrežje javnega potniškega prometa, ki temelji na hitrih avtobusnih povezavah in železnici

Vključevanje souporabe avtomobila v sisteme javnega potniškega prometa

Udobni objekti za prestopanje

Share

POPRAVILNO VOZIL

Inspekcijski nadzor in vzdrževanje

Odstranjevanje in razrez odsluženih vozil

POPRAVILNO AVTOMOBILOV

Okoljske cone

Zmanjšanje dajatev za okolju prijazna vozila

CO<sub>2</sub>

Primerna obdavčitev goriva

Infrastruktura za čista goriva

Spodbujanje čistih goriv

BENCINSKE ČRPALKE

Zelena javna naročila za vozila

**Uvajanje rabe vozil**

Spodbujanje čistih vozil

Kvantificiranje emisij

Spremljanje izvajanja in učinkovitosti ukrepov

Vzpostavitev organov, ki so odgovorni za trajnostno mestno mobilnost

- Integriran organ za urbanizem in načrtovanje prometa
- Zveza javnih prevoznikov
- Spodbujanje državljanov, da ustanovijo nevladne organizacije s področja trajnosti
- Združenja potrošnikov

Integriranje prometa v akcijske načrte za premostitev podnebnih sprememb

Razvoj, izvajanje in komuniciranje celovitih strategij za trajnostno mobilnost v mestih

Vključevanje deležnikov in interesnih skupin za ocenjevanje in razpravo o ukrepih

**Celovito reševanje izzivov mobilnosti**

V sklopu projekta se pripravljajo zbirke rešitev in dobrih praks za trajnostni promet v seriji različnih publikacij. Dokumenti so dosegljivi na spletni strani [giz.de](http://giz.de).

Analitika prikazuje izbrane trajnostne mestne prometne politike in ukrepe, s katerimi vsako mesto postane boljši kraj za življenje.

transport@giz.de

Univerza v Mariboru  
Fakulteta za logistiko

Implemented by **giz** Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

**german cooperation**  
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

# KLJUČNI PROMETNI IZZIVI V OBČINI

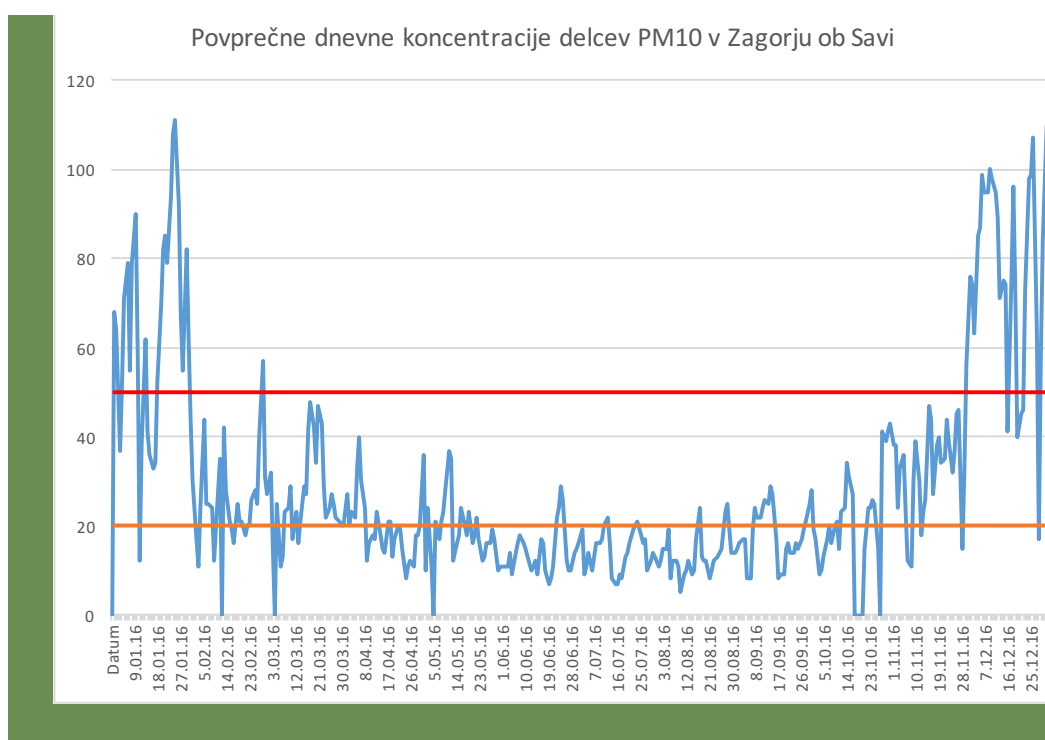
Ključni izzivi na področju prometa v občini Zagorje ob Savi so bili določeni na osnovi pregleda in analize ključnih dokumentov, postopkov in politik ter na osnovi dejanskih ogledov stanja v občini.

## Kakovost življenja – onesnaženost zraka

Na onesnaževanje okolja vplivajo številni dejavniki. Med pomembnimi dejavniki je tudi promet, za katerega je dokazano, da je eden največjih onesnaževalcev zraka in tudi vir emisij prašnih delcev. Regija Hrastnika, Trbovelj in Zagorja ob Savi je v slovenskem okolju med območji z največjo obremenjenostjo s prašnimi delci PM10, kar se kaže tudi v večkratnih stalnih prekoračitvah povprečnih urnih,

dnevni in mesečni koncentracij mejnih vrednosti delcev PM10 v zraku. ARSO predpisuje dnevno mejno vrednost koncentracije delcev PM10 na  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , v koledarskem letu je dovoljenih 35 preseganj mejne vrednosti. Po podatkih ARSO (ARSO, 2016) je bilo v letu 2016 največ prekoračitev izmerjenih prav na merilnem mestu v Zagorju ob Savi. Prekoračitve delcev so predvsem v zimskih mesecih.

Vir:  
Prirejeno po ARSO  
(2016)



### Komentar:

Predpisana dnevna mejna vrednost koncentracije delcev PM10 je  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  [Vlada Republike Slovenije]. World Health Organization (WHO) priporoča, da ta vrednost naj ne presega  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .



## bremenjenost cest – tranzit skozi občino

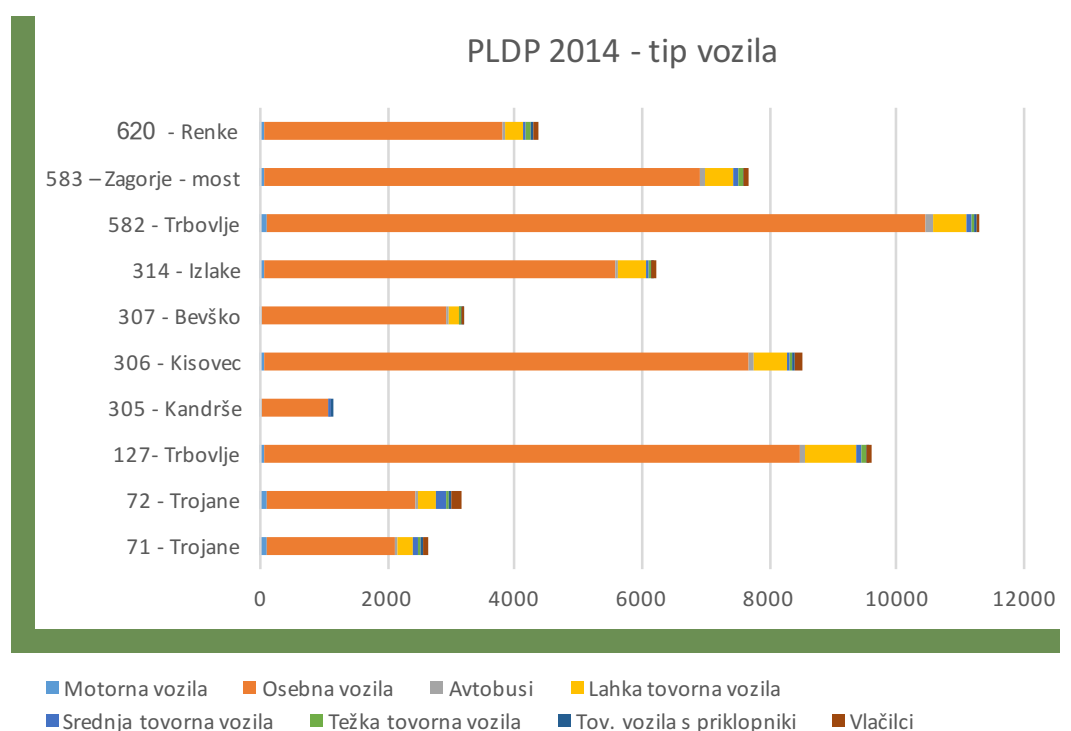
Zaradi intenzivne uporabe infrastrukture je transportni sektor pomemben del gospodarstva in skupno orodje za razvoj. To še toliko bolj velja v globalnem gospodarstvu, kjer so gospodarske priložnosti vse bolj povezane z mobilnostjo ljudi, blaga in informacij. Občina Zagorje ob Savi s svojo geostrateško lego predstavlja pomembno tranzitno cestno povezavo Zasavja z avtocestnim sistemom Slovenije, kar izrazito povečuje problematiko vpliva tranzitnega prometa na mesto, urbana središča in celotno občino. Izpostavljen je problem neprimernosti državnih cest skozi mesto in urbana središča, saj razvoj teh cest ni primerno sledil trendu naraščajočega prometa zaradi dostopanja do avtocestnega križa. Prometna obremenitev skozi občino se je v trenutku odprtja AC priključka na Trojanah hipno in močno povečala, državne ceste pa se skladno s tem pričakovanim dejstvom niso prilagodile, kar povzroča mnogo negativnih vplivov prometa.

