



Na poti v uspešno in
privlačno skupnost
**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE ZREČE**

Gradivo za
občinski svet
Občine Zreče

Marec 2017

Na poti v uspešno in privlačno skupnost
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ZREČE

IZDALA IN ZALOŽILA

Občina Zreče, Cesta na Roglo 13b, 3214 Zreče
Marec 2017

AVTORJI

Mojca Balant
Mateja Kukovec
Luka Mladenovič
Aljaž Plevnik
Andreja Kuzmanič

SODELAVCI

Katja Kerkez
Simon Koblar
Mirjam Luketič
Gašper Žemva

Priprava Celostne prometne strategije za Občino Zreče je nastala v okviru razpisa Ministrstva za infrastrukturo za izdelavo Celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

IZVAJALCI

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d.o.o., Maribor in BIRO SKIRO, ideje za mobilnost d.o.o., Ljubljana s sodelavci

FOTOGRAFIJE

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d.o.o., Maribor
arhiv Občine Zreče

OBLIKOVNA ZASNOVA IN POSTAVITEV

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d.o.o., Maribor

OBDELAVA BESEDILA IN VSEBINSKA UREDITEV

Rdeči oblak 2017

Kazalo

NARAVA IN VLOGA DOKUMENTA	1
Ozadje.....	1
Proces priprave.....	1
Časovni horizont.....	2
Območje obravnave	2
CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	3
VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST	4
STRATEŠKI CILJI.....	4
DOSEŽKI NA PODROČJU PROMETA.....	6
Opremljeni cilji na področju prometa	6
Novejše ureditve za pešce	6
Upravljanje parkiranja v naseljih	6
Aktivna promocija trajnostne mobilnosti.....	6
Sodelovanje s sosednjimi občinami.....	6
PET KLJUČNIH IZZIVOV OBČINE	7
Nerazvito področje načrtovanja prometa	7
Nezdrave potovalne navade prebivalstva	7
Slabi pogoji za hojo in kolesarjenje	8
Turistične in dnevne konice.....	8
Neustrezna ureditev tovornega prometa.....	8
PET KLJUČNIH PRILOŽNOSTI OBČINE.....	9
V majhni občini so nekateri ukrepi lažje izvedljivi	9
Prisotnost velikih zaposlovalcev	9
Razpoložljivost potencialov za hojo in kolesarjenje	9
Prednosti, ki jih ponuja turizem	9
Izkoriščanje razpoložljivih EU in državnih spodbud.....	10
PET STRATEŠKIH STEBROV.....	11
Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	12
Pregled izzivov	12
Naši dosežki	12
Kaj želimo doseči?	13
Cilji	13
Pregled svežnjev ukrepov na področju celostnega načrtovanja prometa	13
IZVAJANJE IN PRENOVA CPS.....	13

PRIPRAVA URAVNOTEŽENEGA PRORAČUNA	13
REDNO SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE KLJUČNIH KAZALCEV MOBILNOSTI	14
PRIPRAVA PODPORNIH STRATEGIJ IN STROKOVNIH PODLAG	14
KREPITEV OBČINSKE UPRAVE IN SODELOVANJE NA MEDOBČINSKI RAVNI	14
POVEČANJE TRANSPARENTNOSTI ODLOČANJA	14
PROMOCIJA DOSEŽKOV CPS IN TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	15
IZVAJANJE CELOVITIH UKREPOV NA PODROČJU MOBILNOSTI	15
Drugi steber: Sistemska podpora hoji	16
Pregled izzivov	16
Naši dosežki	16
Kaj želimo doseči?	17
Cilji	17
Pregled svežnjev ukrepov na področju sistemske podpore hoji	17
IZDELAVA ZASNOVE OMREŽJA PEŠPOVEZAV	17
UREJANJE KLJUČNIH PEŠPOVEZAV V OBČINI	17
ODPRAVLJANJE OVIR ZA FUNKCIONALNO OVIRANE	18
NADGRADNJA OPREME OBSTOJEČIH PEŠPOVEZAV	18
UREDITEV JAVNIH POVRŠIN	18
Tretji steber: Izkoriščen potencial kolesarjenja	19
Pregled izzivov	19
Naši dosežki	19
Kaj želimo doseči?	19
Cilji	20
Pregled svežnjev ukrepov na področju izkoriščanja potenciala kolesarjenja	20
IZDELAVA ZASNOVE KOLESARKEGA OMREŽJA	20
ZAČETEK GRADNJE PRIMARNIH KOLESARSKIH POVEZAV	20
UREJANJE PARKIRNIH MEST ZA KOLESA	20
PROMOCIJA KOLESARJEM PRIJAZNIH DELOVNIH MEST	21
PROMOCIJSKE IN IZOBRAŽEVALNE AKTIVNOSTI	21
Četrti steber: Prilagodljiv javni potniški prevoz	22
Pregled izzivov	22
Naši dosežki	22
Kaj želimo doseči?	22
Cilji	23
Ukrepi	23
IZDELAVA ŠTUDIJE RAZVOJNIH MOŽNOSTI JPP	23

PRIJAVA NA DRŽAVNE IN EU RAZPISE ZA RAZVOJ ALTERNATIVNIH OBLIK JPP	23
PREUREDITEV AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA PRI OSNOVNI ŠOLI ZREČE.....	23
UVEDBA SISTEMA »PREVOZOV NA POZIV«.....	23
DOGOVOR O SKUPNI ORGANIZACIJI DELAVSKIH AVTOBUSOV IN INTEGRACIJA DELAVSKIH AVTOBUSOV V SISTEM REDNEGA AVTOBUSNEGA PREVOZA	24
OPRAVLJANJE ŠOLSKIH PREVOZOV	24
INTEGRACIJA ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM REDNEGA AVTOBUSNEGA PREVOZA.....	24
INFORMIRANJE PREBIVALCEV O IZBOLJŠANI PONUDBI JPP	24
Peti steber: Cestni promet po meri skupnosti	25
Pregled izzivov	25
Naši dosežki.....	25
Kaj želimo doseči?	26
Cilji	26
Pregled svežnjev ukrepov na področju cestnega prometa po meri skupnosti	26
REDNO VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA IN INVESTICIJE	26
PRIPRAVA OMREŽJA CEST IN ULIC TER DOLOČITEV OBMOČIJ PRIJAZNEGA PROMETA.....	26
PRIPRAVA PARKIRNE ŠTUDIJE OBČINE	27
CELOVITA PREUREDITEV PARKIRNIH POVRŠIN V OBMOČJU PODJETIJ IN OSNOVNE ŠOLE	27
ŠIRITEV UPRAVLJANJA PARKIRANJA NA CELOTNO NASELJE ZREČE	27
PREUREDITEV STANOVANJSKIH OBMOČIJ V OBMOČJA PRIJAZNEGA PROMETA	27
UREDITEV PARKIRIŠČA ZA TOVORNJAKE IN AVTOBUSE.....	27
VZPOSTAVITEV NOVIH POLNILNIC ZA E-VOZILA.....	27
UVEDBA PORTALA ZA DOGOVARJANJE O SKUPNIH VOŽNJAH.....	27
AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT	28
Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	29
Drugi steber: Celovita podpora hoji	30
Tretji steber: Izkoriščen potencial kolesarjenja.....	31
Četrty steber: Prilagodljiv javni potniški prevoz.....	32
Peti steber: Cestni promet po meri skupnosti	33

NARAVA IN VLOGA DOKUMENTA

Naš pogled na ključne izzive prometa

Celostno prometno načrtovanje je pristop, ki se je razvil na podlagi izkušenj dobro delujočih praks v mnogih evropskih mestih in regijah. Gre za pristop, ki nadgrajuje obstoječe metode načrtovanja ter ustrezno upošteva načela strateškega razmišljanja, vključevanja, sodelovanja in vrednotenja. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi česar ga tudi v Sloveniji vedno bolj uporabljamo v strateških procesih tako na lokalni kot regionalni ravni.

Ključni element celostnega prometnega načrtovanja je Celostna prometna strategija (CPS). Njene sestavine in procesne zahteve za njeno pripravo namreč izhajajo tako iz dokumentov in smernic EU ter Ministrstva za infrastrukturo (MzI) kot tudi iz izkušenj držav z daljšo tradicijo celostnega načrtovanja in rezultatov vseevropskih, pa tudi posameznih nacionalnih projektov.

V odnosu do drugih občinskih dokumentov prevzema takšna strategija širok razpon vlog – od dolgoročne vizije razvoja prometa v občini, politike načrtovanja prometnih ureditev do akcijskega načrta za krajše, petletno obdobje.

Pri pripravi prometne strategije za Zreče so bili vključeni poudarki in izhodišča drugih ključnih dokumentov, ki jih je v preteklosti pripravila občina (Občinski prostorski načrt, Strategija razvoja Občine Zreče, Načrt razvoja turizma v Občini Zreče in Vizija trajnostnega razvoja zelene ponudbe območja Pohorje 2030). Zaradi vpliva naštetih smernic vključuje končni predlog strategije nekatere ukrepe, ki se bodo v prihodnje morali odraziti tudi v obnovljenih različicah prej naštetih dokumentov, predvsem Občinskega prostorskega načrta.

Ozadje

Trajnostna mobilnost je v Sloveniji v zadnjih letih pridobivala pomen, njene vsebine pa so bile najbolj prisotne v izvedbi pobude Evropskega tedna mobilnosti, ki jo na nacionalni ravni koordinira MzI. V pobudi v zadnjih letih sodeluje vse več občin, udeležba je v letu 2016 že presegla število 70, kar je več kot tretjina vseh slovenskih občin. Prepletanje številnih vsebin, s katerimi ministrstvo spodbuja bolj trajnostno načrtovanje prometa v občinah in regijah, je trajnostno mobilnost postavilo med prioritete njegovega delovanja. Pomemben rezultat tako opredeljenih prioritet je bil tudi razpis za pripravo CPS, v okviru katerega je nastal pričujoči dokument. Pomemben motiv za pripravo tovrstnih strategij je tudi pogoj, po katerem lahko občine sredstva za izvajanje ukrepov pridobivajo le, če imajo sprejeto CPS.

Proces priprave

Dokument je bil pripravljen v skladu z metodologijo, ki upošteva smernice EU na tem področju, rezultate referenčnih projektov EU in izkušnje strateškega načrtovanja prometa v razvitih evropskih državah (Velika Britanija, Francija, Belgija, Švedska). Posebej pomembne so bile novejšje izkušnje, ki so jih strokovni sodelavci na tem projektu (partnerji občine) pridobili s pripravo tovrstnih strategij v Ljubljani in Ljutomeru kot tudi z izdelavo Smernic za pripravo CPS po naročilu MzI.

Proces priprave se je začel s podpisom pogodbe junija 2016. Ključni koraki priprave so bili izvedeni v naslednjih desetih mesecih.

Časovni horizont

Dokument obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa. V izhodiščih postavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa za obdobje desetih let. Znotraj tega obdobja je opredeljena tudi večina strateških in podrobnih ciljev ter ciljnih vrednosti. Podrobnejši akcijsko-finančni načrt se nanaša na petletno obdobje do konca leta 2022. Po dveh letih je predvideno poročilo o napredku, ki bo temeljilo na spremljanju in vrednotenju kazalnikov mobilnosti. Po petih letih pa je predvidena celovita prenova strategije.

Območje obravnave

Območje obravnave CPS obsega celotno Občino Zreče, ob naselju Zreče torej še druga manjša naselja, kot so Dobrovlje, Gorenje, Resnik, Skomarje in Stranice. Ker se dokument osredotoča predvsem na urbano območje, se tudi večji del ukrepov nanaša na samo naselje Zreče, vendar so aktivnosti predvidene tudi za druga naselja.

Določene težave, s katerimi se soočajo prebivalci in zaposleni v občini, presegajo lokalno merilo ter zahtevajo regionalno obravnavo. Zato dokument obravnava tudi te težave in skupno sodelovanje več občin, kot je to v Občini Zreče delno že urejeno v primeru medobčinskega inšpektorata in redarstva.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Oprijemljive koristi sodobnega pogleda na promet

Načrtovanje prometa žal še vedno pre pogosto razumemo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč, krožišč ali železniških prog. Vidimo ga v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oziroma povečujemo zmogljivosti cest in parkirišč. Toda takšno razumevanje nas vse bolj oddaljuje od stvari, ki so nam pomembne. Kljub velikim investicijam so ceste vse bolj polne, prosta parkirišča redkost, zrak vse bolj onesnažen, hrup nadležen, kakovost bivanja in poslovanja pa okrnjeni.

Izkušnje občin, ki so se uspešno spopadle s problematiko prometa, kažejo na prednosti sodobnejšega razmišljanja. Opazne spremembe dosegajo le lokalne skupnosti, ki so si upale zastaviti konkretne in uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in kakovost bivanja, promet in mobilnost pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev. Ambicija tega dokumenta je, da se tem občinam pridruži tudi Občina Zreče.

