



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOZJE

Poročilo faze »Racionalno zastavljanje ciljev«

Celje, maj 2016





Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOZJE

Poročilo faze »Racionalno zastavljanje ciljev«

Naročnik: Občina Kozje

Vodja projekta: Darja Topolšek

Člani projektne skupine: Tina Cvahte Ojsteršek, Marjan Sternad,
Uroš Kramar

Celje, maj 2019



Kazalo vsebine

Seznam okrajšav	4
UVOD	5
D ORIS ŽELENEGA STANJA.....	6
D1 Oblikovanje vizije	6
D1.1 Izsledki analize stanja	7
D1.2 Končno oblikovanje vizije	11
D2 Uskladitev pričakovanj	11
E OPREDELITEV PRIORITET	13
E1 Oblikovanje strateških ciljev	13
E1.1 Vključevanje javnosti	13
E1.2 Usmeritve, identificirane v procesu vključevanja javnosti	15
E1.3 Končno oblikovanje strateških ciljev	17
E1.4 Končno oblikovanje nabora prioritete	18
E2 Določitev ciljnih vrednosti	20
F IZBIRA UKREPOV	23
F1 Presoja možnosti	23
F1.1 Končno oblikovanje nabora ukrepov	23
F1.2 Presoja možnosti po postavljenih kriterijih	24
F2 Učenje iz izkušenj drugih	39
F2.1 Primeri postavljenih vizij CPS.....	39
F2.2 Področja ukrepanja.....	40
F3 Študija stroškovne učinkovitosti.....	57



F4 Sestavljanje svežnjev ukrepov	64
Literatura	71

Kazalo slik

Slika 1: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Kozjem	9
Slika 2: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Kozjem	10

Kazalo tabel

Tabela 1: Prioritete po stebrih trajnostne mobilnosti.....	19
Tabela 2: Ciljne vrednosti za spremljanje izvajanja ukrepov in doseganja ciljev CPS OK21	
Tabela 3: Končni nabor ukrepov CPS OK	23
Tabela 4: Ocene ukrepov po splošnih kriterijih.....	26
Tabela 5: Normirane vrednosti posamezne ocene ukrepa	34
Tabela 6: Nabor področij ukrepov iz projekta EVIDENCE.....	41
Tabela 7: Ugotovitve znanstvenikov in izkušnje iz drugih mest za izbrane ukrepe	44
Tabela 8: Ocena ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi	58
Tabela 9: Povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem	65



SEZNAM OKRAJŠAV

CPS	Celostna prometna strategija
OK	Občina Kozje
EU	Evropska unija
RS	Republika Slovenija
JPP	javni potniški promet



UVOD

Izdelava celostne prometne strategije občine je obsežen podvig. Upoštevati je treba tako strokovno plat kot mnenja javnosti, ključne deležnike, nenazadnje pa tudi stroške in pričakovane učinke posameznih ukrepov. Z namenom priprave strategije, ki bo pripomogla k reševanju težav s področja mobilnosti v občini Kozje, je faza »Racionalno zastavljanje ciljev« v sklopu priprave CPS OK strukturirana tako, da vsaka faza vključuje intenzivno vključevanje tako strokovnjakov kot občanov.

Glavni poudarek te faze je določanje vizije, strateških ciljev, prioritet ter ukrepov, torej splošnih in specifičnih usmeritev za razvoj prometnega sistema v smeri trajnostne mobilnosti. Faza je bila izvedena v treh podfazah. Prva zajema oris zelenega stanja, kjer se je oblikovala vizija, ki je usklajena z vsemi ključnimi deležniki, občani ter predstavniki občinske uprave. Sledila je opredelitev prioritet, strateških ciljev ter ciljnih vrednosti, ki bodo služile kot vhodni podatki za izdelavo akcijskega načrta ter kot kazalniki uspešnosti v dolgoročnem pogledu. Zadnja podfaza je izbira ukrepov, kjer so bile presojene različne možnosti ukrepov glede na postavljene kriterije, izbrani svežnji ukrepov ter prikazane izkušnje drugih mest pri sorodnih procesih znotraj CPS.

D ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija je osnovna usmeritev, ki bo oblikovala načrtovanje prometna in mobilnosti v smeri trajnosti v kratkoročnih in dolgoročnih načrtih Občine Kozje in posledično v jasni, krajši obliki definira želeno stanje. Oblikovanje vizije CPS OK je temeljilo na vključevanju javnosti prek zainteresiranih predstavnikov javnosti, občanov, strokovnih služb, političnih predstavnikov in ostalih deležnikov. Na tematiko vizije je bila izvedena debata na javni razpravi, kjer se je opredelilo, katere so prednostne vrednote ter področja, ki jih naj CPS zajema in ureja, opredeljene so bile tudi prioritete CPS OK, kot jih vidijo občani. Na delavnici so se četrtošolci in petošolci OŠ Kozje in OŠ Lesično spoznavali s trajnostno mobilnostjo in razpravljali o tem, kakšen prometni sistem si želijo. Vsi predlogi vizij so bili konsolidirani v nekaj izbranih predlogov s ključnimi besedami, ki jih naj vizija vsebuje. Na javni razpravi so bili predlogi konsolidirani v končno vizijo.

D1 Oblikovanje vizije

Proces oblikovanja vizije, določevanja prioritet in ukrepov je potekal v več fazah. Osnova so izsledki faze analize stanja, kjer so bile prek ogledov stanja na terenu, statističnih in demografskih analiz, ankete med občani in javne razprave določene glavne usmeritve za prihodnji razvoj prometnega sistema v občini Kozje v skladu z željami občanov, zmožnostmi Občine in predvsem v smeri trajnostne mobilnosti. Na podlagi faze analize stanja so bile zastavljene aktivnosti v fazah orisa želenega stanja, določanja vizije in prioritet ter identifikacije ukrepov. V teh fazah je potekala javna razprava in delavnica z osnovnošolci in sestanki. Prav tako so bile poleg tega izvedene še dodatne aktivnosti vključevanja javnosti, da bi čim širši krog občanov dobil možnost sodelovati v pripravi Celostne prometne strategije OK ter bil o njej seznanjen.

Izsledki rezultatov analiz oziroma osnovne vhodne informacije za postavitev vizije CPS OK, ki kažejo na elemente, ki jih je treba upoštevati v viziji in strateških ciljih CPS OK, so prikazani v naslednjih podpoglavjih.

D1.1 Izsledki analize stanja

Izsledki analize stanja so služili kot osnova vsem nadaljnjim aktivnostim pri pripravi CPS OK. Osnovni izsledki, ki so bili upoštevani, so prikazani v sledečih poglavjih.

D1.1.1 Ugotovitve ogledov stanja

Zaključek ogleda stanja je, da ima občina Kozje zadovoljive infrastrukturne pogoje za odvijanje različnih modalitet prevoza, ki so v občini realno izvedljive, še posebej pa velja omeniti, da so dobri predpogoji za trajnostno mobilnost, kar se kaže v vključenosti v regijske kolesarske prometne tokove in projekte ter urejenosti pločnikov. Najpomembnejše kritične točke v večjih naseljih, ki so geografski fokus celostne prometne strategije občine Kozje, so:

- V strogem centru Kozjega je mirujoči promet problematičen zaradi pogoste zasedenosti parkirnih mest.
- Pri zahodnem uvozu v strogi center (pri ribniku) manjka povezava (prehod za pešce) med severnim in južnim delom naselja čez glavno prometnico, ki bi povezala športni park in most čez potok Bistrica s strogim centrom Kozjega in avtobusno postajo.
- Križišče pri OŠ Kozje je problematično z vidika vodenja prometa, saj gre za stik glavne prometnice z dvema stranskima, kjer pri zavijanju iz ene stranske prometnice na drugo vozila prečkajo prometne tokove na glavni prometnici.
- Glavno križišče v Lesičnem je v fazi urejanja v krožišče.
- V južnem delu naselja Lesično pri pošti je dovolj urejenih parkirnih mest, manjkajo pa ustrezne površine za pešce.



- Avtobusno postajališče Stari trg, ki je najbližje kulturnemu spomeniku naselja Pilštanj, z le tem ni povezano s površinami za pešce, hkrati ni povezave pokopališča z avtobusno postajo in centrom.
- V naselju Pilštanj je urejeno manjše parkirišče pri cerkvi, manjkajo pa parkirne površine ob pokopališču.
- V strnjenem centru kraja Zagorje ni urejenih površin za pešce ter mirujoči promet, pri pokopališču pa se nahaja dovolj veliko parkirišče.
- Center kraja Podsreda je z vidika pešcev neurejen, saj ni zagotovljenih površin za pešce.
- Pred uvozom v sam center Podsrede na južni strani sta na obeh straneh prometnice postavljeni avtobusni postajališči, manjka pa urejen prehod za pešce.
- Čez Gorjane poteka glavna prometna povezava med Krškim in Podsredo, zaradi česar je gostota in hitrost prometa velika. Problematičen je varen prehod čez prometnico, predvsem z vidika šolskih otrok, ki jih šolski avtobus odloži na severni strani prometnice, prebivajo pa na južni strani.

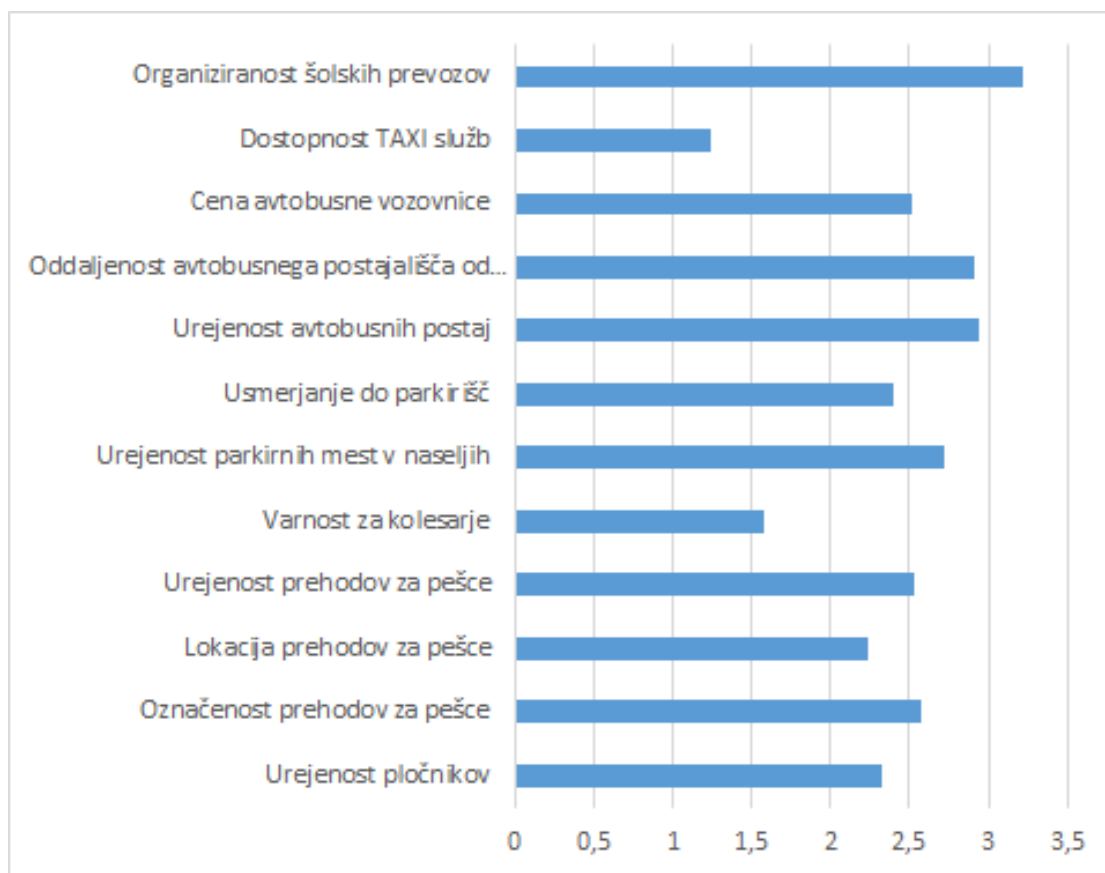
Zgornji seznam ni popoln, nakazuje le na najpomembnejše kritične točke predvsem z vidika večjih naselij v občini.