Število vozil vsakoletno raste, posledično povprečne dnevne obremenitve državnih cest v

občini ostajajo vsaj na enaki ravni, nekatere pa se celo višajo. Dinamična simulacija PLDP za prihodnja leta v občini Zagorje ob Savi ob predpostavki nadaljevanja obstoječega stanja kaže na pričakovano letno povišanje PLDP za skoraj 2,2 %.

Povečan promet v občini Zagorje ob Savi je posledica močno povečanega prometa zaradi priključka na avtocesto na Trojanah. Velik izziv v občini predstavlja tranzitni cestni promet, kar je dodatno potencirano zaradi omejevanja tovornega prometa v smeri Litije.

Povprečni letni dnevni promet (PLDP) za posamezne odseke državnih cest prikazuje, koliko vozil se v povprečnem dnevu pelje na odseku. Povprečni letni dnevni promet je izračunan za obremenjenost cestnega prometnega odseka, ki pove, koliko vozil povprečno vsak dan, vse dni v tednu in vse dni v letu prevozi odsek v obe smeri. Izračuna se tako, da se celoten promet na odseku v obdobju enega leta deli s 365, kolikor je dni v letu. Količina vozil in razdelitev glede na tip vozila prikazuje spodnja slika.



Karta prometnih obremenitev širšega območja občine Zagorje ob Savi za leto 2014



Vir:  
[Prometno-informacijski center za državne ceste, b. d.]

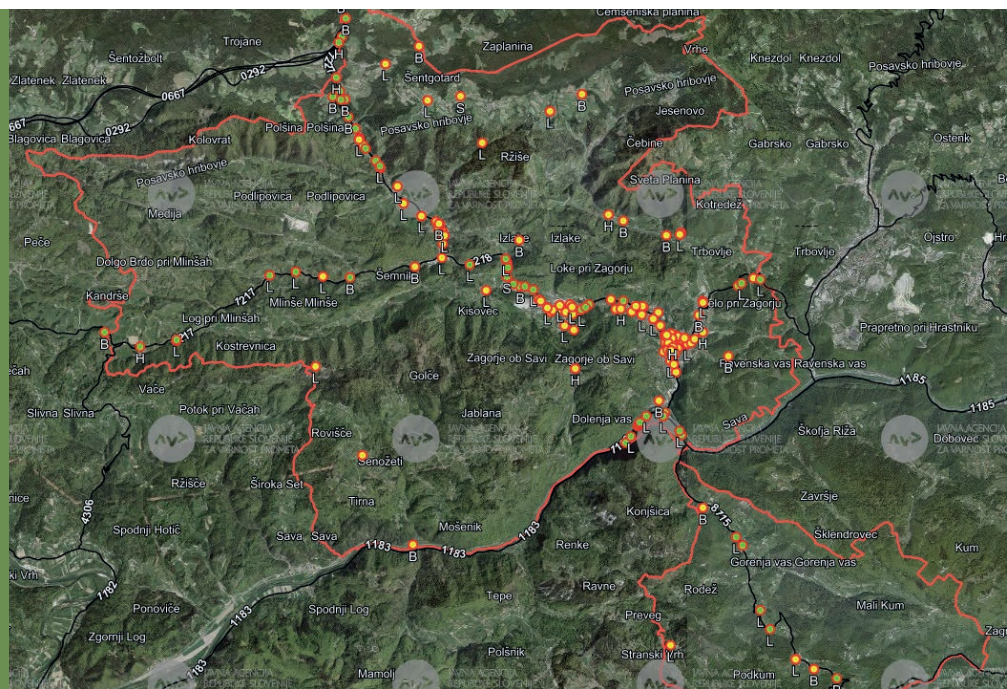
## P

### rometna varnost ali prometna nevarnost

Posledica velikega števila cestnih vozil je tudi zmanjšana prometna varnost. Prometne nesreče v cestnem prometu imajo negativen vpliv na vse ravni družbe, in sicer na posamezne žrtve prometnih nesreč in njihove družine, na njihove delodajalce in na širšo druž-

bo, prav tako pa povzročajo velike stroške. Zdravstvena oskrba, stroški, povezani z izgubljeno produktivnostjo posameznikov, in druge posledice – vse to izhaja iz prezgodnje smrti žrtve in njene kratkoročne ali dolgoročne invalidnosti.

Lokacije prometnih nesreč v občini Zagorje ob Savi od 2013 do 2015

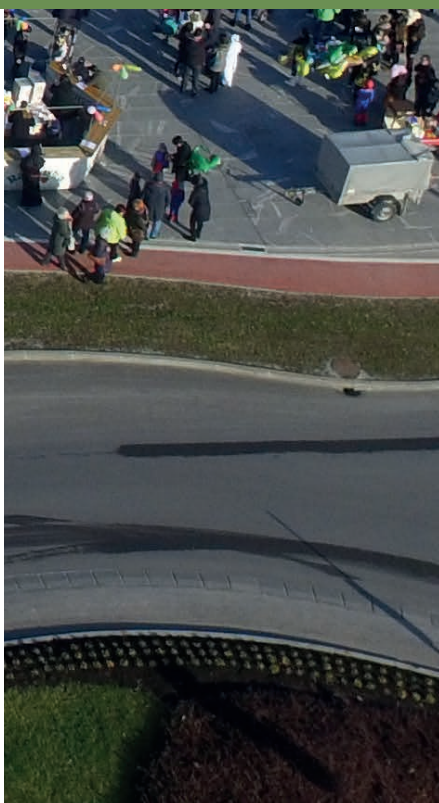


Vir:  
Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.

Legenda:  
B-BREZ POŠKODBE; H-HUDA TELESNA POŠKODBA; L-LAŽJA TELESNA POŠKODBA; S-SMRT; U-BREZ POŠKODBE



Za pripravo celostne prometne strategije občine je prometna varnost pešcev in kolesarjev zelo pomembna, saj trajnostna mobilnost v največji meri spodbuja pravo hojo in kolesarjenje. Leta 2015 je bilo v prometnih nesrečah v občini Zagorje ob Savi udeleženih 33 posameznikov, ki so predstavljali omenjeno ranljivo skupino.



## **Parkirišča – zasedena ali prosta?**

V občini Zagorje ob Savi glede parkiranja veljajo tradicionalna načela, saj občina omogoča brezplačno uporabo javnih parkirišč. Velik izziv prometno mobilnostnega sistema občine zato predstavlja urejanje mirujočega prometa, saj so parkirišča v urbanih središčih javna, hkrati pa jih za daljši čas zasedajo tudi stanovalci stanovanjskih blokov ali vozila lastnikov v tranzitu, kar pogosto povzroči slabšo dostopnost do najbolj obiskanih objektov za ostale krajanje občine, ki parkirišča rabijo le občasno. V treh največjih območjih občine (Izlake, Kisovec in Zagorje ob Savi) občina upravlja z več kot 1750 javnimi parkirnimi mesti, ki so vsa dostopna brez posebnih omejitev ali plačila. Problem parkirnih prostorov se pojavlja tudi zaradi načina gradnje stanovanjskih naselij v preteklosti, ki so se gradila brez zadostnih parkirnih prostorov za stanovalce in pričakovano rastjo motorizacije. Izzivi se pojavijo, ko želijo prebivalci ali obiskovalci svoja vozila za čas opravljanja parkirati pred pomembnimi ustanovami, kot so npr. občina, zdravstveni dom, banka, lekarna ..., saj je pred temi zgradbami na voljo malo prostih parkirnih mest, ker tam za daljši čas stalno parkirajo tudi stanovalci bližnjih zgradb. Posamezna vozila so na določenih parkirnih mestih neprekinjeno parkirana tudi po več dni skupaj, zato v daljšem obdobju onemogočajo njihovo rabo za ostale krajanje in so slabo »frekventna«.



## **Kakovost javnega potniškega prometa – povezanost oddaljenih krajev**

Uporaba avtobusnega javnega potniškega prometa v občini Zagorje ob Savi je v koničnih urah relativno dobra, izven koničnih časov pa se pripeti, da je na avtobusu le en potnik ali dva. Dober pristop k večji uporabi JPP v občini je t. i. bonitetna upokojenska vozovnica, ki je edinstven sistem, saj se vozovnica subvencionira s strani občine. Oddaljeni kraji so z vidika uporabe avtobusnega prometa do določene mere zapostavljeni, saj po teh linijah avtobusi vozijo redkeje kot na območju glavnih prometnih smeri in so v kombinaciji s šolskimi prevozi. V občini Zagorje ob Savi je prav tako pomembno železniško postajališče, na katerem pa vsotopajo/izstopajo tudi potniki sosednjih občin, ki pa v večini pridejo do železnice z avtomobili in tam daljši čas tudi parkirajo. Izstopa torej nekonkurenčen javni potniški prevoz, še posebej na ravni občine in mestnih naselij, kar kaže na veliko stopnjo odvisnosti prebivalstva od avtomobilov.



## Hoja in kolesarjenje

Čeprav je opazen premik v smeri povečanja vloge hoje in kolesarskega prometa, sta ta dva načina mobilnosti še vedno premalo izkoriščena. Kot pomemben del trajnostne mobilnosti je potrebno povečati število peš in kolesarskih površin ter poskrbeti za večjo kakovost le-teh, da bodo ljudje z boljšim občutkom varnosti hodili ali kolesarili tako za potrebe vsakodnevnih opravil kot za rekreativne potrebe. V treh večjih urbanih središčih občine Zagorje ob Savi so površine za peš promet večinoma

primerno izvedene, določena območja so opremljena tudi s klopmi. Kolesarske površine v občini Zagorje ob Savi so še vedno v t. i. fazi razvoja. Občina se veliko usmerja v gradnjo novih kolesarskih površin in gradnjo urejenih kolesarnic. Pojavlja pa se problem odkupa zemljišč za dokončanje kolesarskih stez in potreba po prekategorizaciji sedanjih cest. Površine za pešce in kolesarje v občini so torej urejene segmentirano, ponekod zelo dobro, ponekod pa jih ni, zlasti se to kaže v manjkajoči varni

kolesarski navezavi mesta z naseljem Kisovec in Izlake ter tudi znotraj njih. Še posebej težavna je nepovezanost posameznih segmentov med seboj, kar zmanjša vrednost tudi ostalim, že izgrajenim površinam za pešce in kolesarje.