S celostnim načrtovanjem mobilnosti, katerega značilnosti predstavljamo v nadaljevanju, lahko občina uresniči svoje strateške cilje:

Celostna obravnava

Sodobno načrtovanje ni omejeno na en sam pristop – upošteva prispevke različnih praks in strategij, vrste prevoznih sredstev, odločevalske sektorje, javne ustanove in podjetja ter ravni oblasti.

Javnost odločanja

Kompleksna razvojna vprašanja občina lažje rešuje, ko prebivalce in zainteresirane deležnike vključuje v celoten potek odločanja, izvajanja in ocenjevanja.

Zagotavljanje trajnostnega razvoja

Načrtovanje je usmerjeno v doseganje ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem.

Seštevanje učinkov

Izkoriščanje potenciala posameznih ukrepov, njihovo medsebojno dopolnjevanje in krepitev povečujejo sposobnost občine za premagovanje ovir pri uresničevanju vizije.

Doseganje merljivih ciljev

Kratkoročni cilji so izpeljani iz strateških ciljev in usklajeni z vizijo mobilnosti.

Vključevanje nevidnih stroškov

Sodobno načrtovanje upošteva širše družbene stroške in koristi v vseh sektorjih.

Naložbena učinkovitost

Prednost imajo rešitve, ki so realistične, praktične in izvedljive z razpoložljivimi sredstvi ter imajo največ učinka za najmanj denarja.

VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

Odpiramo prostore in omogočamo povezave

»Na stičišču narave, ljudi in ustvarjalne podjetnosti odpiramo prostore in povezave, ki nam vsem omogočajo ravnovesje zdrave mobilnosti in varnega bivalnega okolja.«

Navedeno vizijo razvoja prometa v Občini Zreče smo oblikovali na moderirani delavnici s širšo skupino deležnikov na samem začetku procesa oblikovanja dokumenta CPS. Oblikovano vizijo smo med procesom večkrat preverili in dopolnili, tudi v okviru javne razprave.

Zreče so naravi odprta in gospodarsko uspešna občina z močno tendenco po sodelovanju. Zato se izjava o viziji začne z besedo stičišče, ki sporoča vzajemno vključevalnost in spoštovanje med naravo, ljudmi in ustvarjalno podjetnostjo. To so osnovne kakovosti prostora, v katerem se dogaja mobilnost. Narava je na prvem mestu, s tem dajemo poudarek potrebi po njenem varovanju in trajnosti. Na drugem so ljudje (ki sobivajo tako z naravo kot med seboj), na tretjem pa ustvarjalna podjetnost. Ta je značilnost ljudi, ki se dobro znajdejo v sodobnem gospodarskem okolju, vse bolj usmerjenem proti trajnostnemu razvoju. Navedba podjetnosti izpostavlja tudi tradicijo proizvodne dejavnosti, ki je značilna za ta prostor.

Uporaba množine nakazuje na sodelovanje vseh zainteresiranih pri odpiranju prostorov in povezav – tako za ljudi in njihovo sodelovanje kot tudi za potrebe gospodarstva in turizma. V Zrečah se vsem gostom in obiskovalcem odpira vstop proti Pohorju in tamkajšnji naravi. Tako zapisana vizija sporoča, da občani prevzemamo odgovornost za svoje odločitve, načrte in vedenja v svoji občini.

Zadnja elementa (zdrava mobilnost) in (varno bivalno okolje), s katerima se izjava o viziji sklene, navajate pridevnike v nenavadnem vrstnem redu. Zdrava mobilnost zajema poleg pešačenja in kolesarjenja (v čistem okolju) tudi uporabo električnih vozil, javnega potniškega prometa in pametno umeščanje infrastrukture v prostor. Varno bivalno okolje (v viziji, ki se nanaša na promet) izpostavlja ustrezno urejenost prometa, kulturo udeležencev v prometu in smotrno prostorsko načrtovanje, ki razmejuje med prostori za bivanje in tistimi, namenjenimi prometu.

Na delavnici za oblikovanje vizije so bile ugotovljene temeljne vrednote, ki jih je na javni razpravi in v anketi potrdila tudi splošna javnost. Vrednote, ki so gonilo delovanja in uspeha CPS Občine Zreče, so naslednje:

- sodelovanje, ki temelji na zaupanju in enakopravnosti;
- vztrajnost;
- varnost ohranjanja narave.

STRATEŠKI CILJI

Na podlagi znanj in izkušenj, pridobljenih pri razvoju nacionalnega programa CPS in njihovi izdelavi, so avtorji strategije v vseh občinah, v katerih so izdelovali CPS, vpeljali enoten nabor strateških ciljev. Predlog je bil dobro sprejet in potrjen v vseh obravnavanih občinah. Velika verjetnost je, da bodo podobni enotni strateški cilji v prihodnje sprejeti tudi na državni ravni. Zastavili smo si naslednje strateške cilje na področju prometa:

1. Vzpostavljanje živahne občine po meri ljudi
2. Omogočanje kakovostne dostopnosti vseh ciljev v občini
3. Zagotavljanje mobilnosti vsem prebivalcem in obiskovalcem občine
4. Zagotavljanje visoke prometne varnosti, predvsem najranljivejšim udeležencem v prometu
5. Zmanjšanje negativnih posledic prometa na okolje in zdravje prebivalcev

Zgodnje oblikovanje osnutka vizije, vrednot in strateških ciljev je bilo izvedeno z namenom, da se za proces priprave CPS že na začetku opredelita okvir in smer, znotraj katerih nato potekajo vse druge aktivnosti, ki so v tem primeru usklajene z vidika končnega cilja. Vizija, vrednote in strateški cilji tako postanejo merski aparat, s pomočjo katerega je mogoče oceniti relevantnost vhodnih podatkov in usmerjati potek priprave celotne CPS, vključno z analizo stanja.

DOSEŽKI NA PODROČJU PROMETA

Marsikaj smo že obrnili na bolje

Uvodni koraki priprave prometne strategije so pokazali, da je občina že dosegla kar nekaj izboljšav v smeri bolj trajnostno naravnane prometnega sistema. Ti ukrepi že dosegajo prve rezultate in so spodbuda, da k načrtovanju trajnostnega prometnega sistema v prihodnje pristopimo še aktivneje in odločneje.

Opredeljeni cilji na področju prometa

Že v okviru Strategije razvoja Občine Zreče (2012) smo si zastavili vrsto ciljev na področju prometa. Ti pokrivajo celotno področje prometa, vključno s cestami, parkirišči, kolesarskimi in sprehajalnimi potmi, pločniki ter avtobusnimi postajališči. Nanašajo se predvsem na gradnjo infrastrukture, opirajo pa se tudi na zadovoljstvo občanov. S tem smo postavili temelje za celostno načrtovanje prometa. V okviru procesa za oblikovanje CPS smo te cilje nadgradili.

Novejše ureditve za pešce

V zadnjih letih je občina veliko pozornosti posvetila urejanju površin za peš promet in te so v Zrečah precej ustrezno urejene. Precej je pešpoti, v glavnem urejenih kot povezave med deli naselja na in pod teraso Dravinje. vzdolž posameznih odsekov cest, predvsem regionalne in lokalnih cest, so izgrajeni pločniki.

Občina Zreče je v letu 2010 prejela listino »Občina po meri invalidov«. Sprejela je tudi akcijski načrt za neodvisno življenje invalidov. Eden od ciljev akcijskega načrta je bil odprava ovir in zagotovitev pogojev za samostojen in neodvisen dostop invalidov na območju občine. Skladno s tem načrtom smo več ovir za gibalno ovirane osebe že odpravili.

Upravljanje parkiranja v naseljih

Občina je že začela z urejanjem režimov parkiranja na parkirišču pred občino, prav tako so prve korake naredile tudi Terme Zreče. Te ureditve so za zdaj šele začetne. V njihovi okolici pa je še vedno na voljo precej brezplačnih parkirnih mest. Posledica takih parcialnih in lokalnih ureditev z omejitvami je premestitev vozila prestavila na območja, kjer ti režimi ne obstajajo. Zato že razmišljajo o širitvi upravljanja parkiranja na širše območje. Parkiranje so kot problematično področje zaznala vsa največja podjetja v občini. Zato so že začela s prvimi aktivnostmi za celovitejšo ureditev tega področja.

Aktivna promocija trajnostne mobilnosti

Občina je že več let aktivna na področju promocije trajnostne mobilnosti z dogodki za različne ciljne skupine. Izvajamo različne akcije za spodbujanje kolesarjenja, preventivne akcije v prometu in akcije za osnovnošolce. Občina je v zadnjih letih aktivna tudi v okviru Evropskega tedna mobilnosti. Izvaja različne aktivnosti ter se vključuje v širše omrežje mest in občin, ki vsako leto v septembru spodbujajo prebivalce k razmisleku o njihovih vsakodnevnih poteh in načinih, da jih opravijo bolj trajnostno.

Sodelovanje s sosednjimi občinami

Določene službe v občini že izvajamo v okviru medobčinskih oddelkov. Medobčinski inšpektorat in redarstvo tako deluje tudi na območju občin Dobje, Dobrna, Oplotnica, Slovenske Konjice, Šentjur, Vitanje in Vojnik. Občina Zreče je z občinama Slovenske Konjice in Vitanje tudi soustanoviteljica medobčinskega urada, ki zagotavlja učinkovito sodelovanje s podpornim okoljem za hitrejše in usklajeno reševanje razvojnih in drugih vprašanj občin. Na podlagi teh uspešnih vzpostavljenih sodelovanj bomo tudi v prihodnje lahko vzpostavljali nova, ki bodo nagovarjala teme na področju mobilnosti.

PET KLJUČNIH IZZIVOV OBČINE

Ključna področja, ki zahtevajo izboljšave

Podrobna analiza stanja je bila izvedena v sklopu prvih korakov znotraj procesa načrtovanja strategije. Analiza je pokazala, da se Občina Zreče na področju prometa sooča z velikimi izzivi, ki zahtevajo celovito obravnavo in drugačne pristope od ustaljenih. V pogovorih z deležniki in prebivalci so se jasno izrisale tudi vrednote lokalne skupnosti ter pripravljenost na spremembe.

Nerazvito področje načrtovanja prometa

V preteklosti oziroma v času intenzivnega razvoja motorizacije se je načrtovalska praksa na lokalni ravni v Sloveniji večinoma podrejala prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa. Prostorsko strukturo in posege v prostor je prilagajala dostopnosti z osebnim avtomobilom, kar je zmanjšalo kakovost bivanja v naseljih. Danes, ko so se pričakovanja lokalnih skupnosti in vrednote v družbi spremenile, se mora spremeniti tudi prevladujoča sprememba k načrtovanju prometa.

Pomemben del načrtovanja prometa, na strateški in izvedbeni ravni, prevzemajo prostorski načrti občin. Potencial prostorskih aktov za urejanje prometa na lokalni ravni v Sloveniji še ni izkoriščen. Načrtovalska praksa držav EU namreč ponuja veliko pristopov in instrumentov, ki so učinkovitost prostorskega načrtovanja pri doseganju trajnostnega prometa postavili na precej višjo kakovostno raven.

Poseben izziv predstavlja zbiranje podatkov o trendih na področju mobilnosti. Kadar so tovrstni podatki na voljo, omogočajo predvidevanje morebitnih problemov in učinkovitosti obstoječih ukrepov ter aktivnosti. Le redke občine v Sloveniji sistematično spremljajo področje mobilnosti, potovalne navade prebivalcev ali pa učinke investicij in ukrepov v prometnem sistemu. Zato je mnogim občinam težko načrtovati nove ukrepe in spremljati oziroma vrednotiti spremembe prometnega sistema.

Nezdrave potovalne navade prebivalstva

Občina Zreče se je, podobno kot vse druge občine v Sloveniji, po osamosvojitvi hitro motorizirala. Leta 2014 je bila s 53 vozili na 100 prebivalcev celo malenkost bolj motorizirana od povprečne občine v Sloveniji. Trendi pa kažejo, da se bo proces motorizacije, ki smo mu priča v zadnjih dveh desetletjih, še nadaljeval. Ta se je na ravni Slovenije po letu 2008 nekoliko umiril (ko je tudi našo državo zajela gospodarska kriza), vendar se je v občini trend rasti motorizacije še nadaljeval.

Delež uporabe avtomobila je na podlagi kordonskega štetja pričakovano visok. Kar 66,7 % vseh potnikov je bilo v avtomobilih in potniških kombijih. 2,9 % vseh vozil predstavljajo tovorna in kmetijska vozila, 12,4 % pa potniki na avtobusih, 1,5 % motoristi, 1,4 % kolesarji in 21,7 % pešci.