D1.1.2 Izsledki anket med občani

V okviru ankete, izvedene med občani v fazi analize stanja, so anketiranci ocenjevali stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v naselju, ki ga najpogosteje obiščejo (javni potniški promet, kolesarske steze in pasovi, prometni znaki in oznake na cestišču ipd.). Za izbrana področja prometne ureditve so anketiranci podali oceno na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni najslabšo oceno, 3 predstavlja povprečno oceno, 5 pa najboljšo oceno.

V nadaljevanju so tako podane njihove ocene za posamezno področje.

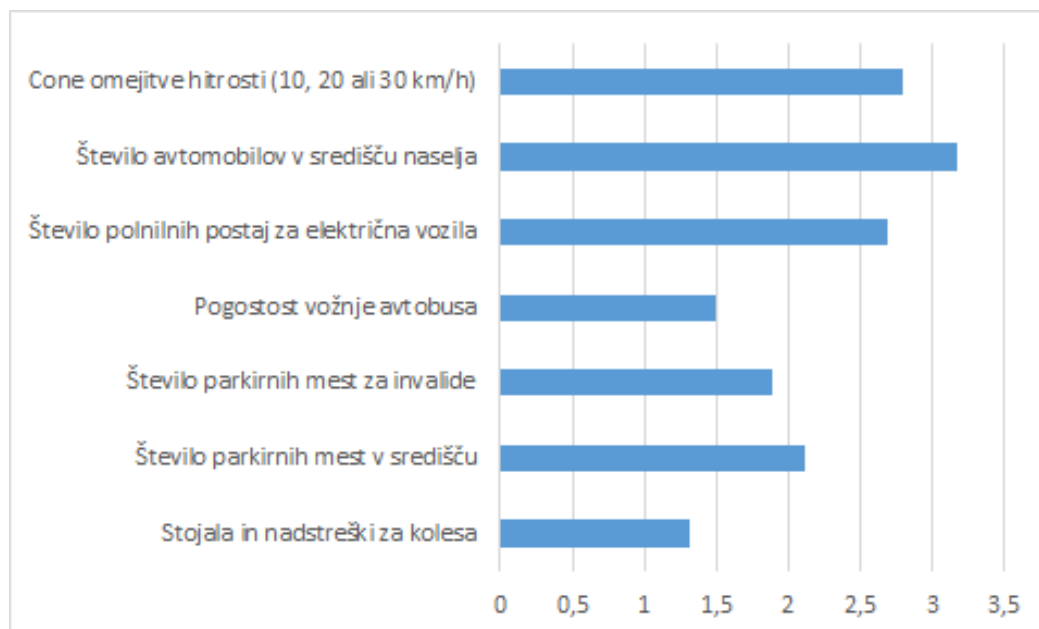
Slika 1: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Kozjem



Sledeča tema ankete se je prav tako kot predhodna nanašala na naselje Kozje. Vprašanje se je glasilo: Na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni občutno premalo določenega elementa, 3 predstavlja dovolj določenih elementov, 5 pa občutno preveč določenih elementov, ocenite količino različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v izbranem naselju (pogostost voženj javnega potniškega prometa, število parkirnih mest in podobno). Rezultati so podani na naslednjem grafu.



Slika 2: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Kozjem



D1.1.3 *Izsledki vključevanja javnosti*

Na javni razpravi so bili občani pred definiranjem prioritet, za katere menijo, da morajo biti vodilo CPS OK, pozvani, da podajo svojo vizijo občine in prometnega sistema OK v prihodnje. Odgovori so služili za oblikovanje ključnih usmeritev, ki vodijo končno postavljanje vizije ter strateških ciljev CPS OK. Na področju splošne kakovosti bivanja so usmeritve glede tega, kakšna mora biti občina Kozje dolgoročno, sledeče:

- varna, prijazna ljudem, spodbudna podjetništvu;
- dostopna, okolju prijazna;
- zdrava;
- podprta s trajnostno mobilnostjo;
- zelena, mobilna, urejena, uspešna;
- zagotavljati mora visoko kakovost življenja.

Na področju trajnostnega urejanja prometa pa so občani in ključna zainteresirana javnost določili sledeče usmeritve, ki jih naj z vidika prometnega sistema ureja CPS OK:

- učinkovit, ekonomsko dostopen, razpoložljiv;
- varen, trajnosten, dostopen vsem in okolju prijazen;
- povezan z JPP;
- prilagojen pešcem in kolesarjem;
- tekoč in prijazen vsem generacijam;
- umirjen z manj tranzita;
- povezan JPP z regijskimi središči.

D1.2 Končno oblikovanje vizije

Pri postavitvi osnutka vizije Celostne prometne strategije so bile upoštevane vse usmeritve iz izvedenih aktivnosti. Po usklajevanju glede elementov, ki jih mora vizija vsebovati, ter glede formulacije vizije, je bil dosežen konsenz glede formulacije vizije CPS OK, ki vključuje zahteve vseh deležniških skupin, je jasna, uresničljiva ter dovolj konkretna, da jasno prikazuje želeno prihodnost trajnostne mobilnosti v OK. Končna vizija Celostne prometne strategije Občine Kozje se glasi:

»Občina bo urejena, varna in uspešna, z okolju prijaznim razvojem bo zagotavljala visoko kakovost življenja in spodbujala podjetništvo. Prometni sistem, ki bo to spodbujal, bo temeljil na trajnostnih načinih prevoza, in bo dostopen, varen, ter prilagojen potrebam vseh občanov.«

D2 Uskladitev pričakovanj

Potreba po bolj trajnostnih in integracijskih procesih načrtovanja kot način upravljanja zapletenih sistemov mobilnosti v mestih je splošno poznana. Zaradi tega se pojavljajo

novi pristopi načrtovanja mobilnosti v mestih, ki jih podpirajo tudi lokalne oblasti, s katerimi se spodbuja premik k čistejšim in bolj trajnostnim načinom prometa.

Za oblikovanje trajnostne mobilnosti je treba upoštevati več različnih pristopov in načel, med katera uvrščamo tudi transparentnost in vključevanje javnosti. Trajnosten pristop zahteva jasno definiran in pregleden proces načrtovanja, enakopravne možnosti deležnikov za informiranje in sodelovanje v postopku odločanja ter dobro komunikacijo med strokovnjaki in javnostjo.

Proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikuje veliko elementov, izmed katerih je pomemben tudi participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa. Koristi vključevanja javnosti se potem kažejo tudi v odločitvah, ki jih podpira javnost. Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Za doseganje uskladitve pričakovanj glede CPS OK so bile izvedene različne aktivnosti, predvsem glede obveščanja javnosti in njihovega vključevanja v sam proces oblikovanja vizije, prioritet ter nabora ukrepov. Izvedena je bila javna razprava, v fazi analize stanja je bila izvedena anketa med prebivalci, redno so bili o dogajanju obveščeni prek družbenih omrežij ter lokalnih glasil. Izvedena je bila tudi delavnica z osnovnošolci OŠ Lesično in OŠ Kozje.

E OPREDELITEV PRIORITET

V procesu opredeljevanja prioritet CPS OK je bil poudarek tako na vključevanju javnosti kot na ustrezni strokovnosti odločitev. Oblikovani so bili vizija, strateški cilji ter nabor prioritet CPS OK.

E1 Oblikovanje strateških ciljev

Osnova za oblikovanje strateških ciljev je postavljena vizija CPS OK. V pripravljanje strateških ciljev so bili neposredno vključeni prek javne razprave. Podrobneje je proces določanja strateških ciljev, ki so bili nadgrajeni tudi s prioritetskimi področji, prikazan spodaj.

E1.1 Vključevanje javnosti

E1.1.1 Javna razprava

Na javni razpravi so udeleženi, predstavniki zainteresirane javnosti, na podlagi predstavitve usmeritev, pridobljenih z anketami in izsledki faze analize stanja, postavljali strateške cilje in prioritete CPS OK. Vodilno vprašanje razprave je bilo, v kakšni občini si občani želijo živeti ter kako lahko prometni sistem k temu pripomore. Tekom razprave so udeleženi razvrstili po pomembnosti ter preoblikovali vnaprej zastavljene prioritete, ki so bile:

- vlaganja v kolesarsko infrastrukturo;
- vlaganja v infrastrukturo za pešce;
- vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus);
- vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste);
- vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (nova parkirišča);

- vlaganja v prometno signalizacijo in označevanje (prometni znaki, talne označbe, prikazovalniki hitrosti);
- vlaganja v infrastruktura za trajnostna vozila.

Te vnaprej zastavljene prioritete so potem v nadaljevanju bile upoštevane pri pripravi končnih prioritet.

Za področje mehkih ukrepov je bil in na podlagi preteklih aktivnosti izdelan delovni nabor prioritetenih področij, kot sledi:

- spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov...;
- vlaganje v trajnostna prevozna sredstva (npr. električni avto...);
- izboljšanje informacij o prometu (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanja, voznih redov, spletne strani z informacijami...);
- izboljšanje kakovosti prometnih poti (kažipoti, stojala za kolesa, koši za smeti, klopi, razsvetljava...);
- prepovedi in omejitve (npr. omejitve parkiranja, omejitve hitrosti, zapore cest...)
- mobilnostni načrti v organizacijah (potovalni načrti);
- promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza, akcije);
- uvedba sodobnih sistemov (npr. parkiraj in se pelji, souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles);
- promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, pešačenje;
- promocije, ki spodbujajo javni prevoz.

