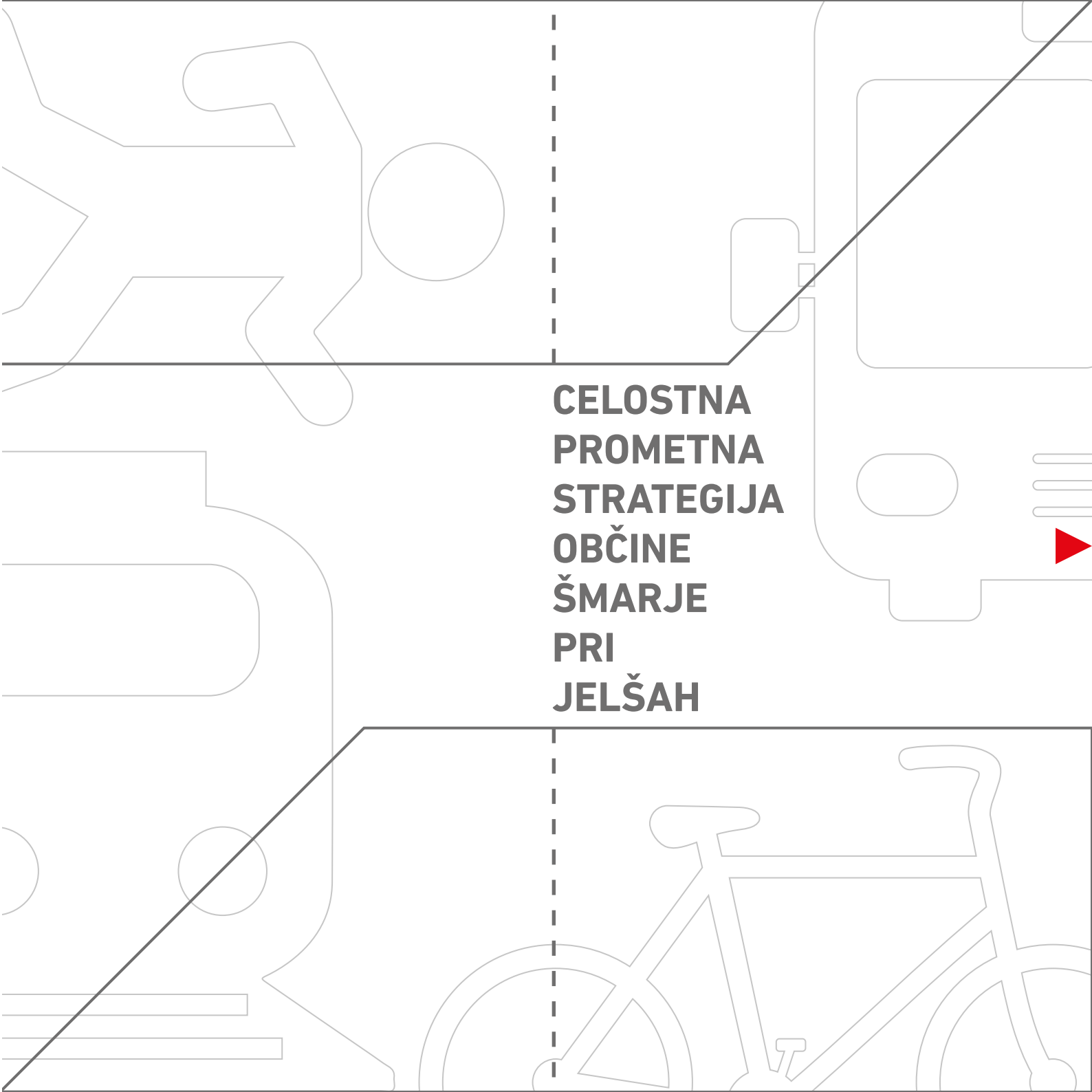


**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
ŠMARJE
PRI
JELŠAH**





**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
ŠMARJE
PRI
JELŠAH**



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH

Založnik: Občina Šmarje pri Jelšah, Aškerčev trg 12, 3240 Šmarje pri Jelšah

Naročnik: Občina Šmarje pri Jelšah

Izdelala: Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, Mariborska cesta 7, 3000 Celje, in Razvojna agencija Sotla, Aškerčev trg 24, 3240 Šmarje pri Jelšah

Avtorji besedila: Darja Topolšek, Uroš Kramar, Marjan Sternad, Bojan Rosi, Karel Šrot, Bojana Žaberl, Anita Čebular, Tina Cvahte Ojsteršek, Aleksandra Šuster Močnik.

Avtorji fotografij in vizualizacij: Občina Šmarje pri Jelšah, Razvojna agencija Sotla, Fakulteta za logistiko, Osnovna šola Šmarje pri Jelšah, Lidija Vajdič, Dejan Hribernik, Sergeja Javornik, Anita Reich.

Oblikovanje: Razvojna agencija Sotla in Podoba, Matija Kvesić, s.p.

Tisk: Podoba, Matija Kvesić, s.p.

Naklada: 200 izvodov

Šmarje pri Jelšah, maj 2017

Naziv projekta: CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH

Akronim projekta: CPS OŠPJ

Projekt je nastal v okviru javnega razpisa s strani naročnika, ki je bil objavljen na Portalu javnih naročil RS 14. 3. 2017 pod oznako NMV1515/2016.

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija.



CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656:502/504(497.4)Šmarje pri Jelšah)

CELOSTNA prometna strategija občine Šmarje pri Jelšah / [avtorji Darja Topolšek ... [et al.] ; avtorji fotografij Občina Šmarje pri Jelšah, Razvojna agencija Sotla, Fakulteta za logistiko]. - Šmarje pri Jelšah : Občina, 2017

ISBN 978-961-91827-4-1

1. Topolšek, Darja

290253568

IZZIVE SPREJEMAMO ODGOVORNO

Občina Šmarje pri Jelšah je odgovorno pristopila k izdelavi celostne prometne strategije, ker predstavlja nov način načrtovanja prometa na občinski in širši ravni.

Avtomobili so dandanes nepogrešljivi, a nadomestljivi. Ob dejstvu, da čezmerna raba avtomobilov povzroča prometne zastoje, hrup, onesnažuje okolje, škoduje zdravju ljudi, se v zadnjih letih iščejo možnosti zmanjšanja negativnih posledic motoriziranega prometa. Uspešne lokalne skupnosti močno spodbujajo trajnostne oblike potovanja, kot so hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa. V mestih je načela trajnostne mobilnosti lažje uveljaviti. Okolju prijazna vozila, urejene kolesarske steze, navdušeni sprehajalci delajo mestna središča bolj privlačna, prijazna, pa tudi ekonomsko uspešnejša. A kako trajnostno mobilnost udejanjiti na podeželju, kjer so naselja več kilometrov narazen, kjer je večina naselij brez trgovine, pošte, banke, tudi do šole je precej daleč? To je bil poseben izziv za Občino Šmarje pri Jelšah.

Ideje za uresničitev načel trajnostne mobilnosti smo iskali skupaj s strokovnjaki in občani. Zadovoljen sem, da so bili na delavnicah in javnih razpravah zelo aktivni številni občani, ki so s svojimi razmišljanji in predlogi sooblikovali načrte za nadaljnje učinkovite ukrepe. Ti sledijo tudi drugim razvojnim načrtom Občine Šmarje pri Jelšah, ki upoštevajo željo po visoki kulturi bivanja občanov in hkrati zagotavljajo ohranitev neokrnjenega naravnega okolja, zaradi katerega je šmarska pokrajina, prepoznavna po čudovitih zelenih gričih, še bolj rajska.

Vsem, ki ste v zadnjem letu aktivno sodelovali na delavnicah, javnih razpravah in drugih dogodkih, odgovorili na anketne vprašalnike ali kako drugače sodelovali pri oblikovanju Celostne prometne strategije občine Šmarje pri Jelšah, se iskreno zahvaljujem in vas vabim, da tudi pri uresničevanju načrtovanih ukrepov v prihodnjih letih aktivno sodelujete.

Stanislav Šket, župan

PROMET NAS POVEZUJE

Postal je sestavni del mojega, tvojega, našega življenja. Povsem samoumevno je, da se vsak dan, tudi večkrat na dan z avtom peljemo v službo, šolo, na izlet, po nakupih in drugih opravkih. Osebni avtomobil je postal nujno zlo. Ob nenehnem hitenju pozabimo, da bi lahko avto zamenjali s kolesom, se peljali z avtobusom oziroma z vlakom, ali se kam odpravili kar peš. Najtežje je namreč spremeniti sebe, svoje (ustaljene) navade.

Zaposleni v občinski pravi smo z veliko vnemo in zagonom skupaj s strokovnjaki, predstavniki Fakultete za logistiko, pripravili krovni strateški občinski dokument s področja trajnostne mobilnosti, Celostno prometno strategijo občine Šmarje pri Jelšah. Dokument je nastajal in se razvijal tudi s pomočjo velike angažiranosti občanov in številnih drugih deležnikov, s čimer smo dobili potrditev, da razmišljamo smelo in smo pripravljeni na pomembne spremembe. Prometni sistem smo načrtovali za ljudi, za občane.

Glavni cilj, ki ga želimo s pomočjo strategije doseči, je premik v razmišljanju in uporabi okoljsko trajnostnih načinov potovanja, ki podpirajo socialno pravičnost, prispevajo k zdravju, varnosti in dobremu počutju nas vseh. Z ukrepi za doseg te ciljev bo naša občina še bolj trajnostna, zelena. Zagotavljala bo domačinom in obiskovalcem varen, udoben in okolju prijazen življenjski prostor.

Opravimo vsaj del poti peš, s kolesom, z javnim prevozom ali z avtomobilom, ki vozi na okolju prijazen pogon, in s tem tudi sami prispevajmo k izboljšanju kakovosti bivanja v naši občini.

Ob zaključku zahtevnega projekta se iskreno zahvaljujem županu za izkazano zaupanje za vodenje projekta. Sergeji, Marjanu, Urošu, Tini, Darji, Bojani, Aleksandri in Aniti pa se zahvaljujem za ustvarjalno energijo, ki naj bo dobra osnova za uresničitev zastavljenih ambicioznih ciljev. Lepo je delati z vami.

mag. Anita Reich, skrbnica projekta

UVOD	6
1 POMEN IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	8
Zakaj celostna prometna strategija?	8
Trajnostna mobilnost	9
Proces izdelave celostne prometne strategije	10
Časovni okvir	14
Geografski obseg	16
2 OBSTOJEČE STANJE	17
3 PRILOŽNOSTI	25
4 VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI	28
5 STEBRI	34
Hoja	35
Kolesarjenje	38
Javni potniški promet	41
Motorizirani cestni promet	44
Mirujoči promet	47
Trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom	50
VIRI	54

SEZNAM OKRAJŠAV

CPS	Celostna prometna strategija
EU	Evropska unija
JPP	Javni potniški promet

UVOD

Maja 2016 je Občina Šmarje pri Jelšah skupaj z izbranim izvajalcem, in sicer Fakulteto za logistiko Univerze v Mariboru iz Celja, začela s pripravo Celostne prometne strategije (CPS). Projekt sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada v skladu z Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.



Namen CPS je priprava in sprejem strateškega dokumenta, ki nadgrajuje dosedanje načrtovalske prakse, ki so osredotočene predvsem na gradnjo infrastrukturnih elementov.

Cilji so trajnostni razvoj urbane mobilnosti in večja kakovost bivanja, večja varnost, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje in učinkovitejši prometni sistem. Pri tem je

poudarek na povečanju deleža kolesarjev, pešcev in uporabnikov javnega prevoza ter spreminjanju potovalnih navad.

CPS je namenjen predvsem prebivalcem občine, zato so bili občani Šmarja pri Jelšah v času izdelave CPS vabljeni k sodelovanju na javnih razpravah, delavnicah, opravili smo intervjue in izvedli več anket.



1 POMEN IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

CPS je strateški načrt, ki temelji na obstoječih praksah načrtovanja in ustrezno upošteva povezovanje, sodelovanje in načela vrednotenja za zadovoljitev potreb po mobilnosti ljudi, tako danes kot jutri, za boljšo kakovost življenja v naseljih in njihovi okolici.