Rezultati kordonskega štetja po pričakovanjih kažejo tudi nizko povprečno zasedenost avtomobilov – 1,4 osebe na avtomobil. Nizko zasedenost kažejo tudi podatki o potovalnih navadah zaposlenih v občini. Po zbranih podatkih se namreč kar 60 % zaposlenih, ki se na delo vozijo z avtomobilom, pripelje v avtomobilu samih.

Med potovalnimi načini za prevoz na delo je v največjem deležu zastopana uporaba osebnega avtomobila. Na ta način je opravljenih kar 78 % poti v in na delo. Kar 46 % poti je opravljenih z eno samo osebo v avtomobilu. Uporaba javnega prometa je med anketiranimi razmeroma visoka. Z avtobusom prihaja na delo 8 % zaposlenih. Kolo za poti na delo uporabljajo le 3 % zaposlenih. Hojo kot način prihoda na delo pa navaja 11 % zaposlenih.

Avtomobil je tudi glavni način za prevoz otrok v vrtec in osnovno šolo. Srednješolci sicer večinoma potujejo z avtobusom, vendar odgovori na vprašanja o njihovih željah kažejo, da je proti koncu srednje šole – ko nekateri že opravljajo vozniški izpit – tudi med njimi vožnja z avtomobilom vedno bolj zaželena.

Slabi pogoji za hojo in kolesarjenje

Omrežje pešpovezav še ni sklenjeno in vzpostavljeno na vseh pomembnih relacijah. Mnogi priključki in prečkanja so nepregledni, kar v kombinaciji s prevelikimi hitrostmi vozil (znotraj Zreč) ter ozkimi in dotrajanimi cestami (zunaj Zreč) še dodatno krepi občutek ogroženosti pešcev.

Poleg pločnikov ob pomembnih cestah bi lahko omrežje pešpovezav sestavljale tudi ločene povezave v naravnem okolju. Potencial teh povezav v Zrečah še ni primerno razvit. Temu področju bi bilo smiselno nameniti več pozornosti, saj bi dobre sprehajalne poti lahko dodatno obogatile turistično ponudbo.

V anketi o kolesarski klimi in pogojih za hojo v občini kot tudi v anketah o poteh v vrtce ter osnovne in srednje šole je večkrat izražen občutek ogroženosti zaradi avtomobilov. Občutek je predvsem posledica kombinacije pomanjkljivih povezav za pešce in prehitrih voženj osebnih avtomobilov. Največ predlogov prebivalcev o izboljšavah v prometu se nanaša na izboljšave na področju kolesarske infrastrukture. Sledijo izboljšave na cestnem omrežju ter omrežju pločnikov in pešpoti.

Turistične in dnevne konice

Občina ima tri velike zaposlovalce, ki zagotavljajo skoraj 4.400 delovnih mest. Vendar anketa o potovalnih navadah zaposlenih kaže, da kar 65,5 % zaposlenih živi v drugi občini. Posledica tega dejstva so velike dnevne migracije zaposlenih. Ti večinoma potujejo z osebnimi avtomobili, kar predstavlja velik pritisk na parkirne površine ter velike konice ob začetkih in koncih delovnikov, še posebej ob izmenah. V okolici ključnih podjetij težave nastajajo predvsem v času izmen, ko delavci po koncu dela še ne umaknejo svojih vozil, medtem ko svoja pripeljejo že zaposleni iz naslednje izmene.

Na življenje v občini poleg dnevne konice vpliva tudi sezonska. Skozi Zreče namreč vodi pot na smučišče Rogla. Ta med zimsko sezono privlači smučarje iz širše regije in drugih držav, ki prav tako večinoma potujejo z osebnimi avtomobili. Tudi ti imajo velike potrebe po parkirnih površinah tako v naselju kot tudi višje na poti proti smučišču. Zimske konice so sicer manj izrazite, vendar dodatno gostijo promet in obremenjujejo prometni sistem.

Parkiranje avtomobilov, ki ga povzročata ti dve konici, je bilo ob več priložnostih od prebivalcev in drugih deležnikov izpostavljeno kot ena pomembnejših težav v občini.

Neustrezna ureditev tovarnega prometa

Tovorni promet ima v Zrečah zaradi pomembnih in dobro delujočih podjetij velik vpliv na prometni sistem. Vendar trenutne ureditve in obnašanje voznikov tovornih vozil predstavljajo grožnjo za varnost prebivalcev. Problematično je parkiranje tovornih vozil, ki čakajo na vstop v podjetja ter s tem zmanjšujejo preglednost in zasedejo pločnike. Posebej problematično je območje pri opuščeni železniški postaji, kjer po javni cesti poteka prevažanje tovora med skladiščem in proizvodnim obratom.

PET KLJUČNIH PRILOŽNOSTI OBČINE

Naša skupnost ima nekaj očitnih prednosti

Zreče ima vrsto lastnosti, ki jih lahko učinkovito izkoristijo za oblikovanje uspešne prometne strategije. Z zavestnim izkoriščanjem teh lastnosti in grajenjem na svojih primerjalnih prednostih bomo lažje dosegli zastavljene cilje ter premagali ugotovljene slabosti.

V majhni občini so nekateri ukrepi lažje izvedljivi

Majhnost občine ima številne pomanjkljivosti, od razmeroma nizkih investicijskih zmožnosti, maloštevilne uprave ali omejene pogajalske moči do velikih občin ali države. Po drugi strani se je v zadnjih letih izkazalo, da majhnost občine ponuja potencial za bolj učinkovito pripravo in predvsem izvajanje CPS. Pripravljalne faze so tako že pokazale visoko vključenost in pripravljenost sodelovanja večine akterjev na področju prometa. Manjša količina investicijskih sredstev povečuje potrebo po racionalnih odločitvah in premišljeni gradnji infrastrukture. Majhnost nam tudi omogoča, da pomembnejše spremembe dosežemo z manj zahtevnimi ukrepi.

Prisotnost velikih zaposlovalcev

Po zaposlenosti je proizvodnja kovin in kovinskih izdelkov najpomembnejša dejavnost. Število delovno aktivnih pa narašča v storitvenem sektorju, predvsem v zdraviliškem turizmu in turizmu na splošno. Ključna podjetja v občini so Unior, d. d., Swatycomet, d. o. o., in GKN Driveline, d. o. o. Del občine je tudi Smučišče Rogla, ki v smučarski sezoni privablja obiskovalce iz vse Slovenije.

Dejstvo, da so v občini trije veliki zaposlovalci, je velika prednost. Pri spreminjanju potovalnih navad lahko tako občina razmeroma preprosto sodeluje z zaposlovalci in doseže precej veliko število zaposlenih. Čeprav je lahko delež za spremembe motiviranih zaposlenih razmeroma majhen, bodo zaradi velikega števila zaposlenih spremembe vseeno občutne.

Razpoložljivost potencialov za hojo in kolesarjenje

Zreče so manjše mesto, zato so tudi vse dejavnosti osredotočene na dovolj majhnem območju, da omogočajo preprosto peš dostopnost do vseh ključnih ustanov. V oddaljenosti do deset minut hoje (800 m) so osnovna šola, industrijska cona, občinska stavba in nekatere trgovine. V radiju petnajstminutne dostopnosti so tudi spodnja industrijska cona in nekatera sosednja naselja. V tem radiju živi 2.766 prebivalcev oziroma skoraj 45 % vseh prebivalcev občine. To pomeni, da hoja lahko postane osnovni način premikanja velikega deleža prebivalcev.

S kolesom je v petnajstih minutah dosegljivo – razumljivo – veliko večje območje kot s hojo. Večji del Zreč je s kolesom tako dostopen v samo petih minutah, v petnajstih pa so dosegljiva tudi nekatera sosednja naselja (na primer Bukovlje, Stranice, Osredok pri Zrečah, Radana vas ali Dobrovlje). V dvajsetih minutah je mogoče prikolesariti že do Slovenskih Konjic.

Med najbolj zaželenimi potmi v šolo osnovnošolci izpostavljajo kolesarjenje in hojo. Predvsem pri kolesarjenju je razlika med dejanskim stanjem in željami tako velika, da bi bilo smiselno več pozornosti nameniti ukrepom, s katerimi bi jim omogočili tak način prihoda v šolo.

Prednosti, ki jih ponuja turizem

Velik potencial ponuja tudi razvoj sprehajalnih in kolesarskih poti, namenjenih turistom. Vrsta pohodniških poti na okoliške hribe je že vzpostavljena, tudi bližnje Pohorje je primerno tako za pohodnike kot tudi za kolesarje. Tovrstno bližino mnogi turisti že prepoznavajo kot veliko prednost zadrževanja v tem okolju.

Velik potencial predstavlja tudi razvoj osnovnega omrežja varnih, ločenih in prijetnih kolesarskih in ali sprehajalnih poti do okoliških turističnih in drugih pomembnih točk. Nekatere od teh poti so že vzpostavljene, vendar imajo manjkajoče ali nevarne odseke. Predvsem na področju kolesarjenja še ni ločene infrastrukture, v manjšem obsegu pa je tudi tista, ki je samo označena.

Izkoriščanje razpoložljivih EU in državnih spodbud

Tudi Evropska komisija se vedno bolj intenzivno ukvarja s trajnostnim mestnim prometom. To občinam omogoča vse bolj preprost dostop do znanj, informacij, izmenjave izkušenj oziroma sredstev za celostno načrtovanje prometa na lokalni ravni. Izkušnje projektov EU, v katerih sodelujejo občine in regionalne agencije, kažejo na velik potencial pri doseganju trajnostnih učinkov. S sprejetjem CPS si bo občina zagotovila boljše izhodišče za dostop do virov EU. Prav tako ji bodo na voljo viri MzI, namenjenih izvajanju ukrepov, ki jih predvideva CPS.

PET STRATEŠKIH STEBROV

Glavne poteze našega načrta za uspeh

Na poti do sodobno organiziranega prometa predvideva Celostna prometna strategija Občine Zreče pet ključnih področij ukrepanja. Sklopi se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo, njihova ključna lastnost pa je odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture in usmeritev v sprožanje vrste naložbeno in okoljsko manj spornih, vendar hkrati bolj učinkovitih ukrepov.

Strateški stebri prometne strategije so:

1. Celostno načrtovanje mobilnosti
2. Sistemska podpora hoji
3. Izkoriščen potencial kolesarjenja
4. Prilagodljiv javni potniški prevoz
5. Cestni promet po meri skupnosti

PET STEBROV STRATEGIJE

Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti

Trajnostna mobilnost je na nacionalni ravni že nekaj let deklarirani cilj v smislu obvladovanja cestnega motornega prometa in spodbujanja njegovih alternativ. Žal praksa občin v Sloveniji tem ciljem le redkokdaj sledi. Na srečo nam je nekaterim občinam s sprejetjem in izvajanjem CPS uspelo spremeniti prevladujočo prakso in pristope ter postaviti dober zgled drugim. Z uveljavitvijo celostnega prometnega načrtovanja si tudi v Zrečah obetamo optimizacijo obstoječe načrtovalske prakse, njeno nadgradnjo z novimi pristopi in posledično primernejše obravnavanje izzivov mobilnosti.

Za uveljavitev celostnega načrtovanja mobilnosti je ključna vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev. Mednje sodijo reorganizacija uprave, strokovna in številčna krepitev njene ekipe, uravnoteženo financiranje na področju mobilnosti, povečanje transparentnosti pri odločanju z vključevanjem javnosti, integracija prometnega z drugimi sektorji ter uvedba novih metod in postopkov, kot so spremljanje in vrednotenje, presoje prometnih projektov ali upravljanje mobilnosti.

Pregled izzivov

Načrtovalska praksa v občini se je v preteklosti večinoma podrejala zahtevam cestnega motornega prometa. Gradili ali širili smo ceste, preurejali križišča in gradili parkirna mesta, vse v smeri povečanja zmogljivosti za cestni motorni promet. Pri teh posegih smo pogosto pozabljali ali zapostavljali druge udeležence v prometu. Primer takšne prakse je tudi redno vzdrževanje cestne infrastrukture, kjer gre pogosto le za preplastitev obstoječe vozne površine za avtomobile, na površine za pešce in kolesarje pa pri tem nismo bili pozorni.

Tudi ukrepi prostorskega načrtovanja so prilagajali prostorsko strukturo in posege v prostor dostopnosti z osebnim avtomobilom. Potencial prostorskih aktov za urejanje prometa še ni izkoriščen, saj obstajajo načrtovalska praksa in instrumenti, ki lahko pomembno podprejo prizadevanja za trajnostno mobilnost.

Občina si zaradi svoje majhnosti ne more privoščiti širjenja občinske uprave, zato so zmogljivosti zaposlenih za celovito obravnavo prometnega sistema omejene. Manjka jim tudi nekaj specifičnih znanj s področja celostnega načrtovanja prometa.