V zadnjih letih (2007–2016) je bilo v Občini Zagorje ob Savi odpravljenih precej ovir za dostopnost invalidov, predvsem pri urejanju pločnikov, javnih površin in dostopa do posameznih javnih zgradb.



*Urbana naselja potrebujejo privlačnejše kolesarske površine*



## Načrtovalska praksa

Občina Zagorje ob Savi v zadnjih letih pričinja z vključevanjem trajnosti v svoje načrte, največ prostora za izboljšave pa obstaja na področju priprav, spremljanja in vrednotenja. Torej sama vpeljava nekega načela ali ukrepa ni toliko problematična, bolj problematično je zagotavljanje dolgoročne uspešnosti. Ugotoviti je tudi mogoče, da občina največ poudarka daje načrtovanju cestne infrastrukture ter ukrepom umirjanja prometa, sočasno pa se v največji možni meri posveča tudi ukrepom, povezanim z avtomobili, pešci ter kolesarjenju. Gre torej za bolj »tradi-

cionalna« področja ukrepanja, alternativnim oziroma trajnostnim področjem pa se občina trenutno ne posveča v zadostni meri. Poseben izziv predstavlja tudi celostno načrtovanje, ki predstavlja povečano in usklajeno delovanje različnih področij, kot sta na primer okoljsko področje ali urbanistično načrtovanje.



*Primer sodobnega načrtovanja privlačnih površin za pešce in kolesarje*

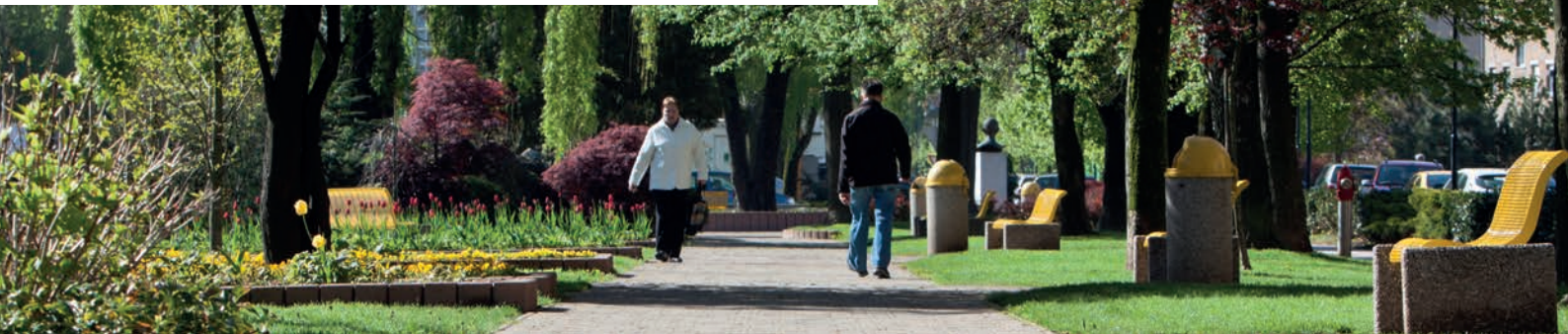


# K

## akšne so prednosti in slabosti prometnega sistema?

Osnovne demografske značilnosti kažejo na staranje prebivalstva, kar pomeni tudi večjo odvisnost starejših prebivalcev od mlajših ter povečane potrebe po mobilnosti za ranljive skupine. Ker v občini ni večjih terciarnih izobraževalnih inštitucij, se pojavljajo obsežne dnevne migracije študentov, prav tako tudi dijakov. Poleg tega so izjemno obsežne tudi delovne migracije, saj se več kot 55 % zaposlenih vsakodnevno vozi na delo izven občine Zagorje ob Savi, čeprav je v občini registriranih več kot 1000 podjetij.

Preko različnih aktivnosti izvedbe Celostne prometne strategije so bili prepoznani ključni izzivi, ki jih prednostno obravnava Celostna prometna strategija. Deležniki so tako prepoznali prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti [PSPN] razvoja prometa v OZOS, ki so prikazane v spodnji tabeli.



*PSPN analiza prometnega sistema v občini Zagorje ob Savi*

Prednosti	Slabosti
Gradnja kolesarskih in peš poti	Tovorni transport čez občino zaradi omejitev mostu čez Savo
Pripravljenost in želja občine za spremembe	Zapostavljenost oddaljenih krajev in njihova povezanost z javnim prevozom
Bližina avtoceste in železnice	Urejenost parkirnih mest
Šolski prevozi	Kolesarska infrastruktura in ozaveščenost o prednostih kolesarjenja
Dobre povezave z javnimi prevozi	Kakovost javnega prevoza (ni voznih redov, neuskklajenost)
	Cestna infrastruktura na križiščih (npr. pri Sparu)
	Dostopnost informacij o prometu
	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

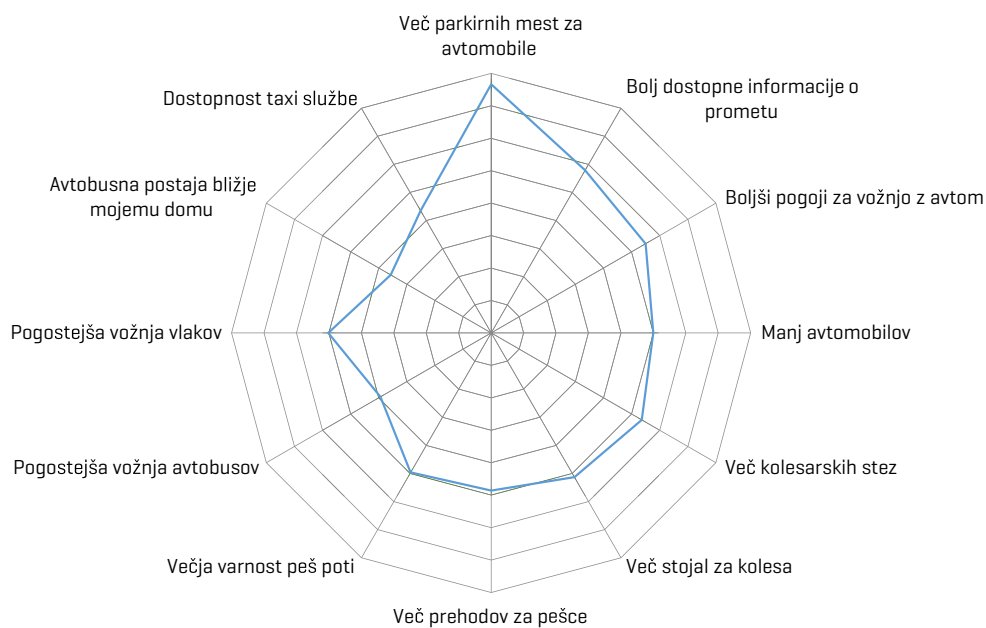
Priložnosti	Nevarnosti
Izgradnja varnih kolesarskih poti	Povečanje prometa
Urejena infrastruktura za pešce in kolesarje	Toga regulativa
Izgradnja parkirišč na robu naselij	Nepripravljenost na spremembe potovalnih navad
Ureditev parkirnega sistema	Zapostavljenost okoliških krajev
Spodbujanje javnega prevoza v podjetjih	Poslabšanje stanja na področju mirujočega prometa



### Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja

Priložnosti, ki bodo vodilo izvajanja Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi, so bile konkretizirane v sodelovanju s ključno javnostjo. Kot najpomembnejši sta bili ocenjeni postavki Več parkirnih mest za avtomobile in Več kolesarskih stez, kot najmanj pomembna pa sledeča področja: Avtobusna postaja bližje mojemu domu, Pogostejša vožnja avtobusov. Podrobneje prioriteto posameznih področij prikazuje spodnji graf.

*Prioritete, kot jih vidijo prebivalci občine*



# KLJUČNE PRILOŽNOSTI NA PODROČJU PROMETA V OBČINI

Občina Zagorje ob Savi že sedaj pomemben del pozornosti posveča vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje strateške dokumente. V prihodnjih letih bo občina vse več sredstev namenjala trajnostnemu razvoju in se usmerila v to, da postane »pametno mesto«, s čimer se usmerja na področje pametne mobilnosti, kjer so ciljna skupina vsi občani, pešci, kolesarji, uporabniki JPP in vozniki osebnih vozil. Med pripravo Celostne prometne strategije so se pokazale pomembne priložnosti, s katerimi se bo izboljšala kakovost bivanja v občini.



## Priložnosti za varno kolesarjenje in hojo

Občina Zagorje ob Savi leži v osrednjem delu Posavskega hribovja. Zaradi tega je posledica razgibanega reliefa delna omejenost uporabe kolesa kot vsakodnevnega načina potovanja. Določeni odseki znotraj urbanih središč so za pešce in kolesarje že sedaj dobro povezani, načrtovane pa so tudi izgradnje novih povezav, tako znotraj središč kot tudi med središči. Ovire hribovitega območja pa se lahko premagajo s sodobnimi električnimi kolesi, ki bodo del načrtovanega sistema izposoje koles. Že sedaj precej prebivalcev občine za vsakodnevna potovanja uporablja kolo (11 %) ali hodi peš (18 %), v kolikor pa bi se izboljšala še infrastruktura za njih, bi ta način potovanja uporabljali še večkrat.



