

OBČINA ŠMARJE PRI JELŠAH
Aškerčev trg 12
3240 Šmarje pri Jelšah

Datum: 20. 03. 2017

OBČINSKEMU SVETU
OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH

ZADEVA: **PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA SEJI OBČINSKEGA SVETA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH**

NASLOV: Celostna prometna strategija občine Šmarje pri Jelšah

GRADIVO PRIPRAVIL: Oddelek za okolje in prostor

GRADIVO PREDLAGA: Stanislav Šket, župan

POROČEVALCI: Marjan Sternad (predstavnik Fakultete za logistiko Celje) s sodelavci

PREDLOG SKLEPA: Občinski svet Občine Šmarje pri Jelšah sprejme Celostno prometno strategijo občine Šmarje pri Jelšah



Stanislav Šket
župan

Priloge:

- Obrazložitev
- CPS občine Šmarje pri Jelšah



OBČINA ŠMARJE PRI JELŠAH



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OBRAZLOŽITEV

V občini Šmarje pri Jelšah se je izdelava celostne prometne strategije pričela s prijavo Občine na Javni razpis za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije« v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 201 – 2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

Po uspešni pridobitvi sofinancerskih sredstev smo na podlagi javnega naročila za izdelovalca Celostne prometne strategije občine Šmarje pri Jelšah izbrali **Fakulteto za logistiko**, ki deluje v Celju. Pogodbo z izdelovalcem smo podpisali maja 2016, s čimer se je pričela tudi vsebinska priprava strategije. Priprava je v celoti sledila smernicam za pripravo celostnih prometnih strategij ter usmeritvami Ministrstva za infrastrukturo RS.

V postopku izdelave strategije, ki je trajal deset mesecev, smo izvedli številne aktivnosti. Skupaj je proces priprave zajemal tematske delavnice, javne razprave, sestanke, terenske ogleda, razstavo, ankete, tudi nagradno, in preko 50 intervjujev. Izdelana je bila zloženska za občane in številna medijska sporočila. Aktivnosti smo sproti objavljali na spletni strani občine, na FB strani in v Šmarskih novicah.

Celostna prometna strategija občine je strateški dokument trajnostne mobilnosti v občini, katerega sestavni del je **akcijski načrt** izvajanja ukrepov za obdobje naslednjih 5 let. Osnovni cilj trajnostne mobilnosti je **zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet**, posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva.

Na podlagi postavljenih prioritet bo celostna prometna strategija občine 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.
- Sprememba potovalni navad prebivalcev.
- Izboljšanje povezanosti naselij v občini s trajnostnimi načini transporta.

Z izpolnjevanjem zastavljenih ciljev bo občina vztrajno sledila **viziji**, ki se glasi: *»Trajnostna mobilnost za zeleno prihodnost. Občina Šmarje pri Jelšah – varna, urejena in prijazna do okolja.«*

Strategija vključuje šest stebrov trajnostnega razvoja mobilnosti v občini Šmarje pri Jelšah: **hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motoriziran cestni promet, mirujoči promet in trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom**. Vsi so podkrepjeni z akcijskim načrtom, ki vključuje nabor ukrepov, ciljne vrednosti, infrastrukturne in mehke aktivnosti ter finančno ovrednotenje za obdobje prihodnjih petih let (do leta 2021).

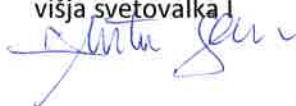
Končni rezultat projekta bo **sodobno oblikovan dokument**, ki bo predstavil vse rezultate dosedanjega dela in bo služil kot usmeritev ter obveza za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti v občini. Izdan bo v mesecu aprilu, v nakladi 200 izvodov.

Celostna prometna strategija bo tudi **osnova za nadaljnje črpanje evropskih sredstev** na področju prometa. Predvidena dinamika objave javnih razpisov za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti iz kohezijskih sredstev (vir: Ministrstvo za infrastrukturo):

Operacija	EU financiranje	Način izbora operacije	Predvideni rok objave
CPS	1.9 mio EUR	javni razpis	oktober 2015
Sistem P +R	4.8 mio EUR	javni razpis	julij 2017
Kolesarska infrastruktura	6.6 mio EUR	javni razpis	julij 2017
Površine za pešce	5.5 mio EUR	javni razpis	julij 2017
Avtobusna postajališča	4.3 mio EUR	javni razpis	november 2017
Mehanizem CTN	21.0 mio EUR	povabilo	maj 2017

Gradivo je na svoji seji, 15. 03. 2017, obravnaval tudi Odbor za komunalno dejavnost, varstvo okolja in posege v prostor. Odbor Občinskemu svetu predlaga, da le-ta sprejme dokument v predlagani vsebini.

Pripravila:
mag. Anita Reich
višja svetovalka I



Stanislav Šket, l. r.
župan



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH

GRADIVO ZA OBČINSKI SVET

Celje, marec 2017



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH

GRADIVO ZA OBČINSKI SVET

Naročnik: Občina Šmarje pri Jelšah

Vodja projekta: Darja Topolšek

Člani projektne skupine: Uroš Kramar, Marjan Sternad, Bojan Rosi,
Karel Šrot, Bojana Žaberl

Člani delovne skupine: Tina Cvahte Ojsteršek, Aleksandra Šuster
Močnik

Celje, marec 2017



KAZALO VSEBINE

UVOD	7
1. POMEN IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	8
ZAKAJ CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA?	8
TRAJNOSTNA MOBILNOST	9
PROCES IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	10
ČASOVNI OKVIR	12
GEOGRAFSKI OBSEG	13
2. OBSTOJEČE STANJE	14
3. PRILOŽNOSTI	20
4. VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI	22
5. STEBRI	26
HOJA	26
KOLESARJENJE	29
JAVNI POTNIŠKI PROMET	31
MOTORIZIRAN CESTNI PROMET	34
MIRUJOČI PROMET	36
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA S CELOSTNIM PRISTOPOM	38
VIRI	41



KAZALO SLIK

SLIKA 1: PROCES IZDELAVE CPS.....	11
SLIKA 2: ČASOVNI NAČRT IZDELAVE CPS.....	12
SLIKA 3: GEOGRAFSKI OBSEG CPS.....	13
SLIKA 4: POVPREČNI LETNI DNEVNI PROMET ZA LETO 2015.....	15
SLIKA 5: OCENA STANJA RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V OŠPJ.....	17
SLIKA 6: OCENA KOLIČINE RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V OŠPJ.....	18
SLIKA 7: UPORABLJENI NAČINI POTOVANJ ZA VSAKODNEVNA POTOVANJA V OŠPJ.....	19
SLIKA 8: POMEMBNOST PODROČIJ TRAJNOSTNEGA UREJANJA PROMETA V OŠPJ.....	19
SLIKA 9: ČAS HOJE OD PARKIRIŠČA DO DESTINACIJE.....	20
SLIKA 10: RAZSTAVLJEN PLAKAT.....	23
SLIKA 11: PRIORITETNA PODROČJA NA PODROČJU PROMETA.....	24
SLIKA 12: STEBRI CPS.....	26
SLIKA 13: PLOČNIK V MESTINJU.....	27
SLIKA 14: UREJENA KOLESARSKA STEZA.....	29
SLIKA 15: ŽELEZNIŠKA POSTAJA ŠMARJE PRI JELŠAH.....	31
SLIKA 16: ELEKTRIČNI AVTOMOBIL NA ETM V ŠMARJU PRI JELŠAH.....	35
SLIKA 17: PARKIRIŠČE NA KRISTAN VRHU.....	37