Poseben izziv pomeni pomanjkljivo spremljanje in vrednotenje na področju mobilnosti. Spremljanje in vrednotenje sta sicer nujni upravljavski orodji celostnega prometnega načrtovanja. Omogočata nam, da lahko procesu priprave in uresničevanja CPS učinkovito sledimo ter da se iz nabranih izkušenj sprti učimo in spoznamo, kaj se v naši občini obnese in kaj ne. Med drugim nam bo to prav prišlo pri uveljavljanju podobnih ukrepov v prihodnosti.

Naši dosežki

Občina ima izkušnjo strateškega pogleda na promet, saj si je v okviru Strategije razvoja Občine Zreče (2012) že zastavila vrsto ciljev na področju prometa. Z njimi smo predstavili celosten pogled na dolgoročni razvoj prometa, kar nam nudi odlično osnovo za pripravo CPS. Čeprav poudarek dajemo na infrastrukturna vlaganja, je že enakovredno upoštevanje vseh potovalnih načinov in pogleda občanov pomemben korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja.

Zavedanje o pomenu spodbujanja trajnostne mobilnosti se odraža v njeni aktivni promociji med različnimi ciljnimi skupinami. V ospredju promocije so osnovnošolci. Krepi se tudi obseg in kakovost dogodkov, organiziranih v sklopu Evropskega tedna mobilnosti.

Občina Zreče uspešno sodeluje s sosednjimi občinami na številnih področjih, kot je medobčinski inšpektorat in redarstvo ali medobčinski urad. Vzpostavljena sodelovanja predstavljajo veliko priložnost skupnega celostnega načrtovanja prometa.

Kaj želimo doseči?

Celostno načrtovanje prometa bo postalo paradigma razvoja Občine Zreče. Z uporabo sodobnih pristopov bomo na področju trajnostne mobilnosti dober primer male turistične občine, ki dosega velike spremembe. Prakso načrtovanja mobilnosti bomo nadgrajevali s sodobnimi postopki in metodami ter jo integrirali z drugimi sektorji. Za doseganje ciljev in preseganje omejitev se bomo še intenzivneje povezovali tako na regionalni kot tudi državni in evropski ravni. Transparentno odločanje in redno vključevanje javnosti bosta vsakodnevna praksa. Redno bomo merili, vrednotili in promovirali naše dosežke.

Cilji

	Stanje (2016)	Cilj	Leto
Zagotovljena je dolgoročna aktualnost prometne strategije, vključno s predvideno posodobitvijo (na dve) in prenovo (na pet let).	Priprava prve CPS, sprejem 2017	Posodobitev v 2019, prenova v 2022	/
Dosežena je uravnoteženost vlaganj občinskih virov v vse potovalne načine.	/	Uravnoteženi deleži v proračunu	2018
Kapacitete občinske uprave na področju trajnostne mobilnosti so bodo okrepile.	/	Več zaposlenih v okviru občine ali medobčinskega oddelka	2018
Uvedeni so procesi za spremljanje in vrednotenje stanja mobilnosti.	Ni sistematičnega zbiranja.	Vzpostavljen sistem za sistematično zbiranje	2017
Sprejet je Načrt promocije dosežkov CPS in trajnostne mobilnosti. Načrtovane aktivnosti se izvajajo v skladu z v njem predvideno časovnico.	Občasna promocija	Redna promocija dosežkov	2017

Pregled svežnjev ukrepov na področju celostnega načrtovanja prometa

IZVAJANJE IN PRENOVA CPS

S pripravo CPS začnemo dolgoročni proces celostnega načrtovanja prometa. Proces vključuje spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije ter njegovo redno (na vsaki dve leti) osvežitev in prenovo (na vsakih pet let) z vsakokratnim vključevanjem javnosti in ključnih deležnikov.

PRIPRAVA URAVNOTEŽENEGA PRORAČUNA

Od leta 2018 bo občina med pripravo proračuna za področje prometa zagotavljala, da so predvidena proračunska sredstva uravnotežena glede na vse prevozne načine. S tem bomo sicer zmanjšali investicije v gradnjo (drage) nove infrastrukture za motorni promet, vendar na ta račun povečali investicije v zagotavljanje pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet.

REDNO SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE KLJUČNIH KAZALCEV MOBILNOSTI

Spremljanje in vrednotenje CPS sta nujni upravljavski orodji, ki nam omogočata učinkovito sledenje uresničevanju CPS. Pomembni orodji sta tudi zato, da se iz nabranih izkušenj sproti učimo in spoznamo, kaj se v naši občini obnese in kaj ne. Med drugim nam bo to prav prišlo pri uveljavljanju podobnih ukrepov v prihodnosti. Vzpostavili bomo redno zbiranje podatkov ter spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti v občini, ki bo postalo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Rezultate bomo komunicirali z javnostjo, s čimer bomo zagotovili transparentnost prometnega načrtovanja. Občina bo prednostno uporabljala metode, ki so preproste, ponovljive in cenovno nezahtevne.

Sestavni del procesa priprave je bila izdelava Načrta spremljanja in vrednotenja CPS, ki opredeljuje kazalnike izvajanja in uspešnosti (tako celotne strategije kot tudi posameznih ukrepov iz njenega akcijskega načrta). Načrt opredeljuje metode in pogostost pridobivanja kazalnikov ter odgovorne osebe. Letno bomo spremljali izvajanje predvidenih ukrepov iz CPS in dva strateška kazalnika, ki ju bomo poročali MzI:

- potovalne navade v središču Zreč z metodo kordonskega štetja,
- potovalne navade osnovnošolcev z anketami v razredih.

Ob posodobitvi CPS (čez dve leti) bomo spremljali še dodatne kazalnike:

- zadovoljstvo z urejanjem prometa in predloge sprememb,
- potovalne navade srednješolcev z anketami v razredih,
- potovalne navade zaposlenih s spletno anketo,
- število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci, kolesarji, otroci in mladoletniki z analizo podatkov Ministrstva za notranje zadeve.

Ob prenovi CPS čez pet let bomo ponovili celotno analizo stanja.

PRIPRAVA PODPORNIH STRATEGIJ IN STROKOVNIH PODLAG

Občina bo po potrebi pripravljala podrobnejše strokovne podlage in podrobne usmeritve, kot so smernice za tehnične zahteve za poti za pešce in kolesarje ter podporno infrastrukturo, režime upravljanja, izvedbo križanj med različnimi prometnimi povezavami in podobno. Te bodo opredeljevale podrobnejše pogoje za zagotavljanje kakovosti pri oddaji del s področja prometa zunanjim izvajalcem, predvsem načrtovalcem in projektantom.

KREPITEV OBČINSKE UPRAVE IN SODELOVANJE NA MEDOBČINSKI RAVNI

Občina zaradi kadrovskih omejitev ne more načrtovati novih večjih aktivnosti na področju mobilnosti in se priključevati zahtevnejšim projektom. Zato bo preučila možnost za medobčinsko sodelovanje tudi na tem področju. Ukrep bo razvit v sodelovanju s sosednjimi občinami in je bil dogovorjen kot skupni ukrep s predstavniki Občine Slovenske Konjice.

Znanja s področja sodobnih pristopov k načrtovanju mobilnosti se nenehno razvijajo. Zato bomo morali zagotoviti stalno dodatno izobraževanje zaposlenih, ki se ukvarjajo s tem področjem. V okviru ukrepa je predvideno sodelovanje zaposlenih na izobraževanjih s področja tematik, relevantnih za Občino Zreče.

POVEČANJE TRANSPARENTNOSTI ODLOČANJA

Na podlagi izkušenj z vključevanjem javnosti v proces načrtovanja, pridobljenih med pripravo CPS, bomo podobne aktivnosti vključili tudi v druge procese načrtovanja mobilnosti in prostorskega razvoja. Dogodki, kot so javne razprave, predstavitve, ankete za prebivalce in drugi dogodki, povečujejo transparentnost odločanja ter omogočajo deležnikom in prebivalcem občine, da so primerno obveščeni o načrtovanih spremembah. Na podlagi teh se lahko vključujejo v sprejemanje

odločitev in usmerjanje novih projektov v občini, kot so preureditev ulic, ureditev javnih površin, spremembe ukrepov upravljanja s parkiranjem in podobno.

PROMOCIJA DOSEŽKOV CPS IN TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Aktivno bomo promovirali številne, obstoječe in prihodnje, dosežke na področju prometa. Eden od temeljev spreminjanja potovalnih navad oziroma upravljanja mobilnosti so tako imenovani »mehki ukrepi«, med katere uvrščamo predvsem informiranje, komuniciranje, organizacijo storitev in koordiniranje dejavnosti. Pomembna je ozaveščenost javnosti o prednostih trajnostnih potovalnih načinov, izvedenih ukrepih in drugih aktivnostih, ki potekajo na temo urejanja prometa. Največji učinek imajo celovite akcije na temo trajnostne mobilnosti, kot je Evropski teden mobilnosti. Te nagovarjajo vse skupine javnosti in obravnavajo vse potovalne načine. Učinkovite pa so tudi aktivnosti promoviranja trajnostnih oblik potovanj in njihovih prednosti, ki se izvajajo kot podporne aktivnosti drugim kampanjam in dogodkom.

IZVAJANJE CELOVITIH UKREPOV NA PODROČJU MOBILNOSTI

Za nekatere vrste ukrepov upravljanja mobilnosti je še posebej značilno, da urejajo razmere na več področjih prometa hkrati. Tovrstne ukrepe imenujemo »celoviti ukrepi«, mednje pa spadajo na primer območja prijaznega prometa, mobilnostni načrti ter splošne promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije.

Prvi celoviti ukrep je priprava mobilnostnega načrta za območje ob podjetjih Unior, d. d., GKN Driveline, d. o. o., in Swatycomet, d. o. o., ter osnovni šoli. Območje se sooča z velikimi parkirnimi težavami, ki bodo obravnavane celovito.

Preurejanje celotnega območja naselja Zreče v območja prijaznega prometa je glavni celovit ukrep na področju mobilnosti. Hkrati z ureditvijo območij prijaznega prometa bomo v naselju vpeljali novo hierarhijo cest, ki bo še dodatno pripomogla k umiritvi in optimizaciji cestnega prometa. Z novo ureditvijo bomo tranzitni promet motornih vozil preusmerili na tranzitne ceste, tako da bomo v območjih prijaznega prometa lahko hitrost vožnje omejili na največ 30 km/h. Nizke hitrosti bodo zagotovljene z različnimi prostorskimi elementi, ki bodo voznike obveščali o tem, da vstopajo na območje, v katerem potekajo tudi druge aktivnosti, hkrati pa jim bodo onemogočali hitrejšo vožnjo. Nove ureditve bodo povečale varnost ter izboljšale kakovost bivanja in privlačnost naselja kot celote, kar bo prebivalce in obiskovalce spodbudilo k pogostejši hoji in kolesarjenju. Ureditve območij prijaznega prometa bo pripomogla tudi k doseganju številnih ciljev za področja hoje, kolesarjenja ter cestnega in mirujočega prometa.

Prometne težave, s katerimi se srečujejo uporabniki večjih generatorjev prometa, bomo začeli obravnavati v okviru mobilnostnih načrtov. V njih bomo opredelili ukrepe za zmanjšanje pritiska na parkirišča in izboljšanje dostopnosti s trajnostnimi prometnimi načini.

Pripravili bomo tudi Celostno zasnovo urejanja prometa na Rogli, ki bo obravnavala vodenje vseh vrst prometa tako v letnem času kot tudi v času smučarske sezone. Pripravljeni bodo hierarhija prometnih načinov, obravnava prebivalcev in drugih uporabnikov območja ter predlogi za ureditev javnih površin ob upoštevanju zagotavljanja dostopnosti in mobilnosti prebivalcev tega dela Pohorja.

PET STEBROV STRATEGIJE

Drugi steber: Sistemska podpora hoji

Dolgoletno zapostavljanje hoje in usmerjanje v cestni promet sta zmanjšala privlačnost prostora za tovrstno premikanje. Prebivalci ne razmišljajo o tem, da je kratke razdalje mogoče tudi prehoditi. O samostojni hoji se je razvil tudi razširjen občutek velike ogroženosti. Med izpostavljenimi težavami so največkrat navedeni manjkajoči pločniki in prehodi za pešce. Z doslednim načrtovanjem prometnih ureditev bodo v prihodnje v občini zagotovljeni pogoji, da bo hoja možna povsod, predvsem pa, da bo varna in udobna tudi na daljše razdalje.

Pregled izzivov

Med zbiranjem podatkov o potovalnih navadah je bilo ugotovljeno, da hoja predstavlja zelo majhen delež med vsemi opravljenimi potmi. Tudi če so te kratke, se prebivalci pogosto odločijo za uporabo avtomobila. Posebej skrb vzbujajoče je to na področju osnovnošolskih otrok, saj šole še vedno temeljijo na šolskih okoliših, ki naj bi praviloma omogočali večini učencev preprost prihod in kratko razdaljo.