Te vnaprej zastavljene prioritete so bile v nadaljevanju upoštevane pri pripravi končnih prioritet.

E1.2 Usmeritve, identificirane v procesu vključevanja javnosti

E1.2.1 Usmeritve za prometno strategijo

Občani in ključni deležniki na javni razpravi opredelili, v kakšni občini želijo živeti v prihodnje. S tem so oblikovali osnovne usmeritve za celostno prometno strategijo občine Kozje. Usmeritve glede tega, v kakšni občini si želijo živeti, ki so jih občani definirali so sledeče:

- V občini, ki bo predvsem varna in ljudem prijazna.
- V občini, ki bo spodbujala podjetja in podjetništvo ter bo tako tudi uspešna.
- V občini, ki bo okolju prijazna in omogočala zdrav način kvalitetnega življenja.
- V občini, ki bo dostopna z različnih vidikov.
- V trajnostni občini, ki bo upoštevala »zelene« usmeritve in bo urejena.

E1.2.2 Usmeritve za urejanje prometa

Osnovo izdelave Celostne prometne strategije občine Kozje 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 Kozje. Usmeritve, ki so jih občani definirali ter so neposredno povezane z vizijo CPS OK, so sledeče:

- Promet v občini bo trajnosten, varen in razpoložljiv ter dostopen.
- Promet v občini bo tekoč in umirjen, ter prilagojen vsem uporabnikom, še posebej pešcem in kolesarjem.
- Sistem javnega prevoza bo povezoval vsa območja v občini, ter tudi zagotavljal povezanost s sosednjimi občinami.
- Cestna prometna infrastruktura bo urejena.

E1.2.3 Prioritete

Na podlagi izsledkov različnih mnenje deležnikov so bile izoblikovane prioritete CPS OK za področje infrastrukture in za področje mehkih ukrepov. Končni nabor prioritet pri urejanju prometnega sistema OK v smeri trajnosti od najpomembnejše do najmanj pomembne za področje infrastrukture so:

1. vlaganja v kolesarsko infrastrukturo;
2. vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste);
3. vlaganja v prometno signalizacijo in označevanje (prometni znaki, talne označbe, prikazovalniki hitrosti);
4. vlaganja v infrastrukturo za pešce;
5. vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus);
6. vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (nova parkirišča);
7. vlaganja v infrastruktura za trajnostna vozila.

Za področje mehkih ukrepov pa:

1. promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, pešačenje;
2. izboljšanje kakovosti prometnih poti (kažipoti, stojala za kolesa, koši za smeti, klopi, razsvetljava...);
3. promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza, akcije);
4. uvedba sodobnih sistemov (npr. parkiraj in se pelji, souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles);
5. izboljšanje informacij o prometu (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanja, voznih redov, spletne strani z informacijami...);
6. promocije, ki spodbujajo javni prevoz;
7. vlaganje v trajnostna prevozna sredstva (npr. električni avto...);
8. prepovedi in omejitve (npr. omejitve parkiranja, omejitve hitrosti, zapore cest...);
9. mobilnostni načrti v organizacijah (potovalni načrti);
10. spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov....

E1.2.4 Ukrepi

Na podlagi postavljenih prioritet so udeleženi na javni razpravi definirali še potencialne ukrepe, ki bi se izvajali znotraj posameznih prioritet oziroma stebrov. Na infrastrukturnem področju so najpomembnejši ukrepi, ki so jih definirali, sledeči:

- izgradnja kolesarskih poti, označitev kolesarskih poti;
- sistem izposoje koles/infrastruktura;
- prehodi za pešce (ureditev na regionalnih cestah), v navezavi z javno razsvetljavo;
- izgradnja pločnikov/ povezava s šolskimi potmi;
- posodobitev cest, rekonstrukcija lokalnih in državnih cest;
- cestna signalizacija (predvsem na kritičnih odsekih cest), za vse udeležence v prometu;
- urediti mirujoči promet v naseljih;
- merilci hitrosti vožnje;
- talne označbe za avtobusno postajališče.

Na področju mehkih ukrepov so najpomembnejši ukrepi, ki so jih definirali, sledeči:

- spodbujanje pešačenja in kolesarjenja;
- obveščanje šolarjev o vedenju v prometu;
- promocija souporabe avtomobilov;
- obveščanje/informacije o javnem potniškem prometu;
- promocije trajnostne mobilnosti preko medijev;
- spodbujanje zdravega in aktivnega življenja;
- spodbujanje uporabe trajnostnih prevoznih sredstev.

E1.3 Končno oblikovanje strateških ciljev

Delovna verzija strateških ciljev se je pregledala, preoblikovala in uskladila z vizijo. Končno določeni strateški cilji Celostne prometne strategije Občine Kozje so tako sledeči:

- Povečanje prometne varnosti za pešce in kolesarje s poudarkom na ranljivejših skupinah.
- Kakovosten JPP ter boljša dostopnost in povezanost vseh krajev v občini, ter povezanost s sosednjimi občinami.
- Urejen motoriziran cestni promet z urejenimi prometnicami in manj tranzitnega prometa.
- Zagotavljanje trajnostnega transporta in posledično zmanjšanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje in zagotavljanje višje kakovosti življenja.

V nadaljevanju bodo cilji definirani tudi z vidika konkretizacije in merljivosti ter časovno opredeljeni (glej poglavje Določitev ciljnih vrednosti).

E1.4 Končno oblikovanje nabora prioritet

Osnovna usmeritev glede izbora stebrov trajnostne mobilnosti v OK so bili izsledki projekta ADVANCE, ki določa osem stebrov trajnostne mobilnosti (ADVANCE consortium, 2014):

- upravljanje parkirišč,
- načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa,
- hoja,
- kolesarjenje,
- javni promet,
- ukrepi, povezani z avtomobili,
- upravljanje mobilnosti,
- upravljanje tovornega prometa.

V skladu z usmeritvami iz prejšnjih faz so bila izbrana področja oziroma stebri trajnostne mobilnosti, v sklopu katerih se bo načrtovalo urejanje prometa v OK, glede na specifiko občine. To so:



- kolesarjenje,
- hoja,
- motoriziran cestni promet,
- javni potniški promet,
- parkirna politika,
- trajnostno celostno urejanje prometa.

Po vsakem izmed stebrov trajnostne mobilnosti CPS OK so bili oblikovani delovni sezname prioritete. Ti so prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 1: Prioritete po stebrih trajnostne mobilnosti

Področje	Prioritete
Kolesarjenje	• Povečanje deleža kolesarjev. • Zagotovitev ustreznih kolesarskih poti. • Ustrezna označenost kolesarskih poti in zagotavljanje varnosti. • Uvedba sistema izposoje koles/kolesarnice.
Hoja	• Povečanje deleža pešcev. • Povezan in varen sistem pešpoti. • Zagotavljanje varnosti za pešce. • Urejenost varnejših šolskih poti.
Motoriziran cestni promet	• Povečanje varnosti cestnega prometa. • Vzdrževanje/rekonstrukcija prometnic (lokalnih in regionalnih). • Zmanjšanje tranzitnega prometa. • Umirjanje prometa. • Spodbujanje trajnostnega cestnega motoriziranega prometa.



Javni potniški promet	• Povečanje deleža uporabnikov JPP. • Omogočanje infrastrukturnih pogojev za avtobusni promet. • Dodatne linije (povezovanje celotne občine). • Pogostejša vožnja avtobusa na linijah. • Sistem prevoza na klic.
Parkirna politika	• Zagotavljanje urejenih parkirnih mest. • Zagotavljanje in urejenost parkirnih mest za invalide.
Trajnostno celostno urejanje prometa	• Dostopne potovalne informacije. • Zmanjšanje obremenjevanja okolja s prometom. • Uvajanje vključujočega načrtovanja prometa z vključevanjem javnosti. • Promocija rabe trajnostnih modalitet. • Sodelovanje s sosednjimi občinami.

E2 Določitev ciljnih vrednosti

Z namenom določanja ciljnih vrednosti po zastavljenih ukrepih in ciljih je bil izveden sestanek med občino in izdelovalcem, kjer je bilo pregledano vse dosedanje delo, obveščanje in vključevanje javnosti, mnenja deležnikov ter izsledki analize stanja, na podlagi katerih so bili ocenjeni realno pričakovani učinki posameznih ukrepov. Vodilo oblikovanja ciljnih vrednosti je bilo, da morajo biti cilji jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni. Hkrati ciljne vrednosti predstavljajo tudi kvantifikacijo strateških ciljev in omogočajo realnost uresničitve strateških ciljev v procesu izvajanja CPS OK. Nabor ciljnih vrednosti ciljev in ukrepov po posameznem stebru urejanja trajnostne mobilnosti v občini Kozje za obdobje do pet let je prikazan spodaj. Vsaka ciljna vrednost hkrati predstavlja merljiv kazalnik uspešnosti izvajanja CPS OK, kjer doseganje posamezne ciljne vrednosti v zastavljenem časovnem obdobju predstavlja uspešno

uresničitev ciljev oziroma prioritet po posameznem področju trajnostne mobilnosti. Ciljne vrednosti bodo v kombinaciji s postavljenimi ukrepi predstavljale osnovne vhodne podatke za naslednjo fazo izdelave CPS OK, kjer bo izdelan akcijski načrt izvajanja.

Tabela 2: Ciljne vrednosti za spremljanje izvajanja ukrepov in doseganja ciljev CPS OK

Področje	Ciljne vrednosti
Kolesarjenje	• 10 % povečanje uporabnikov koles znotraj občine glede na izhodiščno število uporabnikov v 5 letih. • V roku 5 let zagotoviti vsaj 5 kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa na relevantnih točkah v občini. • Uvedba sistema izposoje koles. • Označitev vsaj 3 konfliktnih mest kolesarjev z motoriziranim cestnim prometom v 5 letih. • Označitev vsaj enega odseka občinske ceste, kjer poteka mešan promet kolesarjev in motoriziranih vozil, z opozorili za povečan promet kolesarjev. • Ureditev vsaj 10 km kolesarskih povezav v 5 letih.
Hoja	• 10 % povečanje uporabnikov hoje znotraj občine glede na izhodiščno število uporabnikov v 5 letih. • Preureditev vsaj treh prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi v 5 letih. • Izgradnja ali preureditev vsaj 2 km varnejših poti za pešce v 5 letih. • Postavitev vsaj enega prikazovalnika hitrosti letno. • Označitev vsaj dveh konfliktnih točk med pešci in motoriziranim cestnim prometom na šolskih poteh v 5 letih.