ZAKAJ CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA?

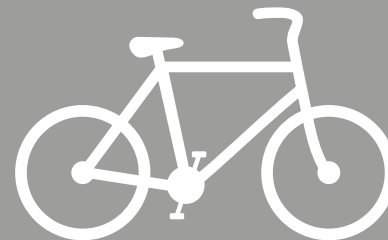
Cilj CPS je ustvariti trajnostni prometni sistem, kar je v skladu s poročilom »Sustainable Urban Mobility Plans – lanning for People« omogočeno z (ELTIS, 2014, januar):

- zagotavljanjem dostopnosti do delovnih mest in storitev za vse;
- izboljšanjem varnosti in varovanja;
- zmanjšanjem onesnaževanja, emisij toplogrednih plinov in porabe energije;
- s povečanjem splošne in stroškovne učinkovitosti za transport oseb in blaga;
- izboljšanjem privlačnosti in kakovosti mestnega okolja.

Začetek procesa izdelave CPS občine predstavlja korak, s katerim se načrtuje celoten proces, izdelajo načrti za ključne aktivnosti in preveri stanje vključenih virov, ki so potrebni za sodelovanje vseh strani pri izdelavi.

CPS občine Šmarje pri Jelšah je namenjen občanom. Razlogi za izdelavo CPS so:

- boljša mobilnost vseh prebivalcev;
- doseganje pozitivnih učinkov na okolje;
- boljša kakovost bivanja;
- povečanje prometne varnosti;
- vzpostavitev kolesarskih in peš povezav;
- več možnosti za pridobivanje sredstev EU;
- sprememba potovalnih navad občanov;
- boljša izkoriščenost prometne infrastrukture.

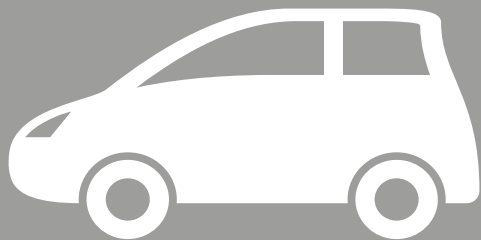


KOLO | z njim kuriš maščobe in nalagaš prihranke!

Rezultati samoocene, izvedene z občinsko upravo, so pokazali, da lahko občino Šmarje pri Jelšah umestimo v skupino občin, ki šele začenjajo z vključevanjem trajnostnih načel v svojo mobilnostno politiko. Na področju vključevanja trajnostnih mobilnostnih načel v delovanje občine in njihovega spremljanja obstaja precej prostora za izboljšave in nadgradnje.

Razvidno je, da občina Šmarje pri Jelšah največ pozornosti posveča vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje strateške dokumente in zagotavljanju predpogojev, kar kaže na pripravljenost občine za dolgoročno zagotavljanje pogojev in spodbujanje trajnostne mobilnosti. Pri zagotavljanju organizacije, izvedbe, spremljanja in vrednotenja, torej pri

Aktivna mobilnost je odličen način, kako v natrpanem urniku najdemo čas za gibanje.



AVTO | z njim kuriš prihranke in nalagaš maščobe |

konkretizaciji ukrepov in prenosa trajnostnih načel v prakso, pa je trenutno občina Šmarje pri Jelšah v začetni fazi.

TRAJNOSTNA MOBILNOST

Mobilnost je pomembno merilo socialnega razvoja, ne le posameznikov, ampak celotnega območja. Upravljanja mobilnosti predvsem stremijo k uporabi trajnostnih oblik transporta. Ferguson (1990, str. 442) razlaga upravljanje mobilnosti kot proces spreminjanja potovalnih navad, običajno zato, da se izognemo dražji obliki transportnega sistema. To pa zahteva sodelovanje mnogih udeležencev, kot so investitorji, lastniki zemljišč, delodajalci, podjetniške družbe, občinske, regionalne in državne ravni upravljanja. Upravljanje mobilnosti stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov in povečevanju trajnostnih oblik transporta, kot so javni transport, kolesarjenje in hoja (Taniguchi & Fujii, 2007, str. 38).

Trajnostna mobilnost pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse ob minimizaciji neželenih stranskih učinkov. Ukrepi prometne politike morajo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.



S trajnostno mobilnostjo prispevamo k:

- boljšemu osebnemu počutju in zdravju;
- zmanjšanju stresa;
- boljši kakovosti zraka in življenja v naseljih;
- učinkoviti rabi energije in zmanjšanju emisij CO₂;
- zmanjšanju stroškov za prevoz.

PROCES IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Izdelava CPS občine Šmarje pri Jelšah sledi Smernicam za izdelavo celostnih prometnih strategij (Urbanistični inštitut RS, 2012), minimalnim standardom, ki jih je dalo Ministrstvo za infrastrukturo (MZI), in zahtevam javnega naročila za izbiro izdelovalca CPS občine Šmarje pri Jelšah.

Celovito načrtovanje prometa v občini zahteva sodelovanje in koordinacijo z vsemi področji in ravni. V okviru ožje in širše delovne skupine so bila izvedena prva srečanja, na katerih smo na podlagi različnih vidikov obravnavanja problematike oblikovali prva izhodišča celovitega načrtovanja prometa v občini. Vključeni deležniki so že v delu problemsko-razreševalnega procesa poskušali zajeti čim več vidikov. Sodelovanje na vseh ravneh namreč omogoča večjo

uporabnost soodvisnih vidikov pri postavitvi ciljev. Ob tem prihaja do interdisciplinarnega celovitega sodelovanja že v najzgodnejših fazah razreševanja problemov. Pomembna je soodvisnost med posameznimi ravni, saj smo v kompleksnih sistemih, kot je promet, soodvisni zaradi razlik, s katerimi drug drugega dopolnjujemo kot sestavine iste celote in se zato tudi razvijamo v skupno celoto z lastnostmi, ki jih vsak del zase in sam zase nima.

Ključni deležniki pri pripravi CPS so bili osnova za ustvarjanje trdne podlage za trajno sodelovanje vseh interesnih skupin. Njihovo sodelovanje v celotnem procesu priprave strategije je omogočilo identifikacijo možnih sinergij ali sporov med zainteresiranimi stranmi in izboljšanje usmerjevalnih sposobnosti za pripravo in izvedbo načrta. Z naborom deležnikov se je dosegla tudi načrtovalska koalicija, ki je vključevala vse ključne deležnike. Vsi ključni deležniki so sodelovali skozi celoten proces priprave CPS občine Šmarje pri Jelšah, kar izhaja iz osnovne strategije za koordinacijo deležnikov in vključevanje javnosti.

Izdelava CPS se je izvajala v treh glavnih fazah. Znotraj prve faze smo postavili temelje z ustanovitvijo delovno skupino. Na spletni strani Občine je bila vzpostavljena podstran,

ki je oblikovana za potrebe informiranja glede priprave CPS, dogodkov, kot so javne razprave, delavnice, prireditve ipd. Podstran je oblikovana tudi za namene predstavitev ugotovitev posameznih faz, vizije, ciljev, prioritet in ukrepov ter objave fotografij, aktualnih novic, vprašalnikov in nagradne igre. Po opredelitvi procesa je sledila analiza stanja z ogledi stanja na terenu. V fazi zagona procesa sta bili izvedeni dve javni razpravi, na katerih so bili oblikovani trije scenariji razvoja prometa v prihodnosti. Po končanem delu v skupinah in predstavitvi ugotovitev so se udeleženci opredelili za enega od scenarijev in s tem izkazali želeno smer razvoja prometnega sistema v občini za prihodnje obdobje. Udeleženci so med tremi možnimi scenariji razvoja dali prednost pešcem, kolesarjem in razvoju JPP ter celovitemu strateškemu načrtovanju. Namen javnih razprav in delavnic je bil vključiti širšo zainteresirano javnost v pripravo CPS in hkratno informiranje o ciljih, ukrepih ipd.

V fazi racionalnega zastavljanja ciljev smo opredelili želeno stanje prometnega sistema v občini Šmarje pri Jelšah, prioritete, vizijo in nabor ukrepov. Izvedena je bila razstava o izdelani viziji s ciljem predstavitve vizije CPS širši javnosti in prebivalcem občine. Poudarek je bil na prikazu pomena trajnostne mobilnosti pri oblikovanju prometnega

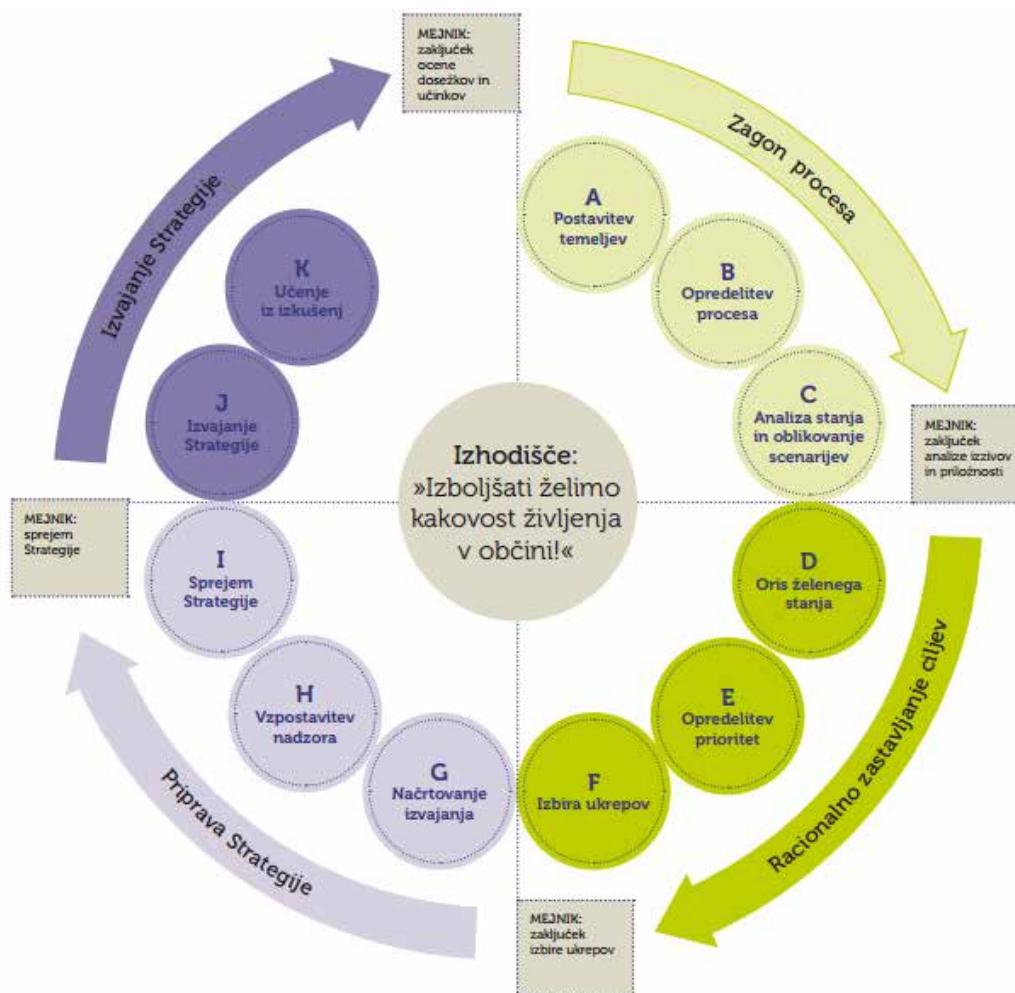


sistema občine. Na razstavi je bil izveden tudi žreb nagrad za sodelujoče v anketi. V fazi priprave strategije se je pripravil akcijski načrt in vzpostavil nadzor izvajanja strategije za naslednjih pet let. Faza se je zaključila s sprejemom na svetu Občine Šmarje pri Jelšah.

Pri celotni pravi CPS je bila zagotovljena komunikacija z deležniki, tako z ožjo in širšo delovno skupino kot ostalo zainteresirano javnostjo z možnostjo sodelovanja na delavnicah in javnih razpravah, v anketah

in intervjujih. Na ta način se je zagotovilo vključevanje javnosti in poudarjanje pomena njihove ključne vloge pri oblikovanju CPS, njihova vključenost pa je bila zagotovljena

v vseh fazah priprave in izvajanja CPS. Enostransko komunikacijo oziroma informiranje smo zagotovili z medijskimi sporočili, razstavo, prireditvami ipd.