Ta težava je delno še vedno povezana s pomanjkljivostmi v infrastrukturi. Prebivalci, kljub temu da je večina pomembnejših cest opremljena s pločniki vsaj na eni strani, navajajo manjkajoče odseke in nevarna prečkanja prometnih cest. Del težave predstavljajo tudi avtomobili in tovornjaki, ki na nekaterih odsekih parkirajo na pločnikih, zaradi česar onemogočajo varno hojo.

Tudi nekateri ključni programi v občini, kot je zdravstveni dom ali nekatere trgovine, niso urejeni za prijeten in varen dostop tudi pešcem. Pri načrtovanju okolice teh programov je bil prevelik poudarek namenjen dobri dostopnosti z avtomobilom. Zadnji del poti, ki jo vsak uporabnik opravi peš, pa je bil zanemarjen.

Prebivalci kot razlog, da se ne odločajo za pogostejšo hojo, navajajo tudi občutek ogroženosti zaradi prometa. Ta je povezan z razmeroma velikimi hitrostmi motornih vozil, ki se pogosto ne držijo omejitev, veliko količino tovornega prometa in preozkimi pločniki. Delno pa je strah tudi posledica tega, da so se prebivalci odvadili hoje in izpostavljenosti, ki je z njo povezana.

Naši dosežki

Ključen dosežek na področju razvoja pogojev za hojo je vrsta pločnikov, ki jih je občina izgradila v zadnjih letih. V Zrečah je večina pomembnejših cest opremljena s pločniki vsaj na eni strani. To pešcem omogoča osnovno varno gibanje, ne pa tudi vedno najkrajših poti. Občina v naslednjih letih načrtuje izgradnjo še zadnjih manjkajočih pločnikov in vrste drugih pločnikov v preostalih naseljih.

V zadnjih letih aktivno delamo tudi na odstranjevanju črnih oziroma nevarnih točk. To so predvsem prečkanja pomembnejših cest in nepregledna območja. Uradni občinski register nevarnih točk sicer še ni vzpostavljen, vendar vseeno aktivno spremljamo lokacije pogostejših nesreč. Prebivalci lahko tudi že nekaj časa podajajo pobude za izboljšave na občinski spletni strani.

Občina posebno pozornost namenja skrbi za gibalno ovirane. Pridobila je listino »Občina po meri invalidov«. Sprejela je tudi akcijski načrt za neodvisno življenje invalidov v občini, ki ga že obnavlja v sodelovanju z invalidskimi organizacijami. Eden od ciljev akcijskega načrta je bil odprava ovir ter zagotovitev pogojev za samostojen in neodvisen dostop invalidov na območju občine. Skladno z njim smo več ovir za gibalno ovirane osebe že odpravili.

Kaj želimo doseči?

Občina bo aktivno razvijala dobre pogoje za pešačenje. Pešci bodo v javnem prostoru zelo prisotni, hoja pa bo tudi med prebivalci prepoznana kot prijeten način opravljanja vsakodnevnih poti. Tako bodo bolje izkoriščeni potenciali naselij in naravnega okolja v občini.

Poseben poudarek v promociji bomo namenili vsakodnevnim potem, kot so poti v šolo ali na delo. Z umirjanjem prometa in varnimi potmi bodo vzpostavljeni temeljni pogoji za varno hojo. Z zagotavljanjem dobrih pogojev za hojo se bodo izboljšali tudi pogoji za mobilnost ogroženih udeležencev v prometu. Kakovostne ureditve bodo pešcem na voljo v vseh naseljih v občini, kar bo povečalo prometno varnost in splošen občutek večje kakovosti življenja.

Občina ne bo spodbujala hoje le s prometnimi ureditvami, temveč tudi z različnimi izobraževalnimi in promocijskimi aktivnostmi.

Cilji

	Stanje (2016)	Cilj	Leto
Doseči 11-odstotni delež tistih, ki pešačijo na delo.	11 %	13 %	2021
Doseči 30-odstotni delež otrok, ki pešačijo v šolo.	27 %	30 %	2021
Zmanjšati delež pešcev z občutkom ogroženosti s strani motornega prometa na največ 3 % tovrstnih odgovorov v anketi.	ocena 3,9 po vprašalniku o pogojih za hojo na vprašanje o občutku ogroženosti s strani avtomobilov	ocena 3 ali manj	2018

Pregled svežnjev ukrepov na področju sistemske podpore hoji

IZDELAVA ZASNOVE OMREŽJA PEŠPOVEZAV

Občina bo izdelala študijo, ki bo opredelila zasnovo omrežja pešpovezav in njegov nadaljnji razvoj. Posebno pozornost bo namenila kakovostnim pešpovezavam med ključnimi točkami oziroma med območji v naseljih in z njihovimi zaledji. Izkušnje z rekreacijskimi potmi kažejo, da imajo slednje potencial združevanja rekreativnih in dnevnih poti. Študija bo opredelila tudi prednostne povezave in oceno potrebnih investicij za izgradnjo.

UREJANJE KLJUČNIH PEŠPOVEZAV V OBČINI

Prioritetna je ureditev pešpovezav v zaledju najpomembnejših ciljev poti (na primer šole, vrtci, družbene ustanove, trgovine, rekreacijska območja in območja zaposlitve). Namen urejanja teh povezav je zagotavljanje dobrih pogojev za hojo v vrtec, šolo in na delo.

V prvi fazi bomo določili ključne pešpovezave (navezava na ukrep Izdelava zasnove omrežja pešpovezav). Omrežje ključnih povezav bo dopolnjeno tudi s povezavami z rekreacijskim pomenom. Prebivalci so izpostavili občutek nevarnosti v prometu med hojo, zato bo treba tudi nekatere obstoječe povezave za pešce urediti bolj prijetno in varno. Sledila bo priprava evidence pomanjkljivosti in načrta dela, ki bo opredeljeval, kateri segmenti imajo prednost in porazdelitev izboljšav glede na prioriteto v časovni načrt.

Izboljšali bomo tudi sistem za evidentiranje in urejanje nevarnih točk in odsekov za pešce v občini. Prebivalci lahko trenutno podajajo pobude za izboljšave na prometnem omrežju na spletni strani občine. Občina bo v prihodnje bolj aktivno zbirala pobude za izboljšave nevarnih točk in odsekov za

pešce v sodelovanju z osnovno šolo in invalidskimi organizacijami. Vzpostavili bomo register nevarnih točk in vsako leto odstranili nekaj tistih, ki so bili ocenjene kot najbolj nevarne.

ODPRAVLJANJE OVIR ZA FUNKCIONALNO OVIRANE

Javne površine smo gibalno oviranim v preteklih letih že prilagajali v okviru Akcijskega načrta za odpravljanje ovir. Aktivnosti se bodo nadaljevale pod okriljem ločenega akcijskega načrta.

Prioritetno bomo preverjali in odpravljali ovire med pomembnejšimi javnimi ustanovami (kot je dom starejših občanov ali zdravstveni dom) in drugimi storitvami (na primer trgovine in lekarna) ter na najpomembnejših pešpovezavah v občini. Zagotovili bomo zadostno število parkirnih mest za invalide, ki bodo primerno dimenzionirana. Poleg spremljanja potreb gibalno oviranih bomo pripravili tudi aktivnosti za prilagajanje javnih površin za druge skupine invalidov, kot so slepi in slabovidni.

NADGRADNJA OPREME OBSTOJEČIH PEŠPOVEZAV

Obstoječe pešpovezave že zagotavljajo osnovno omrežje. Vendar trenutne povezave pogosto nimajo dodatne opreme, kot so klopi, smetnjaki, osvetlitev, senčenje, manjša igrala ali pitniki. Vsako leto bomo nekaj sredstev namenili manjšim izboljšavam na ključnih povezavah, ki jih prebivalci dnevno uporabljajo za poti v šolo in na delo ali pa kot rekreacijske poti.

UREDITEV JAVNIH POVRŠIN

Zreče nimajo osrednje javne površine, zato smo predvideli ureditev dveh javnih prostorov. V zgornjem delu naselja bomo takšno površino uredili v okolici občine, v spodnjem pa na območju starih Zreč. Z javnimi razpravami in delavnicami bomo pripravili zasnove za ureditev teh površin ter v srednjem roku začeli z urejanjem. Pri sprejemanju določitev bomo sledili vodilu, da naj površine izboljšajo kakovost bivanja v naselju ter da naj kot pomembna območja podprejo kakovost vzpostavljenega omrežja peš povezav, nadgrajujejo vizualno zaznavnost naselja in izboljšujejo kakovost bivanja. Lahko pa ustvarjajo tudi unikaten prostor in omogočijo širšo prepoznavnost naselja.

PET STEBROV STRATEGIJE

Tretji steber: Izkoriščen potencial kolesarjenja

Zaradi prostorskih danosti ima naša občina velik potencial za razvoj rekreacijskega in turističnega kolesarjenja. Kolesarska kultura v občini res še ni razvita. Vendar se z razcvetom rekreacijskega kolesarjenja in dodatne ponudbe (kot so električna kolesa) razvijajo tudi pogoji za uveljavitev tega načina potovanja kot optimalnega načina premagovanja krajših razdalj. Posebno pozornost bomo v naslednjih letih namenili mlajšim generacijam, saj si velik delež osnovnošolcev želi v šolo pogosteje prikolesariti.

Pregled izzivov

Kolesarjenje v občini še ni razvito. Na nekaterih delih Zreč so sicer označene prve kolesarske steze, vendar omrežje še ni opredeljeno. Trenutno stanje ne omogoča varnega in prijetnega kolesarjenja. Kolesarjenje je možno po obstoječih cestah, vendar je zaradi njihovega stanja in velikih hitrosti motornih vozil pogosto neprijetno.

Zaradi naštetih razlogov v občini zaznavamo premalo kolesarjev. Štetje prometa ter ankete med zaposlenimi in osnovnošolci potrjujejo, da v občini le majhen del poti opravimo s kolesom. Še posebej je ta delež majhen glede na potencial, torej majhno razdaljo med delovnim mestom (oziroma šolo) in domom.

Ankete ob pomanjkljivi infrastrukturi kažejo tudi na slabe občutke obstoječih in potencialnih kolesarjev, ki se ne počutijo varne v prometu. To je delno posledica velikih hitrosti motornih in prisotnosti tovornih vozil. Zato bomo v prihodnje morali več pozornosti namenjati tudi promocijskim in ozaveščevalnim akcijam o varni vožnji vseh udeležencev.

Posebna težava, ki smo jo zaznali med zbiranjem podatkov, je odsotnost parkirnih stojal oziroma kolesarnic na večini ključnih lokacijah v občini. Zaradi tega varna uporaba koles ni mogoča, kar vse tiste z boljšimi kolesi odvrča od pogostejše uporabe. Opremljanje ključnih točk za kolesarje v občini s primernimi parkirnimi zmogljivostmi bo v prihodnjih letih morala postati stalna aktivnost občine in drugih ponudnikov storitev.

Naši dosežki

Pomemben dosežek občine je, da se je priključila projektu Ureditev daljinskih kolesarskih povezav v Savinjski regiji. S tem projektom smo ključne povezave umestili v prostor, zanje pa tudi že pripravljamo projektno dokumentacijo za izvedbo. Zreče bodo tako dobile več povezav, in sicer na relaciji Vojnik – Slovenske Konjice s povezavo skozi Zreče proti Vitanju.

Pomemben dosežek je tudi razvoj turistične kolesarske destinacije Rogla. Prek te povezave je mogoč dostop do pohorske kolesarske transverzale, ki povezuje Maribor in Slovenj Gradec. Kolesarjenje na Roglo spodbujajo tudi Terme Zreče, ki bodo za izposajo ponujale električna kolesa. Ta omogočajo tudi kolesarjem z manj fizične kondicije lažje premagovanje strmin.

Kaj želimo doseči?

V občini bomo razpolagali z razvitim osnovnim omrežjem varnih in prijetnih kolesarskih povezav, ki bodo povezovala Zreče z okoliškimi središči in pomembnimi turističnimi točkami v okolici. Omrežje bo v prvi fazi temeljilo na nadgradnji cestnega omrežja. Po potrebi bomo zgradili odseke ločenih povezav za kolesarje. Pozneje bomo osnovno omrežje nadgradili s povezavami nižjega nivoja.

S kolesom bodo varno in preprosto dostopna vsa naselja, ključne dejavnosti oziroma storitve, najbolj zanimive lokacije pa bodo dobro opremljene z opremo za varno parkiranje, nekatere tudi z opremo

za popravilo koles. Dobra kolesarska in prometna kultura bo vplivala na povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti vse leto.

Enotna podoba kolesarskega omrežja bo eden od poudarkov razvoja. Sestavljali jo bodo elementi kolesarske infrastrukture, označb in promocije. Vse podatke o razpoložljivi infrastrukturi bodo kolesarji dobili na enem mestu v poenoteni obliki.