Motoriziran cestni promet	● Postavitev vsaj ene polnilnice za električna vozila v 5 letih. ● Ureditev vsaj 3 območij con umirjanja prometa oz. omejitve hitrosti v 5 letih. ● Preureditev vsaj 3 križišč v krožišča v 5 letih. ● Ureditev 5 kritičnih točk z vidika varnosti vseh udeležencev v prometu, s poudarkom na ranljivejših skupinah, v 5 letih. ● Rekonstrukcija 20 km občinskih in državnih cest v 5 letih; za povečanje varnosti, pretočnosti, posledično manj zastojev, manj onesnaževanja.
Javni potniški promet	● 5 % povečanje uporabnikov javnega potniškega prometa kot načina vsakodnevnih potovanj glede na izhodiščno število uporabnikov v 5 letih. ● Pilotna izvedba sistema prevozov na klic. ● Ureditev vsaj 8 avtobusnih postajališč v 5 letih.
Parkirna politika	● Preureditev vsaj 2 parkirišč pri relevantnih točkah v občini v 5 letih. ● Označitev vsaj 3 dodatnih parkirnih mest za invalide v 5 letih. ● Rešitev problematike parkiranja pri ZP Kozje, na trgu v Kozjem, pri vrtcu Zmajček v Kozjem in pri gasilskem domu v Lesičnem.
Trajnostno celostno urejanje prometa	● Vključitev v aktivnosti, povezane z Evropskim tednom mobilnosti. ● Enkrat letno izvedba usmerjenega izobraževanja s področja mobilnosti v obeh OŠ in vrtcu v OK. ● Vsako leto izdelan mobilnostni načrt za vsaj en negospodarski ali gospodarski subjekt. ● Pilotna uvedba platforme za potovalne informacije za občane in obiskovalce občine v roku 2 let. ● Sodelovanje s sosednjimi občinami na področju urejanja prometa.

F IZBIRA UKREPOV

F1 Presoja možnosti

F1.1 Končno oblikovanje nabora ukrepov

V skladu z usmeritvami so bili oblikovani nabori potencialnih ukrepov po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti v OK, ki je prikazan v tabeli spodaj.

Tabela 3: Končni nabor ukrepov CPS OK

Področje	Ukrepi
Kolesarjenje	• Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa. • Uvedba sistema izposoje koles. • Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno. • Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.
Hoja	• Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi. • Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi. • Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev. • Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.



Motoriziran cestni promet	• Zagotoviti dodatne električne polnilnice. • Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa. • Preurejanje križišč v krožišča. • Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu. • Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.
Javni potniški promet	• Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše). • Ureditev avtobusnih postajališč. • Proučitev možnosti in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.
Parkirna politika	• Urejanje parkirišč na relevantnih območjih. • Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide. • Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskih domovih.
Trajnostno celostno urejanje prometa	• Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah. • Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti. • Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini. • Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini. • Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije. • Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.

F1.2 Presoja možnosti po postavljenih kriterijih

Pri presoji možnosti so bili upoštevani sledeči kriteriji:

- ekonomičnost,



- učinkovitost,
- tehnična izvedljivost,
- podpora javnosti,
- možnost postopnega uvajanja,
- možnost vrnitve v prvotno stanje.

Drugi nabor kriterijev je povezan s samo značilnostjo občine Kozje, razvrščen po pomembnosti od najpomembnejšega do najmanj pomembnega:

1. pozitiven vpliv na trajnostni razvoj,
2. priljubljenost ukrepa pri občanih,
3. potrebna finančna sredstva,
4. infrastrukturna enostavnost izvedbe,
5. birokratski postopki,
6. potrebno strokovno znanje,
7. težave z odkupi zemljišč,
8. izvedba, neodvisna od države.

Ukrepi so bili po posameznem kriteriju ocenjeni na lestvici od -2 prek 0 do 2, kjer -2 pomeni močno negativno oceno po določenem kriteriju, 0 pomeni, da ima ukrep po posameznem kriteriju nevtralen ali srednje velik vpliv, 2 pa pomeni zelo močen pozitiven vpliv po posameznem kriteriju. Seštevek ocen po vseh kriterijih je prikazan v zadnjem stolpcu. Pri tem je treba poudariti, da negativen skupni seštevek ne pomeni, da ukrep ni pomemben ali da ga je bolje ne izvesti, le da naj bo manj prioriten od tistih, ocenjenih pozitivno, saj gre najverjetneje za obsežne projekte, ki so zahtevnejši in dražji ter dolgoročnejši v primerjavi z enostavnejšimi ali bolj sprejemljivimi, visoko ocenjenimi ukrepi. Prva tabela spodaj prikazuje ocene po splošnih kriterijih, vsi kriteriji so enakovredni po pomembnosti, torej stolpec skupne ocene predstavlja seštevek posameznih ocen.



Tabela 4: Ocene ukrepov po splošnih kriterijih

Področje	Ukrepi	Ekonomičnost	Učinkovitost	Tehnična izvedljivost	Podpora javnosti	Možnost postopnega uvajanja	Možnost vrnitve v prvotno stanje	Skupaj
Kolesarjenje	Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	0	0	0	1	2	2	5
	Uvedba sistema izposoje koles.	-1	-1	-2	1	-1	2	-2
	Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.	-1	1	0	1	1	1	3
	Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.	-2	1	-2	1	0	-2	-4



Hoja	Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.	1	2	0	2	2	-1	6
	Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.	1	2	-2	2	0	-2	1
	Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.	2	2	0	2	1	2	9
	Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.	2	1	0	1	1	0	5
Motoriziran cestni promet	Zagotoviti dodatne električne polnilnice.	-1	-1	-2	0	-1	-1	-6
	Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa.	-1	-1	-1	-1	0	1	-3
	Preurejanje križišč v krožišča.	-1	2	-2	2	-2	-2	-3
	Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.	0	1	0	2	1	0	4
	Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	-2	0	-2	2	0	-2	-4



Javni potniški promet	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	0	0	-1	0	1	2	2
	Ureditev avtobusnih postajališč.	0	0	0	1	1	-2	0
	Proučitev možnosti in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.	0	1	1	0	-1	2	3
Parkirna politika	Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.	1	1	-1	1	0	-2	0
	Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide.	1	1	0	1	0	0	3
	Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu Lesično.	1	1	-1	2	0	0	3
Trajnostno celostno urejanje prometa	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	1	1	-2	1	2	2	12
	Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	1	1	-2	1	-2	2	5
	Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.	0	0	-1	0	-1	2	0
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	0	0	0	0	1	2	3



	Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije.	-1	1	-1	1	1	0	1
	Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.	0	1	-1	0	1	1	3

Spodnja, druga tabela prikazuje ocene posameznega ukrepa po kriterijih, določenih specifično za okolje občine Kozje. Skupni izračun v drugi tabeli je torej utežen s pomembnostjo kriterija, kjer je posamezna ocena pomnožena s pomembnostjo (torej ocena prvega kriterija pomnožena s 7, ocena drugega kriterija pomnožena s 6, ocena tretjega kriterija pomnožena s 5 itd.).

Tabela 7: Ocene ukrepov po specifičnih kriterijih

Področje	Ukrepi	Pozitiven vpliv na trajnostni razvoj	Priljubljenost ukrepa pri občanah	Potrebna finančna sredstva	Infrastrukturna enostavnost	Birokratski postopki	Potrebno strokovno znanje	Težave z odkupi zemljišč	Izvedba, neodvisna od države	Skupaj
Kolesarjen je	Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	0	1	-1	0	0	0	0	0	0
	Uvedba sistema izposoje koles.	1	0	-2	-1	1	2	0	0	1



Hoja	Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.	1	2	-1	0	0	0	0	-1	1
	Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.	1	1	-2	-2	-1	-1	-1	-2	-7
	Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.	1	2	-1	0	0	0	0	-1	1
	Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.	2	2	-2	-2	-1	-1	-1	-2	-5



	Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.	1	1	-1	1	1	-1	-1	-1	0
	Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.	1	1	-1	0	0	0	0	-1	0
Motoriziran cestni promet	Zagotoviti dodatne električne polnilnice.	1	0	-2	-1	-1	-1	-1	0	-5
	Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa.	1	0	0	-1	-1	0	1	1	1
	Preurejanje križišč v krožišča.	1	2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-9
	Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.	1	1	-1	0	0	0	0	0	1
	Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	-1	2	-2	-2	0	0	-2	-2	-7



Javni potniški promet	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	2	0	2	2	2	-1	-2	2	7
	Ureditev avtobusnih postajališč.	1	1	-1	0	1	0	0	1	3
	Proučitev možnosti in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.	0	1	0	-1	1	-2		2	1
Parkirna politika	Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.	0	1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-4
	Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide.	1	1	0	-1	0	-1	0	2	2
	Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu Lesično.	1	2	-1	9	1	0	1	2	15



Trajnostno celostno urejanje prometa	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	2	1	2	2	2	0	2	2	13
	Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	0	0	1	2	1	1	2	2	9
	Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.	1	0	0	2	-1	-1	2	2	5
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	1	0	1	2	1	2	2	2	11
	Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije.	1	0	0	2	-1	-1	2	2	5
	Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.	1	0	1	2	0	1	2	2	9

Obe rangiranji sta bili privzeti kot enako pomembni. Da dosežemo primerljivost obeh rezultatov prioritete, so v spodnji tabeli prikazane normirane vrednosti posamezne ocene ukrepa, ki je izračunana tako, da je posamezna vrednost pomnožena z 10 ter deljena z največjo vrednostjo katerega koli ukrepa. Tako spodnja tabela upošteva range ukrepov ter jih združuje v končno rangiranje ukrepov po pomembnosti oziroma prioriteti.



Tabela 5: Normirane vrednosti posamezne ocene ukrepa

Področje	Ukrepi	Normirana ocena po prvem naboru kriterijev	Normirana ocena po drugem naboru kriterijev	Skupna normirana ocena
Kolesarjenje	Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	4,2	0,0	4,2
	Uvedba sistema izposoje koles.	-1,7	0,7	-1,0
	Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.	2,5	0,7	3,2
	Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.	-3,3	-4,7	-8,0
Hoja	Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.	5,0	0,7	5,7
	Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.	0,8	-3,3	-2,5
	Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.	7,5	0,0	7,5



	Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.	4,2	0,0	4,2
Motoriziran cestni promet	Zagotoviti dodatne električne polnilnice.	-5,0	-3,3	-8,3
	Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa.	-2,5	0,7	-1,8
	Preurejanje križišč v krožišča.	-2,5	-6,0	-8,5
	Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.	3,3	0,7	4,0
	Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	-3,3	-4,7	-8,0
Javni potniški promet	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	1,7	4,7	6,3
	Ureditev avtobusnih postajališč.	0,0	2,0	2,0
	Preučitev in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.	2,5	0,7	3,2
Parkirna politika	Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.	0,0	-2,7	-2,7
	Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide.	2,5	1,3	3,8
	Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu.	2,5	10,0	12,5
Trajnostno celostno urejanje	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	10,0	8,7	18,7
	Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	4,2	6,0	10,2
	Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.	0,0	3,3	3,3



	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	2,5	7,3	9,8
	Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije.	0,8	3,3	4,2
	Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.	2,5	6,0	8,5

Ukrepi, razporejeni po prioriteten vrstnem redu glede na postavljen nabor kriterijev, kot so jih določili strokovnjaki in predstavniki ključnih zainteresiranih javnosti, so tako:

1. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.
2. Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu Lesično.
3. Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.
4. Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.
5. Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.
6. Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.
7. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
8. Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.
9. Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.
10. Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.
11. Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije.
12. Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.
13. Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide.
14. Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.
15. Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.
16. Proučitev možnosti in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.
17. Ureditev avtobusnih postajališč.
18. Uvedba sistema izposoje koles.
19. Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa.
20. Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.
21. Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.

22. Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.
23. Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.
24. Zagotoviti dodatne električne polnilnice.
25. Preurejanje križišč v krožišča.

Na tem mestu je treba še enkrat opozoriti, da ukrepi, rangirani nižje, nikakor niso nepotrebni, temveč le bolj zahtevni za izvedbo ali finančno obsežnejši.

V zgornjih tabelah za ocenjevanje ukrepov so posamezni ukrepi razdeljeni po stebrih trajnostne mobilnosti v OK, kar hkrati pomeni, da so izoblikovani v potencialne svežnje ukrepov glede na cilje in prioritete CPS OK. V naslednjih fazah bodo ukrepi natančneje razdeljeni v svežnje tudi glede na medsebojne soodvisnosti in multiplikativne učinke ter tudi glede na njihovo povezanost s strateškimi cilji CPS OK. Podrobnejša ocena povezanosti posameznega ukrepa s posameznim strateškim ciljem je podana v poglavju Sestavljanje svežnjev ukrepov.

F2 Učenje iz izkušenj drugih

Izkušnje drugih mest, ki so že izdelale in uvedle Celostno prometno strategijo, so vključene v vse korake izdelave CPS OK. Pri izbiri ukrepov je bil na tem koraku še večji poudarek, saj so bile informacije o uvajanju ukrepov v drugih mestih ključen vhodni podatek pri ocenjevanju ukrepov CPS OK po posameznih kriterijih, kot je prikazano v celotnem poglavju o izbiri ukrepov. V tem poglavju so predstavljeni primeri postavljenih vizij, izbire področij ukrepanja ter analiza že uvedenih sorodnih ukrepov po svetu.

Poudariti je treba, da je izkušenj iz slovenskega okolja, sploh kar se tiče uvajanja in spremljanja rezultatov posameznih ukrepov, trenutno še malo. Primeri iz tujine pa so nemalokrat težka primerljivi s specifiko občine Kozje, predvsem zaradi razpršenosti poselitve ter zelo majhnega mestnega okolja v svetovnem merilu.

F2.1 Primeri postavljenih vizij CPS

Pri oblikovanju vizije so bile deležnikom predstavljene tudi nekatere vizije drugih mest, ki že imajo oblikovano CPS. Primeri so prikazani spodaj.

Črnomelj (Žerjal, 2016): »Občina Črnomelj bo svojim občanom zagotovila uravnotežen, učinkovit in sodobno oblikovan prometni sistem, ki zadovoljuje potrebe ljudi, podjetij in okolja. Z jasnimi strateškimi usmeritvami trajnostne mobilnosti, kjer bo v ospredju zmanjšana uporaba avtomobila ter spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporaba javnega potniškega prometa, bo občina Črnomelj postala občina prijetna za bivanje, ki bo privabljala prebivalce in podjetja, saj jim bo nudila pogoje za njihov trajnostni razvoj. Tako bo Črnomelj s prehodom na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost.«

Maribor (Balant, in drugi, 2015, junij): »Maribor bo postal prometno optimalno organizirano mesto. Načrtovanje prometa bo občina podredila doseganju visoke privlačnosti mesta za bivanje, poslovanje in preživljanje prostega časa. Mesto bo zaradi dobre povezanosti postalo konkurenčno regionalno središče, z ugledom napredne in uspešne skupnosti.«

Ljutomer (Plevnik, Mladenovič, Balant, Ružič, & Rye, 2012): »Ljutomer bo v prehodu na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost. Občani Ljutomera bodo lahko kakovostno živeli tudi brez osebnih avtomobilov. V središču in drugih naseljih se bodo počutili varno, saj bo prometna kultura v občini na visoki ravni. Manj bo nesreč oziroma poškodb, ulice in trgi pa bodo spet postali bolj prostor srečevanja, igre ter druženja. Kakovost bivanja v občini se bo izboljšala. S sodobnim načinom razmišljanja in načrtovanja, zdravim okoljem ter dobro razvito uravnoteženo prometno ponudbo bo Ljutomer privabljal prebivalce in podjetja, jim omogočal razvoj ter rast. Ljutomer bo občina s čistim zrakom in minimalnim hrupom, zaradi nizke porabe energije pa konkurenčen v svetu dragih goriv.«

Ljutomer (Karba, 2016): »S pametnim načrtovanjem in zgledno prometno kulturo v celotni občini skupaj zagotavljamo dostopnost vsakomur – kadar koli, kamor koli, varno, varčno in zdravo.«

F2.2 Področja ukrepanja

Z namenom preverbe različnih ukrepov trajnostne mobilnosti, ki jih uvajajo mesta po celem svetu, je bil izveden evropski projekt EVIDENCE (Evidence Project, 2015). Ukrepi, ki jih projekt predlaga, so prikazani v spodnji tabeli in so služili za usmeritev pri določanju nabora ukrepov CPS OK.



Tabela 6: Nabor področij ukrepov iz projekta EVIDENCE

Ukrep	Običajne intervencije
Vozila, ki jih poganjajo elektrika oziroma gorivne celice	Električna vozila za javni prevoz in prevoz tovora
Izboljšave tehnologij motorjev z notranjim izgorevanjem	Tehnologije za boljšo izrabo goriva Uporaba alternativnih goriv v voznih parkih
Mestni tovorni promet	Mestna konsolidacijska središča za tovor Logistična mreža, ki temelji na uporabi koles
Omejitev dostopa	Območja za pešce Območja omejenega prometa, pas za avtobuse
Prerazporeditev cest	Pasovi za javna prevozna sredstva, kolesarje Pasovi za vozila z veliko zasedenostjo/plačljivi pasovi, običajno za vozila z veliko zasedenostjo
Območja varovanja okolja	Območja z nizkimi emisijami Območja z omejeno hitrostjo (npr. 30 km/h)
Zaračunavanje pristojbin za zastoje	Cestninjenje na mestnih cestah
Parkirišča	Upravljanje parkiranja Sistemi Parkiraj in se pelji (P&R)
Potovalni načrt (spletni)	Javna in zasebna spletna mesta Generatorji prometa (bolnišnice, stadioni)
Potovalni načrt (zasebni)	Posamezniki Prebivalci novih stanovanjskih naselij
Trženje in nagrajevanje	Trženje/socialno trženje Sistemi nagrajevanja, recimo okolju prijazna vožnja



Izboljšave ponudbe javnih prevoznih sredstev	Integrirano plačevanje vozovnic Izboljšani dostop in objekti (recimo Wi-Fi)
Nove vrste javnega prevoza	Nove vrste javnega prevoza (sistema hitrih avtobusov in lahke železnice (BRT in LRT), vodeni avtobusi) Zgoščevanje gradnje ob možnosti javnega prevoza
Vključevanje novih načinov	Integrirana vozovnica za različna prevozna sredstva Zamenjava prevoznega sredstva (sistem P&R, kolo-vlak)
Elektronsko plačevanje vozovnic	Pametna vozovnica, pametna kartica, brezstično plačevanje Mobilno plačevanje (s prenosnimi telefoni)
Upravljanje prometa	Sistemi za upravljanje mestnega prometa Prednostno vodenje (denimo avtobusov)
Potovalne informacije	Zagotavljanje informacij Načrtovalci potovanj
Novi načini uporabe osebnih vozil	Skupne vožnje – carpooling (v območju mesta in od točke do točke) Skupna raba osebnih (in tovornih) vozil – carsharing
Hoja	Skupna hoja (recimo walking bus) Infrastruktura za pešce
Kolesarjenje	Nove proge (na cestnih površinah in zunaj njih) Izposoja koles in usposabljanje v vožnji s kolesom
Skupna uporaba koles	Izposoja na javnih površinah (kolesa in električna kolesa)
Vključujoče načrtovanje mestnega prostora	Obvladovanje prometa z oblikovanjem mestnega prostora

Ko je bil nabor ukrepov CPS OK določen, se je izvedla preverba ukrepov z vidika implementiranja in spremljanja učinkovitosti ukrepov v drugih mestih, prek tega pa tudi učenje iz izkušenj drugih. Glede na izkušnje uvajanja v drugih okoljih so bile pridobljene informacije tudi vhodni podatki v vrednotenje ukrepov CPS OK po podanih kriterijih, kot



je prikazano v celotnem poglavju presoje možnosti. Znanje, pridobljeno na podlagi preverbe, pa bo vključeno tudi v načrtovanje akcijskega načrta izvedbe CPS OK. Preverba posameznih ukrepov je prvenstveno potekala prek podatkovne baze KonSULT, ki združuje rezultate več evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti, s čimer je idealno orodje za preverjanje ukrepov. Hkrati vključuje tudi študije primerov uvedbe posameznih ukrepov v različnih okoljih ter poudarke iz znanstvenih študij, ki posamezen ukrep proučujejo, s čimer smo pridobili vhodne informacije za odločanje o uvajanju ukrepov v OK. Preverba ukrepov v skladu z izsledki KonSULT je prikazana v spodnji tabeli. Zaradi povezanosti so nekateri ukrepi združeni.