KAZALO TABEL

TABELA 1: DELOVNO AKTIVNO PREBIVALSTVO PO OBČINAH DELOVNEGA MESTA.....	14
TABELA 2: ANALIZA PREDNOSTI, SLABOSTI, PRILOŽNOSTI IN NEVARNOSTI V OŠPJ.....	21
TABELA 3: AKCIJSKI NAČRT ZA STEBER HOJA.....	28
TABELA 4: AKCIJSKI NAČRT ZA STEBER KOLESARJENJE.....	30
TABELA 5: AKCIJSKI NAČRT ZA STEBER JPP.....	33
TABELA 6: AKCIJSKI NAČRT ZA STEBER MOTORIZIRAN CESTNI PROMET.....	36
TABELA 7: AKCIJSKI NAČRT ZA STEBER MIRUJOČI PROMET.....	38
TABELA 8: AKCIJSKI NAČRT ZA STEBER TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA S CELOSTNIM PRISTOPOM.....	40



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Seznam okrajšav

CPS	Celostna prometna strategija
OŠPJ	Občina Šmarje pri Jelšah
EU	Evropska unija
JPP	Javni potniški promet



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OPOMBA:

V tem dokumentu je predstavljen vsebinski del Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) občine Šmarje pri Jelšah (v nadaljevanju OŠPJ). Dokument je namenjen obravnavi in sprejemu CPS OŠPJ na seji Odbora za komunalno dejavnost, urejanje prostora in varstvo okolja ter na seji Občinskega sveta OŠPJ. Eden izmed končnih rezultatov izdelave CPS OŠPJ, ki bo pripravljen po sprejemu CPS OŠPJ na Občinskem svetu in bo vključeval vse morebitne pripombe, pa bo končna publikacija CPS OŠPJ, ki bo obstoječi dokument nadgradila s slikovnim materialom ter ustreznimi oblikovnimi rešitvami. Namen končne publikacije je predvsem približati prometno strategijo vsem občanom, zato bo izdana v 200 izvodih tiskane oblike ter v elektronski obliki objavljena na spletni strani občine.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

UVOD

Meseca maja 2016 je Občina Šmarje pri Jelšah (OŠPJ) skupaj z izbranimi izvajalcema Fakulteto za logistiko Univerze v Mariboru iz Celja in Razvojno agencijo Sotla pričela 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 namenjena predvsem prebivalcem občine, zato so bili občani Šmarja pri Jelšah v času izdelave CPS vabljeni k sodelovanju preko javnih razprav, intervjujev in anket.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 – Planning 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;
- povečanjem splošne in stroškovne učinkovitosti za transport oseb in blaga;
- izboljšanjem privlačnosti in kakovosti mestnega okolja.

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

CPS OŠPJ je namenjena občanom. Razlogi za izdelavo celostne prometne strategije 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.

Rezultati samoocene, izvedene z občinsko upravo, so pokazali, da lahko OŠPJ umestimo v skupino občin, ki šele pričenjajo z vključevanjem trajnostnih načel v svoje mobilnostne politike. Na področju vključevanja trajnostnih mobilnostnih načel v delovanje občine in njihovega spremljanja obstaja veliko prostora za izboljšave in nadgradnje.



Razvidno je, da OŠPJ največ pozornosti posveča vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje strateške dokumente ter zagotavljanju predpogojev, kar kaže na pripravljenost občine za dolgoročno zagotavljanje pogojev in spodbujanje trajnostne mobilnosti. Pri zagotavljanju organizacije, izvedbe ter spremljanja in vrednotenja, torej pri konkretizaciji ukrepov in prenosa trajnostnih načel v prakso, pa je trenutno OŠPJ v začetni fazi.

TRAJNOSTNA MOBILNOST

Mobilnost je pomembno merilo socialnega razvoja in to ne le posameznikov, ampak tudi 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 in 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 nezaželenih 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.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

PROCES IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Izdelava CPS OŠPJ sledi Smernicam za izdelavo celostnih prometnih strategij (Urbanistični inštitut RS, 2012), minimalnim standardom, podanim s strani Ministrstva za infrastrukturo (MZI), ter zahtevam javnega naročila za izbiro izdelovalca CPS OŠPJ.

Celovito načrtovanje prometa v občini zahteva sodelovanje in koordinacijo z vsemi področji in ravnmi. V okviru ožje in širše delovne skupine so bila izvedena prva srečanja, kjer 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 ravnmi, 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 osnova za ustvarjanje trdne podlage za trajno sodelovanje vseh interesnih skupin. Njihovo sodelovanje v celotnem procesu priprave strategije omogoča 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 vključuje vse ključne deležnike. Vsi ključni deležniki sodelujejo skozi celoten proces priprave CPS OŠPJ, kar izhaja iz osnovne strategije za koordinacijo deležnikov in vključevanje javnosti.

Izdelava CPS se je izvajala v treh glavnih fazah. Znotraj prve faze smo najprej postavili temelje, kjer smo ustanovili delovno skupino. Na spletni strani Občine je 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 predstavitve ugotovitev posameznih faz, kot tudi vizije, ciljev, prioritet in ukrepov ter objave fotografij, aktualnih novic, vprašalnikov in nagradne igre. Po opredelitvi procesa je sledila analiza stanja z izvedenimi ogledi stanja na terenu. V fazi zagona procesa, sta bili izvedeni dve javni razpravi, kjer so bili oblikovani trije scenariji razvoja prometa v prihodnosti. Po končanem delu v skupinah in predstavitvi ugotovitev so se udeleženci tudi opredelili za enega izmed scenarijev ter s tem izkazali želeno