Poleg kolesarske infrastrukture bomo v sodelovanju z drugimi občinami skrbeli za razvoj dodatne ponudbe, ki bo tvorila kolesarsko turistično destinacijo. Razvili bomo kolesarjem prijazno turistično ponudbo v okviru hotelov in restavracij z izposojevalnicami in polnilnicami za električna kolesa. Zagotovili bomo tudi, da bodo vse ključne turistične točke dostopne s kolesom in podprte s podpornimi servisi.

Cilji

	Stanje (2016)	Cilj	Leto
Doseči 6-odstotni delež tistih, ki kolesarijo na delo.	3 %	6 %	2021
Doseči 5-odstotni delež otrok, ki kolesarijo v šolo.	1 %	5 %	2021
Zmanjšati občutek ogroženosti kolesarjev s strani motornega prometa na največ 3 % tovrstnih odgovorov v anketi.	ocena 3,9 po vprašalniku o pogojih za hojo na vprašanje o občutku ogroženosti s strani avtomobilov	ocena 3 ali manj	2018

Pregled svežnjev ukrepov na področju izkoriščanja potenciala kolesarjenja

IZDELAVA ZASNOVE KOLESARSKEGA OMRÉŽJA

Izdelali bomo študijo, ki bo opredelila zasnovo omrežja kolesarskih povezav, določila razvoj omrežja v prihodnje in opredelila hierarhijo povezav. Omrežje bodo sestavljale primarne, sekundarne in rekreativne kolesarske povezave.

Hrbtenico omrežja bodo tvorile primarne povezave, saj bodo nudile najvišjo raven ponudbe za kolesarje in jim zagotavljale prednost pred motornim prometom. Dopolnjevale jih bodo primarne povezave, ki bodo večinoma speljane po prometno manj obremenjenih cestnih odsekih. Rekreativne povezave bodo služile predvsem navezavi območij naselij z zelenim zaledjem in ključnimi turističnimi točkami.

ZAČETEK GRADNJE PRIMARNIH KOLESARSKIH POVEZAV

Predvidena je izgradnja državne kolesarske povezave D1. V občini Zreče sta predvidena dva odseka: meja z občino Vojnik – Stranice – Preval in Preval – Zreče – meja z občino Slovenske Konjice. Ta predstavljata hrbtenico našega omrežja. Vsi ključni programi v občini, predvsem pa v Zrečah, bodo navezani na to hrbtenico (šola, vrtec, podjetja, terme, trgovine). Poleg tega bomo vzpostavili povezave tudi do rekreacijsko zanimivih območij.

Ukrep vzpostavitve kolesarske povezave s Slovenskimi Konjicami bo dogovorjen kot skupni ukrep s predstavniki Občine Slovenske Konjice.

UREJANJE PARKIRNIH MEST ZA KOLESA

Na ključnih kolesarskih točkah v občini bomo zagotovili varno in pred vremenskimi vplivi zaščiteno parkiranje koles. Od leta 2018 naprej bomo letno zagotavljali parkirna stojala v skladu s

povpraševanjem in standardi. Skrbeli bomo za njihovo vzdrževanje in odstranjevanje zapuščenih koles.

Tudi podjetja v občini bomo spodbudili za sodelovanje pri zagotavljanju boljših pogojev za kolesarjenje. Tako bomo v okviru tega ukrepa poskrbeli za postavitev ene kolesarnice vsako leto. Velikost in količina parkirnih mest bosta določeni na podlagi ocene potenciala in zaznanih potreb. Kolesarnice bodo omogočale varno zaklepanje koles, nudile pa bodo tudi osnovno orodje za popravila in možnost polnitve električnih koles.

Ključna avtobusna postajališča v občini, ki imajo širše zaledje potencialnih potnikov, bomo opremili s stojali za kolesa. Na njih bodo lahko potniki varno puščali kolesa po prihodu na postajališče. Testno bodo postajališča opremljena z nekaj stojali, po ugotovljeni potrebi pa bomo njihovo število povečali.

PROMOCIJA KOLESARJEM PRIJAZNIH DELOVNIH MEST

Poleg občinske infrastrukture so pogoji, ki jih zagotavlja delodajalec, odločilni pri odločitvi za opravljanje poti na delo s kolesom. Zato bomo v sodelovanju s ključnimi zaposlovalci začeli sistematično izboljševati pogoje na različnih področjih – od skrbi za razpoložljive informacije, komunikacijo in motivacijo do organizacije področja znotraj podjetij, storitev za kolesarje, razpoložljive infrastrukture in dostopnost za stranke.

PROMOCIJSKE IN IZOBRAŽEVALNE AKTIVNOSTI

Posebno pozornost bomo namenili specifičnim promocijskim in izobraževalnim aktivnostim za odrasle na področju kolesarjenja. V okviru obstoječih aktivnosti občine (na primer Evropski teden mobilnosti) bomo izvajali programe za spodbujanje kolesarjenja in obveščanje o koristih. Organizirali bomo delavnice, testiranja koles in manjša popravila koles ter izobraževali o varnem kolesarjenju.

Med zbiranjem podatkov o potovalnih navadah osnovnošolcev in njihovih željah je bilo ugotovljeno, da velik delež osnovnošolcev želi kolesariti v šolo. Zato bomo posebno pozornost namenili pripravi učencev na kolesarjenje v prometu in premagovanju drugih ovir, ki njih in njihove starše odvrta od kolesarjenja. Poleg rednih programov, ki se izvajajo kot del šolskega programa, bomo izvajali akcije, kot so prometna kača, kolesarski izleti ali okraševanje koles.

PET STEBROV STRATEGIJE

Četrty steber: Prilagodljiv javni potniški prevoz

Zreče so sicer povezane z okoliškimi središči, vendar ponudba javnega prevoza vseeno ni optimalna. Prebivalci drugih naselij v občini imajo še več težav. Z izboljšanjem ponudbe, gostejšo mrežo, višjimi frekvencami, preureditvijo postajališč, zagotavljanjem primernih parkirnih površin za kolesa in integracijo med različnimi oblikami potniškega prevoza bi lahko javni potniški promet v prihodnje prepeljal bistveno večje število potnikov.

Pregled izzivov

Ključni izzivi so pomanjkanje primernih linij in nizke frekvence na obstoječih linijah. Naselje Zreče imajo razmeroma dobro povezavo s Slovenskimi Konjicami in Celjem, prek katerih je ponudba linij do drugih mest v Sloveniji dobra. Problematična pa so manjša naselja, ki nimajo niti osnovnih povezav do Zreč.

To dejstvo je posledica več dejavnikov, ki otežujejo izboljšanje stanja. Velikost občine namreč ne zadostuje za ustanovitev lastnega sistema JPP, zato povezave z okoliškimi središči zagotavljajo linijski prevozi, ki so opredeljeni na državni ravni. Tudi gostota poselitve v občini je precej nizka, še posebej zunaj Zreč. Zato ni mogoče vzpostaviti konvencionalnega avtobusnega sistema, sploh takšnega, ki bi bil lahko ekonomsko opravičljiv.

Posledično je uporaba linijskega JPP zelo nizka. Nekoliko višja je na področju šolskih avtobusov, saj ti osnovnošolcem omogočajo prostorsko in časovno prilagojeno storitev. Sistem šolskih prevozov pa pomeni po drugi strani veliko finančno obremenitev za občino.

V okviru podjetij deluje tudi nekaj delavskih avtobusov. Ti pobirajo zaposlene v okoliških središčih in so časovno prilagojeni izmenam posameznih podjetij. Pred leti je že bila podana pobuda o skupni organizaciji delavskih avtobusov treh velikih zaposlovalcev, vendar izvedba ni bila uspešna.

V občini torej dnevno delujejo tri vrste storitev JPP, med njimi pa trenutno ni integracije. Določena skupina uporabnikov lahko uporablja le določeno vrsto storitve. Zato je splošna ponudba slaba.

Naši dosežki

V preteklih letih smo optimizirali šolske prevoze, ki predstavljajo precejšnjo finančno obremenitev v vsakoletnem proračunu. Kljub temu postavka ostaja visoka kot tudi število prevozov, ki jih občina zagotavlja vsak dan. Določene optimizacije bodo na tem področju mogoče še kot posledica priprave Smernic za šolske poti Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa. Te bodo omogočile, da občina vzpostavi objektivno varne poti in posledično tudi ukine določene, osnovni šoli bližnje šolske prevoze.

Pomemben dosežek so posebni avtobusi med smučarsko sezono. Ti pomagajo razbremenjevati območje Rogle s parkiranimi avtomobili in omogočajo dostop do smučišča tudi tistim brez osebne avtomobila.

Kaj želimo doseči?

Na področju javnega potniškega prevoza se bo Občina Zreče v veliki meri povezovala z okoliškimi občinami in skupaj z njimi poskušala zagotoviti čim bolj pestro, vendar tudi ekonomsko upravičeno ponudbo.

Različni ponudniki in storitve javnega prevoza bodo povezali svoje storitve v učinkovit sistem, ki bo zagotavljal kakovostno dostopnost vsem in omogočal preprosto uporabo vseh posameznih

podsystemov. Sistem bodo dopolnili novi ponudniki, ki bodo zagotavljali učinkovito in fleksibilno ponudbo tudi v območjih z nizko gostoto poselitve.

Sistem javnega prevoza bomo razvijali z mislijo na potrebe potnika, zato bo postal konkurenčen osebnemu avtomobilu. Za potnike bo hiter, zanesljiv in preprost za uporabo. Za povečanje uporabnosti sistema bomo v sodelovanju z drugimi občinami razvili različne storitve, prilagojene specifičnim uporabniškimi in prostorskim zahtevam.

Redno bomo spremljali kazalce o uporabniški izkušnji, dostopnosti postajališč oziroma prestopnih točk, razpoložljivosti informacij, kakovosti voznega parka, ustreznosti in usklajenosti voznih redov ter zadovoljstvu uporabnikov. Te podatke bomo uporabili pri načrtovanju nadaljnjega razvoja sistema.

Cilji

	Stanje (2016)	Cilj	Leto
Doseči 15-odstotni delež tistih, ki pridejo na delo z avtobusom.	8 %	15 %	2021
Doseči večje število razpoložljivih povezav z okoliškimi naselji (do Celja 40, Maribora 10, Slovenskih Konjic 110 in Velenja 20).	Celje 36 Maribor 4 Slovenske Konjice 101 Velenje 11	Celje 40 Maribor 10 Slovenske Konjice 110 Velenje 20	2021
Za 10 % povečati splošno zadovoljstvo prebivalcev s ponudbo JPP.	Ni podatka.	10-odstotno povečanje	2021

Ukrepi

IZDELAVA ŠTUDIJE RAZVOJNIH MOŽNOSTI JPP

Regija bo pripravila študijo razvojnih možnosti JPP, ki bo razdelala možnosti za izboljšanje ponudbe ter vključevala integracijo med ponudniki, modele podeljevanja nalog, upravljanja s postajami in postajališči pa tudi vloge posameznih deležnikov. Študija bo nudila podporo pri komunikaciji z vsemi deležniki na tem področju. Natančno bo opredelila modele udeležb pri financiranju enotne slovenske vozovnice, sofinanciranju linij kot tudi modele nagrajevanja izvajalcev drugih ponudnikov prevoza.

PRIJAVA NA DRŽAVNE IN EU RAZPISE ZA RAZVOJ ALTERNATIVNIH OBLIK JPP

Razvoj novih oblik JPP je povezan z razmeroma visokimi stroški. Alternativne oblike so navadno tudi ekonomsko zahtevnejše ter potrebujejo prilagajanje na specifične lokalne značilnosti prostora in uporabnike. Zato se bomo prijavljali na razpoložljive državne in EU razpise za pridobitev sredstev in testiranje oblik, primernih za prostorske karakteristike v naši občini.

PREUREDITEV AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA PRI OSNOVNI ŠOLI ZREČE

Obstoječe avtobusno postajališče za šolarje na parkirišču med šolo in Uniorjem je prepleteno s parkirnimi površinami, hkrati pa je tudi nevarno. Postajališče tudi ni opremljeno s klopami in nadstreškom. Pripravili smo projektno dokumentacijo za prestavitev in ureditev avtobusnega postajališča. To bomo izvedli čim prej, saj bomo s tem zagotovili večjo varnost šolarjev in drugih uporabnikov prostora.

UVEDBA SISTEMA »PREVOZOV NA POZIV«

Območja z nižjo gostoto poselitve v zaledju bodo občine opremile z linijami javnega prevoza po sistemu prevozov na klic. S tem bomo zagotovili zadovoljivo razpoložljivost javnega potniškega

prevoza na območjih in ob časih, kjer klasične prevozne storitve niso konkurenčne. Hkrati bo tak sistem odpravil socialno izključenost ljudi, ki nimajo dostopa do avtomobila.