# P

## ripravljenost občine na spremembe

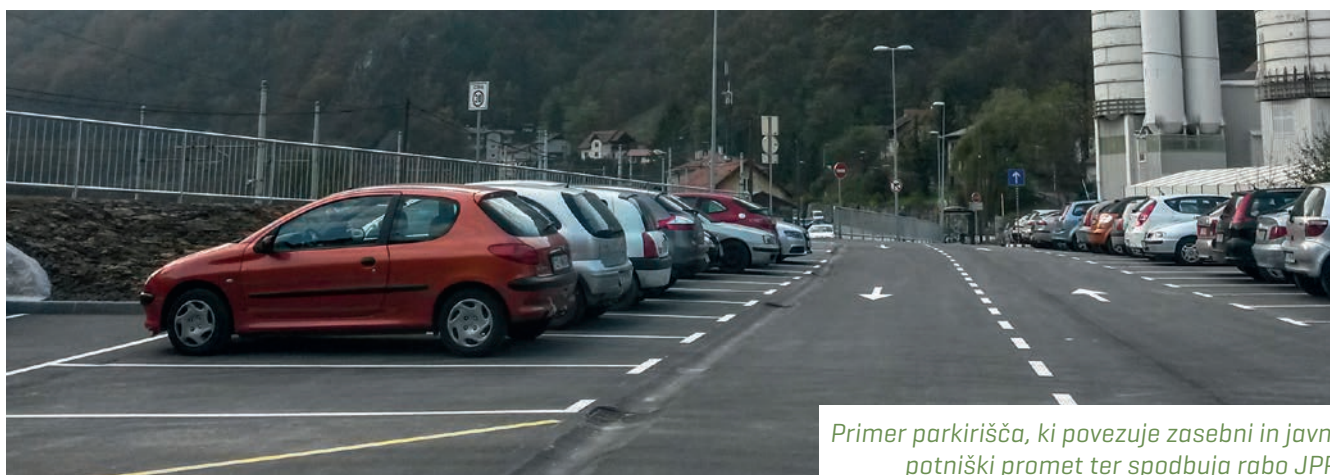
Občina Zagorje ob Savi je sodobna občina, ki je pripravljena na spremembe v smeri trajnostnega razvoja. Tako občina uspešno deluje na področju trajnostne mobilnosti in deluje v smeri razvoja »pametnega mesta«, predvsem na področju mobilnosti, kar je zapisano tudi v Načrtu razvojnih programov Občine Zagorje ob Savi. Sredstva za uresničitev teh ciljev pridobiva tudi na nivoju evropskih razpisov.



Primer sodobno urejenega parkirišča za kolesa, mopede in motorna kolesa pri železniški postaji



Ceste so lahko občasno tudi površine za družabne dogodke



*Primer parkirišča, ki povezuje zasebni in javni potniški promet ter spodbuja rabo JPP*



### **rajnostna parkirna politika**

Opazno je, da je trenutna parkirna politika v urbanih središčih občine neprimerna, saj povzroča prezasedenost javnih parkirišč pred pomembnimi ustanovami in to z vozili, ki so tam parkirana dlje časa. Zaznana je torej problematika prezasedenosti določenih parkirišč in na drugi strani nezasedenost na obrobni območjih. Glede na stanje na področju parkirišč so zaznane priložnosti oblikovanja drugačne parkirne politike, ki bo omogočila boljšo izkoriščenost sedanjih parkirnih prostorov tako na obrobju urbanih središč kot v njenih središčih. Prav tako pa so opažene priložnosti za izboljšanje dostopnosti do pomembnejših javnih ustanov. Zaradi teh problemov občina že načrtuje uvajanje trajnostne parkirne politike.

Potencial razvoja javnega potniškega prometa Velik potencial občine je v dobri železniški povezavi, saj preko regije poteka glavna železniška proga, kot priložnost pa izstopa tudi navezava na 3. razvojno os. Velik potencial občine je tudi v dobri avtocestni povezavi do večjih mest, ki bi jo lahko pogosteje koristili za redne avtobusne prevoze. Potencial na področju javnega prometa pa se kaže tudi v učinkovitejši organizaciji javnega potniškega prometa, ki bo izboljšala kakovost prevozov. Priložnosti se kažejo v povečani vlogi javnega prevoza v urbanih središčih, izboljšani dostopnosti do informacij o javnih prevozi in sodobnih kombiniranih načinih javnega prevoza za oddaljena naselja.

# VIZIJA OBČINE 2030 – NA POTI V ZELENO

»Občina Zagorje ob Savi bo z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti ljudi in blaga postala občina s sodobnim prometnim in mobilnostnim sistemom. Povečala bo delež okolju prijaznejših načinov prevoza s poudarkom na kolesarjenju in pešačenju ter bistveno povečala uporabo javnega potniškega prevoza, s čimer se bo zmanjšal promet motornih vozil v mestu in večjih naseljih, vse to s ciljem boljšega zdravja prebivalcev, višje kakovosti bivanja in čistejšega okolja.«

Občani občine Zagorje ob Savi želijo živeti v občini, ki bo prijazna ljudem, varna in »zelena« ter čista. Kakovost življenja v občini bo na visoki ravni, če se bo zmanjšal osebni motorni promet in omejil tovarni promet. Prebivalci tudi želijo živeti v občini, ki je spodbudna za podjetništvo in gospodarstvo, hkrati skrbi za zdravje in varnost občanov ter je trajnostno usmerjena.

Prebivalci občine si želijo prometni sistem, ki bo okolju prijazen, varen in prilagojen vsem uporabnikom. Želijo si tudi večjo pretočnost za vozila, predvsem v smeri proti avtocesti. Da bodo občani čim bolj mobilni znotraj občine Zagorje ob Savi, si želijo moderniziran sistem javnega potniškega prometa, ki bo dostopen občanom, zaželen in učinkovit. Takšen sistem javnega potniškega prometa naj ima urejene povezave do površin za pešce in kolesarje, povezuje pa naj tudi oddaljene kraje občine.

Prebivalci so odločali o pomenu prioritete, ki so nam pomembne v občini Zagorje ob Savi. Najpomembnejše so: varnost otrok v prometu, varnost pešcev v prometu, varnost kolesarjev v prometu in zdravje prebivalstva.

Zagorje ob Savi bo vzpostavilo sistem, kjer bodo pešci in kolesarji ter uporabniki javnega potniškega prometa dobili prednost pred motoriziranim prometom oz. vozniki osebnih avtomobilov. Posebno pozornost bo občina namenila tudi varni dostopnosti za invalide (osebe z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, slepe in slabovidne osebe ter gluhe in naglušne osebe), spodbujala pa bo hojo in kolesarjenje že pri mlajših otrocih. Tisti, ki se bodo kljub izboljšanim možnostim trajnostnih načinov še vedno vozili z avtomobili, bodo to počeli na način, ki bo imel čim manj negativnih posledic za okolico. Tako se bo kakovost bivanja v občini izboljšala.

# STRATEŠKI CILJI OBČINE DO LETA 2022 SO SLEDEČI

- povečanje varnosti in privlačnosti pešačenja in kolesarjenja
- bolj kakovosten javni potniški promet ter boljša dostopnost in povezanost okoliških krajev
- zmanjšanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje
- ureditev mirujočega prometa v urbanih središčih
- zmanjšanje vpliva tranzitnega prometa in spodbujanje sodobnih načinov transporta



# PRVI STEBER – VARNO PEŠAČENJE

Hoja je osnovni način gibanja, saj omogoča gibanje od »vrat do vrat«. Pešačenje je prav tako dobra alternativa avtomobilu za veliko vsakodnevni potovanj, predvsem v območju urbanih naselij, saj je tam skoraj 50 % potovanj krajših od 3 kilometrov. 18 % prebivalcev občine Zagorje ob Savi vsakodnevna potovanja opravi peš, večina pa jih je do neke cilje točke pripravljena hoditi od 2 do 5 minut, le 6 % občanov je pripravljeno do destinacije hoditi več kot 10 minut. Seveda je tukaj hoja povezana z vsakodnevnimi potovanji oz. opravi in ne rekreacijo.

S

evda pa se vedno pojavijo neke težave za pešce, ki so bodisi posledica intenzivnega prometa ter je mobilnost pešcev in tudi vozil oslABLJENA in omejena, ali pa so te težave posledica preteklega pomanjkljivega načrtovanja objektov v mestih, v okviru katerih so pešce prezrli. V zadnjih petih letih se je v občini Zagorje ob Savi pripetilo 20 prometnih nesreč, v katerih je bil udeležen pešec, ena izmed njih se je žal končala s smrtnim izidom.

Občina Zagorje ob Savi promovira hojo na več načinov, eden izmed njih je tudi priprava Celostne prometne strategije. Tako spodbuja k manjši uporabi motornih vozil na krajših razdaljah in skrbi za zdravje občanov. Zadnja leta so bile v občini Zagorje ob Savi odpravljene številne ovire pri urejanju pločnikov oz. peščevih površin, kar je zaznano tudi s strani občanov, saj so v anketi izpostavili, da so površine za peš promet večinoma primerno izvedene, čeprav so izpostavili tudi pomanjkljivosti. Določena območja so opremljena s klopami, koši za smeti, ograjami in hortikulturo. Pomanjkljivosti so zaznane z vidika delno pomanjkljivo urejenega sistema za pešce, kot so nekateri pomanjkljivo urejeni prehodi za pešce, pločniki, označitve prehodov za pešce, razsvetljava ipd.