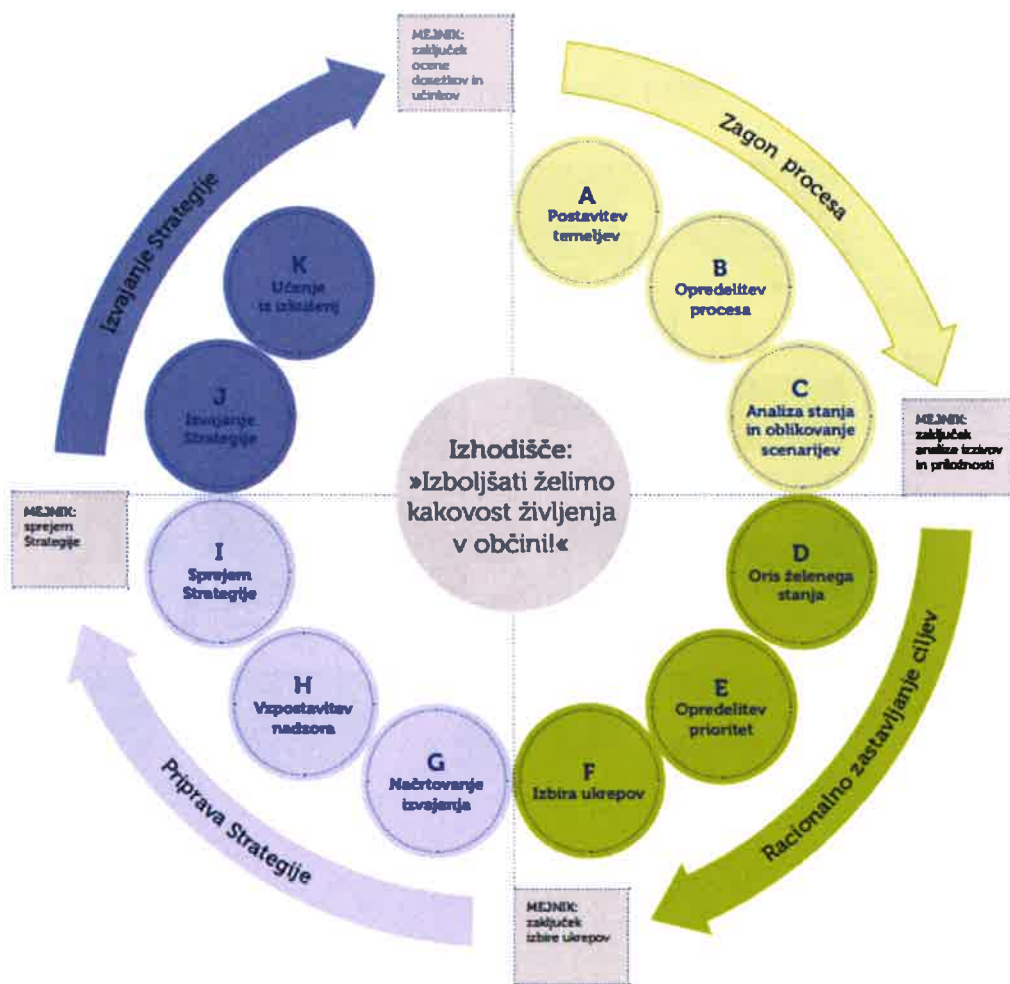


smer razvoja prometnega sistema v občini za prihodnje obdobje. Udeleženci so izmed treh možnih scenarijev razvoja dali prednost pešcem, kolesarjem in razvoju JPP ter celovitem strateškem načrtovanju. Namen javnih razprav in delavnic je vključiti širšo zainteresirano javnost v pripravo CPS in hkratno informiranje o ciljih, ukrepih ipd.

V fazi Racionalnega zastavljanja ciljev smo opredelili želeno stanje prometnega sistema v OŠPJ. Opredelile so se prioritete in vizija ter nabor ukrepov. Izvedena je bila tudi 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 sodelujočim v anketi.

V fazi Priprave strategije se je pripravil akcijski načrt, vzpostavil se je tudi nadzor izvajanja strategije za naslednjih pet let. Faza se zaključi s sprejemom na Občinskem svetu OŠPJ.

Slika 1: Proces izdelave CPS



Vir: Buhrmann in drugi, 2012

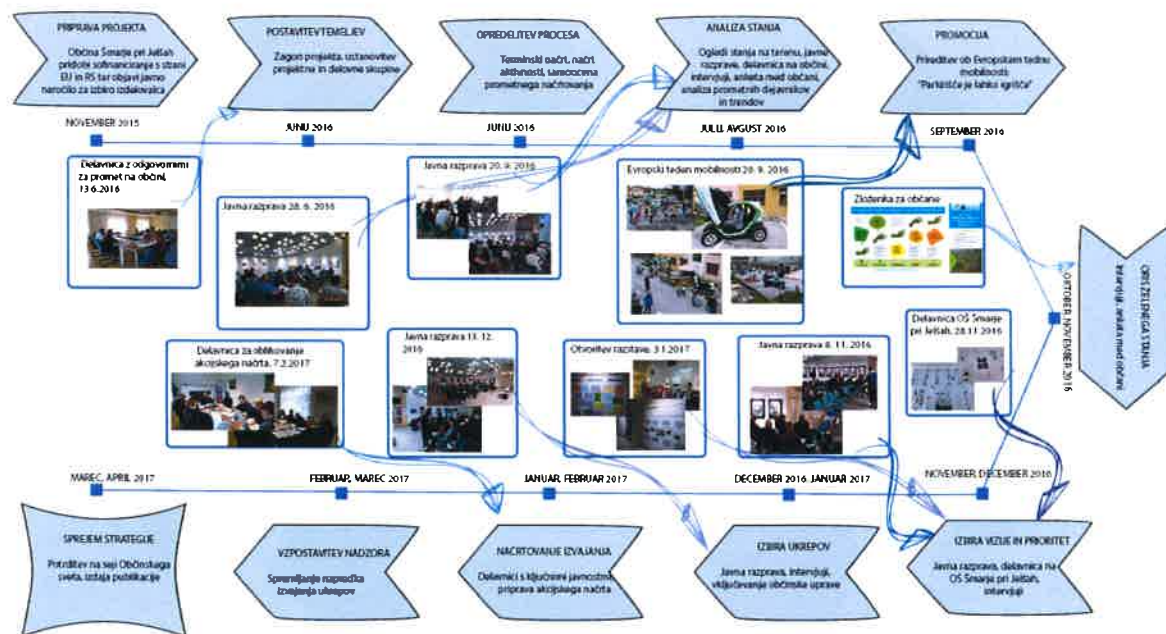


Pri celotni pripravi CPS je bila zagotovljena komunikacija z deležniki, tako z ožjo in širšo delovno skupino kot tudi z ostalo zainteresirano javnostjo, preko delavnic ter javnih razprav, anket in intervjujev. Na ta način se je zagotovilo vključevanje javnosti in poudarjanje pomena njihove ključne vloge 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 OŠPJ se je začela maja 2016. Izhodišče strategije predstavlja vizija, vključno z postavljenimi cilji, ukrepi in akcijskim načrtom. Akcijski načrt je pripravljen do leta 2021. Izdelava strategije se zaključi s sprejemom na občinskem svetu in izdajo publikacije. OŠPJ bo spremljala izvajanje strategije in letno poročala o izvedenih ukrepih v skladu s sprejetim akcijskim načrtom.