Prevoze na poziv testirajo v mnogih podobnih okoljih po Evropi pa tudi v Sloveniji. V okviru ukrepa bo razvit sistem, primeren razmeram v našem lokalnem okolju.

Ukrep bo razvit v sodelovanju s sosednjimi občinami in je bil dogovorjen kot skupni ukrep s predstavniki Občine Slovenske Konjice.

DOGOVOR O SKUPNI ORGANIZACIJI DELAVSKIH AVTOBUSOV IN INTEGRACIJA DELAVSKIH AVTOBUSOV V SISTEM REDNEGA AVTOBUSNEGA PREVOZA

Ponudba JPP v občini je predvsem za okoliška naselja zelo slaba oziroma je ni. Slabe so tudi povezave z drugimi pomembnimi naselji v regiji.

Tri ključna podjetja v Zrečah se srečujejo s podobnimi težavami glede prihoda zaposlenih na delo in parkiranja vozil. Organizacija delavskih avtobusov je trenutno prepuščena posameznim podjetjem. Z dogovorom o skupni organizaciji avtobusov bo mogoča veliko bolj učinkovita storitev, ki jo bo lahko uporabljalo bistveno več potnikov. Poleg tega delavski avtobusi lahko predstavljajo izboljšanje ponudbe za preostale uporabnike. V sodelovanju s podjetji bomo preučili možnosti za vključitev ponudbe delavskih avtobusov med redne avtobusne linije.

OPRAVLJANJE ŠOLSKIH PREVOZOV

Ukrep vsebuje dosedanje aktivnosti, ki jih je občina financirala za opravljanje šolskih prevozov. Pričakujemo, da se bo postavka v naslednjih letih nekoliko zmanjšala.

INTEGRACIJA ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM REDNEGA AVTOBUSNEGA PREVOZA

Ponudba JPP je zelo slaba predvsem v okoliških naseljih. MZI je podalo navodila, kako lahko obstoječi šolski prevozi postanejo del redne ponudbe JPP v občini. To je mogoče za linije, ki *»imajo značilnosti javnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov, kjer gre dejansko za povezave med naselji in občinskim ali regionalnim središčem«*. Občina bo v naslednjih letih preučila možnosti za tovrstno integracijo prevozov. Če bodo analize pozitivne, bo začela z aktivnostmi za uvedbo uporabe šolskih prevozov tudi za preostale prebivalce.

INFORMIRANJE PREBIVALCEV O IZBOLJŠANI PONUDBI JPP

Velik poudarek bomo namenili izboljšanju ozaveščenja prebivalcev o uporabi JPP. Uporabili bomo različne tehnologije, ki bodo uporabnikom ponudile aktualne informacije o celotni ponudbi s poudarkom na novostih ter omogočale preprosto načrtovanje potovanj, pridobitev cen vozovnic in voznih redov v realnem času.

PET STEBROV STRATEGIJE

Peti steber: Cestni promet po meri skupnosti

Stopnja motorizacije v Zrečah je v primerjavi z državnim povprečjem visoka, kar se odraža tudi na naših potovalnih navadah. Vse skupine prebivalcev beležijo visok delež uporabe avtomobila. S takim načinom potovanja so povezani mnogi znani negativni vplivi – okoljski, zdravstveni in socialni. Zato smo se odločili, da bomo zmanjšali odvisnost naše lokalne skupnosti od nenehne uporabe avtomobila, in sicer tako, da bomo razvili in izvajali sodobne ter lokalnim specifikam prilagojene rešitve na podlagi dobrih praks iz drugih podobnih okolij.

Pregled izzivov

Ključni izzivi občine, opisani v predhodnih poglavjih dokumenta, izhajajo iz trenutno prevladujoče rabe avtomobilskega in tovornega prometa. Naš ključni izziv v prihodnosti, poleg zagotavljanja primerne infrastrukture za druge prometne načine, bo tudi iskanje načinov za omejitev motornega prometa. Pri tem bomo morali ohraniti doseženo raven dostopnosti vsem tistim uporabnikom, ki alternativnih oblik prevoza ne morejo uporabljati.

Analiza stanja je pokazala, da je velika uporaba avtomobila velik izziv med vsemi obravnavanimi skupinami: od odraslih prebivalcev (zaposlenih v občini) do mlajših, ki so vezani na prevoz odraslih. Vzporedno s tem bo naš izziv tudi trenutna nizka zasedenost avtomobilov. Slednje po navadi vozi le šofer, redko se v njih vozi več oseb. S skupno vožnjo več oseb (na primer zaposlenih pri prevozu na delo) bi lahko bistveno zmanjšali število vozil na cestah in parkiriščih ter s tem rešili mnoge zoznane težave.

Z opisanimi navadami so povezane tudi prometne konice, ki nastajajo na cestah v naselju in proti okoliškimi središčem, kot je Celje ali Slovenske Konjice. Zaradi velikih zaposlovalcev veliko zaposlenih hkrati začne in končuje svoj delovni dan. Posledično je na bližnjih cestah v kratkih časovnih intervalih veliko vozil.

Povezan izziv je parkiranje. Zaradi hkratnega prihoda mnogih avtomobilov z eno samo osebo je povpraševanje po parkirnih mestih večje od ponudbe. Poseben izziv je izmensko delo, saj naslednja izmena pride na delo, še preden konča prejšnja. Tako je povpraševanje po parkirnih mestih v kratkem obdobju še večje. Parkirne težave kot pomemben izziv navajajo tudi prebivalci naselij, ki se med smučarsko sezono samo še povečajo.

Ker se podjetja nahajajo znotraj naselja Zreče pa tudi zaradi gospodarskih dejavnosti na Pohorju, na prometni sistem v občini zelo negativno vpliva tudi tovorni promet. Glede vodenja tovornjakov skozi naselje smo v zadnjih letih že marsikaj dosegli, vendar nekatere težave ostajajo. Poseben izziv so tudi tovorna vozila, ki čakajo na sprejem v podjetjih. Za to nimajo primernih površin in na vrsto čakajo na cesti ali celo na pločnikih.

Naši dosežki

Občina aktivno vzdržuje cestno omrežje in odpravlja nevarne točke, tako za voznike avtomobilov kot tudi za druge uporabnike cestnega omrežja. Nevarni odseki v naselju so večinoma že opremljeni s pločniki.

Prve korake smo naredili tudi na področju upravljanja parkiranja. Vzpostavili smo prvo območje z omejenim časom parkiranja, ki so ga prebivalci dobro sprejeli. S tem smo tudi začeli širiti tovrstna območja.

Vzpostavili smo tudi prve polnilnice za električna vozila. Te bodo uporabnikom električnih avtomobilov omogočile polnjenje baterij, hkrati pa večjo zanesljivost uporabe. Načrtujemo tudi postavitev novih, s katerimi bomo vzpostavili osnovno mrežo polnilnic.

Kaj želimo doseči?

S celovitim načrtovanjem prometa v širšem merilu bomo zmanjšali obseg motornega prometa skozi naselja. V ospredje bomo postavili odpravljanje tranzita in zadrževanje tovornih vozil skozi dele Zreč, kjer so prisotni tudi drugi udeleženci, še posebej pešci.

Razvili bomo pogoje za razvoj racionalne rabe avtomobila ter tako zmanjšali negativne vplive na okolje in kakovost bivanja v naseljih. Z umirjanjem motornega prometa v naseljih bomo podprli uresničitev vizije tudi na drugih področjih, kot sta spodbujanje hoje in zagotavljanje prometne varnosti. Posebno pozornost bomo namenili umirjanju prometa v zaključenih stanovanjskih območjih ter zaledju šol in vrtcev.

Z boljšim upravljanjem bomo zmanjšali parkirne obremenitve v bližini večjih generatorjev prometa, v sodelovanju z drugimi občinami pa bomo preiščeno zagotavljali optimalne parkirne rešitve v okviru novogradenj.

S temi ukrepi bomo zmanjševali število prometnih nesreč in udeležencev v njih. Z odstranjevanjem specifičnih črnih točk se bomo osredotočili na prometno varnost in celovito umirjanje motornega prometa v Zrečah in drugih naseljih v občini.

Cilji

	Stanje (2016)	Cilj	Leto
Na 60 % zmanjšati delež tistih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom. Na 30 % zmanjšati delež tistih, ki so na delo prišli sami.	78 % 46 % sami v vozilu	60 % 30 % sami v vozilu	2021
Na 30 % zmanjšati delež otrok, pripeljanih v šolo z avtomobilom.	45 %	30 %	2018
Povprečno zasedenost avtomobilov povečati na 1,6 osebe/avtomobil.	1,4	1,6	2021

Pregled svežnjev ukrepov na področju cestnega prometa po meri skupnosti

REDNO VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA IN INVESTICIJE

Ukrep vsebuje dosedanje aktivnosti, ki jih je občina opravljala za redno vzdrževanje obstoječega cestnega omrežja. Pričakuje se, da se bo postavka v naslednjih letih nekoliko zmanjšala.

Poleg tega so v ukrepu dodane tudi že načrtovane investicije v obnovo in gradnjo, ki jih predvideva Strategija razvoja Občine Zreče (Analiza izvajanja Strategije razvoja Občine Zreče, marec 2015) in sprejeti proračun 2017-2018.

PRIPRAVA OMREŽJA CEST IN ULIC TER DOLOČITEV OBMOČIJ PRIJAZNEGA PROMETA

V okviru študije bomo določili novo hierarhijo cestnega omrežja občine in območja umirjanja prometa. S preureditvami ulic bomo tranzitni promet motornih vozil usmerili izključno na zbirne ceste, hitrosti pa v naselju omejili na največ 30 km/h (oziroma na 10 km/h v območjih, ki so prednostno namenjena pešcem). Ukrep bo zmanjšal obseg motornega prometa v preurejenih območjih, povečal varnost ter spodbudil hojo in kolesarjenje.

PRIPRAVA PARKIRNE ŠTUDIJE OBČINE

Preučili bomo potrebe in prostorske možnosti ter določili območja z različnimi parkirnimi režimi. Dalje bomo preučili tudi možnosti o časovnem omejevanju parkiranja oziroma morebitnem plačljivem parkiranju. Pripravili bomo pregled posebnih uporabnikov in izjem ter hkrati predvideli načine za učinkovito izvedbo oziroma nadzor.

CELOVITA PREUREDITEV PARKIRNIH POVRŠIN V OBMOČJU PODJETIJ IN OSNOVNE ŠOLE

Določili bomo območja, ki potrebujejo posebne režime parkiranja. V njih si ne želimo celodnevno parkiranih vozil, ampak morajo biti parkirna mesta dostopna za krajše postanke. Primer takega režima so parkirna mesta pred Občino Zreče, kjer je parkiranje časovno omejeno na dve uri.

Druga območja, ki potrebujejo določeno število parkirnih mest s podobnim parkirnim režimom, so vrtec in osnovna šola (dostava otrok, do 15 minut), zdravstveni dom (obisk zdravnika, do dve uri), knjižnica (do eno uro v delovnem času knjižnice).

ŠIRITEV UPRAVLJANJA PARKIRANJA NA CELOTNO NASELJE ZREČE

Na podlagi Parkirne študije bomo nadaljevali uvajanje oziroma širjenje območij nadzorovanega parkiranja, razvoj primerne politike omejevanja (omejen čas, plačljivo parkiranje, nadzor) in razvoj alternativ. Poleg preurejanja obstoječih parkirnih zmogljivosti v naseljih bomo kot alternativno ponudbo razvili tudi podporne ukrepe za zmanjševanje povpraševanja po parkirnih mestih (opredeljeni so v preostalih stebrih CPS).

PREUREDITEV STANOVANJSKIH OBMOČIJ V OBMOČJA PRIJAZNEGA PROMETA

Vzpostavili bomo dve pilotni območji prijaznega prometa. Območji bomo preuredili v sodelovanju s prebivalci in preostalimi uporabniki. Dodatno bomo zmanjšali hitrosti, preuredili elemente na cestah oziroma križiščih, v katerih prihaja do konfliktov med pešci, kolesarji in motornim prometom.

UREDITEV PARKIRIŠČA ZA TOVORNJAKE IN AVTOBUSE

Preučili bomo možnosti za ureditev parkirišča za čakanje z vsemi servisnimi storitvami na relaciji med avtocestnim priključkom in Zrečami. Parkirišče bi lahko služilo več podobnim funkcijam, med drugim tudi dnevne in nočne parkiranju avtobusov, pa tudi kot dodatna parkirna površina za obiskovalce Rogle med smučarsko sezono. Ukrepi bomo izpeljali v sodelovanju s sosednjimi občinami; med drugim je bil dogovorjen kot skupni ukrep s predstavniki Občine Slovenske Konjice.