Skupne prioritete za področje pešačenja v občini Zagorje ob Savi so usmerjene v promocije in aktivnosti, ki spodbujajo vse občane in tudi obiskovalce

k hoji, kar je podkrepljeno s predlogom dodatnega vlaganja v infrastrukturo za pešce. Varnost otrok v prometu je v občini Zagorje ob Savi na prvem mestu, tik za tem pa je varnost vseh ostalih pešcev v prometu. Prioriteta prebivalcev pa je tudi bolj prilagojena infrastruktura za invalide, starše z otroškimi vozički in starejše krajane ter mreža varnih pešpoti. Izhajajoč iz tega je glavni strateški cilj Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi za področje pešačenja povečanje varnosti in privlačnosti pešačenja. V okviru tega želimo do leta 2022 povečati delež pešačenja za 5 %. Ob tem pa smo si zadali še več ciljev, od katerih je v ospredju tudi zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci. Ciljne vrednosti bomo dosegali preko svežnjev ukrepov, ki so za področje varnega pešačenja razdeljeni v štiri skupine. Z izboljšanjem intermodalnih povezav bomo spodbujali hojo do postajališč javnega potniškega prometa, kar bomo dosegli tudi preko izgradnje novih površin za pešce in z urejanjem obstoječih površin. Pomemben element so tudi predvidene izboljšave, ki bodo omogočale boljšo dostopnost invalidom (osebe z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, slepe in slabovidne osebe ter gluhe in naglušne osebe) in to preko raznovrstnih infrastrukturnih ukrepov. Ker je varnost otrok v prometu eden izmed najpomembnejših elementov v občini, bodo aktivnosti v okviru te Celostne prometne strategije usmerjene tudi v izboljšave in sodobne ureditve varnejših šolskih poti.





Aktivnost	Zahtevnost [1 – manj zahtevno; 5 – zelo zahtevno]	Strošek	Viri financiranja oz. odgovornost	Časovni načrt					
				od maja 2017	2018	2019	2020	2021	do maja 2022
Spremljanje zadovoljstva pešcev	1	1.000 €	OZOS						
Ureditev 5 km novih površin za pešce vključno z ureditvijo vsaj 20 lokacij s klopmi in koši za smeti	4	285.000 €	Odvisno od kategorije ceste oz. upravljavca [OZOS, RS], GJS						
Izdelava sodobnih načrtov šolskih poti in analiza dostopnosti za vse osnovne šole in njihove podružnice in uvedba sodobnih ureditev	2	16.000 €	OZOS, šole; ODDG						
Prilagoditev prometnih površin za osebe z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, za slepe in slabovidne osebe ter za gluhe in naglušne osebe na vsaj 10 lokacijah	2	10.000 €	OZOS						
Ureditev vsaj 8 novih prehodov za pešce	3	130.000 €	RS, OZOS						
Postavitev vsaj enega avtomatskega števca za pešce	1	5.000 €	OZOS						
Preureditev enega križišča za doseganje povečanja varnosti za pešce	4	60.000 €	OZOS						

**LEGENDA:**

GJS – Oddelek za gospodarske javne službe

ODDG – Oddelek za družbene dejavnosti in gospodarstvo

OZOS – Občina Zagorje ob Savi

RS – Republika Slovenija

# DROGI STEBER – DOSTOPEN IN KAKOVOSTEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

Visokokakovosten in cenovno dostopen javni prevoz (JPP) je temelj trajnostnega prometnega sistema. S strani prebivalcev občine Zagorje ob Savi je bilo izpostavljeno, da je oddaljenost avtobusnega postajališča od njihovega doma pereč problem, kar znižuje kakovost JPP in posledično vpliva na uporabo tega sistema. V občini Zagorje ob Savi le majhen delež prebivalcev uporablja JPP, in sicer vsakodnevna potovanja le 10 % prebivalcev opravi z vlakom oziroma 9 % z avtobusom.

Uporaba javnega potniškega prometa v Sloveniji je na nizki ravni [izstopajo večja mesta]. Razlog je tudi v tem, da vse več ljudi kupuje avtomobile, kar ima za posledico vedno večjo odvisnost od osebne prevoza, manj denarja za javni prevoz in temu prilagojen razvoj tako mest kot podeželja. Ker vse več ljudi kupuje in uporablja avtomobile, mnoge države vse težje financirajo javni prevoz. Tako ima danes velikokrat javni potniški promet socialno/družbeno funkcijo in je orodje socialnega kapitala, nima pa pomembne gospodarske vloge. Z vidika nizke cene in vseprisotnosti sistemov cestnega prometa se javni potniški promet torej sooča z močno konkurenco. Čim višja je stopnja odvisnosti od avtomobilov, tem nižja je raven storitev javnega potniškega prometa. Javne službe, ki ponujajo storitve javnega potniškega prometa, se ne morejo kosati z udobjem avtomobila. V občini Zagorje ob Savi se skoraj 35 % prebivalcev vsakodnevno vozi z avtomobilom (delno kot vozniki, delno kot sopotniki).

Občina Zagorje ob Savi deluje v smeri promocije JPP. Kot prednosti obstoječega sistema JPP pa

so opredeljene (Medved, Vetršek, Domjan, & Tahir, 2012): organiziran javni potniški promet, dobra pokritost z javnim potniškim prometom, regionalne avtobusne linije in železniška postaja z višjo frekvenco vlakov. Po podatkih izvajalca avtobusnih prevozov v občini Zagorje ob Savi je zasedenost avtobusov odvisna od časa v dnevu, saj avtobus uporablja precej dijakov (Integral Zagorje, 2016). Leta 2016 je bilo prepeljanih 848.348 potnikov. V posebnem linijskem transportu [šolski prevozi] je bilo dodatno prevoženih 20.300 km in prepeljanih 44.000 potnikov [otrok].

Skupne prioritete za področje javnega potniškega prometa v občini Zagorje ob Savi so usmerjene v promocije in aktivnosti, ki spodbujajo vse občane in tudi obiskovalce k hoji oz. večji uporabi JPP, kar je podkrepljeno s predlogom dodatnega vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus in vlak). Za prebivalce je pomembno tudi izboljšanje informacij o prometu, ki se nanašajo tudi na področje avtobusnega in železniškega prometa ter raznovrstne promocije, ki spodbujajo javni potniški promet.



okviru priprave Celostne prometne strategije so občani vseskozi sodelovali in tako je bilo skupaj z njimi določenih več strateških ciljev, med katerimi izstopa bolj kakovosten JPP ter boljša dostopnost in povezanost okoliških krajev. V okviru tega želimo do leta 2022 povečati delež uporabnikov avtobusnega javnega prevoza za vsakodnevne prevoze za vsaj 15 %. To je osnovni cilj, ki pa ga podpira več ciljev, med katerimi je potrebno izpostaviti možnost vzpostavitve mestne krožne avtobusne linije v središču občine. Vse zastavljene ciljne vrednosti bomo dosegali preko svežnjev ukrepov, ki so za področje dostopnega in kakovostnega javnega pot-

niškega prometa razdeljeni v tri skupine. S pristopom k ureditvi mestne krožne linije v navezavi z nakupom »eko« vozila bomo spodbujali uporabo JPP na območju urbanega naselja. Gospodarstvo bomo spodbujali k uvedbi delavske avtobusne linije, ki bi povezovala ključne subjekte in urbana središča. Ker pa je glavni cilj na področju JPP izboljšanje kakovosti javnih potniških prevozov, bomo uvajali ukrepe za povečanje zadovoljstva uporabnikov z javnimi prevozi, izvedli bomo celostne ureditve avtobusnih postajališč in v navezavi s pristojnim ministrstvom vzpodbudili preureditev železniške postaje.



*Primer ureditve infrastrukture JPP, ki v smislu trajnostne mobilnosti izboljša kakovost JPP in tudi varnost prometa*





Aktivnost	Zahtevnost [1 – manj zahtevno; 5 – zelo zahtevno]	Strošek	Viri financiranja oz. odgovornost	Časovni načrt					
				od maja 2017	2018	2019	2020	2021	do maja 2022
Ureditev vsaj 20 avtobusnih postajališč z varno navezavo na površine za pešce	3	270.000 €	OZOS, RS; GJS						
Preveritev možnosti izboljšav na omrežju avtobusnih linij ter možnosti kombinacije z mestno krožno linijo in prevozi na klic	2	5.000 €	OZOS; ODDG						
Preureditev železniške postaje	3	10.000 €	MZI, OZOS, SŽ						
Vzpodbujanje rabe okolju prijaznih vozil pri izvajanju javnih potniških prevozov in nakup ali sofinanciranje vsaj enega okolju prijaznega vozila za izvajanje javnih potniških prevozov	3	75.000 €	Eko Sklad, OZOS						
Pristop k ureditvi linije, ki bo povezovala ključne gospodarske subjekte in urbana središča	1	5.000 €	OZOS, Gospodarski subjekti						
Vzpostavitev sistema spremljanja uporabe in zadovoljstva z JPP	3	15.000 €	OZOS, Izvajalec JPP						
Pilotna uvedba mestne linije	2	60.000 €	OZOS, Izvajalec JPP, Vsi oddelki OU						

**LEGENDA:**

GJS – Oddelek za gospodarske javne službe

JPP – Javni potniški promet

ODDG – Oddelek za družbene dejavnosti in gospodarstvo

OU – Občinska uprava

OZOS – Občina Zagorje ob Savi

RS – Republika Slovenija

SŽ – Slovenske železnice

# TRETJI STEBER – PRIVLAČNO KOLESARJENJE

Upravljanje mobilnosti stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov in povečevanju trajnostnih oblik transporta, med katere uvrščamo tudi kolesarjenje. Gosto zazidana mestna jedra številnih mest prebivalcem omogočajo, da med eno tretjino in dvema tretjinama vseh potovanj opravijo peš ali s kolesom. Kolesarjenje je učinkovit način prevoza na kratke in srednje velike razdalje s poudarkom na kolesarski infrastrukturi in povezanosti z JPP. Prebivalci občine Zagorje ob Savi se zavedajo pomena kolesarjenja in njegovega pozitivnega vpliva na zmanjšanje onesnaženosti okolja, pa vendar jih za vsakodnevna potovanja kolo uporablja le 11 %. Izpostavili so, da jim je ena izmed najpomembnejših vrednot pri načrtovanju prometa v občini varnost kolesarjev.