ČASOVNI OKVIR

Izdelava CPS občine Šmarje pri Jelšah se je začela maja 2016. Izhodišče strategije predstavlja vizija, vključno s postavljenimi cilji, ukrepi in akcijskim načrtom. Akcijski načrt je pripravljen do leta 2021. Izdelava strategije se je zaključila s sprejemom na občinskem svetu in izdajo publikacije. Občina Šmarje pri Jelšah bo spremljala izvajanje strategije in letno poročala o izvedenih ukrepih v skladu s sprejetim akcijskim načrtom.

NOVEMBER
2015

PRIPRAVA PROJEKTA
Občina Šmarje pri Jelšah pridobi sofinanciranje s strani EU in RS ter objavi javno naročilo za izbiro izdelovalca.

Delavnica z odgovornimi za promet na občini | 13. 6. 2016



POSTAVITEV TEMELJEV
Zagon projekta, ustanovitev projektne in delovne skupine.

JUNIJ
2016

OPREDELITEV PROCESA
Terminski načrt, načrt aktivnosti, samoocena prometnega načrtovanja.

Javna razprava | 28. 6. 2016
Javna razprava | 20. 9. 2016



ANALIZA STANJA
Ogledi stanja na terenu, razprave, delavnica na občini, intervjuji, anketa med občani, analiza prometnih dejavnikov in trendov.

JULIJ
AVGUST
2016



Evropski teden mobilnosti | 20. 9. 2016

SEPTEMBER
2016

PROMOCIJA
Prireditev ob Evropskem tednu mobilnosti: »Parkirišče je lahko igrišče.»

IZBIRA UKREPOV
Javna razprava, intervjuji,
vključevanje občinske uprave.

DECEMBER
2016
JANUAR
2017

ORIS ŽELENEGA STANJA
Intervjuji, anketa med občani.



Delavnica za občane

OKTOBER
NOVEMBER
2016

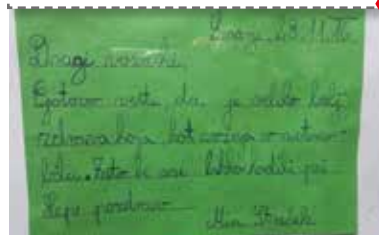
NAČRTOVANJE IZVAJANJA
Delavnici s ključnimi javnostmi,
priprava akcijskega načrta.

JANUAR
FEBRUAR
2017

VZPOSTAVITEV NADZORA
Spremljanje napredka izvajanja ukrepov.

FEBRUAR
MAREC
2017

IZBIRA VIZIJE IN PRIORITET
Javna razprava, delavnica na
OŠ Šmarje pri Jelšah, intervjuji.



Otvoritev razstave | 3. 1. 2017

NOVEMBER
DECEMBER
2016

SPREJEM STRATEGIJE
Potrditev na seji Občinskega sveta, izdaja publikacije.

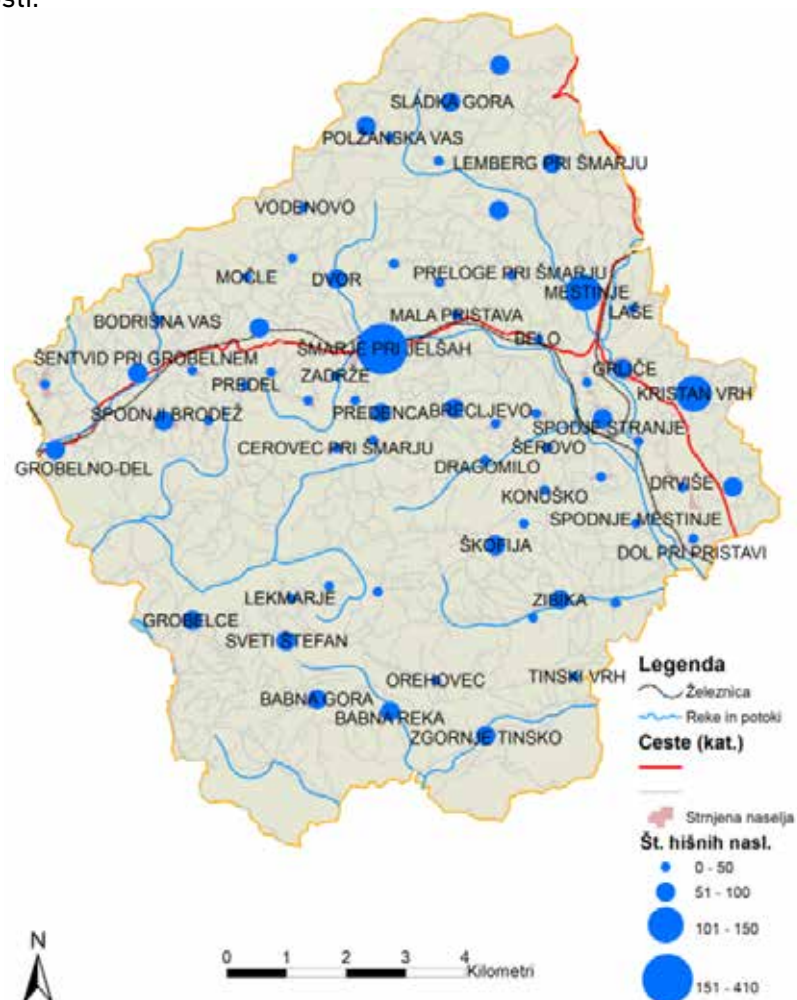
MAREC
APRIL
2017



GEOGRAFSKI OBSEG

CPS bo obravnavala celotno območje občine Šmarje pri Jelšah s poudarkom na večjih naseljih v občini. Občina Šmarje pri Jelšah obsega deset krajevnih skupnosti:

- Dol - Spodnje Mestinje;
- Kristan Vrh;
- Lemberg;
- Mestinje;
- Sladka Gora;
- Sveti Štefan;
- Šmarje pri Jelšah;
- Šentvid pri Grobelnem;
- Tinsko;
- Zibika.



Geografski obseg CPS

2 OBSTOJEČE STANJE

Občina Šmarje pri Jelšah je del Zgornjesotelskega gričevja, subregije Obsotelje in Kozjansko, ki se širše navezuje na savinjsko statistično regijo. Po površini meri 108 km². Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (2016) je imela občina konec leta 2015 10.239 prebivalcev.

Struktura prebivalstva je izziv v sklopu zagotavljanja enakovredne in vključujoče mobilnosti. Osnovne demografske značilnosti kažejo na staranje prebivalstva, kar pomeni tudi večjo odvisnost starejših prebivalcev od mlajših ter povečanje potreb po mobilnosti za ranljive skupine in invalide. Povprečna starost prebivalstva v občini Šmarje pri Jelšah je bila v letu 2015 41,4

leta. Največji delež prebivalstva predstavlja skupina od 15 do 64 let.

Ker v občini ni večjih izobraževalnih institucij, se pojavljajo dnevne migracije dijakov in študentov. Poleg tega so izjemno obsežne delovne migracije, saj se veliko zaposlenih vsakodnevno vozi na delo izven občine Šmarje pri Jelšah.

Z vidika prometa opazamo, da se pojavlja veliko dnevnih migracij za potrebe dela in študija, kar predstavlja dodatno obremenitev za prometno načrtovanje. Konec leta 2015 je bilo 4.133 delovno aktivnih prebivalcev v občini. Največ prebivalcev je delo opravljalo v občini Celje.

Občina dela	Celje	854	Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov)
	Rogaška Slatina	358	
	Šentjur	319	
	Ljubljana	265	
	Štore	126	
	Podčetrtek	88	
	Maribor	77	
	Žalec	67	
	Rogatec	47	
	Slovenske Konjice	35	

Delovno aktivno prebivalstvo po občinah delovnega mesta. | Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2016

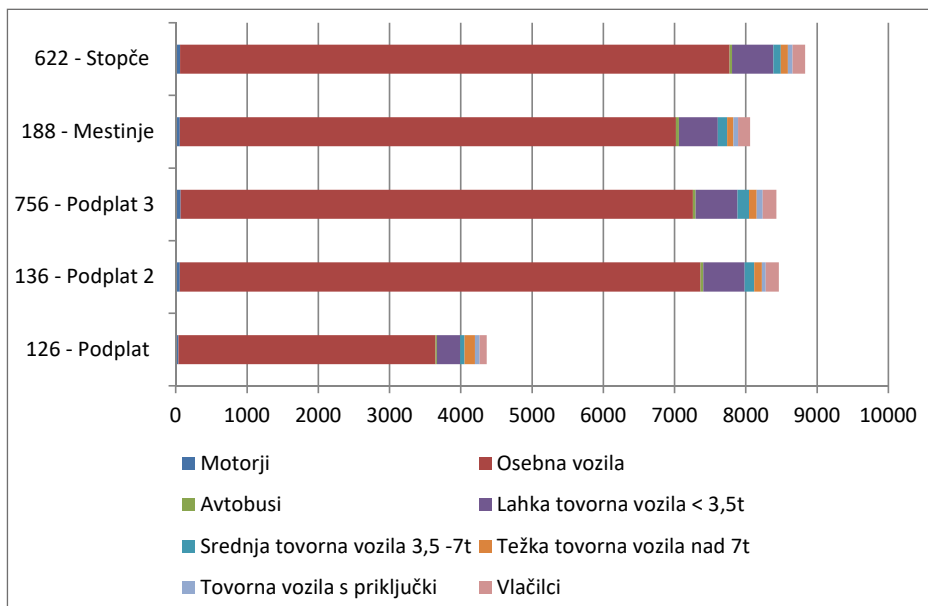
Pomemben del prometnega sistema občine je glavna državna cesta skozi središče občine, ki predstavlja eno od pomembnejših prometnih žil v regiji in državi, zaradi česar je tudi močno obremenjena. Področje urejanja prometa na tej cesti je pretežno v pristojnosti državnih organov. V Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (Ministrstvo za infrastrukturo RS, 2016) je kot prioriteta določeno tudi cestno omrežje s povezavo Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje, kar vključuje območje občine Šmarje pri Jelšah. Glavni namen je zagotovitev povezanosti lokalnih središč s prometnim omrežjem in izboljšanje dostopnosti do regionalnih središč, predvsem s posegi v obstoječo infrastrukturo in le izjemoma s pripravo projektov izven obstoječih objektov.



Iztok Pinter, komandir policijske postaje Šmarje pri Jelšah: *»Lokalne ceste so v slabem stanju. Infrastruktura za pešce in kolesarje je delno urejena. Z vidika prometne varnosti ni opaznih razlik med središčem občine in ostalimi kraji občine Šmarje pri Jelšah.«*

Med najbolj težavnimi področji tako z vidika občine kot z vidika prebivalcev in obiskovalcev je tranzitni promet, saj statistika prikazuje povečanje prometa na števnih mestih. Na osnovi podatkov avtomatskih števnih mest je mogoče ugotoviti, da prevladujejo osebna vozila, s tem da se delež tovornih vozil giblje med 12 in 16 odstotki. Komplementarno se pojavlja nekonkurenčen javni potniški prevoz, še posebej na ravni občine, kar kaže na veliko stopnjo odvisnosti prebivalstva od avtomobilov.

Na ogledu stanja je bilo ugotovljeno, da ima občina Šmarje pri Jelšah zadovoljive infrastrukturne pogoje za odvijanje vseh modalitet prevoza, ki so v občini realno izvedljive, še posebej pa velja omeniti, da so dobri predpogoji za trajnostno mobilnost, kar se kaže v možnosti uporabe železniških prevozov, razvejanosti infrastrukture za avtobusni promet, vključenosti v regijske kolesarske prometne tokove in projekte



Povprečni letni dnevni promet za leto 2015. Vir: Prometno-informacijski center za državne ceste

ter urejenosti pločnikov. Kritične točke je smiselno odpraviti, saj v veliki meri ovirajo večjo uporabo alternativ osebemu avtomobilu.