Slika 2: Časovni načrt izdelave CPS



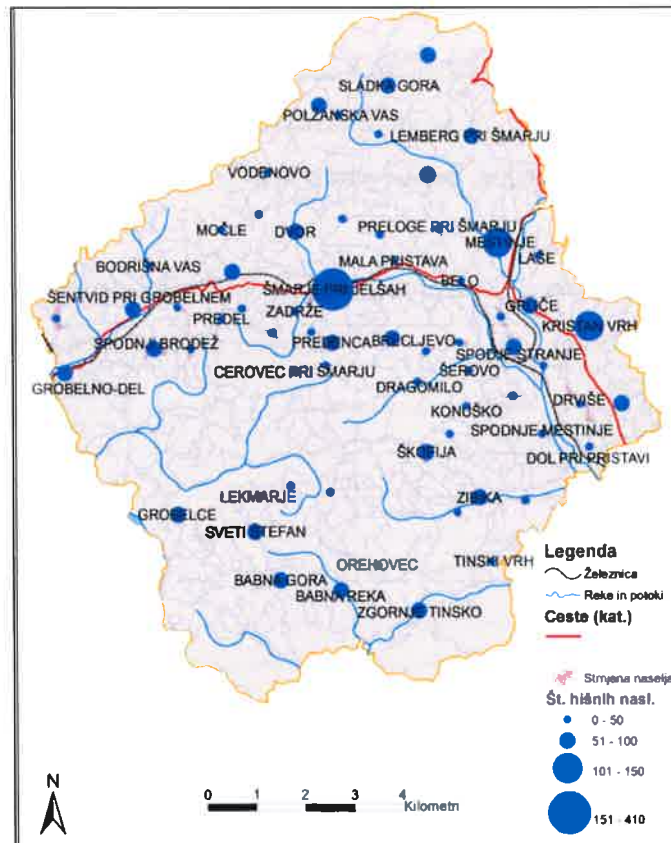


GEOGRAFSKI OBSEG

Celostna prometna strategija bo obravnavala celotno območje OŠPJ s poudarkom na večjih naseljih v občini. OŠPJ obsega deset krajevnih skupnosti:

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

Slika 3: Geografski obseg CPS





2. OBSTOJEČE STANJE

OŠPJ 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 (Statistični urad Republike Slovenije, 2016) je imela občina konec leta 2015 10.239 prebivalcev.

Tudi 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 povečane potrebe po mobilnosti za ranljive skupine in invalide. Povprečna starost prebivalstva v OŠPJ je bila v letu 2015 41,4 let. Največji delež prebivalstva predstavlja skupina od 15-64 let.

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

Z vidika prometa opažamo, 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.

Tabela 1: Delovno aktivno prebivalstvo po občinah delovnega mesta

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

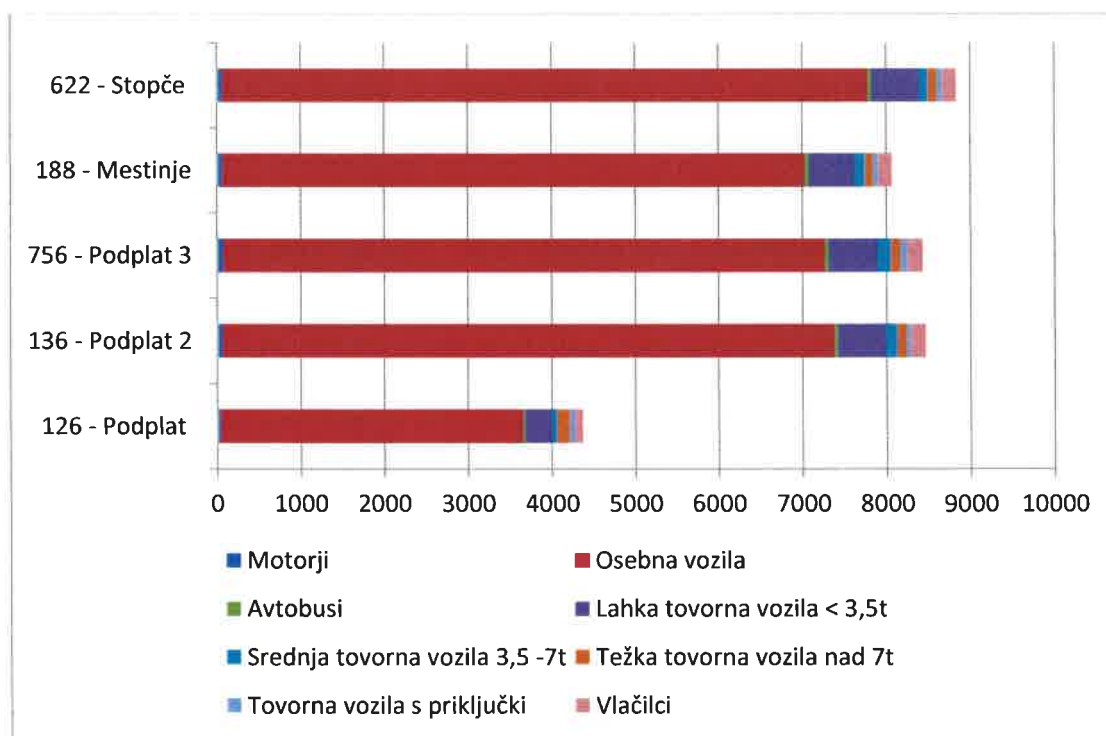
Vir: Statistični urad republike Slovenije, 2016



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 prometno 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 tudi 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.

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 %. Komplementarno se pojavlja nekonkurenčen javni potniški prevoz, še posebej na ravni občine, kar kaže na veliko stopnjo odvisnosti prebivalstva od avtomobilov.

Slika 4: Povprečni letni dnevni promet za leto 2015



Vir: Prometno-informacijski center za državne ceste



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Na ogledu stanja je bilo ugotovljeno, da ima OŠPJ 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 ter urejenosti pločnikov. Kritične točke pa 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.

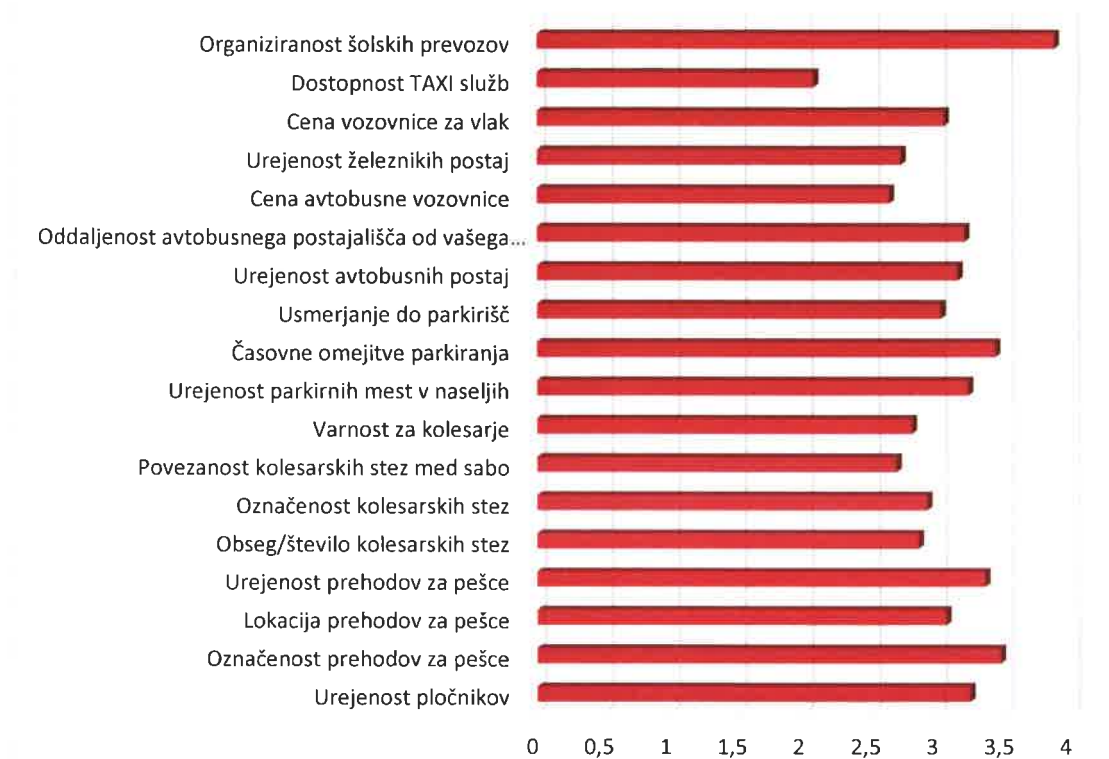
Razpršenost prebivalstva, kar je najpomembnejši element pri načrtovanju dostopnosti javnih oblik prevoza, je v OŠPJ velika, prav tako je relief razgiban. Skupno ta dva dejavnika povzročata, da je javni prevoz prebivalcem odročnejših naselij in zaselkov težko dostopen, vzpostavitev rednih linij, ki bi te zaselke povezoval na razvitejše prometno omrežje, pa je otežena.