**V** neorganizirani obliki si kolesarjenje deli cestno površino z ostalimi vozili. V urbanih naseljih je pogosteje zaznati površine, ki so namenjene izključno kolesarjem. Slabosti prometnega sektorja v občini Zagorje ob Savi so v Lokalnem energetskega konceptu opredeljene kot minimalne dolžine kolesarskih stez ter nepovezanost večjih krajev s kolesarskimi stezami (Medved, Vetršek, Domjan, & Tahir, 2012). V občini Zagorje ob Savi se je v zadnjih petih letih pripetilo 13 prometnih nesreč, v katerih je bil udeležen kolesar, ena izmed teh nesreč je imela hujše posledice.

Problematiko na področju kolesarjenja izpostavljajo tudi občani, ki so večkrat izpostavili potrebo po povečanju in ureditvi kolesarskih površin, vključno z možnostjo izposoje koles ter s prometno signalizacijo za povečanje varnosti kolesarjenja. Problematika kolesarjenja v občini Zagorje ob Savi pa se nanaša tudi na razgibanost terena, ki zaradi številnih vzponov cest omejuje uporabo klasičnega kolesa za vsakodnevna potovanja in ga večinoma omejuje na bolj ravninsko glavno os Zagorje – Kisovec – Izlake.

Občina Zagorje ob Savi se zaveda problematike varnosti kolesarjev, ki je za prebivalce med najpomembnejšimi prioritetami, kar je možno razbrati tudi iz ukrepa za izboljšanje kakovosti zraka v Zasavju, ki stremi k zagotavljanju parkiranja koles na avtobusnih/železniških postajališčih (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober). Za izvajanje ukrepa trajnostne mobilnosti v občini so že predvidene nekatere aktivnosti, kot so: vzpostavitev pogojev za množičnejšo uporabo koles in drugih okolju prijaznih oblik prevoza (gradnja kolesarskih stez in gradnja nadstrešnic za kolesa) (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober). Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Zagorje ob Savi (Uradni list RS, št. 65/2011) načrtuje zasnovo kolesarskega omrežja z ureditvijo kolesarskih poti ob vseh državnih in večini lokalnih prometnic s spremljajočimi objekti. Zadnja leta občina tako deluje na področju izboljšanja kolesarskega prometa, še posebej pa je to področje izpostavljeno v tem dokumentu.

Občani so sicer še izpostavili problematiko kolesarskega prometa, ki je predvsem usmerjena na nezadovoljivo medsebojno povezanost obstoječih

kolesarskih površin ter na njihovo splošno pomanjkanje oziroma nezadosten obseg kolesarskih površin po občini.

Skupne prioritete za področje kolesarjenja so v občini Zagorje ob Savi usmerjene v promocije in aktivnosti, ki spodbujajo vse občane in tudi obiskovalce h kolesarjenju, kar je podkrepljeno s predlogom dodatnega vlaganja v infrastrukturo za to skupino udeležencev v prometu. Varnost kolesarjev je prebivalcem izjemnega pomena, prioriteta pa jim je vzpostavitev mreže varnih kolesarskih površin. Za privlačnejše kolesarjenje se morajo modernizirati tudi vozišča makadamskih cest, popraviti poškodovane asfaltne ceste in urediti ostale neprimerne površine, ki kolesarjem povzročajo probleme in nevarnosti.

Izhajajoč iz poznavanja stanja kolesarskega prometa v občini in pobud občanov želimo do leta 2022

povečati delež kolesarjev za 5 %. Ob tem se bo sledilo še ciljem, kot so zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, povečanje vseh kolesarskih povezav za več kilometrov ter vzpostavitev sistema izposoje koles in izboljšanje celotne infrastrukture za kolesarje. Te ciljne vrednosti bomo dosegali preko svežnjev ukrepov, ki so za področje privlačnega kolesarjenja razdeljeni v tri skupine. Prva od teh je izboljšanje kakovosti kolesarskih povezav, sledi ji skupina kolesarskih povezav, ki je namenjena povečanju obsega obstoječih povezav, zadnja skupina pa se nanaša na že omenjeni sistem izposoje koles. Predlogi aktivnosti so prilagojeni razgibanemu terenu občine in predvidevajo izboljšanje infrastrukture za kolesarje v ravninskem delu občine, razširitev kolesarjenja na hriboviti del občine, med večjimi naselji pa se izboljša z izposajo ter uporabo sodobnih električnih koles.



*Primer infrastrukture za kolesarje, ki spodbuja kolesarjenje*



Aktivnost	Zahtevnost [1 – manj zahtevno; 5 – zelo zahtevno]	Strošek	Viri financiranja oz. odgovornost	Časovni načrt					
				od maja 2017	2018	2019	2020	2021	do maja 2022
Uvedba sistema izposoje koles	3	520.000 €	RS-MOP, OZOS						
Povečanje kolesarskih povezav za vsaj 5 km	5	400.000 €	Odvisno od kategorije ceste oz. upravljavca [OZOS, RS], GJS						
Izvedba vsaj 5 novih horizontalnih in vertikalnih označb za kolesarje, od tega vsaj označitev dveh odsekov občinskih cest za deljenje ceste med motoriziranim cestnim prometom in kolesarji	2	25.000 €	OZOS; GJS						
Postavitev vsaj treh pokritih kolesarnic	1	30.000 €	OZOS; Oddelek za okolje in prostor						
Spodbujanje gospodarskih subjektov k promociji kolesarjenja med zaposlenimi	1	4.000 €	OZOS- Oddelek za družbene dejavnosti in gospodarstvo						
Postavitev poligona za izobraževanje kolesarjev o varni vožnji	3	30.000 €	OZOS-GJS						
Postavitev vsaj enega avtomatskega števca za kolesarje	1	5.000 €	OZOS						
Spremljanje zadovoljstva kolesarjev	1	1.000 €	OZOS						

**LEGENDA:**

GJS – Oddelek za gospodarske javne službe

MOP – Ministrstvo za okolje in prostor

RS – Republika Slovenija

# ČETRTI STEBER – TRAJNOSTEN MOTORIZIRAN CESTNI PROMET

**K**ljub napredku v avtomobilski tehnologiji povečevanje prometa in narava vožnje v mestih (ustavljanje in speljevanje) pomenita, da so mesta glavni in še vedno rastoči vir emisij CO<sub>2</sub>, kar prispeva k podnebnim spremembam. Predvsem mestna območja, pa tudi ruralna, se danes soočajo z izzivom, kako vzpostaviti promet, ki bo trajnosten v smislu okolja (CO<sub>2</sub>, prašnih delcev, onesnaženja zraka, hrupa, vibracij) in konkurenčnosti (zastoji), pri čemer se hkrati obravnavajo socialna vprašanja. Ta segajo od potrebe po odzivanju na zdravstvene težave in demografske trende, spodbujanja gospodarske in socialne kohezije do upoštevanja potreb oseb z omejeno mobilnostjo, družin in otrok.

Prebivalci občine Zagorje ob Savi se zavedajo negativnega vpliva cestnega motoriziranega prometa na celotno okolje in se strinjajo, da je potrebno zmanjšati odvisnosti od rabe avtomobila. Anketa med občani je pokazala tudi, da se vsi anketirani strinjajo, da je število avtomobilov v mestu in v središčih naselij najbolj pereč problem, vendar pa jih kljub temu 19 % uporablja avtomobil kot vsakodnevno prevozno sredstvo, samo 15 % anketirancev pa svoja vsakodnevna opravila opravi kot sopotnik v avtomobilu, kar kaže na slabo zasedenost avtomobilov s potniki.

Problematika, ki jo povzroča motoriziran cestni promet, predvsem promet z osebnimi vozili, je v tem, da je v povprečju 30 % vse razpoložljive površine namenjeno cestam, medtem ko je potrebnih še do-

datnih 20 % površin za parkiranje. Prav tako je večina prometnih nesreč povezana z motoriziranimi cestnimi vozili. Med letoma 2012 in 2016 se je v občini Zagorje ob Savi pripetilo 286 nesreč, v katerih je bil udeležen voznik osebnega avtomobila.

Omejevanje cestnega motoriziranega prometa v manjših urbanih središčih je potrebno izvesti postopoma z istočasnim izboljševanjem pogojev za trajnostne oblike transporta, s čimer se mora izboljšati tudi dostopnost za vse ljudi in organizacije. Seveda pa je z omejevanjem števila, dolžine in potreb po motoriziranih potovanjih treba tudi zmanjšati obseg tovrstnega prometa oziroma vsaj zavirati njegovo rast. Z modernimi rešitvami, kot so solastništvo, najem ali souporaba avtomobila, se lahko spodbuja manj odvisen način življenja od klasičnega lastništva avtomobila. Ostale možnosti vključujejo »virtualno mobilnost«, delo in nakupovanje na daljavo itd. Med posvetovanji je bilo tudi predlagano, da je za zmanjšanje uporabe avtomobila v mestnih središčih potrebna tudi primerna politika javnega parkiranja.

Občina Zagorje ob Savi na osnovi podatkov iz samoocene deluje v smeri trajnostne mobilnosti, saj sta v ospredju sodobno načrtovanje za kolesarje in pešce, pa vendar ostaja še veliko klasičnih načrtovalskih praks, ki so usmerjene v klasično načrtovanje cest in ulic.