VZPOSTAVITEV NOVIH POLNILNIC ZA E-VOZILA

Da bi prebivalce spodbudili k nakupu in uporabi električnih avtomobilov, moramo zagotoviti potrebno infrastrukturo. Predvsem moramo zagotoviti dovolj gosto mrežo hitrih polnilnic, za kar imamo na voljo sredstva Eko sklada in EU. Pripravili bomo oceno o številu in razporeditvi polnilnic ter v sodelovanju z zunanjimi partnerji začeli z vzpostavljanjem tega omrežja.

UVEDBA PORTALA ZA DOGOVARJANJE O SKUPNIH VOŽNJAH

S strožjim nadzorom in omejevanjem parkiranja bomo zaposlene začeli motivirati za skupne vožnje na delo. Pripravili bomo portal, ki bo zaposlenim omogočal dogovarjanje za skupno vožnjo – v obliki oglasne deske ali spletne strani.

AKCIJSKO-FINANČNI NAČRT

Naše zaveze za lepšo prihodnost

Uresničljivost vizije in ciljev, ki jih opredeljuje CPS, bomo zagotovili s podrobnejšimi opredelitvami znotraj akcijsko-finančnega načrta. Slednji bo ključen za uspešno uresničevanje strategije, saj natančneje predstavlja iz strategije izhajajoče zaveze občine – seznam ukrepov za izvedbo v naslednjih petih letih (do leta 2022), odgovorne osebe, vire financiranja in časovni raspored izvedbe ukrepov po letih.

Akcijski načrt vsebuje ključne ukrepe za vsak strateški steber CPS posebej. Nabor ukrepov je izdelan tako, da kar najbolj učinkovito podpira uresničevanje vizije razvoja prometa v občini ter doseganje postavljenih strateških in področnih ciljev. Ukrepe smo izbrali na podlagi rezultatov analize stanja, prioritet splošne javnosti in ključnih deležnikov, izkušenj od drugje ter nadrejenih usmeritev iz strateških dokumentov občine. Ukrepi so predstavljeni po posameznih strateških stebrih in združeni v svežnje. Ti naslavlajo posamezno tematsko področje znotraj stebra.

Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti

	Tip ukrepa	Deležniki	Možni viri
Izvajanje in prenova CPS	aktivnost	Občina Zreče	občinski proračun
Priprava uravnoteženega proračuna	aktivnost	Občina Zreče	občinski proračun (prerazporeditev sredstev)
Redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti	zbiranje podatkov, analiza in poročanje	Občina Zreče z zunanjimi izvajalci	občinski proračun
Priprava podpornih strategij in strokovnih podlag	strokovne podlage	Občina Zreče z zunanjimi izvajalci	občinski proračun
Krepitev občinske uprave in sodelovanje na medobčinski ravni	aktivnost	Občina Zreče s sosednjimi občinami	Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za javno upravo, občinski proračun
Povečanje transparentnosti odločanja	aktivnost	Občina Zreče	občinski proračun
Promocija dosežkov CPS in trajnostne mobilnosti	aktivnost	Občina Zreče	občinski proračun
Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti			
Mobilnostni načrt za industrijsko območje Zreč	strokovna podlaga	Unior, d. d., Swatycomet, d. o. o., GKN Driveline, d. o. o., OŠ, Občina Zreče z zunanjimi izvajalci	občinski proračun, sofinanciranje podjetij
Izdelava celostne idejne zasnove urejanja prometa na Rogli	strokovna podlaga	Unior, d. d., lastniki zemljišč, Občina Zreče	občinski proračun, sofinanciranje podjetij

Predvideni stroški Občine Zreče po letih

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Izvajanje in prenova CPS			10.000 €			50.000 €
Priprava uravnoteženega proračuna						
Redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	
Priprava podpornih strategij in strokovnih podlag		5.000 €		5.000 €		5.000 €
Krepitev občinske uprave in sodelovanje na medobčinski ravni	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €
Povečanje transparentnosti odločanja	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €
Promocija dosežkov CPS in trajnostne mobilnosti	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti						
Mobilnostni načrt za industrijsko območje Zreč	7.320 €					
Izdelava celostne idejne zasnove urejanja prometa na Rogli		5.000 €	5.000 €			

Drugi steber: Celovita podpora hoji

	Tip ukrepa	Deležniki	Možni viri
Izdelava zasnove omrežja pešpovezav	strokovna podlaga	Občina Zreče, osnovna šola, vrtec, SPVCP, medobčinski inšpektorat in redarstvo	občinski proračun
Urejanje ključnih pešpovezav v občini	priprava projektne dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun, razpis Ministrstva za infrastrukturo
Izgradnja že načrtovanih pločnikov			
Pločnik Cesta na Roglo do Padežnika	gradbena realizacija	Občina Zreče/DRSI	občinski proračun
Pločnik Stranice – Korošec	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Pločnik Stranice, odcep Marovt	gradbena realizacija	Občina Zreče/DRSI	občinski proračun
Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe	priprava akcijskega načrta, projektne dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Zreče, dom starejših občanov, društva invalidov	občinski proračun, razpis Ministrstva za infrastrukturo
Nadgradnja opreme obstoječih pešpovezav	nakup in montaža opreme	Občina Zreče	občinski proračun
Ureditev javnih površin	priprava projektne dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun

Predvideni stroški Občine Zreče po letih

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Izdelava zasnove omrežja pešpovezav		14.000 €				
Urejanje ključnih pešpovezav v občini	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
Izgradnja že načrtovanih pločnikov						
Pločnik Cesta na Roglo do Padežnika	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €		
Pločnik Stranice – Korošec		10.000 €	40.000 €	60.000 €		
Pločnik Stranice, odcep Marovt	20.000 €	20.000 €				
Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
Nadgradnja opreme obstoječih pešpovezav	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
Ureditev javnih površin		50.000 €	80.000 €	100.000 €		

Tretji steber: Izkoriščen potencial kolesarjenja

	Tip ukrepa	Deležniki	Možni viri
Izdelava zasnove kolesarskega omrežja	strokovna podlaga	Občina Zreče	občinski proračun
Začetek gradnje primarnih kolesarskih povezav	priprava projektne dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun, razpis Ministrstva za infrastrukturo
Izgradnja že načrtovanih kolesarskih poti			
Izgradnja regijske kolesarske poti	priprava projektne dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Zreče	Ministrstvo za infrastrukturo, DRSI za državno povezavo, občinski proračun
Urejanje parkirnih mest za kolesa			
Nakup in montaža stojal	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Izgradnja kolesarnic	gradbena realizacija	podjetja	lastni viri podjetij
Nakup in montaža stojal na avtobusnih postajališčih	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Promocija Kolesarjem prijaznih delovnih mest	promocija, izvedba certificiranja	podjetja	lastni viri podjetij
Promocijske in izobraževalne aktivnosti	razpis, izvedba promocijskih aktivnosti	Občina Zreče, izvajalec aktivnosti	občinski proračun

Predvideni stroški Občine Zreče po letih

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Izdelava zasnove kolesarskega omrežja			14.000 €			
Začetek gradnje primarnih kolesarskih povezav		10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
Izgradnja že načrtovanih kolesarskih poti						
Izgradnja regijske kolesarske poti	16.000 €	56.000 €	172.600 €			
Urejanje parkirnih mest za kolesa						
Nakup in montaža stojal		2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
Izgradnja kolesarnic						
Nakup in montaža stojal na avtobusnih postajališčih			1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
Promocija Kolesarjem prijaznih delovnih mest						
Promocijske in izobraževalne aktivnosti	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €

Četrty steber: Prilagodljiv javni potniški prevoz

	Tip ukrepa	Deležniki	Možni viri
Izdelava študije razvojnih možnosti JPP	strokovna podlaga	Občina Zreče v sodelovanju z okoliškimi občinami	občinski proračun
Prijava na državne in EU razpise za razvoj alternativnih oblik JPP	prijava	Občina Zreče v sodelovanju z okoliškimi občinami	
Preureditev avtobusnega postajališča pri Osnovni šoli Zreče	priprava dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun, razpis Ministrstva za infrastrukturo
Uvedba sistema »prevozov na poziv«	preučitev možnosti, testna uvedba, uvedba	Občina Zreče v sodelovanju z okoliškimi občinami	razpis Ministrstva za infrastrukturo, evropski projekti na to temo
Skupna organizacija delavskih avtobusov in integracija	preučitev možnosti, izvedba aktivnosti	podjetja	lastna sredstva podjetij
Opravljanje šolskih prevozov	preučitev možnosti, izvedba aktivnosti	Občina Zreče, Osnovna šola Zreče, izvajalec prevozov	občinski proračun
Integracija šolskih prevozov v sistem rednega avtobusnega prevoza	preučitev možnosti, izvedba aktivnosti	Občina Zreče	občinski proračun
Informiranje prebivalcev o izboljšani ponudbi JPP	promocijske aktivnosti	Občina Zreče v sodelovanju z izvajalci storitve	občinski proračun

Predvideni stroški Občine Zreče po letih

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Izdelava študije razvojnih možnosti JPP			3.000 €			
Prijava na državne in EU razpise za razvoj alternativnih oblik JPP						
Preureditev avtobusnega postajališča pri Osnovni šoli Zreče		55.000 €				
Uvedba sistema »prevozov na poziv«			3.000 €	3.000 €	3.000 €	
Skupna organizacija delavskih avtobusov in integracija						
Opravljanje šolskih prevozov	260.000 €	260.000 €	250.000 €	250.000 €	240.000 €	240.000 €
Integracija šolskih prevozov v sistem rednega avtobusnega prevoza						
Informiranje prebivalcev o izboljšani ponudbi JPP			500 €	500 €	500 €	

Peti steber: Cestni promet po meri skupnosti

	Tip ukrepa	Deležniki	Možni viri
Redno vzdrževanje cestnega omrežja	zimsko in letno vzdrževanje lokalnih cest in javnih poti	Občina Zreče	občinski proračun
Izvedba že načrtovanih investicij v cestno omrežje			
Rekonstrukcija LC Skomarje – Loška Gora	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Krožišče SN1	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Ureditev prometa pri Osnovni šoli Zreče	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Cesta Božje	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Modernizacija ceste Pirš-Dom krajanov	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Rekonstrukcija JP Stranice-Center	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Priprava omrežja cest in ulic ter določitev območij prijaznega prometa	strokovna podlaga (novelacija aktualnih strokovnih podlag)	Občina Zreče	občinski proračun
Priprava Parkirne študije občine	strokovna podlaga	Občina Zreče	občinski proračun
Celovita preureditev parkirnih površin v območju podjetij	priprava projektne dokumentacije, gradbena realizacija, izvajanje režima	Občina Zreče, Unior, d. d. osnovna šola, vrtec, medobčinski inšpektorat in redarstvo	občinski proračun, po uvedbi plačljivega parkiranja dohodki od parkirnin in dovolilnic
Širitev upravljanja parkiranja na celotno naselje Zreče	gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Preureditev stanovanjskih območij v območja prijaznega prometa	priprava dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Zreče	občinski proračun
Ureditev parkirišča za tovornjake in avtobuse	dogovor o ureditvi, priprava dokumentacije in gradbena realizacija	podjetja in ponudnik parkirnih površin	zasebna investicija – tržna dejavnost
Vzpostavitev novih polnilnic za e-vozila	gradbena realizacija	Občina Zreče	Eko sklad, zasebni investitor, programi EU
Uvedba portala za dogovarjanje o skupnih voznjah	vedba portala	večji zaposlovalci	lastna sredstva podjetij

Predvideni stroški Občine Zreče po letih

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Redno vzdrževanje cestnega omrežja	370.000 €	370.000 €	360.000 €	360.000 €	350.000 €	350.000 €
Investicijsko vzdrževanje lokalnih cest	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
Izvedba že načrtovanih investicij v cestno omrežje	181.318 €	260.000 €	260.000 €	260.000 €	260.000 €	260.000 €
Krožišče SN1	30.000 €					
Ureditev prometa pri Osnovni šoli Zreče	2.318 €	55.000 €				
Cesta Božje	9.000 €	65.000 €				
Modernizacija ceste Pirš-Dom krajanov	75.000 €	75.000 €				
Rekonstrukcija JP Stranice-Center	65.000 €	65.000 €				
Priprava omrežja cest in ulic ter določitev območij prijaznega prometa				8.000 €		
Priprava Parkirne študije občine				8.000 €		
Celovita preureditev parkirnih površin v območju podjetij		2.000 €	2.000 €	2.000 €		
Širitev upravljanja parkiranja na celotno naselje Zreče					3.000 €	3.000 €
Preureditev stanovanjskih območij v območja prijaznega prometa		5.000 €	150.000 €			
Ureditev parkirišča za tovornjake in avtobuse						
Vzpostavitev novih polnilnic za e-vozila						
Uvedba portala za dogovarjanje o skupnih voznjah						