Površine za pešce in kolesarje v občini so urejene segmentirano, ponekod zelo dobro, ponekod pa jih ni. Še posebej težavna je nepovezanost posameznih segmentov med seboj, kar zmanjša vrednost tudi ostalim, že izgrajenim površinam za pešce in kolesarje.

Razpršenost prebivalstva, ki je najpomembnejši element pri načrtovanju dostopnosti javnih oblik prevoza, je v občini Šmarje pri Jelšah velika, relief je razgiban.

Skupno ta dva dejavnika povzročata, da je javni prevoz prebivalcem odročnejših naselij in zaselkov težko dostopen, vzpostavitev rednih linij, ki bi te zaselke povezoval na razvitejše prometno omrežje, je otežena.

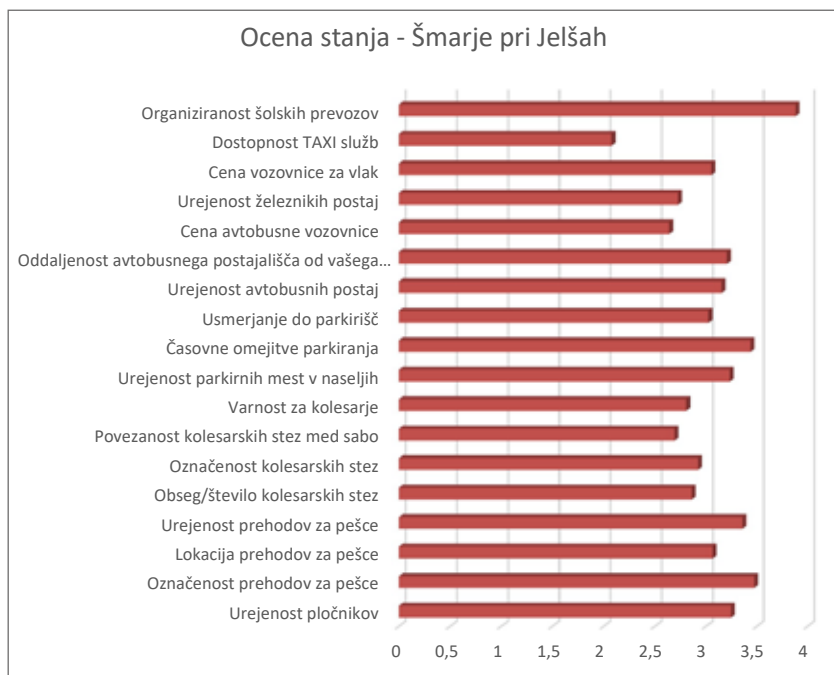
V okviru ankete so anketiranci ocenjevali stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih

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

elementov v izbranem naselju (JPP, kolesarske steze in pasove, prometne znake, oznake na cestišču ipd.). Za ta področja so anketiranci dali oceno na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni najslabšo oceno, 3 predstavlja povprečno oceno, 5 najboljšo oceno. Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v občini Šmarje pri Jelšah kažejo visok nivo, saj so vsa področja anketiranci ocenili

nadpovprečno. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili organiziranosti šolskih prevozov, najnižjo pa dostopnosti taksi služb.

Anketiranci so v povprečju dali srednjo vrednost ocene količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v občini Šmarje pri Jelšah. Po mnenju anketirancev je v občini občutno preveč avtomobilov v središču



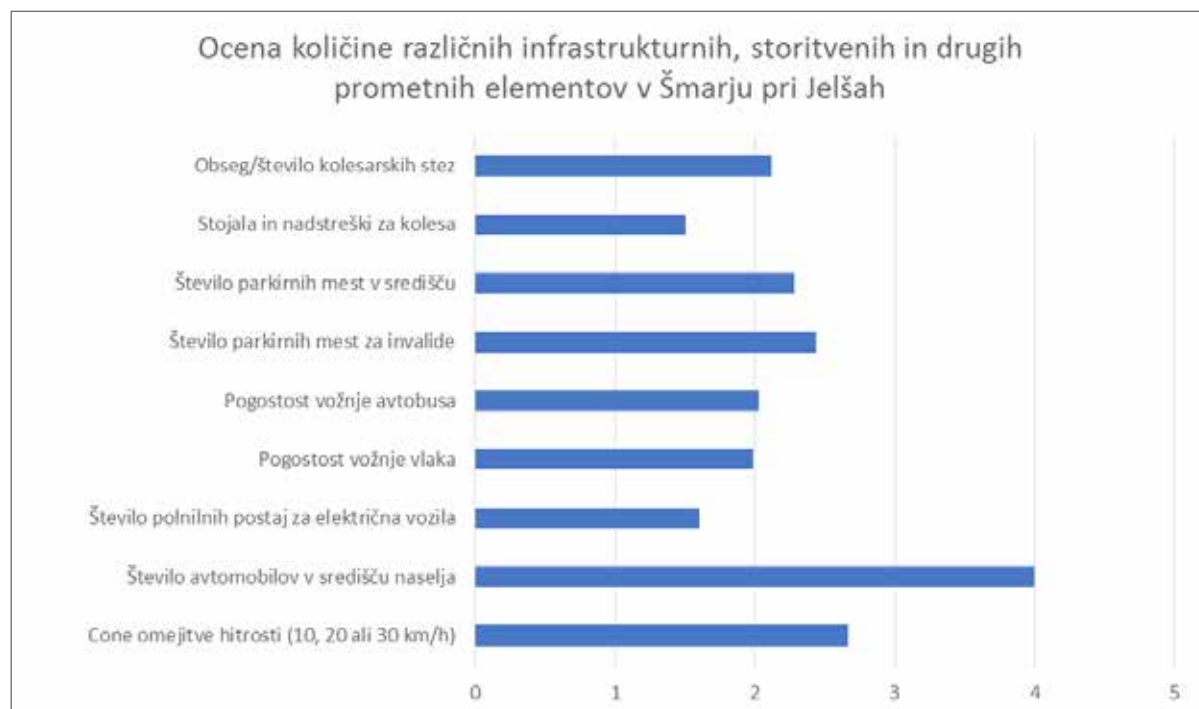
Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v občini Šmarje pri Jelšah.

naselja, občutno premalo pa polnilnih postaj za električna vozila, stojal in nadstreškov za kolesa.

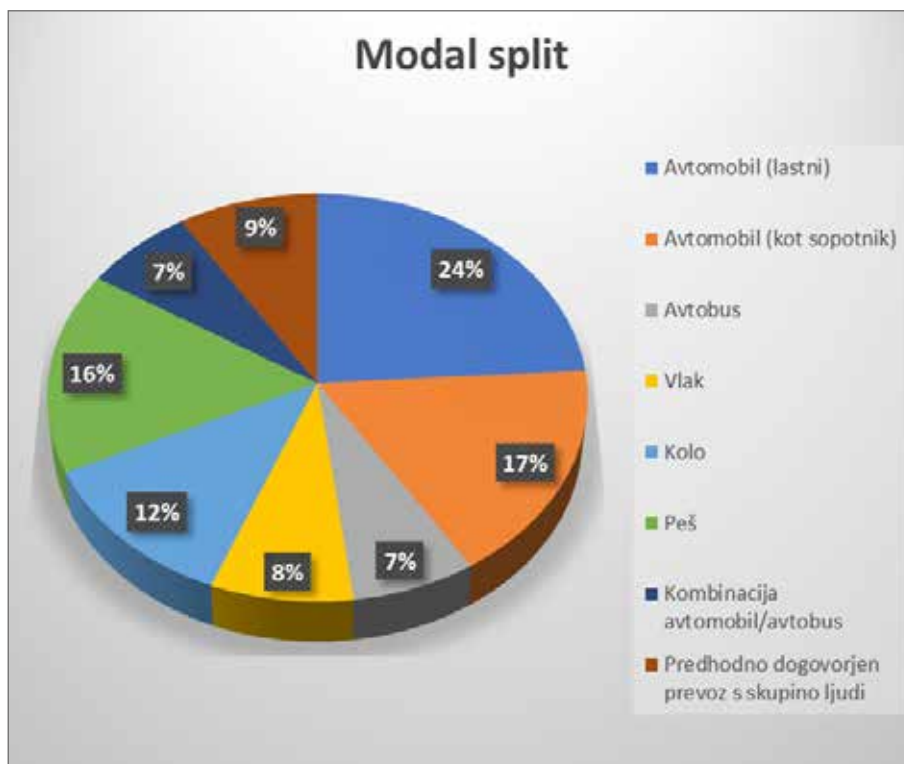
Anketiranci so tudi odgovorili na vprašanje, kako pogosto uporabljajo posamezno prevozno sredstvo. Na podlagi prejetih odgovorov je možna okvirna določitev modal splita (razdelitev rabe posameznih načinov prevoza), ki je značilen za prebivalce v občini Šmarje pri Jelšah. Glede na odgovore anketirancev lahko zaključimo, da je najpogostejša uporaba avtomobila (24 %),

sledi uporaba avtomobila – kot sopotnik (17 %), najmanj pa uporabljajo kombinacijo avtomobil/avtobus in samo avtobus.

V anketi smo tudi ugotavljali pomembnost posameznega področja z vidika prometnega urejanja. Kot najpomembnejše so anketiranci ocenili več parkirnih mest za avtomobile in bolj dostopne informacije o prometu, kot najmanj pomembna pa so ocenili naslednja področja: dostopnost taksi službe, avtobusna postaja bližje mojemu domu in pogostejša vožnja avtobusov.



Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v občini Šmarje pri Jelšah.



Uporabljeni načini potovanj za vsakodnevna potovanja v občini Šmarje pri Jelšah.



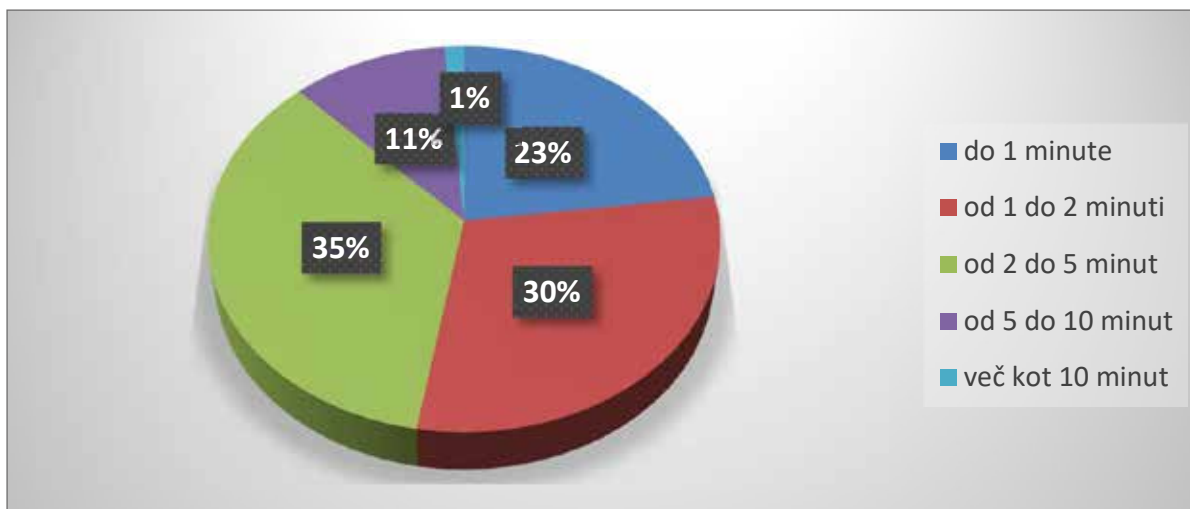
Milan Konšak, medobčinski inšpektor: *»Najbolj problematične lokacije parkiranja so pred banko in pošto v Šmarju pri Jelšah, velik problem predstavlja tudi parkiranje pred šolo in športno dvorano ob večjih prireditvah.«*



Pomembnost področij trajnostnega urejanja prometa v občini Šmarje pri Jelšah.

Anketiranci so odgovorili na vprašanje, koliko minut hoje od destinacije, kamor so namenjeni, običajno parkirajo svoje osebno vozilo. Najpogosteje anketiranci svoje vozilo

parkirajo v bližini destinacije, saj jih je 35 % odgovorilo, da je to od 2 do 5 minut hoje. Le 1 % anketiranih svoje vozilo parkira tako daleč od destinacije, da hodi več kot 10 minut.