Tabela 7: Ugotovitve znanstvenikov in izkušnje iz drugih mest za izbrane ukrepe

Ukrepi	Poudarki preverbe ukrepa v bazi KonSULT
• Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa. • Preurejanje križišč v krožišča. • Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.	Ukrepi urejanja cestnega motoriziranega prometa vključujejo več načinov urejanja, na primer omejitve smeri potovanj (enosmerne ulice), urejanje prednosti na križanjih, omejitve parkiranja in omejitve hitrosti. Ukrepi lahko temeljijo na sodobnih tehnologijah, lahko pa so tehnološko nezahtevni, na primer uvedeni samo s pomočjo signalizacije in ustreznega preverjanja. Ureditev con z zmanjšano hitrostjo vožnje pripomore predvsem k varnosti prometa, saj manjše hitrosti pomenijo krajše zaviralne poti ter manjše poškodbe ob morebitnih trkih. Ukrepi se lahko uvedejo samo z znaki in opozarjanjem, lahko pa so kombinirani tudi s fizičnimi ovirami in variabilnimi znaki ali radarji. Uvedba enosmernih ulic zmanjša možnost za konflikte med motoriziranim prometom in pešci ter kolesarji, umiri promet ter zagotovi dodatne površine na cestišču, ki se lahko namenijo nemotoriziranemu prometu. Slabost je predvsem povečanje prevoženih kilometrov, poleg tega pa slabša dostopnost ter večja nevarnost ob neupoštevanju omejitve. V Londonu rezultati uvedbe con z nizkimi hitrostmi kažejo na 42 % zmanjšanje žrtev prometnih nesreč. Meta analiza več študij primerov kaže na 48 % zmanjšanje vseh prometnih nesreč s poškodbami ljudi ob uvedbi fizičnih hitrostnih ovir in 27 % zmanjšanje ob uvedbi območij z



	omejitvami hitrosti. Analiza uvajanja enosmernih prometnic v ozkem središču mesta Catford kaže na povečanje kapacitete za cestni promet ob hkratnem izboljšanju situacije za pešce in kolesarje. Število opravljenih prometnih ur se je zmanjšalo za 34 %, vendar je sistem enosmernih ulic povečal povprečen čas potovanja skozi mesto za 35 %. Ker se je ves promet preusmeril na eno prometnico, se je pojavil občutek pešcev in kolesarjev, da so v večji nevarnosti kot pred spremembo, vendar so analize pokazale 42 % zmanjšanje žrtev na območju in 50 % manj nesreč, ki so vključevale pešce.
• Zagotoviti dodatne električne polnilnice.	Spodbujanje rabe okolju prijaznejših vozil, tudi s postavitvijo dodatnih polnilnic, je lahko dober zgled občanom za spremembo modalitete ali prehod na vozila na alternativni pogon. Prek instrumentov, kot so dolgoročne koncesije ter zahteve pri javnem naročanju, lahko mestne oblasti vplivajo na izvajalce JPP, da v svoje delovanje vključijo okolju bolj prijazna vozila. Izkušnje iz evropskih mest kažejo na velika zmanjšanja izpustov. V Ljubljani so s preходом na biodiesel iz prejšnjih EURO II avtobusov zmanjšali izpuste CO za 49 %, NOx za 13 %, PM10 za 46 % in HC za 68 %. V Toulusu so s preходом na utekočinjen plin v povprečju izpuste škodljivih snovi zmanjšali za do 80 %. Z uvajanjem električnih vozil se znatno zmanjša tudi stopnja hrupa, ki ga povzročajo vozila JPP, zmanjšajo pa se tudi operativni stroški.



- Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.
- Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.

Hoja je osnovna mobilnostna možnost vsakega človeka, kljub temu pa so bili pešci v preteklosti zapostavljeni pri prometnem in urbanističnem načrtovanju mest. Raziskava v sklopu projekta PROMPT je kot največje težave pri spodbujanju hoje identificirala pomanjkanje fizičnega prostora, opreme in storitev v okolju, motnje s strani motoriziranega prometa, težave pri navezovanju hoje na druge modalitete ter slabo oblikovanje fizičnega in arhitekturnega prostora. V večini proučevanih mest se je izkazalo, da lahko preureditev prostora, namenjenega avtomobilom, v površine za pešce, najbolj spodbudi hojo. Raziskave kažejo, daje največja ovira ljudi pri izbiri hoje za svoja potovanja skrb glede varnosti. Preko upravljanja motoriziranega prometa (omejevanja hitrosti ali prepovedi dostopa), zagotavljanja površin za pešce, izboljšanja percepcije ljudi ter izobraževanja se lahko te skrbi premostijo. Zagotavljati je treba tudi ustrezno ulično opremo. Ovire za uvajanje so predvsem finančne, v primeru zapiranja cest ali njihovega oženja pa lahko pride do nasprotovanja gospodarstva.

V nemških mestih se že od 60. let prejšnjega stoletja intenzivno spodbuja hoja kot način opravljanja vsakodnevnih potovanj. Z uvajanjem koncepta ulic za ljudi, ne avtomobile (livable streets) v zadnjih letih dosegajo še boljše rezultate, saj se je v večini mest količina poti, opravljenih peš, povečala za 20 – 40 %. Samo 3 % trgovin, 8 % hotelov in 1 % restavracij v območjih za pešce je opazilo zmanjšanje posla, medtem ko je 83 % trgovin, 28 % hotelov in 63 %



	restavracij opazilo povečanje, medtem ko je izven območij za pešce v povprečju povečanje prihodkov opazilo le 20 % podjetij.
• Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa. • Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.	Kjer je cilj spodbujanje kolesarjenja za opravljanje vsakodnevnih potovanj, mora biti infrastruktura kolesarskih povezav ustrezna, varna, učinkovita, privlačna, udobna in dostopna. Mreža kolesarskih povezav mora biti medsebojno povezana, nuditi mora parkirišča za kratkoročno in dolgoročno parkiranje koles, omogočati mora prehajanje s kolesa na druge modalitete, podprta pa mora biti tudi z ustreznimi promocijskimi aktivnostmi. Kjer je mogoče, je treba zagotoviti ločitev kolesarskega prometa od motoriziranega cestnega. Kljub relativno visokim začetnim investicijam v izgradnjo ustrezne infrastrukture so lahko učinki veliki, saj s preходом na kolesarjenje dosežemo manjše zastoje, izboljšanje okoljskih kazalnikov, večje zdravje prebivalstva ter večjo kakovost bivanja. V kolikor upoštevamo vse pozitivne dejavnike, je investicija v spodbujanje kolesarjenja smiselna. Izkušnje iz drugih mest kažejo na bistveno povečanje deleža kolesarjev ob uvedbi obsežnih paketov spodbujanja kolesarjenja (infrastrukturnih in mehkih ukrepov). V Berlinu na primer se je v tridesetih letih število kolesarjev povečalo za štirikrat, pri čemer je delež resnih poškodb kolesarjev upadel. V Parizu se je delež prebivalcev, ki za dnevne poti uporabljajo kolo, od 2001 do 2007 več kot podvojil, enako v Londonu med 2000 in 2008. Primer mesta Odense na Danskem kaže na dobre rezultate ob uvajanju celovitih spodbud kolesarjenja. Ključna je bila



	zagotovitev obsežne in varne mreže kolesarskih povezav, večinoma ločenih od poteka motoriziranega cestnega prometa. Dodatno so na križiščih uvedli posebne semaforje za kolesarje ter talne označbe, ki opozarjajo na kolesarje oziroma jim dajejo prednost ter posebne zavijalne pasove za kolesarje, spodbujali so kulturo kolesarjenja s spodbudami v podjetjih, zagotovili so dodatna parkirišča za kolesa po celotnem mestu, rezultate pa so podkrepili tudi z obsežnimi promocijami vseh starostnih skupin. V zimskih mesecih je vzdrževanje in čiščenje kolesarskih povezav prioriteto, s čimer je kolesarjenje omogočeno skozi celo leto. Rezultati so pokazali, da se je med 1999 in 2002 skupno število opravljenih poti s kolesom povečalo za 20 %. Podobne rezultate so dosegli v München-u, kjer so s kombiniranjem infrastrukturnih in mehkih ukrepov dosegli povečanje števila potovanj, opravljenih s kolesom, iz 8,1 % na 14 % med 2000 in 2008, do leta 2012 je ta odstotek zrasel na 17,4 %.
• Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.	Vizualne informacije predstavljajo največji delež informacij, ki jih uporabljamo med gibanjem v prometu. Z uvajanjem signalizacije in označevanja kritičnih mest lahko povečamo varnost sodelujočih v prometu ter poudarimo potrebe ranljivejših skupin. Signalizacija, ki je inovativna ali variabilna, še dodatno pripomore k opozarjanju voznikov, saj predstavlja odmik od konvencionalnih prometnih znakov, s čimer avtomatično pritegne pozornost. Raziskave kažejo, da vozniki ob opozorilih, ki se prikazujejo na tablah z variabilnimi sporočili, upočasnijo in povečajo pozornost.



• Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi. • Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.	Ukrepi, kot so signalizirani prehodi za pešce in kolesarje, deljen prostor in prioritete za pešce in kolesarje pred motoriziranim prometom so v mestnih središčih nujni za povečanje varnosti in privlačnosti uporabe teh modalitet. Na Frankfurter Strasse v Hennefu so namesto vnaprej določenih mest, kjer lahko pešci in kolesarji prečkajo cesto, uvedli koncept deljenega prostora na ulici. Vozišče so zožili, na sredini vozišča so vzpostavili pas za pešce, s čimer je omogočeno varnejše prečkanje, ter omejili motoriziran promet z osvetljenimi stebrički. S temi ukrepi so zmanjšali potovalno hitrost motoriziranega prometa po ulici ter omogočili varnejša prečkanja pešcev. Učinek je razpoznaven v vidnem povečanju pešcev na območju ter v razcvetu nakupovalne in prehranske ponudbe na območju. Glavna slabost je bil velik finančni vložek, vendar ocenjujejo, da os dolgoročni učinki presegli začetni vložek.
• Uvedba sistema izposoje koles.	Javno dostopni sistemi izposoje koles so z vidika vsakodnevnih potovanj najbolj aktualni za krajša dostopna potovanja, npr. od železniške postaje do službe in nazaj. Uvedba sistema je pogojena s precejšnjim finančnim vložkom in mora biti tudi tehnološko podprta. Vzdrževanje sistema je zahtevno, predvsem zaradi potrebe po premeščanju koles ter zaradi kraje in vandalizma. Sodelovanje regije v uvedbi sistema po zgledu večjih mest je lahko zato zelo zaželeno. Hkrati se z uvedbo sistema poveča tudi turistična privlačnost mesta ali regije, ki je sistem uvedla.



	V Barceloni se je delež kolesarjev po uvedbi sistema Bicing zvečal iz 0,75 % na 1,76 %. Prebivalci Pariza ocenjujejo, da s pomočjo izposoje koles opravijo 19 % potovanj, ki jih drugače ne bi mogli, ter 20 % prebivalcev ocenjuje, da zaradi Velib sistema manjkrat uporabijo svoj osebni avtomobil.
• Gradnja cest.	Pri vseh treh ukrepih gre za izgradnjo nove cestne infrastrukture. Osnovni cilj tovrstnega ukrepa je navadno preusmeritev motoriziranega cestnega prometa na druge prometnice in s tem razbremenitev težavnih področij. Glede tovrstnih ukrepov obstajajo nasprotujoči si dokazi – nekatere študije ugotavljajo, da nove ceste spodbujajo rast prometa, drži pa, da se z izgradnjo novih cest z namenom preusmerjanja prometa izboljšajo varnost, lokalno stanje okolja, kakovost bivanja ter možnosti za spodbujanje alternativ osebemu avtomobilu na prej problematičnih območjih. Negativni učinki izgradnje novih cest se kažejo v povečanju razpršenosti poselitve, potrebi po zemljiščih, velikih finančnih vložkih ter povečanju rabe avtomobila. Študija primera območja Polegate v Angliji, kjer so v letu 2002 zgradili dve moderni obvoznici mimo gosto poseljenih območij v skupni dolžini 6,5 km, kaže na nasprotujoče si učinke. Zmanjšal se je čas potovanja, vendar se je povečala skupna količina prometa osebnih vozil na območju. Kazalniki stanja prometa in okolja v samem mestu so se izboljšali, zmanjšala pa se je raba javnega potniškega prometa. Tako v mestu kot na obvoznici se je izboljšala stopnja prometne varnosti.



● Redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	Pri načrtovanju vzdrževanja cest je treba upoštevati tako pozitivne kot negativne vidike. Z vidika varnosti in pretočnosti je vzdrževanje zaželeno, vendar pa boljše ceste spodbujajo več prometa in povečanje hitrosti potovanj. Poleg finančnih stroškov vzdrževanje cest povzroča tudi precejšnje zastoje ob izvajanju, s čimer se ljudje in okolje še dodatno obremenjujejo. Analiza primerov iz angleškega okolja, kjer so lokalne oblasti omejile proračune za vzdrževanje lokalnih cest, kaže na nesorazmerno škodo za gospodarstvo – za 1 GBP zmanjšan proračun za vzdrževanje cest je širše gospodarstvo utrpelo 1,5 GBP škode. Pri tem niso upoštevani dejavniki kot so morebitni zastoji ali zapore zaradi dotrajanih cest, omejitve prometa, zmanjšana lokalna aktivnost in vplivi na turizem.
● Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše). ● Ureditev avtobusnih postajališč.	Ker gre pri zagotavljanju avtobusnih operacij za storitev v javnem interesu, lahko oblasti prek podeljevanja koncesij ali regulativnih ukrepov izvajalce spodbujajo za usklajevanje voznih redov s potrebami prebivalcev. S tovrstno regulacijo so na primer v Londonu v kombinaciji z ostalimi ukrepi za spodbujanje uporabe avtobusnega prometa dosegli precejšnji delež spremembe modalitete za vsakodnevna potovanja v korist avtobusa zaradi opuščanja osebnega avtomobila, medtem ko je delež avtobusnih potovanj v ostalih delih Velike Britanije, kjer so potekali obsežni procesi deregulacije trga avtobusnih storitev, konstantno upadal. Sistemi za prikazovanje informacij o vožnjah avtobusov v realnem času so tehnološko napredni in temeljijo na GPS sistemih ali na opremi ob cesti in na postajališčih. Njihova glavna uporabnost



	je v izboljšanju učinkovitosti delovanja avtobusnih sistemov, hkrati pa omogočajo boljše potovalne informacije za uporabnike. Primer uvedbe sistema v mestu Denver kaže na izboljšano točnost avtobusov, s čimer se je stopnja pritožb uporabnikov zmanjšala za 26%.
• Urejanje parkirišč na relevantnih območjih. • Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide. • Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu.	Vsi trije ukrepi so povezani, saj gre za urejanje parkirnih mest stran od ulic ali celo izven najožjih mestnih središč. S premikom parkiranja avtomobilom stran od ulic dosežemo več prostora v mestnih središčih, ki se lahko nameni drugim vsebinam. V okoljih, kjer ni zagotovljenih rednih in dosegljivih opcij javnega potniškega prometa, hoje in kolesarjenja, se morajo potrebna parkirna mesta zagotoviti na obrobju ali stran od ulic. Negativni učinki zagotavljanja parkirišč so lahko povečanje prometa osebnih vozil, prehod uporabnikov iz bolj trajnostnih modalitet nazaj na uporabo avtomobila, zmanjšanje varnosti in veliki stroški uvedbe in vzdrževanja. Pozitivni učinki so odstranitev parkiranih avtomobilov iz ulic, spodbujanje dostopnosti do gospodarskih objektov, večanje enakopravnosti vseh skupin pri dostopu do ključnih mestnih funkcij ter manj kroženja avtomobilov po mestu zaradi iskanja parkirnih mest. S skrbnim načrtovanjem je lahko ukrep zelo pozitiven. Primer takšnega uvajanja je Zürich, ki se je že leta 1996 zavezal k ohranjanju enake količine parkirnih mest, vendar so pričeli z ukinjanjem parkiranja na ulicah ter ga zamenjali s posebej namenjenimi površinami za parkiranje na obrobju



	ali stran od ulic. Tako so na ulicah ukinili prek 800 parkirnih mest, ki so jih nadomestile površine za pešce in kolesarje. Učinki na gospodarstvo so pozitivni, prav tako se je povečala kakovost bivanja v središču.
• Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah. • Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti. • Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.	Promocija se lahko izvaja na veliko načinov, od tradicionalnih, na primer brošur, do bolj naprednih in sodobnih, kot so socialna omrežja. Promocije s področja trajnostne mobilnosti temeljijo na ozaveščanju o potrebah po zmanjšanju prometa, povečanju varnosti, spremembi modalitete potovanj, okoljskih problemih, dostopnosti in zdravju. Ena izmed tovrstnih pobud je vsakoletni Evropski teden mobilnosti. Aktivnosti, ki so osredotočene na izobraževanje mladih, imajo največje kratkoročne in predvsem dolgoročne učinke. Raziskave v nemških mestih kažejo, da kar 27 % prebivalcev javnega prevoza ne uporablja, ker o njem niso dovolj seznanjeni ali pa imajo o njem negativno mnenje, dodatnih 5 % pa ga ne uporablja, ker so navajeni na osebni avtomobil. Z ustreznimi promocijskimi aktivnostmi lahko ta delež uporabnikov prepričamo k prehodu na JPP. Na področju promocije hoje in kolesarjenja za otroke je v evropskem prostoru najbolj razširjen projekt prometne kače, ki otroke spodbuja k opravljanju potovanj na trajnosten način. Posledično se spremenijo tudi potovalne navade staršev. Rezultat projekta je zmanjšanje prometa v okolici šole, povečanje varnosti ter večje zavedanje o potrebi po trajnostni



	mobilnosti. Pilotna uvedba v Gradcu je pokazala, da se je število potovanj v šolo v spremstvu staršev in z avtomobilom zmanjšalo za polovico.
• Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.	Mobilnostni načrt organizacije je strategija posamezne organizacije, kako lahko zmanjša vpliv svojega generiranega prometa in vpliva na potovalne navade svojih zaposlenih, dobaviteljev, obiskovalcev in strank. Glavni namen tovrstnih načrtov je spodbuditi ljudi, da se do organizacije ne pripeljejo sami z osebnim avtomobilom. Največkrat se spodbuja deljenje prevozov in uporaba trajnostnih modalitet. Primer tovarne Pfizer v Angliji, ki je izdelala mobilnostni načrt, kaže na 8 % zmanjšanje samostojne rabe avtomobila, 3 % povečanje deljenja prevoza z osebnim avtomobilom in 5 % povečanje rabe javnega potniškega prevoza. Mobilnostni načrt je temeljil na omejevanju parkirnih mest, urejanju pogojev za kolesarjenje, izboljšanje dostopnosti z JPP ter promociji.
• Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije. • Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	Načrtovanje potovanj oziroma informacije o mobilnostnih možnostih v realnem času lahko znatno pripomorejo k zmanjšanju rabe avtomobila. Informacije, ki jih posameznik dobi, morajo biti prilagojene njemu in njegovim potovalnim zahtevam. Ukrep ne temelji na sodobni tehnologiji, se pa z njeno uporabo izboljša njegova učinkovitost. Največja ovira pri implementaciji je nepripravljenost uporabnikov, da preidejo na uporabo druge modalitete, torej nezanimanje za ponujene informacije.



	V regiji South Perth so primerjali učinkovitost uvedbe nove avtobusne linije z izboljšanjem potovalnih informacij. Izsledki kažejo, da je začetna investicija primerljiva, stroški delovanja pa so pri zagotavljanju potovalnih informacij bistveno nižji. Prihodki so nižji, vendar pa sta ukrepa zaradi manjših sprotnih stroškov primerljiva v svoji stroškovni učinkovitosti. Analiza pilotne uvedbe sistema za personalizirano načrtovanje potovanj v Sydneyu je pokazala, da bi uvedba za celotno populacijo ocenjeno zmanjšala število opravljenih potovanj z avtomobilom za 22,7 %.
• Preučitev in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.	Prevoz po potrebi se odziva na trenutno izkazane mobilnostne potrebe prebivalcev, deluje pa kot kombinacija avtobusa in taksija. Osnovni namen je zagotavljanje prevoza tistim, ki nimajo dostopa do drugih oblik javnega potniškega prevoza, k uporabi pa lahko privabimo tudi druge uporabnike. Glavna slabost je, da je tovrsten prevoz bistveno dražji od klasičnega javnega potniškega prevoza, prav tako je organizacijsko zahteven. Pri uvajanju sistema je treba biti pozoren na postavljanje zahtev za delovanje – npr. koliko vnaprej je treba naročiti prevoz, koliko voznikov in vozil bo delovalo v sistemu, na podlagi kakšne tehnologije bo deloval, ter predvsem, kdo bo sistem financiral. Primer uspešne uvedbe sistema je Švica, kjer deluje sistem PubliCar v 32 regijah. Med letoma 1996 in 2005 se je število uporabnikov v regiji Vaud povečalo iz 4.000 na 110.000, na podlagi



	izkušenj PubliCar sistema je bilo vzpostavljenih tudi več rednih avtobusnih linij, saj so se prebivalci navadili na spremembo modalitete in tako zagotovili dovolj povpraševanja. Hkrati pa je bilo zaradi sistema ukinjenih nekaj avtobusnih linij, zaradi česar se je mobilnost odročnih delov prebivalstva zmanjšala.
--	---

Vir: Povzeto in prirejeno po (KonSULT, 2016)

F3 Študija stroškovne učinkovitosti

Preko presoje možnih ukrepov, prikazanih v poglavju F1 Presoja možnosti, so bili ukrepi presojeni po obširnem naboru kriterijev, ki zajemajo tako stroškovno učinkovitost kot druge kriterije, npr. sprejemljivost in reverzibilnost. V času omejenih finančnih kapacitet pa je smiselno ukrepe preveriti tudi samo z vidika razmerja med finančno zahtevnostjo in pričakovanimi koristmi, kar bo služilo kot vhodni podatek v akcijski načrt za CPS OK. Predvsem je smiselno preveriti, katere ukrepe bo mogoče izvesti samo na podlagi proračuna občine, torej brez sofinanciranja s strani EU ali države, ter tistim ukrepom dati prednost v akcijskem načrtu. Za potrebe ocenjevanja stroškovne učinkovitosti ukrepov je bila pripravljena tabela za ocenjevanje ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi, kjer so kriteriji postavljeni tako, da vključujejo stroške v vseh fazah izvedbe in vzdrževanja ter koristi z več vidikov trajnosti, ne samo tiste, ki jih je enostavno meriti. Z analiziranjem vseh ukrepov po vseh postavljenih stebrih mobilnosti v OK je zagotovljeno enakopravno obravnavanje in primerjava vseh vrst prometa. Ocene po posameznih kriterijih so bile pridobljene v sodelovanju odgovornih za promet na OK ter izdelovalca CPS ter temeljijo na rezultatih predhodnih faz izdelave CPS OK, strokovnem znanju deležnikov ter izsledkih učenja iz izkušenj drugih. Razpon ocen se giblje od -2 prek 0 do 2, kjer -2 pomeni npr. visoke stroške ali nizke koristi za okolje, 0 pomeni npr. povprečne, sprejemljive stroške ali brez vpliva na okolje, 2 pa pomeni npr. nizke stroške oziroma visok pozitivne vpliv na okolje.