V okviru ankete so anketiranci ocenjevali stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v izbranem naselju (JPP, kolesarske steze in pasovi, prometne znake in oznake na cestišču ipd.). Za ta področja so anketiranci podali oceno na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni najslabšo oceno, 3 predstavlja povprečno oceno, 5 pa najboljšo oceno. Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v OŠPJ podajajo visok nivo, saj so vsa področja anketiranci ocenili nadpovprečno. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili organiziranosti šolskih prevozov, najnižjo pa za dostopnost taxi služb.



Slika 5: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v OŠPJ

Ocena stanja - Šmarje pri Jelšah

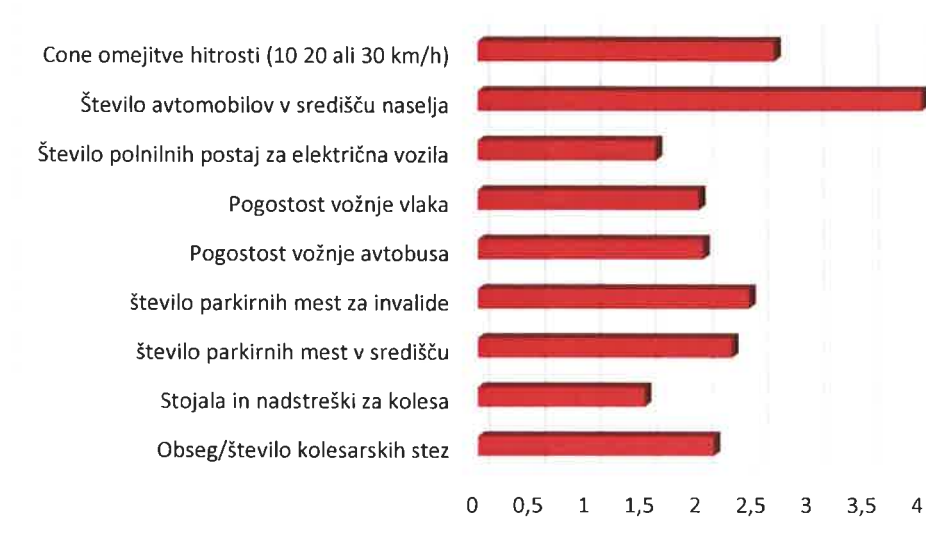


Anketiranci so v povprečju podali srednjo vrednost ocene količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v OŠPJ. Po mnenju anketirancev je v OŠPJ občutno preveč avtomobilov v središču naselja, občutno premalo pa je polnilnih postaj za električna vozila ter stojal in nadstreškov za kolesa.



Slika 6: Ocena količine različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v OŠPJ

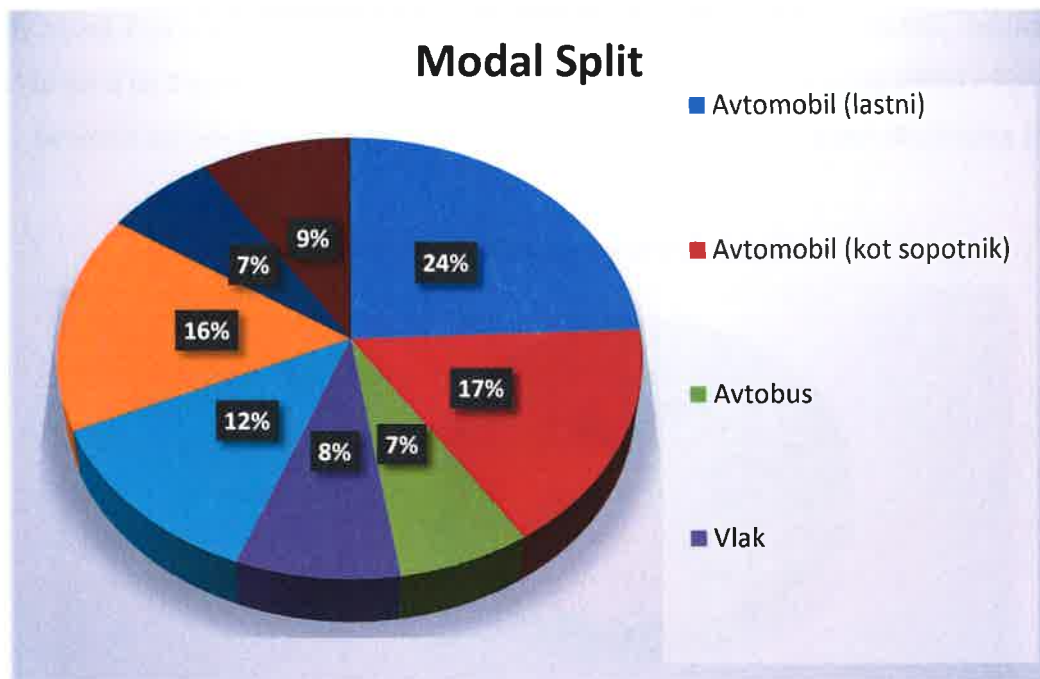
Ocena količine - Šmarje pri Jelšah



Anketiranci so tudi podajali odgovore 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 OŠPJ. Glede na odgovore anketirancev je moč zaključiti, da je najpogostejša uporaba avtomobila (24 %), kateremu sledi uporaba avtomobila – kot sopotnik (17 %), najmanj pa uporabljajo kombinacijo avtomobil/avtobus ter sam avtobus.



Slika 7: Uporabljeni načini potovanj za vsakodnevna potovanja v OŠPJ



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 sledeča področja: dostopnost taxi službe, avtobusna postaja bližje mojemu domu in pogostejša vožnja avtobusov.