Čas hoje od parkirišča do destinacije.

Hitrost vozila ob trčenju v pešca	Verjetnost smrti pešca	Ogroženost pešca
30 km/h	10%	10 ogroženih pešcov (1 rdeč, 9 zelenih)
50 km/h	50 %	50 ogroženih pešcov (5 rdeč, 45 zelenih)
60 km/h	90 %	90 ogroženih pešcov (9 rdeč, 1 zelen)

Verjetnost smrti pešca ob trčenju z vozilom različnih hitrosti.

3 PRILOŽNOSTI

Videnja ključnih deležnikov predstavljajo izhodišče za načrtovanje CPS občine Šmarje pri Jelšah. Ključni deležniki in zainteresirana javnost so bili v identifikacijo ključnih izzivov razvoja prometa in vpeljave trajnostnih načel vključeni v javne razprave, katerih namen je bil definirati izzive v okolju s širšim konsenzom. Z izdelavo PSPN (angl. SWOT) analize, torej pregleda prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti, so bila pridobljena mnenja predstavnikov različnih

pomembnejših organizacij, občanov in druge zainteresirane javnosti glede sedanjega in prihodnjega stanja prometnega sistema v občini, kar predstavlja ključne izzive razvoja prometa v občini Šmarje pri Jelšah. V sodelovanju z glavnimi deležniki na javni razpravi je bila izvedena še analiza izhodiščnega stanja, s katero je mogoče prepoznati ključne izzive, ki jih prednostno obravnava CPS.



Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti v občini Šmarje pri Jelšah.

Občina upravlja ter skrbi za rekonstrukcijo in vzdrževanje vseh občinskih cest v skupni dolžini 325 km. Od tega je glede na kategorijo 173 km lokalnih cest in 151 km javnih poti.

Scenariji razvoja prometa, ki so bili oblikovani na podlagi zbranih podatkov v fazi analize stanja, prikazujejo tri usmeritve, ki so za prihodnost prometa v občini Šmarje pri Jelšah realni in odvisni predvsem od tega, kako uspešna bo občina pri vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje načrtovalske procese ter pri vpeljavi in izvajanju CPS. V primeru scenarija, ki nadaljuje razvoj, kot je zastavljen trenutno, je mogoče pričakovati ohranjanje trenutnega stanja, torej manjše, nepovezane ukrepe,

ki bodo zajezili rast prometa, ne bodo pa dosegli bistvenih izboljšanj na področju uporabe alternativnih načinov prevoza. V primeru pesimističnega scenarija je mogoče pričakovati občuten porast avtomobilskega prometa, zmanjšanje varnosti in poslabšanje onesnaženosti. Optimistični scenarij pričakuje, da bo občina Šmarje pri Jelšah v prihodnosti delovala v celoti trajnostno in k temu spodbudila tudi prebivalce, kar bo omogočalo čistejše, bolj varno in zdravo okolje ter trajnostno mobilnost.





Aleš Ratej, predsednik Športnega društva Mestinje: *»V prihodnosti želimo živeti v občini, prijazni kolesarjem in pešcem.«*

Mitja Šket, ravnatelj OŠ Šmarje pri Jelšah: *»Veliko potencialno nevarnost predstavljajo avtobusna postajališča na cesti v smeri proti Zibiki.«*

4 VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

Vizija je osnovna usmeritev, ki oblikuje načrtovanje trajnostnega prometa in mobilnosti v kratkoročnih in dolgoročnih načrtih Občine Šmarje pri Jelšah in posledično v jasni, krajši obliki definira zeleno stanje. Pri postavitvi vizije CPS so bile upoštevane vse usmeritve iz izvedenih aktivnosti, prav tako se vizija zgleduje po predlogu vizije Strategije razvoja občine Šmarje pri Jelšah.

Oblikovanje vizije CPS občine Šmarje pri Jelšah je temeljilo na intenzivnem vključevanju zainteresiranih predstavnikov javnosti, občanov, strokovnih služb, političnih predstavnikov in ostalih deležnikov. Na tematiko vizije je bila izvedena anketa, kjer so občani definirali, katere so prednostne vrednote in področja, ki naj jih CPS zajema in ureja. Predstavniki ključne zainteresirane javnosti so na javni razpravi opredelili prioritete CPS občine Šmarje pri Jelšah, kot jih vidijo občani. Na javni razpravi so občani in ključni deležniki razmišljali, v kakšni občini želijo živeti v prihodnje. S tem so oblikovali osnovne usmeritve za CPS občine Šmarje pri Jelšah. Usmeritve javne razprave, na kateri so občani med drugim definirali, v kakšni občini si želijo živeti, so:

- V strpni in varni občini.

- V občini prijazni do okolja in ljudi ter z urejeno infrastrukturo.
- V občini z varnim prometnim sistemom za vse starostne skupine, s čim manjšim vplivom na okolje.
- V urbanistično urejenem kraju, z urejenim prometnim režimom, prijaznim do vseh občanov (otrokom, invalidom, starejšim).

Na podlagi splošnih usmeritev so udeleženci razpravljali o tem, kakšen bi moral biti prometni sistem v občini, katere zahteve bi moral izpolnjevati, kaj je realno pričakovati in kaj ne, kaj se naj poudari pri urejanju in načrtovanju prometnega sistema. Pri vprašanju, kakšen prometni sistem si želijo v občini, so udeleženci prišli do konsenza v obliki spodnjih trditev:

- Varen, ljudem prijazen in trajnostno naravnan.
- Urejen in brez tranzita.
- Hitre in pretočne notranje obvoznice za tranzitni promet z izgradnjo in promocijo čim večjega števila alternativnih prometnih sistemov.
- Glede specifičnosti kraja je nujna preusmeritev tranzitnega prometa proti Hrvaški na obvoznico in ureditev vseh cest v zaselkih občine Šmarje pri Jelšah.



Rudi Trauner, občan: *»Vizija razvoja prometnega sistema v občini Šmarje pri Jelšah mora vključevati predvsem umik tranzitnega prometa iz središča naselja.«*

Na delavnici, ki je bila tako kot javna razprava izvedena v fazi opredelitve prioritete, so petošolci OŠ Šmarje pri Jelšah razpravljali o tem, kakšen prometni sistem si želijo v občini, torej posredno s svoje perspektive tudi o viziji CPS občine Šmarje pri Jelšah.

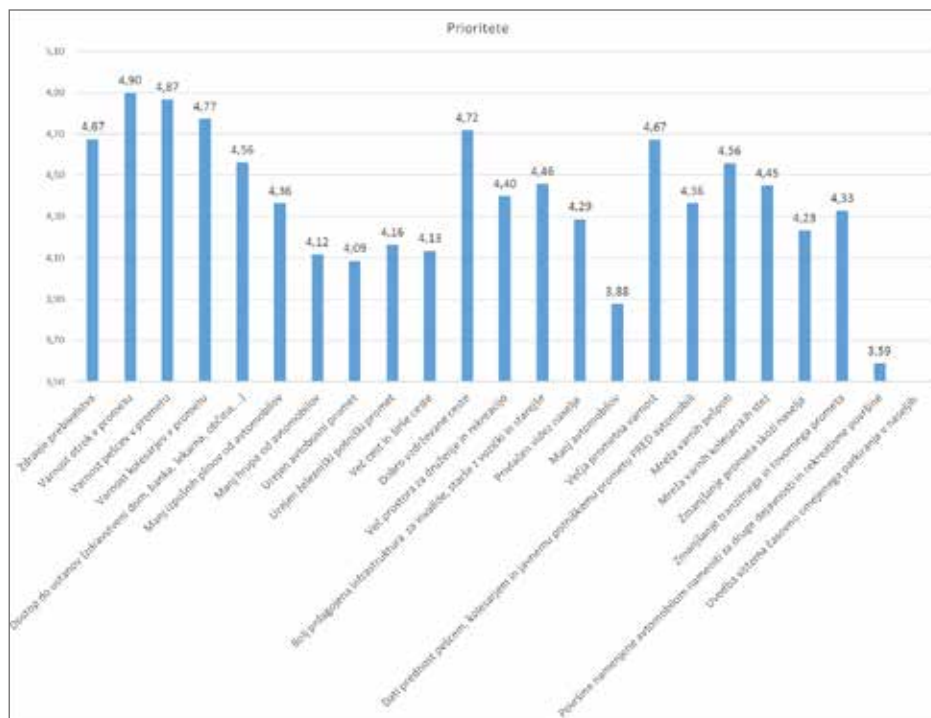
Na razstavi o CPS občine Šmarje pri Jelšah in trajnostni mobilnosti, katere otvoritev je bila

3. 1. 2017, so razstavljene grafike med drugim predstavljale ključne poudarke vizije, ki so jo oblikovali občani v anketah, sodelujoči na javnih razpravah in osnovnošolci na delavnici. S tem smo zagotovili obveščanje javnosti o procesu oblikovanja vizije. Poleg tega je razstava javnost seznanila o dosedanjih aktivnostih pri pripravi CPS, o rezultatih analize stanja, poudarkih mnenj občanov o prioritetah in podobno.



Vsi predlogi vizij so bili konsolidirani v nekaj izbranih predlogov. Skupina, odgovorna za oblikovanje vizije, je predloge konsolidirala v končno vizijo, ki se glasi:

»Trajnostna mobilnost za zeleno prihodnost.
Občina Šmarje pri Jelšah – varna, urejena in
prijazna do okolja.«



Prioritetna področja na področju prometa.

Na podlagi vizije so bili oblikovani nabori prioriteten področij za področje infrastrukture in mehkih ukrepov, ki predstavljajo razširitev vizije in izhodišče za oblikovanje strateških, krovnih ciljev.

Prebivalci so odločali o pomenu prioriteten, ki so pomembne v občini Šmarje pri Jelšah. Najpomembnejše so varnost otrok v prometu, varnost pešcev v prometu, varnost kolesarjev v prometu in dobro vzdrževane ceste.

Na podlagi rezultatov ankete in mnenj ključnih deležnikov so bile v sodelovanju s

širšo delovno skupino izoblikovane prioritete CPS občine Šmarje pri Jelšah za področje infrastrukture in za področje mehkih ukrepov. Za področje infrastrukture so prioritete, razvrščene po pomembnosti:

1. vlaganja v kolesarsko infrastrukturo in infrastrukturo za JPP (avtobus);
2. vlaganja v infrastrukturo za JPP (vlak);
3. vlaganja v infrastrukturo za pešce;
4. vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste);
5. vlaganja v infrastrukturo za trajnostna vozila;

6. vlaganja v infrastrukturo za logistični center oz. poslovno cono;
7. vlaganja v informacijsko tehnologijo (prometna signalizacija, informacije o prometu, označevanja ...);
8. vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (nova parkirišča).



Za področje mehkih ukrepov so prioritete:

1. uvedba sodobnih sistemov (npr. parkiraj in pelji, souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles);
2. promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, pešačenje in javni prevoz;
3. promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza);
4. mobilnostni načrti v organizacijah (potovalni načrti);
5. izboljšanje označenosti prometnih poti (signalizacija, kažipot);
6. vlaganje v trajnostna prevozna sredstva (npr. avtomobil na električni pogon);
7. prepovedi in omejitve (npr. omejitve hitrosti, zapore cest);
8. izboljšanje informacij o prometu (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanja, voznih redov);
9. omejitve parkiranja;
10. spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov.