Tabela 8: Ocena ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi

Področje	Ukrepi	Kriteriji							Skupaj
		Stroški načrtovanja	Stroški izvedbe	Stroški vzdrževanja	Koristi za ljudi	Koristi za okolje	Spodbujanje trajnostne mobilnosti	Izvedljivost samo s sredstvi občine	
Kolesarjenje	Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	0	1	0	1	2	1	2	7
	Uvedba sistema izposoje koles.	-2	-2	-1	1	2	2	-1	-1
	Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.	1	-1	0	1	1	1	1	4
	Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.	-1	-2	-1	2	2	2	-2	0
Hoja	Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.	1	-1	0	2	1	1	1	5
	Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.	-1	-2	-1	2	1	2	-1	0



		Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.	1	-1	0	2	0	1	1	4
		Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.	1	-1	0	2	0	1	1	4
Motoriziran cestni promet		Zagotoviti dodatne električne polnilnice.	0	-1	0	0	1	1	0	1
		Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa.	0	1	0	1	0	0	2	4
		Preurejanje križišč v krožišča.	-2	-2	-1	1	0	0	-2	-6
		Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.	1	-1	0	1	0	1	1	3
		Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	-2	-2	-2	1	0	-1	-2	-8
Javni potniški promet		Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	1	-1	1	1	1	1	-2	2
		Ureditev avtobusnih postajališč.	-1	-1	-1	1	0	0	-1	-3
		Preučitev in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.	-2	-1	0	1	1	0	0	-1
Parkirna politika		Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.	0	-1	-1	1	0	0	1	0
		Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide.	0	0	0	1	0	0	2	3



	Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu.	1	0	0	1	0	0	2	4
Trajnostno celostno urejanje prometa	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	2	2	2	2	2	2	2	14
	Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	0	0	2	0	0	2	2	6
	Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.	0	-1	1	1	0	2	0	3
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	2	2	2	1	0	1	2	10
	Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije.	-1	-1	0	1	1	0	2	2
	Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.	2	2	2	0	0	1	2	9

Na podlagi preverbe stroškovne učinkovitosti, torej razmerja med dolgoročno potrebnimi financami in pričakovanimi koristmi ter sposobnostjo občine, da ukrepe izvede z lastnim financiranjem, je rang ukrepov glede na njihovo cenovno dostopnost v razmerju s smotrnostjo sledeč:

1. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.
2. Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.
3. Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.
4. Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.
5. Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.
6. Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev vsaj prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.
7. Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.
8. Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.
9. Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.
10. Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa.
11. Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu.
12. Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.
13. Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide.
14. Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.
15. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
16. Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije.
17. Zagotoviti dodatne električne polnilnice.
18. Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.
19. Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.

20. Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.
21. Uvedba sistema izposoje koles.
22. Preučitev in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.
23. Ureditev avtobusnih postajališč.
24. Preurejanje križišč v krožišča.
25. Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.

Glede na izvedljivost ukrepov z lastnimi sredstvi, torej brez zunanjih sofinanciranj in drugih pomoči s strani EU ali RS, je rang ukrepov, pridobljen iz kriterijev ocenjevanja glede na možnost izvedbe z lastnimi sredstvi, neodvisnost od države pri izvedbi ter ekonomičnost, sledeč:

1. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.
2. Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide.
3. Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu.
4. Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.
5. Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.
6. Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.
7. Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije.
8. Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.
9. Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.
10. Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.
11. Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa.
12. Preučitev in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.
13. Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.
14. Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev vsaj prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.
15. Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.



16. Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.
17. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
18. Ureditev avtobusnih postajališč.
19. Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.
20. Zagotoviti dodatne električne polnilnice.
21. Uvedba sistema izposoje koles.
22. Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.
23. Preurejanje križišč v krožišča.
24. Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.
25. Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.

F4 Sestavljanje svežnjev ukrepov

V procesu izbire ukrepov, kot je opisan tudi v poglavju Končno oblikovanje nabora ukrepov, so na podlagi predhodno oblikovanega nabora ukrepov sodelovali občani ter predstavniki ključne zainteresirane javnosti.

Izmed identificiranih 25 ukrepov jih je večina takšnih, ki pripomorejo k več ciljem CPS OK. Smiselno pa je preveriti, kateri ukrepi bi s skupno izvedbo zaradi medsebojnega delovanja in potenciranja učinkov v večji meri prispevali k uresničitvi ciljev CPS OK. Za posamezne cilje so ukrepi, ki pripomorejo k uresničitvi, razvrščeni po prioritetah glede na postavljene kriterije pri presoji možnosti, prikazani spodaj. Izbrani so bili le ukrepi, ki na posamezne cilje vplivajo neposredno, nedvomno pa vsi ukrepi vsaj posredno prispevajo k več ciljem CPS OK.

Pred končno izdelavo svežnjev ukrepov je bila preverjena tudi povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem, kjer so bile upoštevane širše koristi posameznega ukrepa. Povezanost posameznega ukrepa s posameznim strateškim ciljem je po zgledu prejšnjih ocenjevanj ocenjena na lestvici od -2 prek 0 do 2, kjer -2 pomeni negativno povezavo, 0 pomeni brez vpliva, 2 pa pomeni močno pozitivno povezavo.



Tabela 9: Povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem

Področje	Ukrepi	Povečanje prometne varnosti za pešce in kolesarje s poudarkom na ranljivejših skupinah.	Kakovosten JPP ter boljša dostopnost in povezanost vseh krajev v občini, ter povezanost s sosednjimi občinami	Urejen motoriziran cestni promet z urejenimi prometnicami in manj tranzitnega prometa	Zagotavljanje trajnostnega transporta in posledično zmanjšanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje in zagotavljanje višje kakovosti življenja.	Skupaj povezava ukrepa z vsemi strateškimi cilji
Kolesarjenje	Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	2	1	0	2	5
	Uvedba sistema izposoje koles.	1	1	0	1	3
	Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.	2	0	1	1	4
	Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.	2	1	0	1	4



Hoja	Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.	2	0	1	1	4
	Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.	2	1	2	1	6
	Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.	2	0	1	1	4
	Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.	2	0	2	1	5
Motoriziran cestni promet	Zagotoviti dodatne električne polnilnice.	0	0	0	2	2
	Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa.	1	0	1	0	2
	Preurejanje križišč v krožišča.	2	0	2	0	4
	Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.	2	0	2	1	5
	Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	0	1	2	1	4
Javni potniški	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	0	2	0	0	2



	Ureditev avtobusnih postajališč.	1	2	0	0	3
	Preučitev in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.	0	2	0	1	3
Parkirna politika	Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.	0	0	1	1	2
	Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide.	2	0	1	1	4
	Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu.	0	1	1	1	3
Trajnostno celostno urejanje prometa	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	2	0	0	1	3
	Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	1	0	0	2	3
	Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.	0	2	0	1	3
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	0	2	0	1	3
	Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije.	0	2	0	1	3
	Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.	0	2	1	1	4

Povezava ukrepov v svežnje je smiselna tako znotraj posameznega cilja kot med cilji samimi. Povezava med ukrepi znotraj ciljev je smiselna predvsem s prostorskega vidika, saj se lahko prometna situacija na nekem področju izboljša v smeri trajnostne mobilnosti z uporabo različnih ukrepov in prek zasledovanja različnih ciljev. Vodilo pri izbiri svežnjev ukrepov, ki jih je smiselno izvajati povezano, so bile postavljene prioritete CPS OK. Svežnji ukrepov so tako oblikovani glede na najpomembnejšo prioriteto posameznega stebra, pomembnost ukrepa glede na rezultate presoje možnosti, študijo stroškovne učinkovitosti ter glede na potencial za sinergije med posameznimi ukrepi. V vsakem svežnju so torej izbrani ukrepi, ki optimalno kombinirajo stroškovno učinkovitost in medsebojne sinergije pri zasledovanju prioritet, izbrani so trije ukrepi na posamezno prioriteto. Svežnji so prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 13: Svežnji ukrepov glede na prioritete

Sveženj	Ukrepi v svežnju
Povečanje deleža kolesarjev	● Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah. ● Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa. ● Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa. ● Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti. ● Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno. ● Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev. ● Uvedba sistema izposoje koles.
Povečanje deleža pešcev	● Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah. ● Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa. ● Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.



	• Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in preureditev vsaj prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi. • Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev. • Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.
Povečanje varnosti cestnega prometa	• Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah. • Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa. • Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti. • Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev. • Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom. • Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu. • Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi. • Preurejanje križišč v krožišča. • Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest
Povečanje deleža uporabnikov JPP	• Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami. • Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa. • Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti. • Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše). • Preučitev in pilotna izvedba sistema prevozov na klic. • Ureditev avtobusnih postajališč.
Zagotavljanje urejenih parkirnih mest	• Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa. • Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu.



	• Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide. • Zagotoviti dodatne električne polnilnice. • Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.
Dostopne potovalne informacije	• Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini. • Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami. • Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini. • Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije. • Uvedba sistema izposoje koles. • Preučitev in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.

LITERATURA

- ADVANCE consortium. (2014). *Development of the ADVANCE Audit Scheme to increase the quality of Sustainable Urban Mobility Plans in cities*. Graz: Austrian Mobility research, FGM-AMOR.
- Balant, M., Klemenčič, M., Kukovec, M., Lep, M., Mesarec, B., Mladenovič, L., . . . Rotar, J. (2015, junij). *Celostna prometna strategija mesta Maribor*. Mestna občina Maribor.
- Evidence Project. (2015). *economic benefits of sustainable transport*. Pridobljeno iz <http://www.evidence-project.eu/>
- Karba, O. (oktober 2016). *Predstavitev možnih ukrepov za novo Celostno prometno strategijo*. Pridobljeno iz <http://www.obcinaljutomer.si/dogodek/predstavitev-mo-nosti-ukrepov-za-novo-cps-ob-ine-ljutomer/4061>
- KonSULT. (2016). *Policy Guidebook*. Leeds: University of Leeds.
- Žerjal, A. (2016). *Vizija občine Črnomelj na področju mobilnosti*. Črnomelj: Harpha Sea d.o.o.