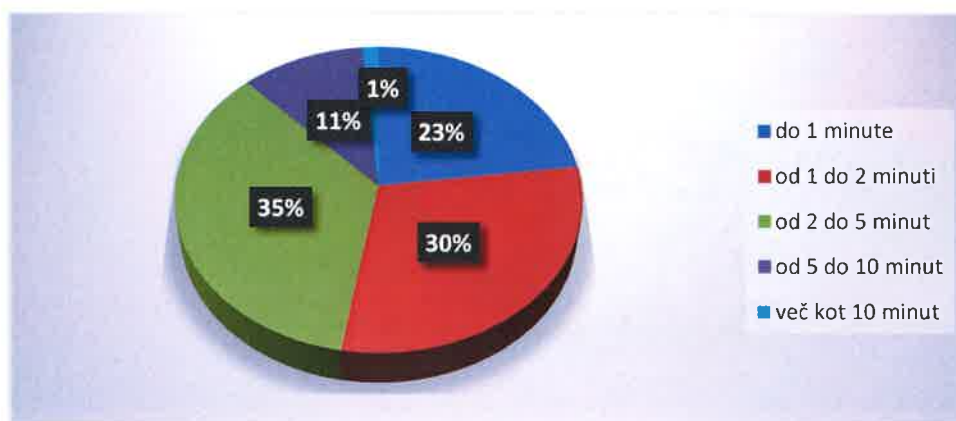
Slika 8: Pomembnost področij trajnostnega urejanja prometa v OŠPJ





Anketiranci so tudi 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 so anketiranci v 35 % odgovorili, 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.

Slika 9: Čas hoje od parkirišča do destinacije



3. PRILOŽNOSTI

Videnja ključnih deležnikov predstavljajo izhodišče za načrtovanje CPS OŠPJ. Ključni deležniki in zainteresirana javnost so bili v identifikacijo ključnih izzivov razvoja prometa in vpeljave trajnostnih načel vključeni prek javnih razprav, 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 v prometnem sistemu v občini, kar predstavlja tudi ključne izzive razvoja prometa v občini Šmarje pri Jelšah. V sodelovanju z glavnimi deležniki na javni razpravi je bila izvedena tudi analiza izhodiščnega stanja, s katero je moč prepoznati ključne izzive, ki jih bo prednostno obravnavala CPS.



Tabela 2: Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti v OŠPJ

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ol style="list-style-type: none"> 1. Dobro urejeni šolski prevozi 2. Dobra geolokacija občine 3. Veliko brezplačnih parkirišč 4. Dobro razvejano lokalno omrežje 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ni obvoznice 2. Slaba in preobremenjena glavna državna cesta in omejitve na njej 3. Premalo avtobusnega javnega prevoza in neizkoriščen železniški promet 4. Neugoden teren 5. Ni kolesarske steze skozi Šmarje, Zibiko
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ol style="list-style-type: none"> 1. Povečanje hitrosti na državni cesti 2. Sprememba potovalnih navad 3. Prestavitev državne ceste 4. Ureditev parkirnega sistema pred javnimi ustanovami 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Financiranje 2. Še večja vloga avtomobila 3. Povečanje tovornega prometa na cestah 4. Izumiranje javnega prevoza na podeželju

Scenariji razvoja prometa, ki so bili oblikovani na podlagi zbranih podatkov v fazi analize stanja, prikazujejo tri usmeritve, ki so za prihodnost prometa v OŠPJ realni in so odvisni predvsem od tega, kako uspešna bo občina pri vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje načrtovalske procese ter pri vpeljavi in izvajanju celostne prometne strategije. 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 ter poslabšanje onesnaženosti. Optimistični scenarij pa pričakuje, da bo občina Šmarje pri Jelšah v prihodnosti delovala v celoti trajnostno in k temu spodbudila tudi svoje prebivalce, kar bo omogočalo čistejše, bolj varno in zdravo okolje ter trajnostno mobilnost.



4. VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

Vizija je osnovna usmeritev, ki bo oblikovala načrtovanje prometa in mobilnosti v smeri trajnosti v kratkoročnih in dolgoročnih načrtih OŠPJ in posledično v jasni, krajši obliki definirala 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 OŠPJ je temeljilo na intenzivnem vključevanju javnosti prek 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 ter področja, ki jih naj CPS zajema in ureja. Nadalje so se predstavniki ključne zainteresirane javnosti zbrali na javni razpravi, tematika katere je bila med drugim opredelitev prioritet CPS OŠPJ, 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 OŠPJ. Usmeritve javne razprave, kjer 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 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 (otrok, invalid, starejšim).

Na podlagi splošnih usmeritev so udeleženi razpravljali tudi o tem, kakšen bi moral biti prometni sistem v OŠPJ, katere zahteve bi moral izpolnjevati, kaj je realno pričakovati in kaj ne, ter kaj se naj poudari pri urejanju in načrtovanju prometnega sistema. Na vprašanje, kakšen prometni sistem si želijo v občini, so udeleženi 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.



Na delavnici, ki je bila tako kot javna razprava sicer izvedena v fazi opredelitve prioritet, pa 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 OŠPJ.

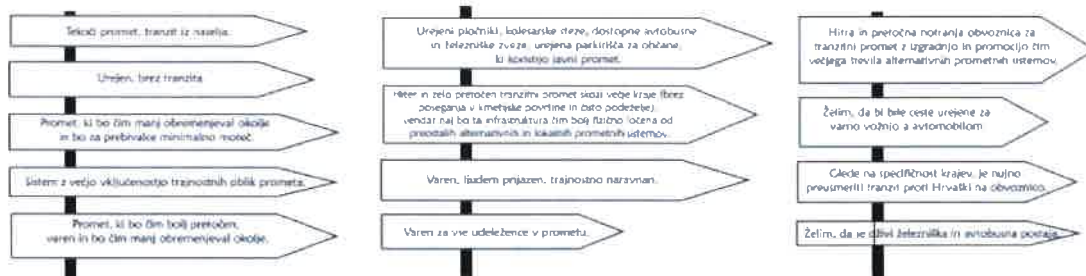
Na razstavi o CPS OŠPJ in trajnostni mobilnosti, katere otvoritev je bila 3. 1. 2017, so razstavljene grafike med drugim predstavljale ključne poudarke vizije, ki so jo oblikovali občani v anketah, sodelujoči na javnih razpravah in osnovnošolci v delavnici. S tem smo zagotovili obveščanje javnosti o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

Slika 10: Razstavljen plakat

KAKŠEN PROMETNI SISTEM SI ŽELITE?

Osnovo izdelave Celostne prometne strategije občine Šmarje pri Jelšah predstavljajo želje občanov.

Ti si na področju urejanja prometa želijo različno, vendar so v osnovi skladni v mnenju, da je trajnostno urejanje prometa tisto, ki bo dolgoročno zagotovilo kakovost bivanja v občini.



S pomočjo udeležencev na javnih razpravah so bile izluščene štiri usmeritve, ki jih bo Celostna prometna strategija občine Šmarje pri Jelšah upoštevala.



Vsi predlogi vizij so bili konsolidirani v nekaj izbranih predlogov s ključnimi besedami, ki jih naj vizija vsebuje. Skupina, odgovorna za oblikovanje vizije, je predloge konsolidirala v končno vizijo.