Na podlagi postavljenih prioritete bo Občina Šmarje pri Jelšah do leta 2021 zasledovala naslednje strateške cilje:

- izboljšanje varnosti za pešce in kolesarje;
- izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa;
- zmanjšanje negativnih vplivov prometa na prebivalce občine Šmarje pri Jelšah;



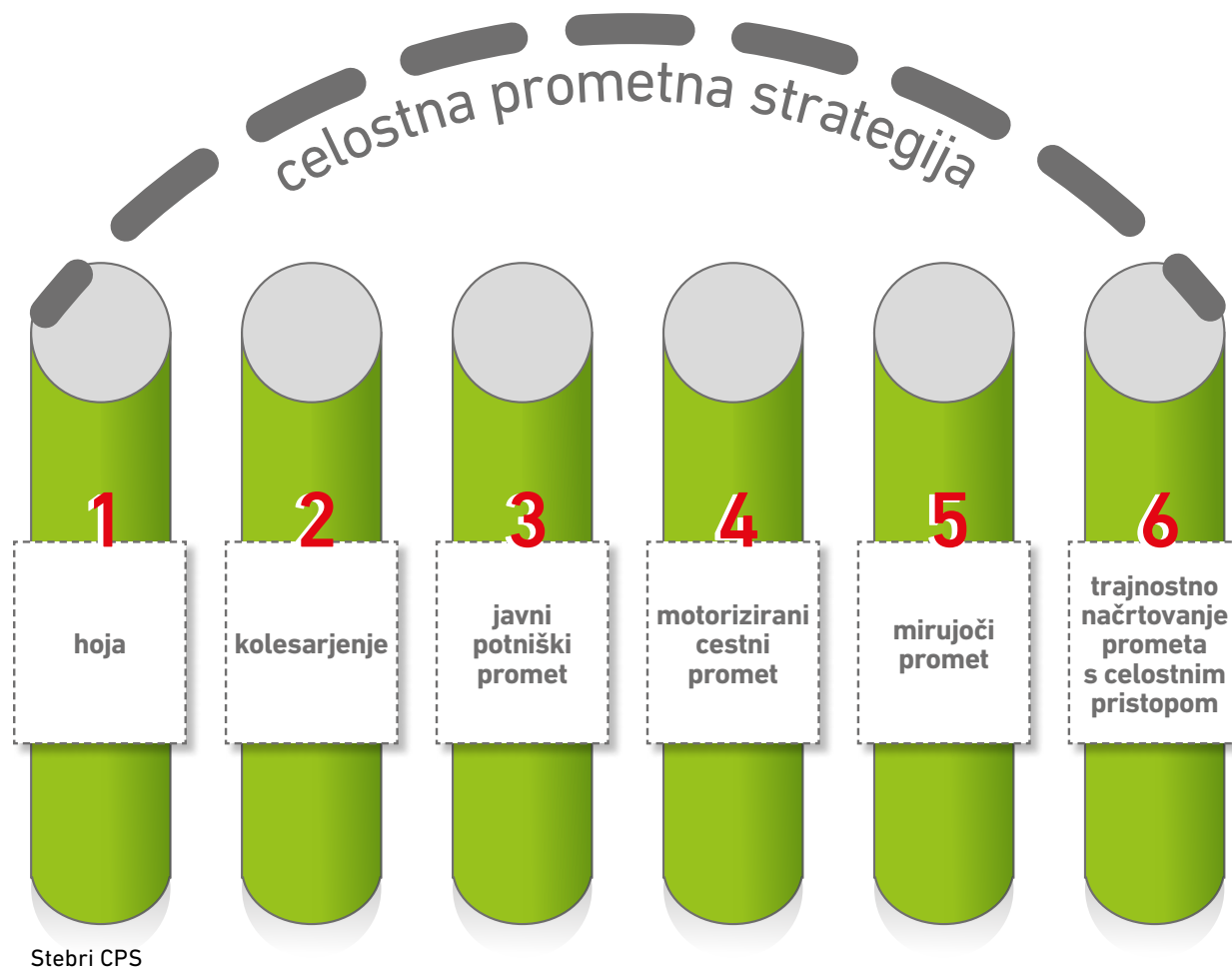
- sprememba potovalnih navad prebivalcev;
- izboljšanje povezanosti naselij v občini Šmarje pri Jelšah s trajnostnimi načini transporta.

Špela Rožman, predsednica

Mladinskega kulturnega kluba Netek:
»Želimo si živeti predvsem v varni in čisti občini z bolj razvitim javnim prevozom z rednimi povezavami do večjih mest.«

5 STEBRI

V skladu z usmeritvami predhodnih faz so bila izbrana področja oziroma stebri trajnostne mobilnosti, v sklopu katerih je načrtovano urejanje prometa v občini. CPS občine Šmarje pri Jelšah temelji na šestih stebrih trajnostne mobilnosti.



Charles Dickens: »Celota je naslednje: hodite in bodite srečni; hodite in bodite zdravi. Najboljši način podaljšanja naših dni je, da hodimo enakomerno in z namenom.«

Hoja je najbolj »zelen« način premikanja v sodobni družbi. Hiter življenjski slog pogosto zanemari osnovno gibanje človeka, kar negativno vpliva na vse prebivalce občine in druge. Strnjena naselja v občini so odlična osnova za povečanje deleža pešcev pri vsakdanjih opravilih, ki sedaj predstavlja 16 % anketiranih občanov. Občani se premalo zavedajo, da s hojo koristijo predvsem sebi, saj hoja prispeva k boljšemu počutju in zdravju. Kljub veliko obveznostim šolarjev, zaposlenih, upokoencev in drugih se je treba zavedati, da z vsakodneвно hojo pozitivno vplivamo tudi na okolje in družbo.

Osnovo za povečanje deleža pešcev predstavlja varna in sodobna infrastruktura. Obstoječa infrastruktura za pešce je večinoma urejena, kljub temu bo treba povečati površine za pešce. V naseljih

občine se še pojavljajo manjkajoče povezave za pešce, ki pomenijo nevarnost za vse udeležence v prometu. Slabša urejenost prometa se kaže tudi v okolici osnovne in podružničnih šol, kjer je zaradi večje gostote prometa ob jutranji in popoldanski konici ogrožena varnost otrok. Velik negativni vpliv na pešačenje ima glavna cesta skozi naselja Šentvid, Šmarje pri Jelšah in Mestinje, ki zaradi velike gostote predvsem tranzitnega prometa vpliva na varnost pešcev na prehodih za pešce in ob cesti. Prehodi za pešce preko glavne ceste so deloma urejeni, vendar lahko z dodatno signalizacijo opozarjamo voznike na večjo pazljivost v prometu.

V občini Šmarje pri Jelšah so se pogoji za pešačenje v zadnjih letih zelo izboljšali, saj so zgrajeni novi pločniki na šolskih poteh in ob

glavni cesti. Leta 2015 je bila zgrajena nova povezava za pešce od nadhoda do železniške postaje v Šmarju pri Jelšah, ki predstavlja tudi pomembno šolsko pot. Vsako leto se obnavljajo pločniki tudi v ostalih naseljih občine.

Prioritete za področje hoje so usmerjene v promocije za spodbujanje pešačenja ob sočasnih vlaganjih v infrastrukturo za pešce in dodatno signalizacijo za povečanje varnosti pešcev. Na podlagi postavljenih prioritet so oblikovani ukrepi za področje hoje.



PREDLAGANI UKREPI

Izgradnja manjkajočih povezav za pešce nadaljuje že obstoječe projekte Občine Šmarje pri Jelšah s ciljem zagotavljanja celostne povezanosti površin za pešce.

Izgradnja novih povezav za pešce bo spodbujala občane k večjemu deležu hoje,

saj bo omogočala varnost pešcev v prometu. Ukrep je pomemben pri spreminjanju potovalnih navad občanov, saj osnovni pogoj za pešačenje predstavlja varna in urejena infrastruktura.

Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce s ciljem povečanja varnosti pri prečkanju ceste.

Ureditev in označevanje varnejših poti z dodatno signalizacijo in javno razsvetljava.

Idejni projekt prometne ureditve pri OŠ Šmarje pri Jelšah s ciljem urejanja prometnih težav pri OŠ in povečanja varnosti otrok iz šole in vrtca.

Ciljne vrednosti skupaj z ukrepi za področje hoje predstavljajo osnovo za akcijski načrt. Osnovni cilj strategije je povečanje deleža pešcev za 5 %. Ciljne vrednosti za predstavljene ukrepe so:

- izgradnja vsaj 200 m pločnikov na leto;
- ureditev vsaj enega prehoda za pešce na leto z dodatno signalizacijo;
- postavitve vsaj enega prikazovalnika hitrosti na leto ob šolah, vrtcih in ostalih kritičnih mestih;
- izgradnja dodatne energetske varčne javne razsvetljave;
- ureditev varnejših šolskih poti.

AKTIVNOST	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ČASOVNI NAČRT				
				2017	2018	2019	2020	2021
Izgradnja vsaj 200 m manjkajočih povezav za pešce na leto.	47.000 € (leto 2017) 30.000 € na leto (2018-2021)	srednja	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Izgradnja nadhoda proti šoli.	74.400 €	velika	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Ureditev ustrezne signalizacije na vsaj enem prehodu za pešce ali pešpoti na leto.	5.000 € na leto	manjša	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Ureditev in označevanje varnejših poti s signalizacijo in javno razsvetljava.	20.000 € na leto	srednja	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Idejni projekt prometne ureditve pri OŠ in POŠ.	2.000 €	manjša	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					

Akcijski načrt za steber Hoja

STEBRI | 2 | KOLESARJENJE

Albert Einstein, o teoriji relativnosti: »Tega sem se spomnil, ko sem vozil kolo.«

Kolesarjenje predstavlja učinkovit način prevoza na kratke in srednje velike razdalje s poudarkom na urejeni kolesarski infrastrukturi. Kolesarske površine v občini Šmarje pri Jelšah so še vedno v fazi razvoja. Vzpostavljena je povezava iz Šmarja pri Jelšah do Pristave in povezuje naselje Šmarje pri Jelšah s Podčetrtkom in Rogaško Slatino.

Trajnostna mobilnost spodbuja alternativne načine prevoza, kot je kolesarjenje, vendar je osnova tej modaliteti urejena infrastruktura, kar za občino Šmarje pri Jelšah le deloma velja. Večinoma se za kolesarjenje uporablja glavna cesta, ki pa je zaradi gostote prometa nevarna. Kolesarji lahko uporabijo tudi lokalne ceste in ulice, ki pa nimajo posebej urejenega kolesarskega prometa.



Najpomembnejša prioriteta v občini je vlaganje v kolesarsko infrastrukturo, saj je treba povezati naselja z obstoječo kolesarsko stezo. Povečanje privlačnosti kolesarjenja bo doseženo tudi z uvajanjem sodobnih sistemov izposoje koles, s promocijo kolesarjenja in z aktivnostmi za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

PREDLAGANI UKREPI

Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti iz naselij občine Šmarje pri Jelšah do obstoječe kolesarske steze, kar bo omogočilo povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini in povečanje varnosti kolesarjev. Z upoštevanjem ukrepov bo izboljšana povezanost naselij s trajnostnimi načini transporta in postopoma spremenjene potovalne navade občanov.

Postavitev kolesarnic ob postajališčih JPP za enostavni prehod med različnimi načini potovanja, v bližini večjih ustanov in ob pomembnih turističnih točkah.

Dodatno označevanje kolesarskih povezav z ustrezno signalizacijo, ki bo obveščala voznike o prisotnosti kolesarjev na cesti in s tem pripomogla k večji varnosti kolesarjev.

Vzpostavitev sistema izposoje koles za spodbujanje trajnostne mobilnosti in turizma v občini.

Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo z organiziranjem kolesarskih aktivnosti v osnovni šoli in organizacijah.

Promocija izposoje koles kot dodatna ponudba za turiste in občane Šmarja pri Jelšah.

Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev z vsakoletno kolesarsko prireditvijo po turističnih točkah občine.

Ciljne vrednosti skupaj z ukrepi za področje kolesarjenja predstavljajo osnovo za akcijski načrt. Osnovni cilj strategije je povečanje deleža kolesarjev za 5 %. Ciljne vrednosti za predstavljene ukrepe so:

- izdelava vsaj ene povezovalne kolesarske poti;
- izgradnja vsaj ene kolesarnice na leto;
- dodatna označitev vsaj ene kolesarske poti na leto, ki poteka po občinskih cestah;
- vzpostavitev sistema izposoje koles;
- izpeljana vsaj ena promocijska kolesarska prireditev na leto.

Veliko preveč sedimo in se vozimo z avtomobili. S tem, ko se ne gibamo, povečujemo tveganje za nastanek različnih bolezni.