Skupne prioritete za področje trajnostnega motoriziranega cestnega prometa v občini Zagorje ob Savi so usmerjene v urejanje sodobne infrastrukture za trajnostna prevozna sredstva ter v sama trajnostna prevozna sredstva. Velik pomen pa je tudi na področju omejevanja motornega prometa (npr. s conami umirjenega prometa). Prioritete, ki jih podajajo občani, pa so usmerjene tudi na področje zagotavljanja zmanjšanja izpušnih plinov in prašnih delcev zaradi rabe avtomobilov, kar je povezano z omenjeno prioriteto vlaganja v infrastrukturo in v trajnostna prevozna sredstva. Občani izpostavljajo tudi prioriteto zmanjšanja motornega prometa skozi mesto in urbana središča ter zmanjšanje tranzitnega in tovrnega prometa. Izhajajoč iz več prioritetenih področij so bili zastavljeni strateški cilji Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi za področje trajnostnega motoriziranega cestnega prometa. V

okviru tega želimo do leta 2022 postopno uvajati umirjanje prometa v mestu in vseh urbanih središčih ter povečati rabo električnih vozil s postavitvijo sodobnih polnilnic za električna vozila. Vsekakor je ciljev za te prioritete več, vse pa bomo poskušali doseči preko treh skupin naborov ukrepov. Prva skupina se nanaša na sodobne (trajnostne) cestne rešitve, ki spodbujajo sistem parkiraj in se pelji (P&R), druga skupina se nanaša na rekonstrukcijo obstoječe cestne infrastrukture v smeri izboljšanja stanja za kolesarje in pešce. Tretja skupina nabora ukrepov pa se nanaša na zmanjšanje vpliva motoriziranega cestnega prometa in zajema ukrepe, ki bodo delovali tudi v smeri zmanjševanja hitrosti v urbanih središčih. Četrty steber se nanaša na »eko« mobilnost, ki spodbuja uporabo okolju prijaznejših pogonov vozil oz. električnih vozil.

*Spodbujanje rabe vozil na električni pogon*





Spodbujanje rabe vozil na električni pogon

Aktivnost	Zahtevnost [1 – manj zahtevno; 5 – zelo zahtevno]	Strošek	Viri financiranja oz. odgovornost	Časovni načrt					
				od maja 2017	2018	2019	2020	2021	do maja 2022
Analiza motoriziranega cestnega prometa v občini	4	10.000 €	OZOS, ARSO, MZI-GJS						
Preučitev vpliva umirjanja prometa na emisije PM delcev in prometnih obremenitev	4	0 €	ARSO, MOP (OZOS kot pobudnik)						
Postopno uvajanje umirjanja prometa v urbanih središčih	3	25.000 €	OZOS, MOP, MZI; GJS						
Spodbujanje gospodarskih subjektov k optimizaciji prevoza blaga in rabi okolju prijaznih vozil	1	3.000 €	OZOS, Gospodarski subjekti						
Postavitev vsaj še treh sodobnih prikazovalnikov hitrosti vožnje	1	7.500 €	OZOS; GJS						
Ureditev vsaj še dveh sodobnih električnih polnilnic za avtomobile	2	15.000 €	OZOS, Eko Sklad; GJS						
Rekonstrukcija dveh odsekov cest s poudarkom na trajnostni mobilnosti	5	450.000 €	OZOS, RS-MZI; GJS						

**LEGENDA:**

ARSO – Agencija Republike Slovenije za okolje  
 GJS – Oddelek za gospodarske javne službe  
 MOP – Ministrstvo za okolje in prostor  
 MZI – Ministrstvo za infrastrukturo  
 OZOS – Občina Zagorje ob Savi

# PETI STEBER – UREJEN MIROJOČI PROMET

**Z**agotavljanje več javnih parkirnih mest, zlasti brezplačnih, lahko dolgoročno še spodbudi rabo osebnih avtomobilov. Parkirnine se lahko uporabijo kot ekonomski instrument. Razmisliti je treba o uvedbi diferenciranih parkirnin, ki bodo odražale omejeno razpoložljivost javnih površin in bodo delovale spodbujevalno (npr. brezplačno parkiranje na obrobju mest in visoke parkirnine v središčih ali uvedba časovno omejenega parkiranja oziroma modre cone). Privlačna parkirišča »parkiraj in se pelji« (angl. Park&Ride) so lahko spodbuda za kombiniranje zasebnega in skupinskega prevoza. Z integriranim prevoznim sistemom neposredna povezanost parkirišč z učinkovitim in visokokakovostnim javnim prevozom tako omogoča manj motornega prometa v urbanih središčih. Parkirna mesta v urbanih središčih zasedajo veliko prostora, v povprečju avtomobil kar 98 odstotkov svojega časa miruje in torej potrebuje oz. zaseda parkirni prostor.

Prebivalci občine Zagorje ob Savi sicer dobro ocenjujejo infrastrukturo, namenjeno parkiranju vozil, prav tako so zadovoljni s časovno neomejenostjo parkiranja. Anketa med občani je tudi pokazala, da jim je področje parkiranja zelo pomembno in si želijo več parkirnih mest, kar lahko povežemo s problematiko stalne dnevne zasedenosti javnih parkirišč s strani stanovalcev stanovanjskih blokov in zato občasni obiskovalci (ki so lahko tudi občani in želijo kratkotrajno parkirati pred npr. zdravstvenim domom ali lekarno) sploh nimajo prostega parkirnega mesta oz. jih je na voljo zelo malo. Omenjeno stanje pomeni nizko izkoriščenost javnih

parkirišč s stališča njihove smotrne rabe za kratkotrajno parkiranje čim več uporabnikov. Pri ključnih deležnikih so bila preverjena tudi njihova pričakovanja glede celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi. Ta pričakovanja so bila usmerjena tudi na ta steber, saj so se nanašala na trajnostno parkirno politiko.

V obravnavani občini na področju parkiranja vozil trenutno veljajo tradicionalna načela prometnega načrtovanja, saj občina omogoča brezplačno uporabo javnih parkirišč. Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10 obravnava tudi področje mirujočega prometa in spodbuja takšno načrtovanje prometa, ki zajema diferencirano parkirnico ter upravljanje s prostimi mesti na parkiriščih. Občina Zagorje ob Savi deluje v smeri bolj trajnostnega parkirnega sistema, kar je zajeto tudi v dokumentu Za izboljšanje kakovosti zraka v Zasavju, ki zajema tudi trajnostno parkirno politiko (brezplačna parkirišča na železniški postaji – »park&ride«) in vključuje tudi uvedbo plačljivega parkiranja na javnih parkiriščih (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober). Osnutek dogovora za razvoj regije Zasavje 2016–2019 zajema tudi ureditev kratkotrajnega parkiranja (Regionalni center za razvoj Zasavje, 2016, 8. julij).

Skupne prioritete za področje urejenega mirujočega prometa v občini Zagorje ob Savi so usmerjene v vlaganja v ureditev sodobnih javnih parkirišč, v različne načine omejitve parkiranja in v uvedbo sodobnih sistemov upravljanja, ki so povezani z mirujočim prometom. Glavni strateški cilj Celostne

prometne strategije Občine Zagorje ob Savi za področje urejenega mirujočega prometa je izboljšanje stanja na področju javnega parkiranja do leta 2022, kar zajema tudi uvedbo sodobnih sistemov parkiranja v urbanih središčih (P+R, modre cone

ipd.). Cilje na področju urejenega mirujočega prometa se bo dosegalo preko različnih ukrepov, ki bodo usmerjeni v izboljšanje obstoječega stanja in izgradnjo dodatne infrastrukture, predvsem ob glavnih (»tranzitnih«) vpadnicah v urbana središča.

*Primer nereguliranega javnega parkirišča, ki je zelo atraktivno predvsem za kratkotrajno parkiranje*



*Primer nereguliranega javnega parkirišča, ki je v rabi stanovalcev bližnjih zgradb in obiskovalcev javnih ustanov*



Aktivnost	Zahtevnost [1 – manj zahtevno; 5 – zelo zahtevno]	Strošek	Viri financiranja oz. odgovornost	Časovni načrt					
				od maja 2017	2018	2019	2020	2021	do maja 2022
Preučitev stanja in možnosti obvladovanja problematike mirujočega prometa v občini	2	15.000 €	OZOS-GJS						
Ureditev mirujočega prometa v mestu Zagorje	4	70.000 €	OZOS, RS-MZI; GJS						
Vzpostavitev sistema za spremljanje mirujočega prometa	3	7.000 €	OZOS-GJS						
Ureditev vsaj enega parkirišča v sklopu P&R sistema	4	250.000 €	RS-MZI, OZOS;GJS						

**LEGENDA:**

GJS – Oddelek za gospodarske javne službe  
MZI – Ministrstvo za infrastrukturo  
OZOS – Občina Zagorje ob Savi  
RS – Republika Slovenija

# ŠESTI STEBER – UPRAVLJANJE Z MOBILNOSTJO IN TRAJNOSTNO, CELOSTNO NAČRTOVANJE

**U**pravljanje mobilnosti stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov in povečevanju trajnostnih oblik transporta, kot so javni transport, kolesarjenje in hoja [Taniguchi & Fujii, 2007, str. 38]. Upravljanje mobilnosti pa zraven področja potniškega prometa zajema tudi tovorni promet. Ukrepi načrtovanja trajnostnega prometa naj bodo stroškovno ugodni in naj ne zahtevajo nujno velikih finančnih naložb v primerjavi z visokim potencialom spremembe mobilnosti. Seveda upravljanje z mobilnostjo in trajnostno celostno načrtovanje ne izloča avtomobilov iz prometa, ampak le uravnava povpraševanje po uporabi avtomobilov na način, da spreminja stališča in potovalne navade prebivalcev. Bistvo celostnega načrtovanja so »mehki« ukrepi, kot so informiranje in komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih partnerjev.

V občini Zagorje ob Savi je moč zaznati delovanje v smeri trajnosti, saj so nekateri regionalni in občinski dokumenti usmerjeni v celovito trajnostno načrtovanje. Vsekakor pa občina v zadnjem času deluje v smeri trajnostnega in celovitega načrtovanja, saj je pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije.

V okviru priprave Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi je bilo za področje upravljanja z mobilnostjo in trajnostnega, celostnega načrtovanja izpostavljenih več strateških ciljev in ciljnih vrednosti. Tako si do leta 2022 želimo doseči spremembe potovalnih navad krajanov občine in ne nazadnje tudi krajanov sosednjih občin, ki se z avtomobili vozijo v ali skozi območje občine Zagorje ob Savi [tranzit]. To lahko dosežemo na več načinov, tudi preko izboljšanja informacij in sistema informiranja o alternativnih načinih potovanja ter preko t. i. centra mobilnosti. Ciljne vrednosti se bodo dosežale z različnimi ukrepi, ki jih je možno združiti v skupine mobilnostnih načrtov, mobilnostnega centra, trajnostnega in celostnega načrtovanja ter promocije in ozaveščanja. Na tem področju se bodo torej izvajali ukrepi, ki bodo spodbujali trajnostne načine transporta, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa. Področje spodbud bo tudi na strani gospodarstva z izdelavo mobilnostnih načrtov njihovih zaposlenih, kar velja tudi za javne ustanove.



*Primer sodobnega načrtovanja – sprememba dvosmerne ceste v varnejšo enosmerno ulico z bistveno manj motornega prometa, več površin za pešce, z ozelenitvijo, sodobno osvetlitvijo, bistveno izboljšan dostop do objektov*

Aktivnost	Zahtevnost [1 – manj zahtevno; 5 – zelo zahtevno]	Strošek	Viri financiranja oz. odgovornost	Časovni načrt					
				od maja 2017	2018	2019	2020	2021	do maja 2022
Izdelava mobilnostnih načrtov za večje javne organizacije in velike generatorje prometa v občini	3	80.000 €	Eko sklad; OZOS; GJS; MZI						
Obveščanje o vpliva prometa na onesnaženost zraka v urbanih središčih [spletna stran občine, mobilna aplikacija ...]	1	34.000 €	OZOS, MZI; Oddelek za okolje in prostor						
Vsakoletno načrtno izobraževanje, ozaveščanje ter informiranje za vse starostne skupine in ostale ciljne skupine krajanov, tudi za krajane sosednjih občin za področje trajnostne mobilnosti	1	6.000 €	OZOS- Oddelek za okolje in prostor						
Vsakoletno sodelovanje pri Evropskem tednu mobilnosti	1	10.000 €	OZOS-Vsi oddelki						
Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri sprejemanju strateških dokumentov občine	2	3.000 €	OZOS- Oddelek za okolje in prostor						
Vzpostavitev občinske službe za spodbujanje trajnostne mobilnosti – center mobilnosti	3	70.000 €	OZOS- Oddelek za splošne zadeve						

**LEGENDA:**

GJS – Oddelek za gospodarske javne službe  
 MZI – Ministrstvo za infrastrukturo  
 OZOS – Občina Zagorje ob Savi

# SEDMI STEBER – REGIJSKO POVEZOVANJE

**R**egijsko povezovanje je za celosten pristop k razvoju prometa nujno in omogoča uvedbo ukrepov, ki povezujejo posamezne občine. Regionalni razvojni program zasavske regije 2014–2020 [Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober] opredeljuje razvojne prioritete regije, investicijska področja in ukrepe. Kot prednosti razvoja regije so izpostavljene relativna bližina avtoceste, železniško omrežje in ugodna geografska lega, kot slabosti pa so opredeljene slabe cestne povezave z vzhodnim delom države in slabša cestna infrastruktura. V razvojnem programu so opredeljene razvojne prioritete, ki se nanašajo tudi na področje prometa. Z izvajanjem ukrepov na področju infrastrukture in spodbujanja trajnostne mobilnosti se bo zmanjšala onesnaženost zraka in vode, zmanjšali se bodo tudi drugi negativni vplivi na okolje. Za izboljšanje kakovosti zraka v Zasavju je na področju prometa predvidenih več aktivnosti [Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober]. Za spremljanje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti so predvideni tudi kazalniki, ki se nanašajo na zmanjšanje onesnaženja zraka z delci PM10 [–10 %], zmanjšanje prevozov z osebnimi vozili [–5 %], povečanje prevozov z JPP [+ 10 %], povečanje dolžine na novo zgrajenih kolesarskih poti [2 km] in izboljšanje stanja avtobusnih postajališč [Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober].

V Osnutku dogovora za razvoj regije Zasavje 2016–2019 [Regionalni center za razvoj Zasavje, 2016, 8. julij] je za izboljšanje kakovosti življenja v regiji predlaganih več projektov. S področja mobilnosti omenimo projekt »Zagorje, pametno mesto –mobilnost«, s katerim se želi občina Zagorje ob Savi usmeriti na

področje pametne mobilnosti. Ukrepi so usmerjeni v razvoj trajnostne mobilnosti, kjer so ciljna skupina vsi občani, pešci, kolesarji, uporabniki JPP in vozniki osebnih vozil. V občini Zagorje ob Savi je kot pomemben projekt s področja prometa identificiran tudi razvoj Tehnološkega letalskega parka s vzpostavitvijo mestnega vzletišča prihodnosti z integracijo elektro-zračne mobilnosti.

Na osnovi skupnih dokumentov in obstoječega sodelovanja občin so se pripravile ciljne vrednosti za občino Zagorje ob Savi, ki zajemajo izboljšanje sodelovanja na področju trajnostne mobilnosti na nivoju regije in s sosednjimi občinami ter medsebojno usklajevanje pri sprejemanju planov in aktov, ki presegajo občinske meje. Vsekakor je cilj tudi skupno nastopanje pri javnih razpisih, kjer je to možno. Na osnovi vseh ciljnih vrednosti so se pripravila skupna področja ukrepanja, ki se nanašajo na skupno promocijo, ki se lahko izvaja preko različnih aktivnosti, kot je tudi Evropski teden mobilnosti. Področje ukrepov skupnega občinskega načrtovanja se nanaša na spodbujanje skupnih prijav na razpise. Regijsko sodelovanje se nanaša tudi na področje gospodarstva, saj je potrebno spodbujanje podjetij pri skupnih promocijah trajnostne mobilnosti v regiji. Regijsko povezovanje je pomembno tudi v smislu spodbujanja razvoja gospodarstva oz. razvoja Zasavja nasploh z gradnjo »razvojnih osi«. Občine pa se smiselno povezujejo tudi pri pripravi trajnostnih načinov prevoza, kot je na primer car-sharing ali car pooling ter pri načrtovanju površin (poti, stez) za pešce in kolesarje, ki so pomembne za trajnostni razvoj medobčinskega prometa.



Vizualizacija prihodnosti  
vzletišča Ruardi



Skrozi občino Zagorje ob Savi poteka navezava za več sosednjih občin z avtocestnim križem na Trojanah





Aktivnost	Zahtevnost [1 – manj zahtevno; 5 – zelo zahtevno]	Strošek	Viri financiranja oz. odgovornost	Časovni načrt					
				od maja 2017	2018	2019	2020	2021	do maja 2022
Pristop k urejanju skupnih/ medobčinskih kolesarskih in peš povezav ter izposoje električnih vozil	2	10.000 €	Sodelujoče občine; Oddelek za splošne zadeve						
Skupno delovanje pri sprejemanju planov in aktov, ki presegajo občinske meje	3	0 €	Sodelujoče občine; Oddelek za okolje in prostor						
Sodelovanje na vseh področjih promoviranja trajnostne mobilnosti na nivoju regije [npr. ETM]	1	2.500 €	Sodelujoče občine						
Skupno sodelovanje na javnih razpisih, kjer je to mogoče	4	500 €	Sodelujoče občine						
Pristop k izvedbi skupnega »car – sharing« in »car – pooling« sistema	4	3.500 €	Sodelujoče občine						

#### LEGENDA:

GJS – Oddelek za gospodarske javne službe

MZI – Ministrstvo za infrastrukturo

OZOS – Občina Zagorje ob Savi

## LITERATURA

- ARSO. [2016]. Podatki avtomatskih merilnih postaj o kakovosti zraka. Pridobljeno iz [http://www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/podatki/PM10\\_D\\_dec16\\_slo.pdf](http://www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/podatki/PM10_D_dec16_slo.pdf).
- Buhrmann, S., Wefering, F., Rupprecht, S., Plevnik, A., Mladenovič, L., Balant, M., & Ružič, L. [2012]. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor RS.
- ELTIS. [2014, januar]. Guidelines – Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans.
- Integral Zagorje. [2016].
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. [b. d.]. Aplikacija "Pregled prometnih nesreč". Pridobljeno iz <https://www.avp-rs.si/aplikacija-pregled-prometnih-nesrec/>.
- Medved, S., Vetršek, J., Domjan, S., & Tahir, A. J. [2012]. Lokalni energetski koncept občine Zagorje ob Savi. Ljubljana: UL, Fakulteta za strojništvo. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/dokument.aspx?id=2144>.
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Zagorje ob Savi. [št. 65/2011]. Uradni list RS.
- Prometno-informacijski center za državne ceste. [b. d.]. Podatki o prometu, [PLDP]. Pridobljeno iz Prometne obremenitve: <http://www.promet.si/portal/sl/podatki-o-prometnih-obremenitvah.aspx>.
- Regionalni center za razvoj. [2015, 6. oktober]. Regionalni razvojni program zasavske regije za obdobje 2014–2020. Pridobljeno iz <http://www.rcr-zasavje.si/>.
- Regionalni center za razvoj Zasavje. [2016, 8. julij]. Osnutek dogovora za razvoj regije Zasavje 2016–2019. Zagorje ob Savi. Pridobljeno iz <http://www.rcr-zasavje.si/uploads/Method/OS-NUTEK%20DOGOVORA%20ZA%20RAZVOJ%20REGIJE.pdf>.
- Taniguchi, A., & Fujii, S. [2007]. Promoting public transport using marketing techniques in mobility management and verifying their quantitative effects. *Transportation*, 34(1), 37–49.
- Urbanistični inštitut RS. [2012]. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.
- World Commission on Environment and Development [WCED]. [1987]. *Our Common Future*. Oxford: World Commission on Environment and Development.