Končna vizija Celostne prometne strategije Občine Šmarje pri Jelšah se glasi:

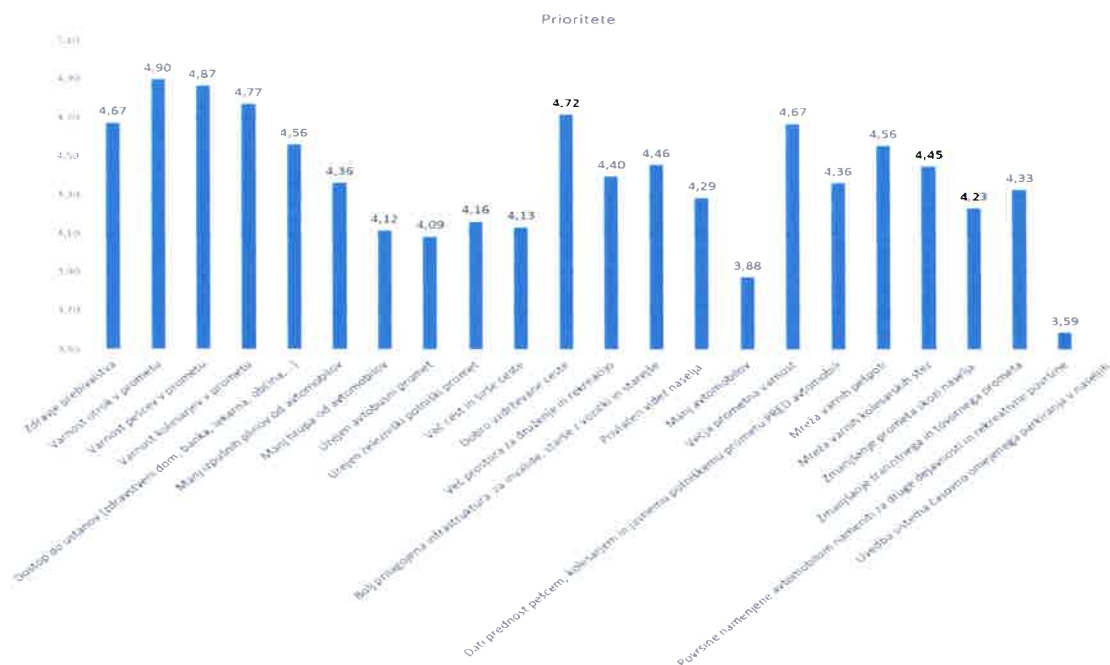
»Trajnostna mobilnost za zeleno prihodnost.

Občina Šmarje pri Jelšah – varna, urejena in prijazna do okolja«

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

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

Slika 11: Prioritetna področja na področju prometa



Na podlagi rezultatov ankete in mnenj ključnih deležnikov so bile v sodelovanju s širšo delovno skupino izoblikovane prioritete CPS OŠPJ za področje infrastrukture in za področje mehkih ukrepov.

Za področje infrastrukture so prioritete, razvrščene po pomembnosti, sledeče:

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 logističen 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 pa:

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 prometni 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 prioritet bo OŠPJ do leta 2021 zasledovala sledeče strateške cilje:

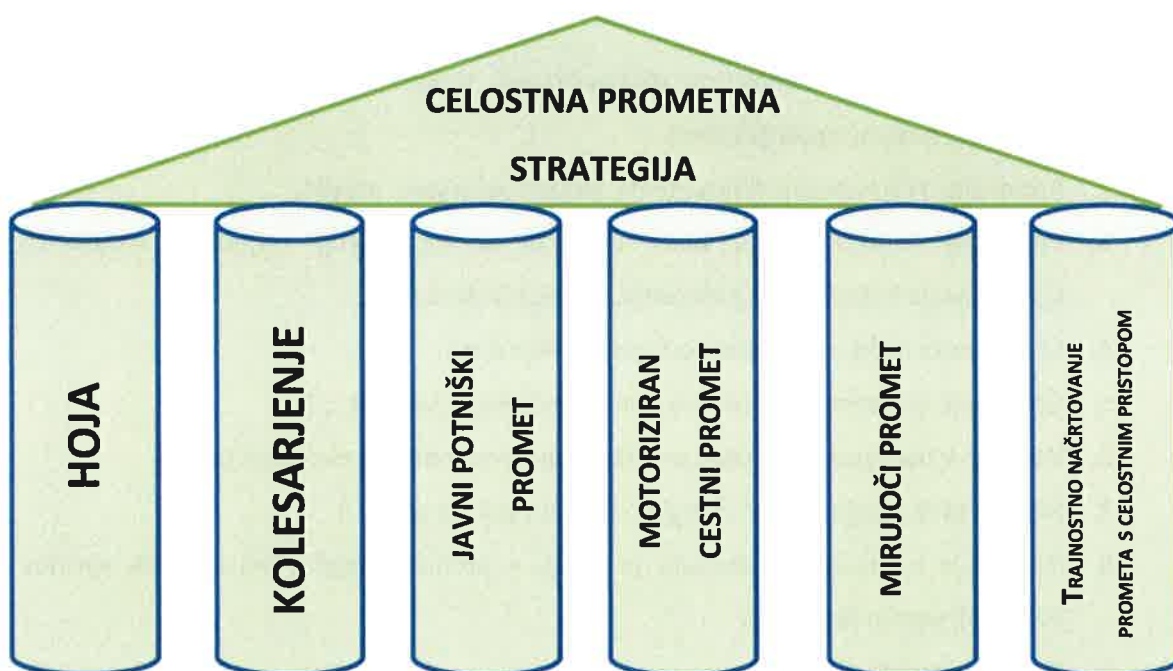
- Izboljšanje varnosti za pešce in kolesarje.
- Izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa.
- Zmanjšanje negativnih vplivov prometa na prebivalce občine Šmarje pri Jelšah.
- Sprememba potovalnih navad prebivalcev.
- Izboljšanje povezanosti naselij v občini Šmarje pri Jelšah s trajnostnimi načini transporta.



5. STEBRI

V skladu z usmeritvami predhodnih faz so bila izbrana področja oziroma stebri trajnostne mobilnosti, v sklopu katerih se bo načrtovalo urejanje prometa v OŠPJ. CPS OŠPJ temelji na šestih stebrih trajnostne mobilnosti.

Slika 12: Stebri CPS



HOJA

Hoja je najbolj zelen način premikanja v sodobni družbi. Hiter življenjski slog pogosto zanemara 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 prispeva k boljšemu počutju in zdravju. Kljub veliko obveznostim šolarjev, zaposlenih, upokojencev in drugih, se je potrebno zavedati, da z vsakodneвно hojo pozitivno vplivamo tudi na okolje in družbo.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Osnovo za povečanje deleža pešcev predstavlja varna in sodobna infrastruktura. Obstoječa infrastruktura za pešce je večinoma urejena, kljub temu bo potrebno 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 OŠPJ so se pogoji za pešačenje v zadnjih letih zelo izboljšali, saj so se izgradili novi pločniki na šolskih poteh in ob glavni cesti. Leta 2015 je bila izgrajena nova povezava za pešce od nadhoda do železniške postaje v Šmarju pri Jelšah, ki predstavlja tudi pomembno šolsko pot. Vsakoletno se obnavljajo pločniki tudi v ostalih naseljih občine.