AKTIVNOST	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ČASOVNI NAČRT				
				2017	2018	2019	2020	2021
Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti do obstoječe kolesarske steze.	Projekt 21.655 €	srednja	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
	Izvedba 1. faza: 250.000 €	velika						
	2. faza: 300.000 €	velika						
Postavitev vsaj ene kolesarnice na leto.	2.600 € na leto	srednja	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Dodatna označitev vsaj ene kolesarske poti na leto, ki poteka po lokalnih cestah.	5.000 € na leto	manjša	Občina					
Vzpostavitev sistema izposoje koles.	26.000 €	srednja	Občina, ministrstva					
Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.	500 € na leto	manjša	Občina, Osnovna šola, gospodarski subjekti					
Promocija izposoje koles.	4.000 € (leto 2017) 500 € (2018-2021)	manjša	upravljavec					
Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev z vsakoletno promocijo.	0 €	manjša	Zavod za turizem, šport in mladino					

Akcijski načrt za steber Kolesarjenje

STEBRI | 3 | JAVNI POTNIŠKI PROMET

Vsakdo, ki se namesto sam v avtomobilu vozi z javnim prevozom, v enem letu prihrani 750 litrov bencina.

JPP v zadnjih letih zaradi večje dostopnosti avtomobila in sprememb v miselnosti ljudi izgublja pomembno vlogo v prometnem sistemu. Prednosti javnih potniških prevozov so v nižjih stroških na posameznika in posledično nižji negativni vplivi na okolje. Glede na geografsko lego ima občina Šmarje pri Jelšah dober potencial za večjo rabo JPP. Občina leži ob dveh regionalnih železniških progah, ki potekata od državne meje do Grobelnega in od Imenega do Stranja. Na progah je več železniških postaj in postajališč, kar omogoča dostopnost do železniškega prometa za večji del občine.

Avtobusne prevoze v občini opravlja podjetje Izletnik Celje. Zaradi padanja števila potnikov v zadnjih letih se prilagaja tudi prevoznik, kar se odraža v majhnem številu voženj na glavni transportni liniji Celje–Dobovec. Slabša pokritost z avtobusnimi prevozi se kaže tudi v ostalih naseljih občine.

Občina ima dobro razvite šolske prevoze, saj imajo učenci, ki so od šole oddaljeni več kot 4 km, pravico do brezplačnega prevoza. V centralno šolo in podružnice se vsak dan vozi 483 učencev. Avtobusi dnevno prevozijo 526 km, kar predstavlja tudi višje stroške za Občino. Za izboljšanje položaja JPP bodo potrebna večja vlaganja v infrastrukturo za JPP in vozila, saj so ta zastarela in ne privabljajo novih potnikov. Ob vlaganjih bo treba promovirati tudi večjo uporabo JPP preko različnih ugodnosti, ki jih lahko prevozniki ponudijo.

PREDLAGANI UKREPI

Izboljšanje dostopnosti do JPP z urejanjem pešpoti do postajališč JPP, ureditvijo dostopnosti za invalide, kolesarnic in parkirišč ob postajališčih.



Ureditev avtobusnih in železniških postajališč zagotavlja predpogoj za uporabo JPP in predstavlja višjo raven storitev za uporabnike. Zaradi večjega števila šolskih prevozov se bodo postopoma urejala avtobusna postajališča za šolske prevoze.

Usklajevanje voznih redov med prevozniki zaradi lažjega prehajanja med modalitetami in povečanje dostopnosti do glavnih transportnih linij.

Spodbujanje uporabe JPP z vsakoletnimi akcijami s strani prevoznikov je namenjeno predvsem dnevnim migrantom na delo, ki trenutno niso dovolj stimulirani za uporabo JPP.

Prometna študija JPP v občini Šmarje pri Jelšah z analizo potenciala uporabe JPP v občini, ki bo pokazala usmeritve za razvoj celotnega sistema JPP.

Skupne promocije z izvajalci JPP s ciljem povečanja uporabe JPP ob večjih dogodkih in prireditvah.

Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev o mobilnih možnostih v občini in turističnih točkah ter prikaz možnosti dostopa do različnih organizacij.

Ciljne vrednosti skupaj z ukrepi za področje JPP predstavljajo osnovo za akcijski načrt. Osnovni cilj strategije je povečanje uporabnikov JPP za 5 %. Ciljne vrednosti za predstavljene ukrepe so:

- prenova ali izgradnja vsaj enega avtobusnega postajališča na leto;
- izdelana prometna študija delovanja javnega potniškega prometa v občini Šmarje pri Jelšah;
- poslana pobuda izvajalcem JPP za uvedbo kombinirane vozovnice;
- vzpostavljen informacijski sistem podpore JPP.

Vlasta Kramperšek Šuc, Muzej baroka Šmarje pri Jelšah: »Dobro bi bilo spodbujati izletniški turizem z javnim prevozom, predvsem železniškim – s kolesom na vlak in potem naprej...«

AKTIVNOST	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ČASOVNI NAČRT				
				2017	2018	2019	2020	2021
Izboljšanje dostopnosti do javnega potniškega prometa.	7.000 € (leto 2017) 3.000 € na leto (2018-2021)	srednja	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Ureditev vsaj enega avtobusnega postajališča na leto.	5.000 € na leto	manjša	Občina					
Usklajevanje voznih redov JPP.	0 €	manjša	prevozniki JPP					
Spodbujanje uporabe JPP.	0 €	manjša	prevozniki JPP, Občina					
Prometna študija ureditve JPP v občini Šmarje pri Jelšah.	5.000 €	srednja	Občina, ministrstva					
Skupne promocije z izvajalci JPP.	0 €	manjša	prevozniki JPP, Občina					
Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev o mobilnih možnostih v občini.	20.000 €	velika	Občina, ministrstva					

Akcijski načrt za steber JPP



STEBRI | 4 | MOTORIZIRANI CESTNI PROMET

Motorizirani cestni promet je osnovni steber mobilnosti, ki pomembno vpliva na razvoj posameznega območja. Visoka gostota transportne infrastrukture in zelo povezana omrežja so pogosto povezana z visoko stopnjo razvoja. Če so prometni sistemi učinkoviti, zagotavljajo gospodarske in družbene priložnosti in koristi, kot so boljše dostopnosti do trgov, zaposlovanje in dodatne naložbe.

Cestni promet predstavlja najpomembnejši prometni sistem v občini. Državni cesti, ki potekata na območju občine Šmarje pri Jelšah, sta glavna cesta Šentjur–Dobovec in

regionalna cesta Mestinje–Bistrica ob Sotli–Čatež ob Savi. Zaradi velike obremenjenosti glavne ceste, ki poteka skozi naselja Šentvid, Šmarje pri Jelšah in Mestinje, so večji tudi negativni vplivi cestnega prometa, kot so emisije plinov, hrup in zmanjšana prometna varnost. Med vozili večinoma prevladujejo osebna vozila, delež tovornih vozil se giblje med 12 in 16 % vseh vozil. Glede na vrsto transportnega sistema največji delež negativnih zunanjih stroškov povzročajo osebna vozila.

V prihodnosti je treba zmanjšati število vozil na cestah s preusmeritvijo na bolj trajnostne

načine prevoza, ob tem pa se je treba zavzemati za izgradnjo obvoznic v omenjenih naseljih. Z večjo uporabo trajnostnih načinov potovanja bomo zmanjšali tudi negativne vplive prometa na okolje.

Povečanje varnosti cestnega prometa bo zagotovljeno tudi z rednim in investicijskim vzdrževanjem občinskih cest, kar bo omogočalo varnejšo uporabo cest tudi za druge udeležence v prometu.

PREDLAGANI UKREPI

Umeščanje električnih polnilnic spodbuja večjo uporabo električnih vozil in predstavlja osnovo pri vzpostavitvi ekomobilnosti.

Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah bo prispevala k povečanju varnosti in zmanjšanju zastojev ob prometnih konicah.

Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice kot spodbujanje k čimprejšnji ureditvi cestnega prometnega sistema v naselju Šmarje pri Jelšah.

Prometna študija dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah s ciljem preučitve vpeljevanja stebrov trajnostne mobilnosti kot pomembnega dejavnika turistične ponudbe občine.



Spodbujanje uporabe električnih vozil v javnih ustanovah kot prikaz trajnostnega ravnanja na področju prometa.

Ciljne vrednosti za področje motoriziranega cestnega prometa so:

- postavitve vsaj ene polnilnice za električna vozila;
- zgrajena nova povezovalna cesta do OŠ Šmarje pri Jelšah;
- izdelana prometna študija dostopnosti do turističnih točk;
- izvedena promocija trajnostne mobilnosti v javnih ustanovah.

Peter Černezel, vodja nujne medicinske pomoči, Zdravstveni dom Šmarje pri Jelšah: *»Promet v občini naj bo varen in tekoč.«*

AKTIVNOST	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ČASOVNI NAČRT				
				2017	2018	2019	2020	2021
Postavitev vsaj ene polnilnice za električna vozila.	3.000 €	manjša	Eko sklad, Občina					
Izgradnja povezovalne ceste Grajski log - OŠ Šmarje pri Jelšah (Dobrava).	Od 600.000 € do 750.000 €	velika	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Izgradnja povezovalne ceste center - OŠ Šmarje pri Jelšah.	Od 600.000 € do 1.500.000€ (odvisno od variante)	velika	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.	0 €	manjša	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Prometna študija dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.	5.000 €	srednja	ministrstva, Občina					
Spodbujanje uporabe električnih vozil v javnih inštitucijah.	0 €	manjša	zavodi, Občina, Eko sklad					

Akcijski načrt za steber Motorizirani cestni promet

STEBRI | 5 | MIRUJOČI PROMET

Upravljanje mirujočega prometa v občini vpliva na odločitev udeležencev prometnega sistema o načinu prevoza. S primerno parkirno politiko vplivamo na razvoj trajnostnega sistema, saj ljudi spodbujamo k racionalnejši in okolju prijaznejši obliki potovanja. Pri načrtovanju mirujočega prometa je treba slediti sodobnim pristopom urejanja prometa, kot je sistem »Parkiraj in se pelji« (ang. Park&Ride).

Na območju občine so za parkiranje vozil namenjene javne parkirne površine. Kjer so javne parkirne površine označene s talno označbo, je parkiranje dovoljeno le znotraj zaznamovanih parkirnih mest. V občini Šmarje pri Jelšah je treba urediti parkirišča ob postajah in postajališčih JPP in ob večjih ustanovah. V naselju Šmarje pri Jelšah je 700 parkirnih mest. Zaradi težav s parkiranjem pred nekaterimi pomembnimi ustanovami je bilo leta 2015 uvedeno časovno omejeno parkiranje v modri coni. Tudi v drugih naseljih so parkirišča urejena ob večjih objektih. Težave s parkiranjem se pojavljajo ob osnovni in podružničnih šolah.

Pomembno prioriteto področje je uvajanje sodobnih sistemov na področju mirujočega prometa in označevanje obstoječih sistemov.



PREDLAGANI UKREPI

Vzpostavitev sistema »Parkiraj in se pelji« (ang. Park&Ride) ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah v sklopu izgradnje nadhoda, postavitve kolesarnice in sistema za izposajo koles. Sistem bo omogočal parkiranje za uporabnike železniškega prometa.

Izgradnja parkirišča za avtodome ob športnem parku Šmarje pri Jelšah s ciljem povečanja turistične ponudbe.



Dodatna signalizacija za prosta parkirišča z uporabo sodobnih sistemov na večjih parkiriščih v naselju. Ukrep prispeva k razbremenitvi okolice upravnega središča občine.

Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja s ciljem spodbujanja hoje do končne destinacije, saj strnjena naselja in urejena infrastruktura omogočata povečanje deleža pešcev.

Ciljne vrednosti stebra mirujočega prometa so:

- vzpostavitev sistema »Parkiraj in se pelji« ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah;
- ureditev vsaj enega dodatnega parkirišča ob železniških postajah in postajališčih;
- izvedba dodatne označitve parkirišč na obrobju naselja.