Slika 13: Pločnik v Mestinju



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 OŠPJ 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 razsvetljavo.

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.

Tabela 3: Akcijski načrt za steber Hoja

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	5.000 € na leto	Manjša	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					



pešce ali pešpoti na leto.								
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					

KOLESARJENJE

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.

Slika 14: Urejena kolesarska steza



Trajnostna mobilnost spodbuja alternativne načine prevoza, kot je tudi 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 OŠPJ je vlaganje v kolesarsko infrastrukturo, saj je potrebno povezati naselja z obstoječo kolesarsko stezo. Povečanje privlačnosti kolesarjenja bo doseženo



tudi z uvajanjem sodobnih sistemov izposoje koles, promocij kolesarjenja in aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

PREDLAGANI UKREPI:

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

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

Dodatno označevanje kolesarskih povezav z ustrežno 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 OŠPJ.

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

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

Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev s vsakoletno kolesarsko prireditvijo po turističnih točkah OŠPJ.

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.

Tabela 4: Akcijski načrt za steber Kolesarjenje

AKTIVNOST	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ČASOVNI NAČRT				
				2017	2018	2019	2020	2021
Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti do	Projekt 21.655 €	Srednja	Občina, Ministrstvo za infrastrukturo					
	Izvedba 1. faza: 250.000 €	Velika						



obstoječe kolesarske steze.								
	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 s vsakoletno promocijo.	0 €	Manjša	Zavod za turizem, šport in mladino					

JAVNI POTNIŠKI PROMET

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 OŠPJ dober potencial za večjo rabo javnega potniškega prometa. OŠPJ leži ob dveh regionalnih železniških progah, ki potekata od državne meje do Grobelnega in od Imena do Stranja. Na progah se

Slika 15: Železniška postaja Šmarje pri Jelšah





OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

nahaja več železniških postaj in postajališč, kar omogoča dostopnost do železniškega prometa za večji del občine.

Avtobusne prevoze v OŠPJ 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 avtobusni prevozi se kaže tudi v ostalih naseljih Občine.

OŠPJ 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 vozi vsak dan 483 učencev. Avtobusi prevozijo dnevno 526 km, kar pa predstavlja tudi višje stroške za Občino. Za izboljšanje položaja javnega potniškega prometa bodo potrebna večja vlaganja v infrastrukturo za JPP in vozila, saj so le-ta zastarela in ne privabljajo novih potnikov. Ob vlaganjih bo potrebno promovirati tudi večjo uporabo javnega potniškega prometa preko različnih ugodnosti, ki jih lahko prevozniki ponudijo.

PREDLAGANI UKREPI:

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

Ureditev avtobusnih in železniških postajališč zagotavlja predpogoje za uporabo javnega potniškega prometa in predstavlja višji nivo 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 javnega potniškega prometa s vsakoletnimi akcijami s strani prevoznikov in je namenjeno predvsem dnevnim migrantom na delo, ki trenutno niso dovolj stimulirani za uporabo javnega potniškega prometa.

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



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

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

Ciljne vrednosti skupaj z ukrepi za področje javnega potniškega prometa 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 javnega potniškega prometa za uvedbo kombinirane vozovnice;
- vzpostavljen informacijski sistem podpore javnega potniškega prometa.

Tabela 5: Akcijski načrt za steber JPP

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								



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

sistema za obveščanje prebivalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	20.000 €	Velika	Občina, Ministrstva					
--	----------	--------	---------------------	--	--	--	--	--

MOTORIZIRAN 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, potem 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 po 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 čez 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 pa se giblje med 12 in 16 % vseh vozil. Glede na vrsto transportnega sistema največji delež negativnih zunanjih stroškov povzročajo osebna vozila.

V prihodnosti je potrebno zmanjšati število vozil na cestah s preusmeritvijo na bolj trajnostne načine prevoza, ob tem se je potrebno 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 zagotovljena 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.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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.

Slika 16: Električni avtomobil na ETM v Šmarju pri Jelšah



Ciljne vrednosti za področje motoriziranega cestnega prometa so:

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



Tabela 6: Akcijski načrt za steber Motoriziran cestni promet

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					

MIRUJOČI PROMET

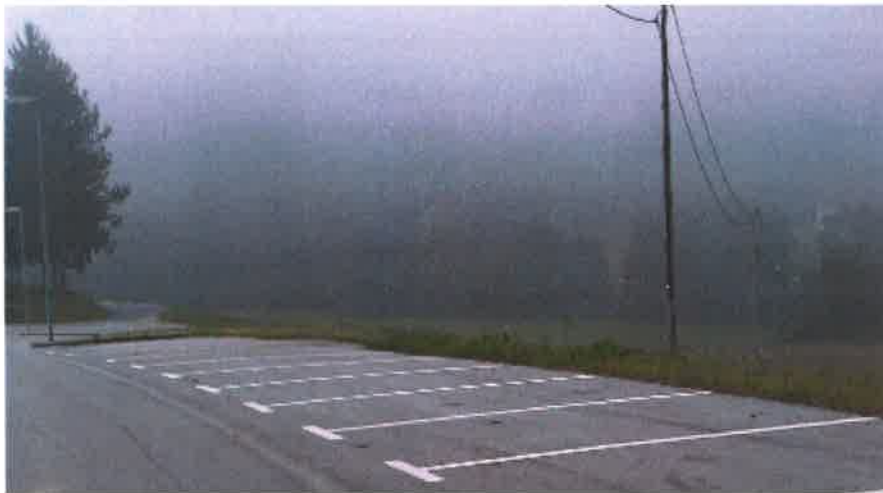
Upravljanje mirujočega prometa v občini vpliva na odločitev udeležencev prometnega sistema o načinu prevoza. S primerno parkirno politiko vplivamo na razvoj trajnostnega sistema, saj ljudi spodbujamo k racionalnejši in okolju prijaznejši obliki potovanja. Pri načrtovanju mirujočega prometa je potrebno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

Na območju OŠPJ 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 OŠPJ je potrebno urediti parkirišča ob postajah in postajališčih javnega potniškega prometa 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.

Slika 17: Parkirišče na Kristan Vrhu



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 nakhoda, 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 upravnega središča občine.

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



Ciljne vrednosti stebra ukrepov 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.

Tabela 7: Akcijski načrt za steber Mirujoči promet

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					

TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA S CELOSTNIM PRISTOPOM

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

OŠPJ 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 OŠPJ 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,



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 OŠPJ 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 izbiri trajnostnih načinov potovanj.

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 celostne prometne strategije.

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

Nadzorovanje izvajanja Celostne prometne strategije s vsakoletnih preverjanjem izvajanja aktivnosti in doseganja postavljenih ciljev.

Ciljne vrednosti stebra ukrepov stebra 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.



Tabela 8: Akcijski načrt za steber Trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom

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					



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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.
- 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.