AKTIVNOST	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ČASOVNI NAČRT				
				2017	2018	2019	2020	2021
Vzpostavitev sistema Park & Ride ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.	10.000 €	velika	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Ureditev vsaj enega parkirišča ob železniških postajališčih.	3.000 € na leto	srednja	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
Izgradnja parkirišča za avtodome.	Projektna dokumentacija: 5.000 € Izvedba: 45.298 €	srednja	Občina, ministrstva					
Dodatna signalizacija za prosta parkirišča.	Od 20.000 € do 40.000 €	srednja	Občina, ministrstva					
Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.	500 € na leto	manjša	Občina					

Akcijski načrt za steber Mirujoči promet

Tina Bošnik, vodja prodaje, Vitli Krpan: »Zaposleni se organizirajo tako, da se vozijo skupaj z enim osebnim vozilom, če usklajenost delovnega časa to dopušča, in s tem ostane prosto parkirno mesto ostalim.«

STEBRI | 6 | TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA S CELOSTNIM PRISTOPOM

Celostno urejanje prometa je osnovno vodilo trajnostne prometne politike. Občina Šmarje pri Jelšah se je zavezala k upoštevanju celovitega in trajnostnega načrtovanja prometa v občini.

Občina Šmarje pri Jelšah na področju trajnostne mobilnosti spada v kategorijo občin, ki do sedaj nimajo obsežnejših in povezanih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Priložnosti za izboljšave in spodbujanje trajnostne mobilnosti ter uvajanje celovitih rešitev s področja prometa je veliko. V sklopu samoocene se je pokazalo, da Občina aktivno deluje na področju zagotavljanja enakovrednega in vključujočega prometnega sistema, ki naj bi zagotavljal zadostno mobilnost vseh prebivalcev, vendar se pojavljajo pogoste ovire zaradi demografije, topografije in finančnega stanja. Prav tako je glede na samooceno vključenosti trajnostnih načel v načrtovanje prometa mogoče opredeliti potencialne izboljšave procesa načrtovanja prometa v občini, ki se kažejo na vseh področjih načrtovanja. Ugotovimo lahko, da ima občina zelo dobre pogoje za kratkoročno in dolgoročno uvajanje trajnostnih načel v svoje prometno načrtovanje.

PREDLAGANI UKREPI

Sodelovanje v evropskem tednu mobilnosti prispeva k ozaveščanju o pomenu trajnostne mobilnosti in spodbuja k drugačnemu načinu razmišljanja pri izbiri načina potovanja. Evropski teden mobilnosti povezuje tisoče evropskih mest s ciljem spreminjanja potovalnih navad in izbiro trajnostnih načinov potovanja.

Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah, s katerimi bodo najmlajši seznanjeni o pomenu trajnostne mobilnosti.

Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in gospodarske subjekte prinaša pregled možnosti vsakodnevnih potovanj s ciljem usmerjanja na trajnostne načine mobilnosti.

Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini s prispevki v tiskanih in spletnih medijih, v katerih se bo spremljal tudi napredek izvajanja CPS.

Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor pri pripravi prostorskih načrtov.

Nadzorovanje izvajanja CPS z vsakoletnim preverjanjem izvajanja aktivnosti in doseganja postavljenih ciljev.

Ciljne vrednosti stebra ukrepov trajnostnega načrtovanja prometa s celostnim pristopom so:

- vsakoletno sodelovanje v evropskem tednu mobilnosti;
- izvedena vsaj ena promocija trajnostne mobilnosti na leto;
- izdelan vsaj en mobilnostni načrt za javno upravo, javne zavode in gospodarske družbe;
- izdelava letnega poročila izvajanja CPS.

**Hodi, kolesari, rolaj ... To te bo ohranilo
zdravega in vitkega.**



Jelka Kitak, ravnateljica Otroškega vrtca Šmarje pri Jelšah: »Ukrepi, povezani s promocijo prometa in varnosti v prometu se v vrtcu že več let izvajajo, seveda pa je treba osvestiti tudi odrasle, da s svojim zgledom vplivajo na vedenje otrok v prometu.«

AKTIVNOST	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ČASOVNI NAČRT				
				2017	2018	2019	2020	2021
Sodelovanje v evropskem tednu mobilnosti.	500 € na leto	manjša	Občina					
Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	0 €	manjša	Osnovna šola, Vrtec, Občina					
Izdelan vsaj en mobilnostni načrt za javno upravo, javne zavode in gospodarske družbe.	5.000 €/načrt	srednja	Občina, ministrstva					
Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	200 € na leto	manjša	Občina					
Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.	200 € na leto	manjša	Občina					
Nadzorovanje izvajanja Celostne prometne strategije.	300 € na leto	manjša	Občina					

Akcijski načrt za steber Trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom

...ZMOREM
...VSAK
...KORAK STE JE!

VIRI

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.

Ferguson, E. (1990). Transportation Demand Management Planning, Development, and Implementation. *Journal of the American Planning Association*, 56(4), 442–456.

Ministrstvo za infrastrukturo RS. (2016). *Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo RS.

Plevnik, A. (2016). *Okolje in promet: Slovenija*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje. Pridobljeno iz http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/ETM_publicacija_2016.pdf

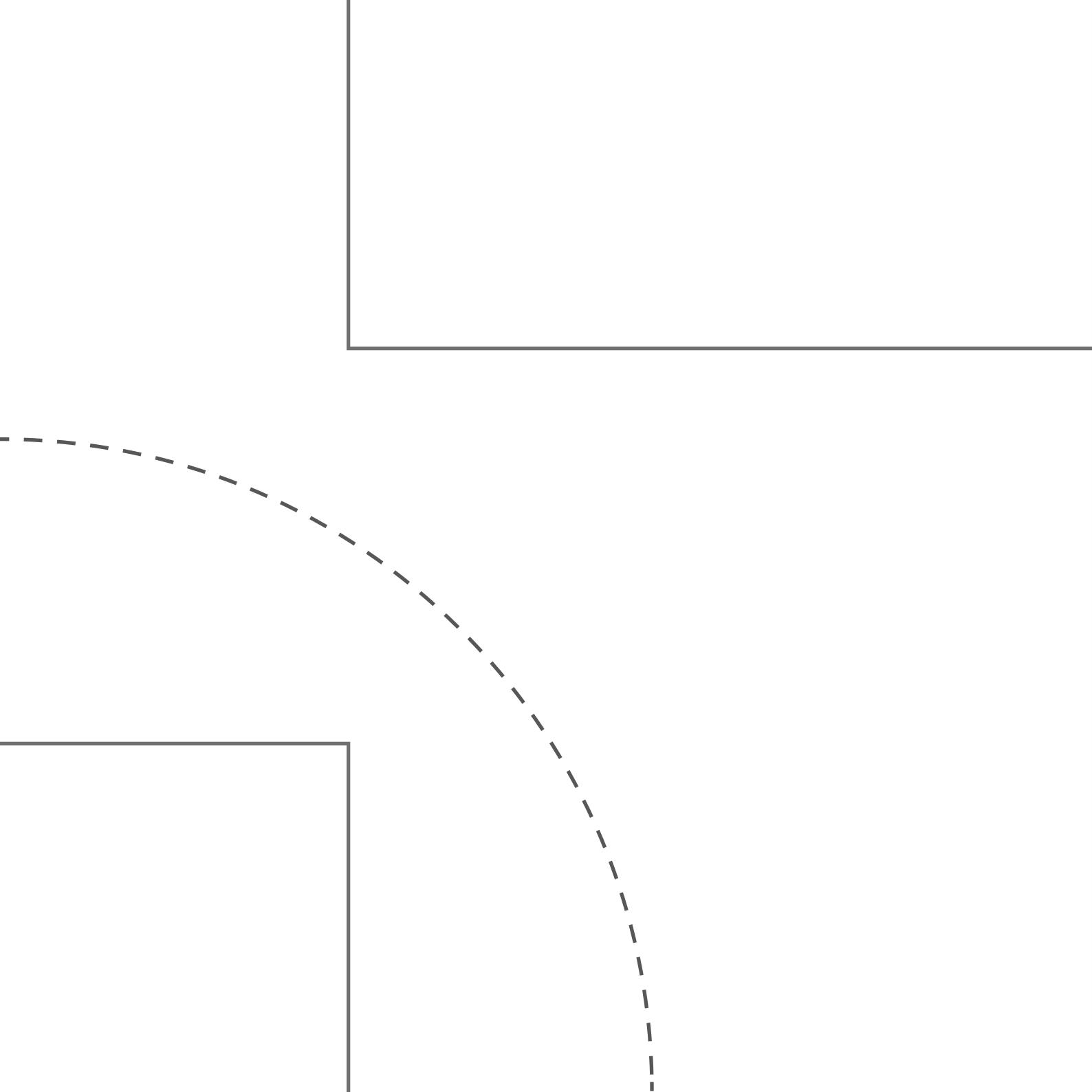
Prometno-informacijski center za državne ceste. (b. d.). *Podatki o prometu*, (PLDP). Pridobljeno iz Prometne obremenitve: <http://www.promet.si/portal/sl/podatki-o-prometnih-obremenitvah.aspx>

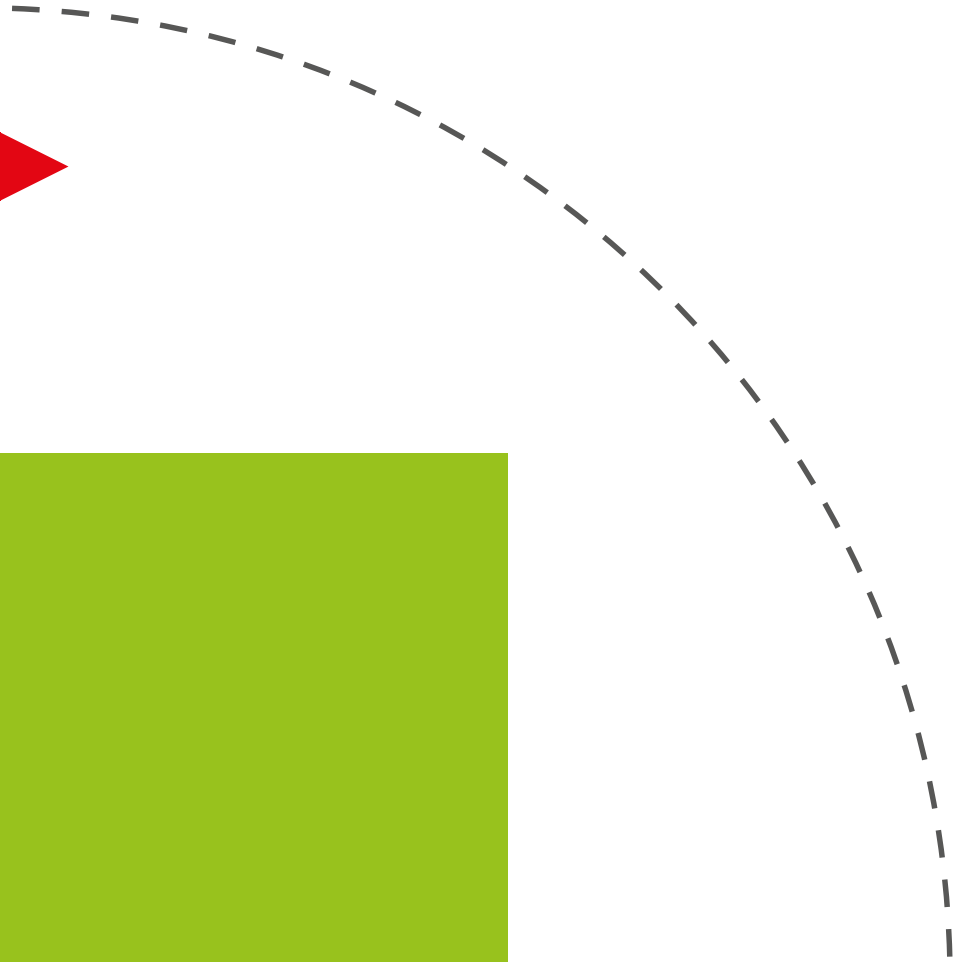
Statistični urad Republike Slovenije. (2016a). *Prebivalstvo po starosti in spolu, občine, Slovenija, polletno*. Pridobljeno iz http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4002S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/&lang=2

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.

Trajnostni transport&mobilnost. Priročnik za dijake. (2012). Pridobljeno iz http://www.iuses.eu/materiali/slo/PRIROECNIK_ZA_DIJAKE/Trajnostni_transport_mobilnost.pdf





EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST